

Stellungnahme zur UVP Lobau-Autobahn

(S 1 WIENER AUSSENRING SCHNELLSTRASSE Schwechat – Süßenbrunn)

Teilbereich Verkehr

erstellt von
Dipl.-Ing. Dr. techn. Harald Frey

Im Auftrag



Wien, im November 2011

Ausgangslage

In den Unterlagen zur S1 wird darauf verwiesen, dass die Idee einer Nordostumfahrung Wiens unter dem Eindruck der Ostöffnung mit einem stark wachsenden überregionalen Straßenverkehr entstand. Eine nach wie vor wesentliche Argumentationsgrundlage bildet dafür die GSD (Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich) Studie, welche im Jahr 1999 veröffentlicht wurde. Dabei wurde dem grenzüberschreitenden Verkehr in der Ostregion wurde eine sehr hohe Bedeutung zugemessen und ein Wachstumsfaktor von 2,5 unterstellt.

Sowohl die der GSD- Studie zugrunde gelegten betriebswirtschaftstheoretischen Hypothese als auch die zugrunde gelegten raumplanungstheoretischen Hypothesen sehen die Erreichbarkeit als wesentlichen Produktionsfaktor und als Standortgröße.¹ Dabei wird

- die Konkurrenz zwischen Regionen vernachlässigt
- nicht klar dargestellt, inwieweit Erreichbarkeitsverbesserungen zu zusätzlicher Wertschöpfung oder nur zur Umverteilung zwischen konkurrenzierenden Standorten führt bleibt unbeantwortet.
- von der vereinfachenden Annahme ausgegangen, dass die Verkehrsinfrastruktur jenseits der Grenze unverändert bleibt

Weiters wurde eine periodische Überarbeitung und Fortschreibung alle etwa fünf bis sieben Jahre vereinbart. Diese hat nicht stattgefunden.

Aufbauend auf die funktionelle Bewertung des österreichischen Bundesstraßennetzes aus der GSD – Studie wurde eine weiterführende Überprüfung in Form einer Korridoruntersuchung für die gesamte Ostregion in Auftrag gegeben, der Schlussbericht wurde Ende 2000 vorgelegt (PGO).²

Beide Untersuchungen liegen demnach mehr als 10 Jahre zurück.

Durch die strategische Umweltprüfung SUPerNOW der Stadt Wien wurden weitere Untersuchungen einer donauquerenden und im Nordosten der Stadt Wien bis zur A 5 reichenden höchstrangigen Straße durchgeführt.

Seitens des Projektbetreibers wird der Nordostumfahrung Wiens die Notwendigkeit der Verkehrsentlastung von Siedlungsgebieten im weiten Umfeld der nordöstlichen Wiener Stadtgrenze als Funktion zugesprochen.²

Folgende Ziele werden vom Projektbetreiber für die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im Abschnitt Schwechat bis Süßenbrunn als Teil eines Umfahrungsringes konkret genannt:²

- Bündelung und Verteilung des Verkehrs im Ballungsraum Wien auf dem hochrangigen Straßennetz

¹ vgl. Macoun Th., Stellungnahme zur Fürstenfelder Schnellstraße

² Metz-IGT, Werner Consult, Beitel ZT GmbH; S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Zusammenfassung Bericht, Einlage 1.B-1.1

- Entlastung des bestehenden hochrangigen Straßennetzes in Wien/NÖ (A 23, A 4, S 2, A 22), insbesondere im Bereich der Knoten und Anschlussstellen
- Entlastung des lokalen Straßennetzes (Ortsdurchfahrten Eßling, Aspern, Groß-Enzersdorf, Raasdorf, Verlagerung von Schwerverkehr)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit – insbesondere auf den hochrangigen Wiener Stadtdurchfahrten
- Verbesserung der Verkehrsqualität im hochrangigen und nachrangigen Netz
- Verbesserung der Erreichbarkeit (in) der Region und Sicherung des Standortes im internationalen Wettbewerb
- Sicherstellung der Wohnqualität in Bezug auf Lärm- und Schadstoffemissionen
- Erhaltung der naturräumlichen Schutzziele in der Region
- Schutz von Mensch und Umwelt vor den Auswirkungen steigenden Verkehrsaufkommens

Die Wirkungen der Lobau-Autobahn werden im technischen Bericht der Asfinag implizit zusammengefasst:

„Mit der Lobauquerung steht im Planfall M1-HR (wie in allen anderen Planfällen mit Donau- und Lobauquerung) für viele Verkehrsrelationen eine neue attraktive Route zur Verfügung. Dies hat die Verlagerung von Strömen aus dem Stadtgebiet Wien und aus dem östlichen Umland sowie von überregionalen Verkehrsströmen zur Folge.“²

In diesem Zusammenhang sei auch darauf hingewiesen, dass Maßnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrsaufkommens und seiner Belastungen für die Bevölkerung jederzeit umzusetzen wären, unabhängig der vorliegenden Projektierung und Realisierung einer Umfahrung.

Verkehrspolitische Maßnahmen zur Zielerreichung wie im Masterplan Verkehr Wien für das Jahr 2020 vorgesehen, werden im Referenzszenario nicht ausreichend berücksichtigt. Ausgehend von den Zielgrößen der Verkehrsmittelwahl, die eine Erhöhung des Anteils von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern und öffentlichen Verkehr für Wien und im Pendlerverkehr nach Wien vorsehen, müssten realistische Referenzszenarien dem Bau der Lobau-Autobahn sowie den damit in Verbindung stehenden weiteren Ausbauprojekten (Marchfeldschnellstraße, etc.) zu Grunde gelegt werden.

VERKEHRSUNTERSUCHUNG

Untersuchungsgebiet

Das engere Untersuchungsgebiet für die Verkehrsuntersuchung zum Projekt S 1 Schwechat – Süßenbrunn umfasst den 11., 21. und 22. Wiener Gemeindebezirk sowie die direkt an Wien angrenzenden Umlandgemeinden Schwechat, Groß Enzersdorf, Raasdorf und Aderklaa.³

³ Snizek+Partner Verkehrsplanung, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Verkehrsuntersuchung Einlage 1.C – 2.

Das weitere Untersuchungsgebiet für die Verkehrsuntersuchung (Modellbereich) erstreckt sich auf die gesamte Ostregion Österreichs (Niederösterreich, Wien und das Burgenland). Darüber hinaus sind auch die angrenzenden Bundesländer Oberösterreich und Steiermark sowie das angrenzende Ausland Teil des im Verkehrsmodell behandelten Raums. In der Ostregion ist dabei die Bearbeitungstiefe und –feinheit größer, im darüber hinausgehenden Raum geringer.⁴

Anmerkung:

Die relevante Darstellung der Verkehrsbelastungen im Netz beschränkt sich für den Raum Wien lediglich auf die Bezirke 11, 21 und 22. Die Wirkungen der Umfahrung haben aber für das gesamte Wiener Stadtgebiet höchste Relevanz.

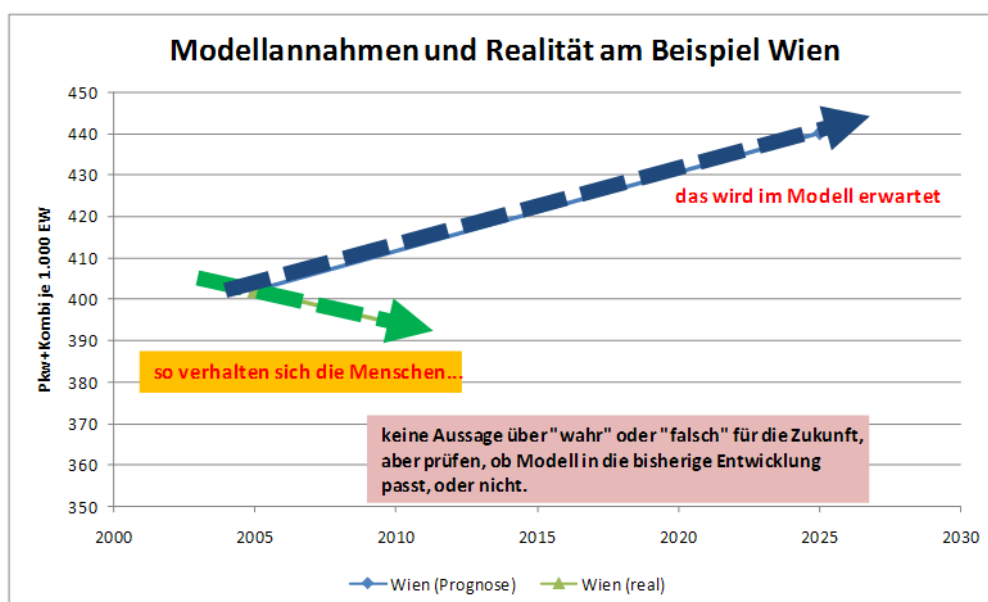
Prognosen

Abschätzungen über das zukünftige Verkehrsaufkommen resultieren u.a. aus der Prognostizierung des zukünftigen Motorisierungsgrades, der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung.

Die den Entwicklungen des Motorisierungsgrades implizierten Sättigungsfunktionen erscheinen unter Berücksichtigung der Randbedingungen willkürlich und spiegeln auch im internationalen Vergleich nichts anderes als die Wechselwirkung zwischen Siedlungs- und Verkehrssystem wider.

Die dargestellten Prognosewerte zur Entwicklung des Motorisierungsgrades in Wien entsprechen nicht den derzeitigen Trends. Dies liegt insbesondere an den verkehrspolitischen Maßnahmen zur Verlagerung auf den Umweltverbund basierend auf den klar formulierten Zielsetzungen.

