

Von: "Familie Häusler"
An: hubert.gorbach@bmvit.gv.at
Betreff: Lobauautobahn S1
Datum: Fri, 30 Sep 2005 15:14:27 +0200 (MEST)

Werter Herr Minister!

Wir protestieren gegen die Planung und Bau einer Autobahn/Schnellstraße S1 durch die Lobau und Wohngebiet Groß-Enzersdorf und Umgebung.

Ich wohne gleich daneben, wenn die Autobahn gebaut wird.....der Entlüftungsschacht ist 300m entfernt. Und Westwind haben wir auch immer.
Das kann doch nicht sein!!!!

Denken Sie sich nichts dabei, wenn Sie für dieses Projekt Ihr OK geben? Oder sind die Lobbys MEHR als die Menschen in Groß-Enzersdorf?

Dann haben wir nichts mehr davon, wenn der Nationalpark-Lobau gleich neben uns ist.

Auch Sie frage ich, was Sie machen würden, wenn Sie in Groß-Enzersdorf wohnen würden???

Da würde keine Rede davon sein. Bin sehr enttäuscht von dieser Regierung.

*Familie Häusler
2301 Groß-Enzersdorf*

Und die Antwort:

Von: "Robert Gomsj" <Robert.Gomsj@bmvit.gv.at>
An: „Familie Häusler“
Betreff: Antw: Fwd: Lobauautobahn S1
Datum: Fri, 07 Oct 2005 16:03:04 +0200

Sehr geehrte Frau Häusler !

Im Auftrag des Herrn Vizekanzlers darf ich Ihre Anfrage beantworten.

Nach Einigung beim "Infrastrukturgipfel" am 3. März 2005 ist eine zügige Umsetzung des Regionerings möglich

Für die Region Ostösterreich - und besonders für den Raum im Osten Wiens - ist die Realisierung des geplanten Regionerings und der notwendigen hochrangigen Netzergänzungen eine der wichtigsten Verkehrsmaßnahmen für die Zukunft.