Ein Ansteigen des Motorisierungsgrades in den Umlandregionen von Wien kann in Abhängigkeit der dort gesetzten Maßnahmen ebenso gesteuert werden. Zumindest für Wien ist die Plausibilität eines um 10% ansteigenden Motorisierungsgrades bis zum Jahr 2025 nicht gegeben.



⁴ Snizek+Partner Verkehrsplanung, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Verkehrsuntersuchung Einlage 1.C – 2.

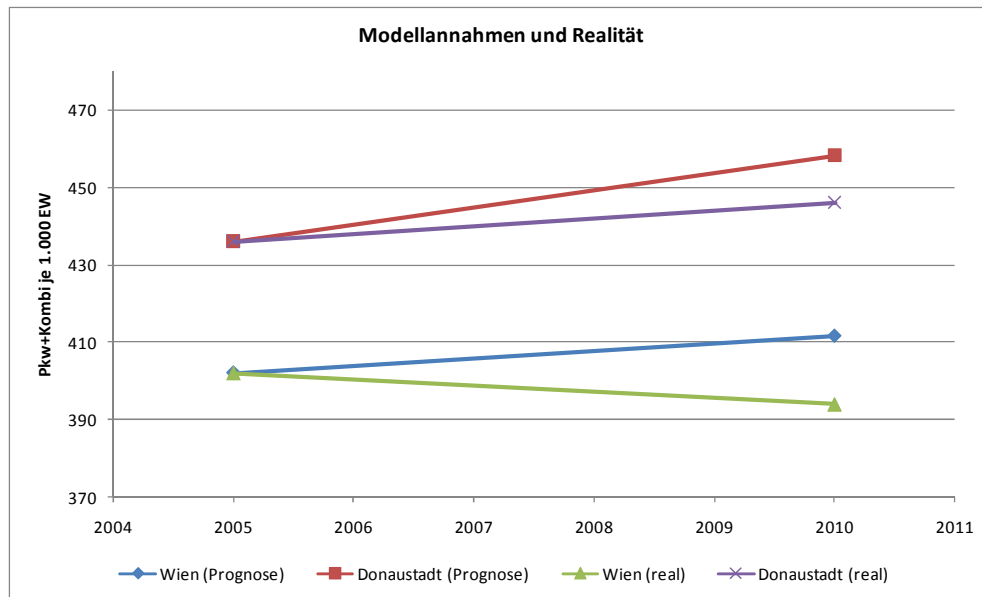


Abbildung 1: Entwicklung des Motorisierungsgrades real und bei Umlegung einer linearen Entwicklung zwischen Referenzzeitpunkt 2005 und Prognosehorizont 2025 auf das Jahr 2010.

Die Modellannahmen führen zu einer Verschiebung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des MIV in der Referenzprognose im Jahr 2025. Der maßgebende Planfall M1-HR (Realisierung der Lobau-Autobahn, siehe Beschreibung auf nachfolgend) führt zu einer unwesentlichen Veränderung beim Modal Split.

Sowohl bei der Darstellung des Ist-Zustands als auch bei der Prognose ist das gesamte Verkehrssystem im Sinne eines multimodalen Ansatzes zu betrachten, bestehend aus FußgeherInnen, RadfahrerInnen, öffentlichem Verkehr (Bus, Bahn, Flug), PKW, LKW und Schiff. Auch die soziale und wirtschaftliche Entwicklung, vor allem auf lokaler Ebene, ist bei der Ermittlung des Prognoseverkehrs zu berücksichtigen.

Im vorliegenden Verkehrsmodell sind konstante Anteile der Verkehrsmittel „zu Fuß“ und „Fahrrad“ zugrunde gelegt.

Bei den Wachstumsraten auf Autobahnen und Schnellstraßen zeigt sich eine klar abnehmende Tendenz.⁵ Eine (lineare) Fortschreibung zeigt Wachstumsraten von unter 1% für das Jahr 2020. Diese können regional sehr unterschiedlich ausfallen und sind wesentlich durch Straßenbauprojekte zur Attraktivierung des regionalen und überregionalen Straßenverkehrs bestimmt. Die Veränderungen der Rahmenbedingungen (steigende Treibstoffkosten, steigende Erhaltungs- und Betriebskosten für den motorisierten Individualverkehr und dessen Infrastruktur, aber auch für den Güterverkehr, beispielsweise durch die Lkw-Maut) werden aber national und international schlagend.

⁵ Vgl. BMVIT (2009), S.29

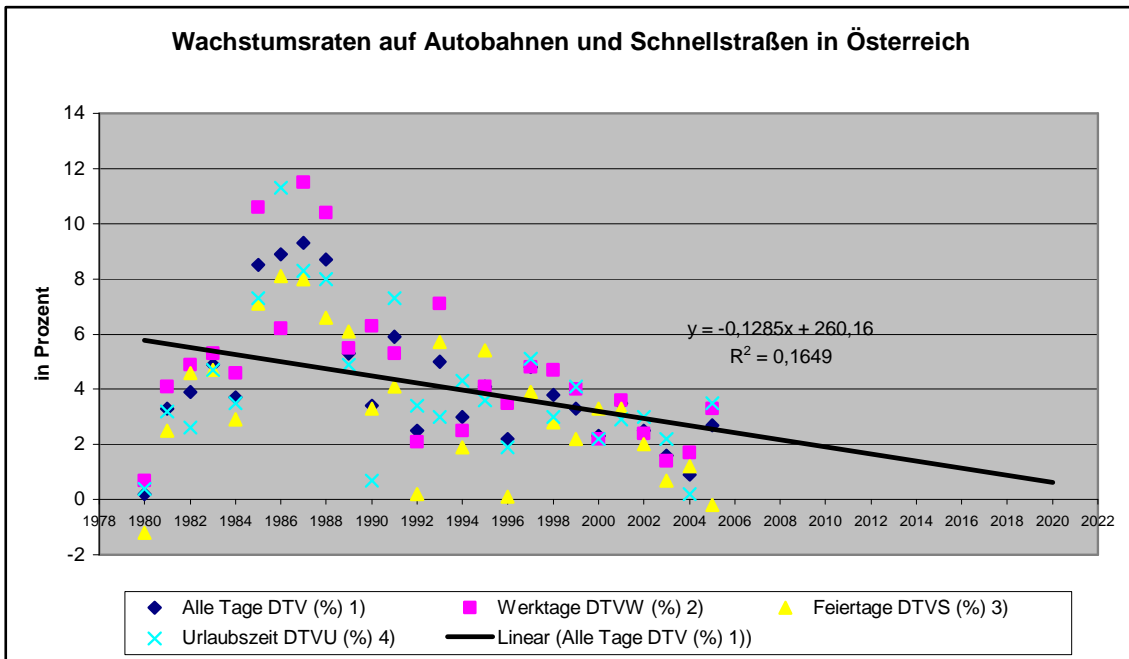


Abbildung 2: Wachstumsraten auf Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich.⁵

Exakte Angaben über die gewünschte künftige Entwicklung des Verkehrsaufkommens und deren Verteilung auf unterschiedliche Verkehrsträger sind nur unter Beachtung der Zielsetzungen zu treffen und durch entsprechende Dosierungsmaßnahmen mit den Verträglichkeitsgrenzen abzustimmen.

Planfälle

PLANFALL R REFERENZ 2025 OHNE S 1

Dieser Planfall beschreibt die verkehrliche Situation 2025 mit dem Bestandsnetz und der Realisierung der bereits in Bau befindlichen oder kurz vor Baubeginn stehenden Planungsprojekte. Dies sind im engeren Untersuchungsgebiet das PPP-Y (S 2 Umfahrung Süßenbrunn, S 1 Ost, S 1 West, A 5 Eibesbrunn – Schrick) sowie der Abschnitt S 1 Vösendorf – Schwechat, der zum Zeitpunkt 2005 noch nicht in Betrieb war.⁶

PLANFALL M1-HR

Der Planfall M1-HR ist der für die Einreichung der S 1 im Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn maßgebliche Planfall. Er enthält nur die S 1 im gegenständlichen Abschnitt und beschreibt auch nur die Auswirkungen dieses Abschnitts. Zusätzlich zum Planfall M1 enthält der Planfall M1-HR auch die nach Norden gerichtete HAST Raasdorf. Alle anderen angrenzenden Planungsprojekte (A 22, A 23, S 8) bleiben darin unberücksichtigt. Die Auswirkungen der Verknüpfungspunkte mit der S 1 sowie der entsprechenden verkehrlichen Wirkungen werden in den jeweiligen Planungen dieser Projekte berücksichtigt und beurteilt.⁶

PLANFALL M13

Der Planfall M13 beschreibt das hinsichtlich der Netzelemente aktuell gültige Zielnetz der ASFINAG und stellt die verkehrliche Situation 2025 mit dem Referenznetz aus dem Planfall R Referenz sowie

⁶ Snizek+Partner Verkehrsplanung, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Verkehrsuntersuchung Einlage 1.C – 2.

mit der S 1 Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn, mit der A 23 Spange Flugfeld Aspern zwischen Hirschstetten (KN Hirschstetten) und der S 1 (KN Raasdorf) und mit der S 8 Marchfeld Schnellstraße in der Variante Nord von der S 1 (KN Deutsch Wagram) bis zur Staatsgrenze bei Marchegg dar. Zusätzlich enthält dieser Planfall die nach Norden gerichtete HAST Raasdorf.⁶

Planfall Bestand 2005						
	MIV+ÖV Pers. Wege	ÖV Pers. Wege	MIV Pers. Wege	MIV Kfz-Fahrten	ÖV-Anteil	MIV-Anteil
Wien Binnen	4.432.962	2.362.846	2.070.116	1.512.138	53,30%	46,70%
Wien – NÖ	1.000.786	339.420	661.367	575.101	33,92%	66,08%
Wien – Bgld	36.610	15.440	21.169	18.408	42,18%	57,82%
Wien – Außerhalb	68.955	40.529	28.426	22.741	58,78%	41,22%
NÖ Binnen	1.354.491	106.800	1.247.691	959.762	7,88%	92,12%
NÖ – Bgld	87.474	7.260	80.215	64.172	8,30%	91,70%
NÖ – Außerhalb	167.207	13.153	154.053	123.243	7,87%	92,13%
Bgld Binnen	182.470	23.906	158.563	121.972	13,10%	86,90%
Bgld – Außerhalb	28.818	3.918	24.899	19.919	13,60%	86,40%
Wien	5.539.313	2.758.235	2.781.078	2.128.388	49,79%	50,21%
NÖ	2.609.958	466.633	2.143.326	1.722.278	17,88%	82,12%
Bgld	335.371	50.525	284.846	224.471	15,07%	84,93%
Gesamt	7.359.772	2.913.272	4.446.500	3.417.456	39,58%	60,42%

Tabelle 7: Wege, Fahrten und Verkehrsmittelanteile Planfall Bestand (2005)

Planfall R Referenz 2025						
	MIV+ÖV Pers. Wege	ÖV Pers. Wege	MIV Pers. Wege	MIV Kfz-Fahrten	ÖV-Anteil	MIV-Anteil
Wien Binnen	5.269.674	2.787.991	2.481.683	1.812.771	52,91%	47,09%
Wien – NÖ	1.433.561	458.114	975.447	812.873	31,96%	68,04%
Wien – Bgld	42.191	17.818	24.373	21.194	42,23%	57,77%
Wien – Außerhalb	111.709	64.295	47.414	37.931	57,56%	42,44%
NÖ Binnen	2.018.899	145.165	1.873.734	1.338.382	7,19%	92,81%
NÖ – Bgld	107.294	8.559	98.734	78.987	7,98%	92,02%
NÖ – Außerhalb	215.840	16.298	199.542	159.633	7,55%	92,45%
Bgld Binnen	212.905	25.386	187.519	144.245	11,92%	88,08%
Bgld – Außerhalb	34.138	4.210	29.927	23.942	12,33%	87,67%
Wien	6.857.135	3.328.217	3.528.918	2.684.769	48,54%	51,46%
NÖ	3.775.594	628.136	3.147.458	2.389.875	16,64%	83,36%
Bgld	396.528	55.974	340.554	268.369	14,12%	85,88%
Gesamt	9.446.211	3.527.836	5.918.375	4.429.959	37,35%	62,65%

Tabelle 8: Wege, Fahrten und Verkehrsmittelanteile Planfall R (2025)

Planfall M1-HR 2025						
	MIV+ÖV Pers. Wege	ÖV Pers. Wege	MIV Pers. Wege	MIV Kfz-Fahrten	ÖV-Anteil	MIV-Anteil
Wien Binnen	5.271.183	2.786.990	2.484.193	1.814.604	52,87%	47,13%
Wien – NÖ	1.434.267	458.275	975.992	813.327	31,95%	68,05%
Wien – Bgld	42.636	17.913	24.724	21.499	42,01%	57,99%
Wien – Außerhalb	112.076	64.356	47.721	38.176	57,42%	42,58%
NÖ Binnen	2.028.775	145.842	1.882.933	1.344.952	7,19%	92,81%
NÖ – Bgld	108.473	8.566	99.907	79.926	7,90%	92,10%
NÖ – Außerhalb	218.752	16.510	202.242	161.794	7,55%	92,45%
Bgld Binnen	212.905	25.386	187.519	144.245	11,92%	88,08%
Bgld – Außerhalb	34.158	4.213	29.945	23.956	12,33%	87,67%
Wien	6.860.162	3.327.533	3.532.629	2.687.606	48,51%	51,49%
NÖ	3.790.268	629.193	3.161.074	2.399.998	16,60%	83,40%
Bgld	398.172	56.078	342.095	269.626	14,08%	85,92%
Gesamt	9.463.226	3.528.051	5.935.175	4.442.479	37,28%	62,72%

Tabelle 9: Wege, Fahrten und Verkehrsmittelanteile Planfall M1-HR (2025)

Abbildung 3: Quelle: Snizek+Partner Verkehrsplanung, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Verkehrsuntersuchung Einlage 1.C – 2.

Flugfeld Aspern

In den Untersuchungen wurde die Entwicklung der Seestadt Aspern von der Realisierung und Anbindung einer höherrangigen Straße abhängig gemacht. Diese angenommene Abhängigkeit setzt voraus, dass die Seestadt Aspern nur mit dem Bau der Lobau-Autobahn verwirklicht werden könnte.

„Die Strukturdaten zum Flugfeld Aspern sind dabei in erster Linie abhängig von der Realisierung der A 23 Spange Flugfeld Aspern. In den Planfällen ohne A 23 wurde eine gegenüber den Angaben aus dem Masterplan deutlich reduzierte Entwicklung festgelegt, die ca. der Hälfte der Werte aus den Fällen mit A 23 (Flugfeld Aspern „klein“) entspricht.“⁷

Die Verkehrsmittelwahl ist eine Folge der Strukturen. Mit der U-Bahn Linie U2 stehen ausreichend Kapazitäten für den Personentransport zur Verfügung. Die Qualität der Seestadt Aspern wird an ihren inneren Strukturen zu messen sein (auch von den zukünftigen Bewohnern) und nicht an einer schnellen MIV-orientierten Verkehrsinfrastruktur zum Verlassen der Siedlung.

Die geplanten nördlich gelegenen Autobahnanlüsse erhöhen die Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr und ziehen auch Verkehr von der B3 durch das Gebiet.

Lobau-Autobahn und Anschlussstraße wirken sich negativ auf die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsmittelwahl der Bewohner und Arbeitenden der Seestadt Aspern aus.

Verkehrspolitik

Die verkehrspolitischen Annahmen im Modell wurden bereits von der Realität überholt. Bereits umgesetzte oder geplante Maßnahmen zur Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung und Erhöhung der Kurzparktarife, sowie die Reduktion der Jahresnetzkarte der Wiener Linien beeinflussen die Verkehrsmittelwahl.

Annahmen im Modell, die bereits überholt sind, bzw. nicht in die zu erwartenden zukünftigen Rahmenbedingungen passen werden:

Bereits überholt:

- Die Parkraumbewirtschaftung in Wien bleibt räumlich auf dem Stand von heute, die Preise bleiben real konstant.
- Die Fahrpreise im Öffentlichen Personenverkehr bleiben real konstant.

Unwahrscheinlich:

- Für Pkw bleibt der Vignettenpreis real konstant.
- Eine fahrleistungsabhängige Maut für Pkw wird nicht eingeführt.
- Die Treibstoffpreise bleiben real konstant (Stand Anfang 2007).
- Die restlichen Fahrzeugbetriebskosten (Steuern, Versicherung, Reparatur und Service) bleiben
- ebenfalls real konstant.

Auswirkungen der Wirtschaftskrise

Die so genannte Wirtschaftskrise wurde zwar im Modell berücksichtigt, hat jedoch keine Auswirkungen auf die Dimensionierung der Anlagen. Die Prognosebelastungen werden lediglich auf

⁷ Snizek+Partner Verkehrsplanung, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Verkehrsuntersuchung Einlage 1.C – 2.

einen späteren Zeitpunkt (parallel) verschoben. Es wird angenommen, dass nach einem Knick im Wirtschaftswachstum, dieses dem bisherigen Wachstumsraten (Verlauf) folgt.⁸

Im Szenario einer anhaltenden oder sich vertiefenden krisenhaften Wirtschaftsentwicklung, wird jedoch hingewiesen, dass nicht damit gerechnet werden, dass die ursprünglich prognostizierte Verkehrsnachfrage nach Art und Ausmaß erreicht wird. Dieses durchaus realistische Szenario führt bei den Planern zu der Schlussfolgerung, dass aber auch eine Anlage selbst als 2x2-streifige Hochleistungsstraße mit niveaufreien Knoten passt zu diesem pessimistischen Szenario passe. „Bildet sie doch die Mindestausstattung für die auch in Krisenzeiten notwendige Erreichbarkeitsverbesserung des Wirtschaftsstandortes Vienna Region und einer schon im Bestandsverkehr wirksamen Umfahrung der Stadt Wien.“⁸

Berücksichtigung Treibstoffpreis-Erhöhung und Pkw-Maut

Es wurde versucht, zu zwei Faktoren den Einfluss auf die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet und auf der Trasse selbst alternative Szenarien der Entwicklung zu bilden.

Das Szenario einer Treibstoffpreiserhöhung beschreibt, eine reale Verdoppelung des zum Analysezeitpunkt 2005 geltenden Treibstoffpreises (+ 100 %). (Ein Vergleich der untersuchten Treibstoffpreiserhöhung um 100 % würde einen fahrleistungsabhängigen Mauttarif von ca. 0,10 € je Pkw-km und ca. 0,25 bis 0,30 € je Lkw-km ergeben. (S.88) Die Auswirkungen auf die Verkehrsleistung wird durch die Elastizität beschrieben, die für den Motorisierten Personen-Individualverkehr bei -0,2 und beim Straßengüterverkehr bei -0,1 liegen (SAMMER 2005). Diese Elastizitäten bedeuten, dass bei einer Erhöhung der Treibstoffpreise um 10 % die Verkehrsleistungen auf der Straße im Personenverkehr um 2,0 % und im Güterverkehr um 1,0 % zurückgehen. Eine Rückkopplung dieser Wirkungen auf die Nachfrage im Öffentlichen Verkehr bzw. auf den Gesamtverkehr erfolgte in dieser Szenarienbetrachtung nicht.⁸

Im Szenario der Pkw-Maut wurde von einem Mautsatz von 0,05 € je Pkw-km ausgegangen.⁸

Beide Szenarien wurden nur im Planfall mit Realisierung der S1 verglichen. Damit ist eine vergleichende Darstellung zur Entlastung des Bestandsnetzes mit realistischen Alternativszenarien nicht gegeben.

Wirkungsanalyse

Kosten-Nutzen-Untersuchung

Im Bericht der Kosten-Nutzen-Untersuchung werden als zeitliche Abgrenzung das Jahr 2004 bzw. 2020 herangezogen. In den verkehrlichen Untersuchungen wurde jedoch eindeutig darauf hingewiesen, dass eine Ausweitung auf 2025 notwendig und sinnvoll war, und als Referenz des Nullplanfalles das Jahr 2005 herangezogen wird. Im Fachbereich Verkehr wird jedoch unmittelbar im Planfall 0 auf das Jahr 2003 Bezug genommen.

⁸ Snizek+Partner Verkehrsplanung, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Verkehrsuntersuchung Einlage 1.C – 2.

SYSTEMABGRENZUNG

Die räumliche Systemabgrenzung der Wirkungsanalyse erfolgt lt. Bericht so, dass alle wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens bezüglich der Ziele erfasst werden. Es wurden folgende Festlegungen für die räumliche Abgrenzung getroffen:⁹

- Südliche Abgrenzung: nördlich des Knoten Ölhafen (der Knoten Ölhafen wird im Nachbarabschnitt S1/A22 untersucht)
- Nördliche Abgrenzung: Nördlicher Anschluss an Knoten Süßenbrunn
- Östliche Abgrenzung: Die Abgrenzung erfolgt östliche der Variante 1 aus der Voruntersuchung der Vorprojekte und verläuft vom Knoten Ölhafen Richtung Norden über Groß Enzersdorf und Raasdorf, südlich von Aderklaa bis zum Knoten Süßenbrunn.
- Westliche Abgrenzung: Die Abgrenzung erfolgt westliche der Varianten 3 aus der Voruntersuchung der Vorprojekte und verläuft vom Knoten Ölhafen Richtung Nordwesten über Aspern und Breitenlee zum Knoten Süßenbrunn

Die im technischen Bericht dargestellten Netzbelastungen und Differenznetze (zwischen Referenzplanfall und Maßnahmenplanfällen) beschränken sich lediglich auf den oben dargestellten Bereich.¹⁰ Die Wirkungen gehen aber weit (z.B. in westlicher Richtung) über den Knoten Prater hinaus. Das betroffene innerstädtische Gebiet Wiens wurde in diesem Teil der Wirkungsanalyse nicht dargestellt. Insbesondere hier zeigen sich aber die Wirkungen.

ZIELSYSTEM und KRITERIENKATALOG

Die Entwicklung und Beurteilung von Planungsmaßnahmen erfolgt vor dem Hintergrund eines Zielsystems bestehend aus Ziel- oder Beurteilungsaspekten (Fachbereichen und Themen), Beurteilungskriterien und Indikatoren. Neben den Bewertungskriterien für die Bereiche „Mensch, Raum und Umwelt“ sowie „Kosten und Realisierung“ wurden das Zielsystem für den Bereich „Verkehr“ dargestellt.⁹

Die Bewertung bestimmter Zielindikatoren erfolgte überwiegend auf subjektiver Ebene. Die Festlegung der Beurteilungsparameter und der Bewertungsformalismen lag in der Verantwortung des jeweils zuständigen Fachplaners.⁹

Wesentliche relevante Indikatoren, wie z.B. „Energieverbrauch“ wurden nicht beurteilt.

Verkehr	Verkehrswirksamkeit	Entlastung des Bestandes
		Verkehrerschließung
		öffentlicher Verkehr
		Nichtmotorisierter Verkehr
	Verkehrsqualität	
	Verkehrssicherheit	Unfallrisiko

Abbildung 4: Ausschnitt aus dem formulierten Zielsystem. Teilsystem Verkehr.⁹

⁹ IBK, Rinderer+Partner, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Bericht Nutzen-Kosten-Untersuchung, Einlage C.1.2

¹⁰ Snizek+Partner Verkehrsplanung, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Verkehrsuntersuchung Einlage 1.C – 2.

Relevante übergeordnete und klar formulierte Zielsetzungen, wie z.B.

Ökologische Ziele

- Reduzierung der Freiflächeninanspruchnahme für Siedlungszwecke
- Förderung lokaler und regionaler Stoffströme und Energieflüsse
- Sparsame Nutzung nicht-regenerierbarer Rohstoffe und Energiequellen
- Reduzierung der Abgabe von Schadstoffen /Emissionen in die Natur

Soziale Ziele

- Gleichberechtigte Beteiligung und Berücksichtigung der Interessen aller regionaler Akteure und Bevölkerungsgruppen

Ökonomische Ziele

- Sicherung und Schaffung regionaler Arbeitsplätze in innovativen, umweltorientierten Betrieben
- Erhaltung und Verbesserung der finanziellen öffentlichen Handlungsspielräume

fehlen und lassen sich aus dem im technischen Bericht dargestellten Zielsystem nur bedingt ablesen und führen zu einer wenig konkreten und stark subjektiver Bewertung. Die Effizienz einer Maßnahme muss letztendlich am Grad der Zielerreichung beurteilt werden.

Mit Hilfe von Normierungsregeln wurde aus den Ergebnissen der Wirkungsanalyse für jedes Kriterium die Zielerfüllung in einem fünfstufigen Bewertungssystem ermittelt. (1= sehr geringe Zielerfüllung, 5= sehr hohe Zielerfüllung). Neben einer verbalen Beurteilung wurden die Auswirkungen im Fachbereich Verkehr anhand einer 5-teiligen Ordinalskala durchgeführt, die der oben genannten Bewertung folgt (5= starke Verbesserung, 1=starke Verschlechterung).

Verkehrswirksamkeit

Kriterium: Entlastung des Bestandes

Ziel: Beurteilung der Entlastungswirkung auf das bestehende nachgeordnete Straßennetz mit der Zielsetzung einer möglichst hohen Entlastung, vor allem der Ortskerne.

Das Planungsgebiet und der ermittelte Verkehrsaufwand wurden nicht explizit dargestellt, wenn auch im Kapitel zur räumlichen Abgrenzung am Beginn des technischen Berichtes aufgelistet.

Es wird im Planfall 0 auf das Jahr 2003 Bezug genommen, als Referenzjahr gilt lediglich das Jahr 2020.

Aufgrund der Nicht-Anwendung dynamischer Modellierungsmodelle werden raumstrukturelle Veränderungen und damit mittelfristige Verkehrsverhaltensänderungen nicht ausreichend berücksichtigt. Über die Dauer der so genannten Entlastungswirkung konnten deshalb keine Aussagen gemacht. Diese wäre aber relevant.

DTV _w	Verkehrsleistung (Mio Kfzkm/24 h)	
	Pif 0(2003)	Pif R(2020)
A und S	1,503	1,988
Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen	1,107	1,806
Summe	2,610	3,794

Tabelle 7-55: Verkehrsleistungen im Bestands- und Referenznetz

DTV _w 2020	Pif R	Mio Kfzkm/24 h		
		Pif 1	Pif 31	Pif 3
A und S	1,988	3,192	3,139	3,141
Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen	1,806	0,995	1,008	1,005
Summe	3,794	4,187	4,147	4,146

Tabelle 7-58: Gesamtfahrleistung nach Straßenkategorie im Planungs- und Referenznetz (für Planfälle mit Marchfeldstraße Nordlage)

Abbildung 5: Quelle: IBK, Rinderer+Partner, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Bericht Nutzen-Kosten-Untersuchung, Einlage C.1.2

Kriterium: Verkehrserschließung

Ziel: Beurteilung der Verkehrserschließung der bestehenden und der künftigen Siedlungsgebiete mit der Zielsetzung einer möglichst guten Erschließungswirkung durch die neu zu errichtende Straße.¹¹ Im Abschnitt „Beurteilungsmethode“ des technischen Berichtes wurde formuliert, dass in Wien im 22. Bezirk eine generelle Unterversorgung an qualifiziertem Straßennetz und ein Mangel an donauquerendem Angebot bestehen würden. Diese Aussage kann weder quantitativ noch sachlich begründet werden. Weder wird erklärt was ein „qualifiziertes Straßennetz“ sei, noch werden „Versorgungsgrade“ definiert. Insbesondere unter Berücksichtigung einer intermodalen Betrachtungsweise und der Wechselwirkungen zwischen Straßenverkehrsinfrastrukturangebot, MIV-Anteil am Modal Split und anderen Verkehrsträgern im Umweltverbund sind diese Aussagen mit Bezugnahme auf den Begriff der „Beurteilungsmethode“ unzulässig.

Kriterium: Öffentlicher Verkehr

Ziel: Beurteilung der Auswirkungen der neu zu errichtenden hochrangigen Straßeninfrastruktur auf den öffentlichen Verkehr mit der Zielsetzung einer möglichst geringen Beeinträchtigung bzw. einer Förderung des öffentlichen Verkehrs.¹¹

	ÖV-Anteil ¹⁾ [%]			
	Pif R	Pif 1	Pif 31	Pif 3
Wiener Ziel/Quellverkehr	45	44	44	44
Wiener Binnenverkehr	40	38	38	38

¹⁾ Zielgröße des MasterPlanVerkehr Wien 2003 für Personenwege

Tabelle 7-59: ÖV-Anteil

Abbildung 6: Quelle: IBK, Rinderer+Partner, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Bericht Nutzen-Kosten-Untersuchung, Einlage C.1.2

Es zeigt sich eine klare Verschiebung in der Verkehrsmittelwahl und eine Reduktion des Anteils im öffentlichen Verkehr. Dies widerspricht den verkehrspolitischen Zielsetzungen.

¹¹ IBK, Rinderer+Partner, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Bericht Nutzen-Kosten-Untersuchung, Einlage C.1.2

„Die zu beurteilenden Straßenabschnitte machen es insgesamt schwieriger, das im Master Plan Verkehr Wien formulierte Modal Split-Ziel für das Jahr 2020 zu erreichen.“¹²

Auch in diesem Kapitel wurden weder sachlich noch quantitativ begründete Aussagen unter dem Aspekt einer „Gesamtbeurteilung“ formuliert. So wurde beispielsweise die von der Stadt Wien angestrebte Errichtung einer Straßenbahntrasse in der Esslinger Hauptstraße bei bestimmten Planfällen problematisch dargestellt, ohne genauer auf die Problematik einzugehen.¹² Die Straßenbahnverbindung stellt jedoch gleichzeitig eine wesentliche Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeiten dar.

In der Bewertung wird das Nicht-Erreichen der Zielsetzungen lediglich als „geringe Verschlechterung“ bewertet. Eine klare Formulierung, dass die Realisierung der Lobau-Autobahn kontraproduktiv auf die verkehrspolitischen Zielsetzungen aber auch die Klimaziele der Stadt Wien wirkt, fehlt.

Kriterium: Nichtmotorisierter Verkehr

Ziel: Beurteilung der Auswirkungen der neu zu errichtenden hochrangigen Straßeninfrastruktur auf den nichtmotorisierten Verkehr mit der Zielsetzung einer möglichst geringen Beeinträchtigung bzw. einer Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs.

Die real existierenden Wirkungen des Straßenbauvorhabens auf den nicht motorisierten Verkehr wurden nicht ausreichend berücksichtigt. Es wurde vereinfacht angenommen, dass die Straßenprojekte „bestehende und geplante Beziehungen und Verbindungen des Fuß- und Radverkehrs erhalten bzw. herstellen“. Daraus ergibt sich eine Bewertung „keine wesentliche Veränderung“.¹²

Hierbei werden raumstrukturellen Wirkungen von Infrastrukturen für den Kfz-Verkehr völlig außer Acht gelassen. Aufgrund der verbesserten (einseitigen) Erreichbarkeiten für den MIV verlagern sich Strukturen (Geschäfte, soziale Einrichtungen, etc.) an diese Infrastrukturen. Das Sterben der Nahversorgung (Postämter, Greißler, etc.) – die ehemals fußläufig erreichbar waren – ist die Folge.

Kriterium: Verkehrsqualität

Ziel: Beurteilung des zukünftig zu erwartenden Verkehrsablaufes auf dem bestehenden und dem zukünftigen Straßennetz aus der Sicht der Verkehrsteilnehmer mit der Zielsetzung eines möglichst flüssigen Verkehrsablaufes.¹²

Aufgrund der Angebotsausweitung für den MIV kommt es tatsächlich zu Veränderungen im Verkehrsverhalten und einer Abnahme der zurückgelegten Wege im Umweltverbund. Kapazitäten werden somit rasch „aufgefüllt.“ Kurzfristig bereits im unterrangigen Netz, mittelfristig – bedingt durch die Strukturänderungen – auch im hochrangigen, wie zahlreiche empirische Untersuchungen und Auswertungen in verschiedenen Verkehrskorridoren zeigen.

Es sei darauf hingewiesen, dass Zeitvorteile durch „schnellere“ Infrastrukturen (Bahn, Strasse) wieder für zusätzlichen Verkehr aufgewendet werden. Im Bereich des Personenverkehrs wurde - im

¹² IBK, Rinderer+Partner, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Bericht Nutzen-Kosten-Untersuchung, Einlage C.1.2

Durchschnitt der Bevölkerung – ein durch Straßenbau gebotener Zeitvorteil durch die Verkehrsteilnehmer in den letzten Jahrzehnten nicht lukriert, sondern in größere Wegeweiten umgesetzt.¹³ Zeitvorteile werden im System durch eine Fülle von Regelkreisen, z.B. durch Attraktivierung der Infrastruktur und in der Folge höherer Belastungen (Kapazitätsgrenzen, Ausfallwahrscheinlichkeiten) im Zeitablauf wieder ausgeglichen.¹⁴

Es wird in der Wirkungsanalyse vernachlässigt, dass Zeitvorteile im Rahmen einer Wegeketten und nicht in Form von Reisezeitsummen im Verkehrsnetz wahrgenommen werden. Zeitvorteile werden dabei erst über einem Mindestwert von einigen Minuten wahrgenommen. Überdies sind Zeitvorteile nur intermodal zu bewerten. Es ist eine nicht zulässige Vereinfachung, da Wechselwirkungen nicht dargestellt werden können, wenn Teile des Verkehrssystems isoliert betrachtet werden.

Kriterium: Verkehrssicherheit

Ziel: Abschätzung und Beurteilung des Unfallrisikos im gesamten Straßennetz mit der Zielsetzung eines möglichst geringen Unfallpotenzials.¹⁵

	Pif 0(2003)	Pif R(2020)
Unfallpotenzial (PSUa)	444	683

Tabelle 7-62: Unfallpotenziale im Bestands- und Referenznetz

	Unfallpotenzial 2020			
	Pif R	Pif 1	Pif 31	Pif 3
PSU	683	501	506	506

Tabelle 7-63: Unfallpotenzial im Referenz- und Planungsnetz (für Planfälle mit Marchfeldstraße in Nordlage)

Abbildung 7: Quelle: IBK, Rinderer+Partner, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Bericht Nutzen-Kosten-Untersuchung, Einlage C.1.2

Die Unfallrate wird unvollständig dargestellt. Als Unfallrate (UR) sind Unfälle mit Personenschaden je 1 Mio. Kfz-Km definiert. Grobe Mängel ergeben sich durch die Verwendung von Unfallraten aus früheren Jahren und deren Anwendung auf eine Betrachtung im Prognosejahr 2020.

In anderen laufenden Prüfungsverfahren zum Straßenausbau in Niederösterreich wird explizit auf die Verwendung von - unter Berücksichtigung der Entwicklung - extrapolierten Unfallraten, hingewiesen.¹⁶ Dabei zeigen sich eine Abnahme der Unfallraten im Ortsgebiet bis zum Jahr 2015 von 20% und eine langfristige Annäherung der Unfallraten. Dies wäre klar darzustellen und zu berücksichtigen.

¹³ Vgl. u.a. Knoflacher (2007). Entwicklung der Pendlerdistanzen in Österreich, vgl. Herry (2007): Herry M., Sedlacek N.: Verkehr in Zahlen 2007; In Auftrag gegeben und herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Abteilung V, Wien

¹⁴ Knoflacher (2007), Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung: Verkehrsplanung

¹⁵ IBK, Rinderer+Partner, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Bericht Nutzen-Kosten-Untersuchung, Einlage C.1.2

¹⁶ ASFINAG (2009): Prem, arealconsult, et.al.im Auftrag Asfinag: S34 Traisental Schnellstraße – Strategische Prüfung Verkehr, Umweltbericht

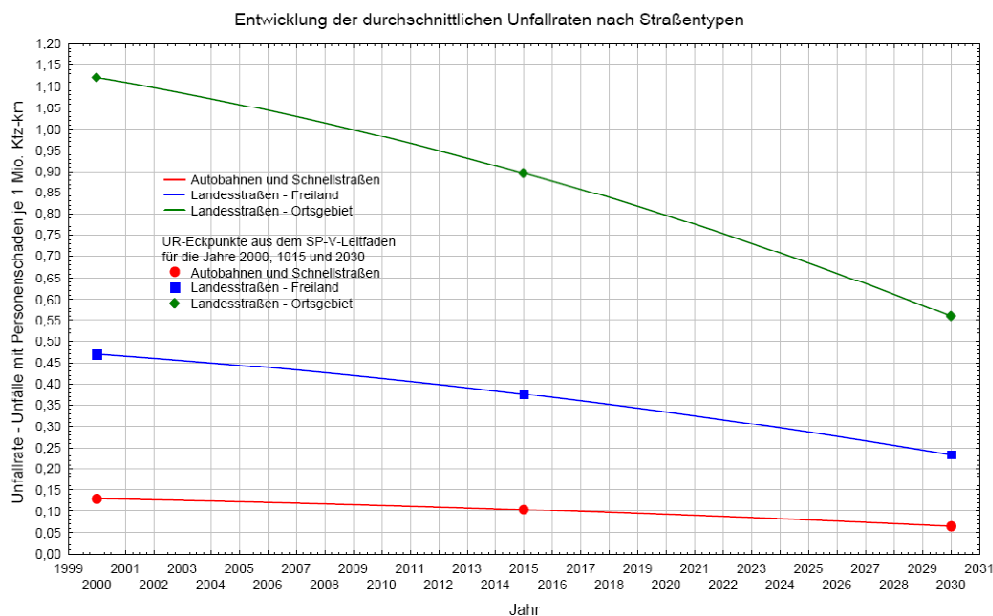


Abbildung 8: Entwicklung der durchschnittlichen Unfallraten nach Straßentypen.¹⁷

Im verwendeten Indikator des Unfallrisikopotenzials (der mittels UR berechnet wird) fließt der Verkehrsaufwand (bezeichnet als Verkehrsleistung) ein. Unter Hinweis auf die methodenspezifisch stark reduzierten Modelle hinsichtlich der Darstellung der Gesamtfahrleistung (ohne Wirksamkeitsabbild von dynamischen System-Rückkopplungsprozessen und Auswirkungen auf weitere Systemkomponenten) **führen Straßenausbauten unter Berücksichtigung der Erhöhung von Systemgeschwindigkeiten vor allem zu einem Anstieg von Unfällen mit höherer Unfallschwere.**¹⁸ Darüber hinaus wäre eine Anpassung der Unfallfolgekosten für das Prognosejahr 2015 bzw. 2020 und die Folgejahre vorzunehmen.

Im niederösterreichischen Raumordnungsgesetz wird auf die „möglichst umweltfreundliche und sichere Abwicklung von nicht verlagerbarem Verkehr“ hingewiesen. Wird das Gesamtsystem betrachtet, kommt es durch den Bau der Lobau-Autobahn zu einer Verringerung der Verkehrssicherheit, da durch die mittelfristige Entlastungswirkung im Bestand die gefahrenen Geschwindigkeiten ansteigen. Die Unfallgefahr resultiert in erster Linie aus den Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs.

VERKEHRSSICHERHEIT

In der Verkehrsuntersuchung wurde das Unfallpotenzial in einem eigens abgegrenzten Untersuchungsgebiet angegeben. Eine detaillierte Darstellung der Abgrenzung des Untersuchungsgebietes erfolgte nicht.

¹⁷ ASFINAG (2009)

¹⁸ Auswertung der Unfallstatistik, beispielsweise des Jahres 2008 (vgl. Statistik Austria), zeigt eine deutlich höhere Rate von Getöteten/Straßen-km auf A+S im Vergleich zu anderen Landesstraßen (B+L) als auch der Unfallschwere (Getötete/Unfall) im Vergleich zu Landesstraßen L.

NUTZWERTANALYSE

Die Nutzwertanalyse baut auf dem Ergebnis der normierten Wirkungsanalyse, in welcher die unterschiedlichen Projektwirkungen durch die Bestimmung der Zielerfüllung auf ein vergleichbares Maß gebracht wurden, auf. Durch eine Gewichtung wird die unterschiedliche Bedeutung der Kriterien berücksichtigt.¹⁹

Für die Beurteilung der Varianten wird der Nutzwert als Summe der Teilnutzwerte, welche sich aus dem Produkt der Zielerfüllung und der Gewichtung ergeben, ermittelt (dimensionsloser Wert).

In die Nutzwertanalyse werden auch die Kostenkriterien mit einbezogen. Als Basis für die Beurteilung im Rahmen der Nutzwertanalyse wurde von der mittleren Gewichtung ausgegangen. Die Stabilität des Ergebnisses wurde im Rahmen einer Sensitivitätsuntersuchung geprüft.¹⁹

Gewichtung:

Für die Erstellung einer Nutzwertanalyse ist eine Gewichtung des Zielsystems erforderlich. Durch den Auftraggeber wurden folgende Projektbeteiligte eingeladen am Gewichtungsprozess mitzuwirken:

- Land Niederösterreich
- Stadt Wien
- Fachplaner
- ASFINAG/ÖSAG (AG)

Die Gewichtung der im Zielsystem enthaltenen Fachbereiche, Themenbereiche und Kriterien erfolgte in hierarchischer Reihenfolge, wobei insgesamt 100 Punkte für die Gewichtung zur Verfügung gestanden sind. Im ersten Schritt waren die 100 Punkte auf die drei Fachbereiche aufzuteilen. Dabei war zu berücksichtigen, dass jeder Fachbereich ein Mindestgewicht von zumindest 10 Punkten erhält.¹⁹

Entlastung des Bestandes	6	12	5	8	5	7	8	4	5	3	6,30	10	5	9	7,58
Verkehrerschließung	5	2	5	5	5	2	2	3	4	2	3,50	5	5	5	4,63
öffentlicher Verkehr	2	2	5	4	5	2	4	2	4	3	3,30	4	5	8	5,08
Nichtmotorisierter Verkehr	2	2	2	4	5	1	2	2	2	1	2,30	1	3	1	1,83
Verkehrsqualität	5	2	3	4	2	3	2	3	5	1	3,00	5	5	2	3,75
Unfallrisiko	5	5	5	5	3	5	7	3	8	10	5,60	7	5	5	5,65
Verkehr	25,0	25,0	25,0	30,0	25,0	20,0	25,0	17,0	28,0	20,0	24,0	32	28	30	28,50

Abbildung 9: Gewichtung des Teilbereiches Verkehr durch unterschiedliche Beteiligte. Quelle: IBK, Rinderer+Partner, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Bericht Nutzen-Kosten-Untersuchung, Einlage C.1.2

Der Geltungsanspruch dieses Verfahrens ist auf den Personenkreis der Bewertenden beschränkt. Die Probleme der NWA entstehen durch ihre statische Betrachtungsweise. Es wird nicht ermittelt, wie sich die Zielgewichte im Zeitablauf ändern. Die Anwendung der NWA bietet unbeschränkte Möglichkeiten der Manipulation. Die Bewertung der Fachbereiche wird lediglich über das formulierte Mindestgewicht bestimmt. Die restliche Bewertung erfolgt verhältnismäßig frei und hängt rein von der subjektiven Bewertung der Bewertenden ab. Diese wurden aus einem stark eingeschränkten Personenkreis lukriert. Untersuchungen über angewendete Verfahren der NWA zeigen starke Schwankungen in der Gewichtung.

¹⁹ IBK, Rinderer+Partner, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Bericht Nutzen-Kosten-Untersuchung, Einlage C.1.2

	A2-NUK	B100-Drautal	A2 VW-DO	A2-DO KLO	A2-Farch
Raum	22,6	28	38,3	30,4	41,9
Umwelt	33,1	31	33	28,2	50
Verkehr	23,6	24	13,2	15,7	
Kosten	20,7	17	15,4	15,4	8,1
(Reg. Akzeptanz)					
Summe	100	100	100	100	100

Gewichtungsbeispiele aus den analysierten Projekten für ein sektorales Zielschema

Quelle: Mattuschka H., Handwerk D., i.A. des Amtes der Kärntner Landesregierung, Bundesstraßenplanung, Umlegung der Gailtal Straße-B111 - Abschnitt Arnoldstein - Nötsch, Variantenvergleich 1992.

Abbildung 10: Gewichtungsbispiele aus analysierten Projekten für ein sektorales Zielschema.

Verkehrsmittelwahl – Modal Split

Dabei sind konstante Anteile der Verkehrsmittel „zu Fuß“ und „Fahrrad“ zugrunde gelegt.

	Aufteilung der Verkehrsmittel MIV und ÖV [% ,gerundet]							
	Wien		Niederösterreich		Burgenland		engeres UG	
Planfall	MIV	ÖV	MIV	ÖV	MIV	ÖV	MIV	ÖV
Bestand 2005	50	50	82	18	85	15	55	45
R Referenz 2025	51	49	83	17	86	14	56	44
M1-HR 2025	51	49	83	17	86	14	56	44
M13 2025	52	48	84	16	86	14	56	44

Tabelle 26: Verkehrsmittelanteile (Modal Split) MIV und ÖV

Abbildung 11: Quelle: Snizek+Partner Verkehrsplanung, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Vorausschau zukünftige Entwicklungen nach der Gesamtverkehrsfreigabe, Einlage 1.C – 5.

Entgegen der derzeitigen Entwicklung in Wien, wird davon ausgegangen, dass die Nutzung von Privat-Pkw weiter ansteige. Daraus wird der Begriff einer „steigenden Mobilität“ abgeleitet.²⁰ Da Mobilität als Zahl der Wege je Zeiteinheit jedoch konstant ist und lediglich zwischen den Arten der Mobilität Verschiebungen in Abhängigkeit der Infrastrukturen stattfinden, wird der Begriff irreführend verwendet.

Aufgrund der gewählten Trendszenarien (vgl. Prognose zur Motorisierung) kommen die Gutachter der Asfinag zum Schluss, dass die Realisierung der S 1 keine gravierenden Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl in der Prognose habe.

Die Berechnungen der Asfinag gehen von keinen relevanten verkehrspolitischen Maßnahmen aus, und beachten nicht die Trendentwicklung in der Verkehrsmittelwahl aus den vergangenen Jahrzehnten. In Wien sind bereits heute mehr Menschen mit dem ÖV als mit dem MIV unterwegs. D.h. der Unterschied der Ausbauszenarien zum Planfall ist bereits überholt und die negativen Wirkungen (als Abnahme in Prozentpunkten) auf den ÖV ungleich höher.

²⁰ Snizek+Partner Verkehrsplanung, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Vorausschau zukünftige Entwicklungen nach der Gesamtverkehrsfreigabe, Einlage 1.C – 5.

Durch das Weglassen der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer wird das Bild insbesondere in Wien verzerrt, da ein Drittel der Wege (und unter Berücksichtigung des Anteils an Wegekettten noch wesentlich mehr) somit nicht berücksichtigt werden.

„Der Ausbau des höchstrangigen Straßennetzes in der Ostregion mit der S 1 Schwechat – Süßenbrunn, A 23 Spange Flugfeld Aspern, S 8 Marchfeld Schnellstraße und Verbreiterung A 4 bewirkt eine starke Verbesserung der Erreichbarkeiten im MIV. Die Raumentwicklung folgt dieser Verbesserung des Straßeninfrastrukturangebots. Es findet in diesem Fall eine stärkere Entwicklung statt, die zu einem erheblichen Teil auf dem MIV als vorrangigem Verkehrsmittel basiert.“²¹

VERKEHRSAUFWAND

Die Gebietsabgrenzung erfolgt durch die Bundesländer Niederösterreich, Wien und Burgenland (Ostregion). Die Fahrleistung steigt vom Bestand zum Planfall R Referenz 2025 (Prognose ohne S 1) deutlich an. Die Gutachter der Asfinag argumentieren, dass die S 1 auf Grund der besseren Erreichbarkeiten zu geringfügig niedrigeren Pkw-Fahrleistungen im Jahr 2025 führe.²¹

Die Annahmen einer ohnedies starken Zunahme im Verkehrsaufwand bis zum Jahr 2025 stehen im Widerspruch zu den realen Entwicklungen. Die nicht Berücksichtigung insbesondere raumstruktureller Wirkungen und plausibler Erfahrungswerte der Vergangenheit führen zu der kuriosen Situation, dass im Verkehrsmodell durch Geschwindigkeitserhöhung eine Reduktion des Verkehrsaufwandes resultiert. Würde diese These stimmen, hätte der Autobahn- und Schnellstraßenbau der vergangenen Jahrzehnte zu einer immer weiter abnehmenden Verkehrsaufwand führen müssen.

Planfall	Fahrleistung [Mio. Kfz-km je Tag]		
	Pkw	Schwerverkehr	Summe
Bestand 2005	64,322	7,001	71,323
R Referenz 2025	84,821	14,555	99,376
M1-HR 2025	84,758	14,028	98,784
M13 2025	84,867	15,147	100,014

Tabelle 27: Verkehrsaufwand in der Ostregion

Abbildung 12: Quelle: Snizek+Partner Verkehrsplanung, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Vorausschau zukünftige Entwicklungen nach der Gesamtverkehrsfreigabe, Einlage 1.C – 5.

Es wird auf die Evaluierung des Verkehrsmasterplanes im Jahr 2008 Bezug genommen. Hierin findet sich eine Zunahme des Verkehrsaufwandes Pkw von WienerInnen und Nicht-WienerInnen in Wien zwischen den Jahren 2001-2006 von 3,7%. Das Ziel des MPV ist es, den Fahraufwand wieder unter das Niveau von 2001 zu senken. Gleichzeitig beträgt die Zunahme des Fahraufwandes von Pkw im Verkehrsmodell zwischen den Jahren 2005 bis 2025 47% in Referenzfall 0 und wird durch den Planfall M1-HR noch um weitere 3 Prozentpunkte auf 50% gesteigert. Vergleicht man diese Zahlen mit der Entwicklung in Wien, so ist das Niveau der Steigerung massiv zu hinterfragen.

²¹ Snizek+Partner Verkehrsplanung, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Vorausschau zukünftige Entwicklungen nach der Gesamtverkehrsfreigabe, Einlage 1.C – 5.

- o Verkehrszunahmen Pkw - Lkw:

MasterPlanVerkehr Wien 2008: Fahrleistungszunahme in Wien 2001 - 2006:

Pkw 3,7 % - Lkw 6,2 %

- o Fahrleistungszunahme im Verkehrsmodell

	Pkw	Lkw
R (2025) – Bestand (2005)	47 %	97 %
M1-HR (2025) – Bestand (2005)	50 %	107 %
M1-HR (2025) – R (2025)	2 %	5 %

Tabelle29: Fahrleistungszunahme im Verkehrsmodell

Abbildung 13: Snizek+Partner Verkehrsplanung, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Verkehrsuntersuchung Einlage 1.C – 2.

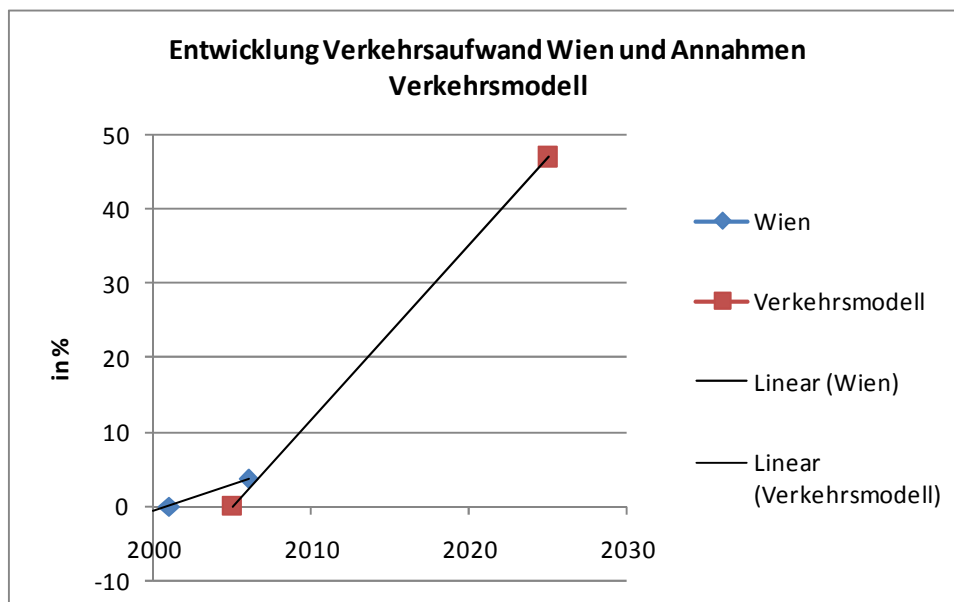


Abbildung 14: Die Entwicklung des Verkehrsaufwandes privater Pkw in Wien und im Verkehrsmodell im Vergleich.

Aber auch Erreichbarkeitsvorteile werden durch Systemeffekte zunehmend ausgeglichen, wie z.B. durch betriebswirtschaftlich begründete Effekte (auflassen von Postämtern mit dem Argument, die Menschen haben ohnehin einen PKW; Sterben der Nahversorgung, etc.). Zeitvorteile für das Individuum und die Wirtschaft müssen daher immer Raumverlusten, zunehmendem Flächenverbrauch, zunehmenden Trenn- und Zerschneidungswirkungen und in der Folge auch Reduktionen der Artenvielfalt etc. gegenübergestellt werden. Durch (räumliche und zeitliche) Eingrenzung des Systemausschnittes wird diese Gegenüberstellung unterlassen.

Der Versuch mittels Umrechnung von Erreichbarkeitsvorteilen in Zeitvorteile (und deren Bewertung) dem Problem der Systemeffekte zu entkommen ist nicht nur vom theoretischen Ansatz her problematisch, sondern geht auch in der Praxis ins Leere. Die Ausklammerung der wesentlichen Systemeffekten sowohl in räumlicher als auch in zeitlicher Hinsicht führt zu völlig falschen Ergebnissen.

NEUVERKEHR

Die mit der Benützung neuer Straßenabschnitte verbundenen Zeitersparnisse führen dazu, dass mehr oder längere Fahrten mit dem Kfz unternommen werden. Das bedeutet, dass diese Zeitersparnisse in bisher nicht vorhandene Fahrleistung reinvestiert werden.²²

Im technischen Bericht wurde so genannter induzierter Verkehr zwar berücksichtigt, es ist jedoch nicht erkennbar in welchem Ausmaß.

		Pif R	Pif M1-HR	Pif M13
Fahrleistung Prognoseverkehr auf Referenznetz	Mio Kfz-km/24h	252,400		
Reisezeitsumme Prognoseverkehr auf Referenznetz	Mio Kfz-h/24h	3,531		
Reisezeitsumme Prognoseverkehr auf Prognosenetz	Mio Kfz-h/24h		3,508	3,466
Fahrleistung Induzierter Verkehr	Mio Kfz-km/24h		0,405	1,177

Tabelle 33: Induzierter Verkehr im Gesamtmodell

Abbildung 15: Snizek+Partner Verkehrsplanung, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Verkehrsuntersuchung Einlage 1.C – 2.

Aus den vorliegenden Unterlagen ist nicht nachvollziehbar dargestellt, wie die Größen des induzierten Verkehrs für die einzelnen Planfälle berechnet wurden. Dabei geht es weniger um den Rechenvorgang, als um die zugrunde gelegten Annahmen, wie hoch der Anteil des so genannten induzierten Verkehrs ist, der ohne das Vorhaben nicht zu Stande gekommen wäre.

Aufgrund der international wissenschaftlich anerkannten Tatsache eines konstanten Reisezeitbudgets²³ wird nicht nur ein Teil, sondern die gesamte individuell gesparte Reisezeit reinvestiert. Das Wachstum des motorisierten Verkehrs entsteht also dadurch, dass mit den zunehmenden Geschwindigkeiten die pro Ortsveränderung zurückgelegten Strecken immer länger werden. (vgl. auch Pfeleiderer (2009)²⁴). Damit einher gehen steigende Kosten durch erhöhte Lärmbelastung, Schadstoffausstoß, Unfälle und Flächenverbrauch. PFLEIDERER und DIETRICH weisen aufgrund der Reisezeitkonstanz auf die Anwendung von $\epsilon = -1,0$ hin.²⁵ Das heißt im System eingesparte Reisezeiten durch Geschwindigkeitserhöhung werden vollständig reinvestiert. Bereits im Jahr 1994 weist GOODWIN²⁶ eine kurzfristige Nachfrageelastizität von $\epsilon = -0,5$ und eine langfristige von $\epsilon = -1,0$ aus.

Neben dem induzierten Verkehr wurde auch strukturbedingter Neuverkehr berücksichtigt, der sich laut technischem Bericht sowohl aus dem Angebot an neuen Straßen als auch aus einem als

²² Snizek+Partner Verkehrsplanung, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Verkehrsuntersuchung Einlage 1.C – 2.

²³ U.a.: Schafer (1998); Schafer, A.: The Global Demand for Motorized Mobility. Transportation Research Part A, Vol.32, No.6, pp.455-477

²⁴ Pfeleiderer (1998); Pfeleiderer, R. et.al.: Wie wehrt man sich gegen überzogenen Straßenbau? – Das Phänomen Verkehr. Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg, Olgastr. 19, 70182 Stuttgart.

²⁵ Rudolf Pfeleiderer und Martin Dieterich (2002): Speed Elasticity of Mileage Demand. In NETWORKS FOR MOBILITY. International Symposium September 18 - 20, 2002, Stuttgart, Germany, Proceedings Volume I, S. 55–63

²⁶ Goodwin, P. B.: Empirical evidence on induced traffic: a review and synthesis, ESRC Transport Studies Unit University Oxford, TSU Ref: 834, 1995.

„Wachstum der Raumstruktur“ beschriebenen Prozess ergibt, in der Form von unterschiedlich starken Einwohner- und Arbeitsplatzzunahmen.²⁷

		Pif R	Pif M1-HR	Pif M13
Fahrleistung ohne Neuverkehr	Mio Kfz-km/24h	252,402	252,424	252,383
Fahrleistung Induzierter Verkehr	Mio Kfz-km/24h	-	0,405	1,177
Fahrleistung strukturbedingter Neuverkehr	Mio Kfz-km/24h	-	0,704	1,861
Gesamtfahrleistung	Mio Kfz-km/24h	252,402	253,533	255,421

Tabelle 34: Gesamtfahrleistungen und Neuverkehr im Gesamtmodell

Abbildung 16: Snizek+Partner Verkehrsplanung, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Verkehrsuntersuchung Einlage 1.C – 2.

Allgemeine modelltheoretische Analyse

Eine zeitgemäße Verkehrsplanung hat die Aufgabe, Mobilitätsprobleme umfassend zu behandeln und intermodale Lösungen zu finden. Bei der Verkehrsumlegung verschiedener Szenarien ist es die Pflicht eines verantwortungsvollen Planers alle Verkehrsarten gleichzeitig und gleichwertig sowie die nationalen und internationalen übergeordneten Zielsetzungen zu berücksichtigen. Bei der gegenständlichen Untersuchung werden die nicht motorisierten Modi „Gehen“ und „Radfahren“ aus den Modellberechnungen ausgeblendet und die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern nicht beachtet.

Reisezeitsummen von jenen Verkehrsteilnehmern, die ein Kfz benutzen werden aufsummiert und als positiv bewertet, während die, durch die Ausbaumaßnahmen für den motorisierten Individualverkehr verbundenen Qualitätsverschlechterungen und Zeitverluste für Fußgeher, Radfahrer und Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel bei der Entscheidungsfindung ausgeklammert werden.

Das heißt, dass:

- die nicht motorisiert am Verkehr teilnehmenden Menschen unbedingt berücksichtigt werden müssen.
- eine dynamische Rückkopplung zwischen Verkehr- und Raumstruktur wurde nicht ausreichend berücksichtigt
- eine Verknüpfung der Verkehrsmodelle zu Flächennutzungsmodellen und eine dynamische Betrachtungsweise wurden nicht hergestellt.
- Barrierewirkungen der Umfahrung und daraus resultierende Zeit- und Akzeptanzverluste von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern nicht berücksichtigt wurden.

²⁷ Snizek+Partner Verkehrsplanung, S1 Wiener Außenring Schnellstraße – Schwechat bis Süßenbrunn, Verkehrsuntersuchung Einlage 1.C – 2.

Zusammenfassung

Der Bau des Lobautunnels und des Regionerings wirken den Zielsetzungen der Stadt Wien im Masterplan Verkehr Wien 2003 definierten Zielen diametral entgegen. Er widerspricht auch der Klimastrategie von Bund und Gemeinde. Die Lobau-Autobahn hat massive negative Auswirkungen auf die Stadtentwicklung von Wien und die bestehenden innerstädtischen Strukturen.

- Der Anteil des motorisierten Verkehrs an den zurückgelegten Wegen in Wien wird erhöht.
- Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an den Einpendlern wird erhöht.
- Rad-, Fuß- und öffentlicher Verkehr werden durch die Verbesserung der Pkw-Erreichbarkeit strukturell geschwächt.
- Emissionen, Schadstoffbelastung und die Zahl der durch Lärm beeinträchtigten Einwohner nimmt zu.
- Die Abwanderung an die Peripherie wird verstärkt.
- Kaufkraftabfluss ins Umland.
- Flächenverbrauch durch Zersiedelung.
- Schwächung von kleinteiligen Wirtschaftsstrukturen durch economy of scale – Effekte.
- Usw.

Anhang: „Staureduktion“ durch Straßenbau am Beispiel A23 und S1

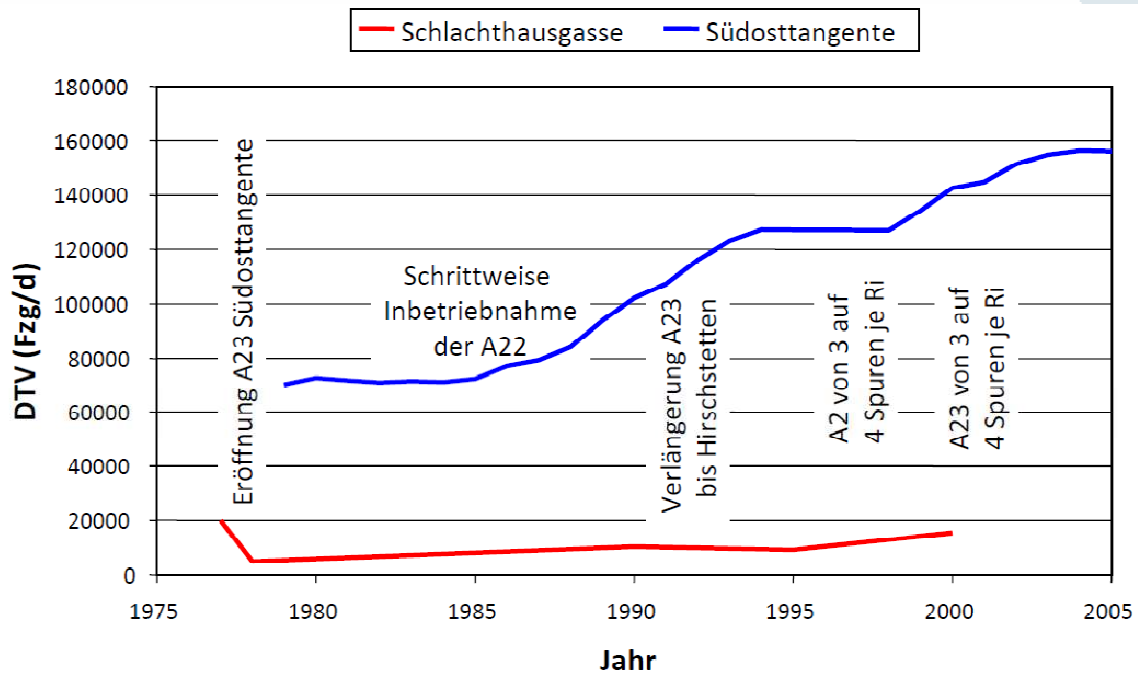


Abbildung 17: Quelle: Pfaffenbichler (2007), auf Basis: Händische und automatische Straßenverkehrszählung 1977 bis 2005

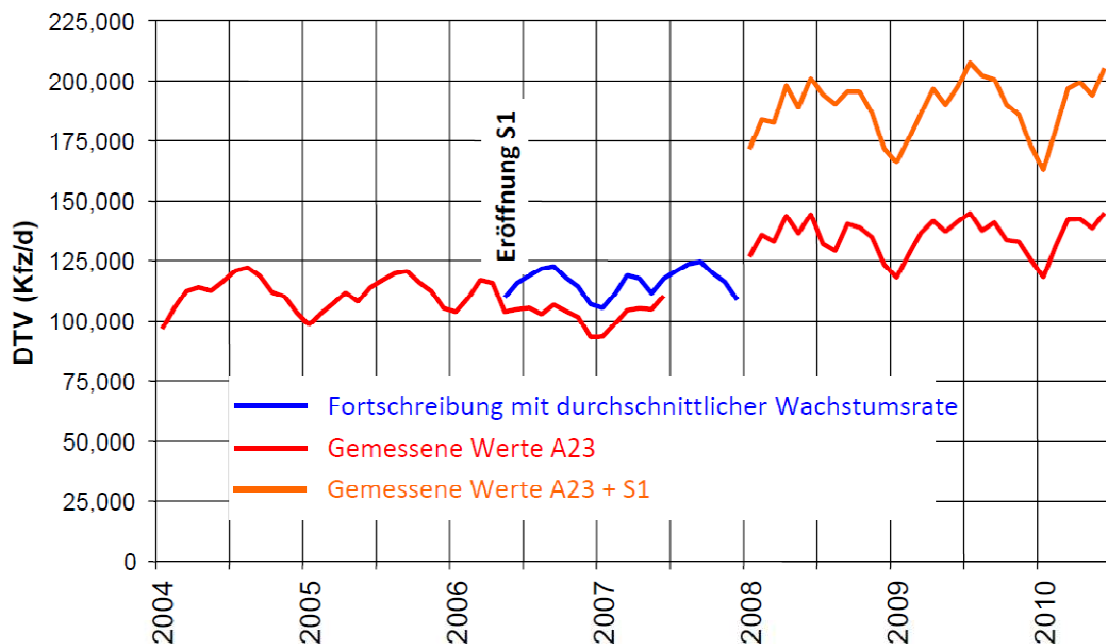


Abbildung 18: Quelle: Pfaffenbichler (2007), auf Basis: Händische und automatische Straßenverkehrszählung 1977 bis 2005

- Auf der A23 kam es durch die S1 zu einer kurzfristigen Entlastung um ca. 10.000 bis 15.000 Kfz/Tag (10%-15%).
 - Dafür fahren jetzt auf der S1 rund 60.000 Fahrzeuge pro Tag.
- Im Juni 2007 wurden auf der A23 bereits wieder in etwa die gleichen Verkehrsstärken gemessen wie im Juni 2005.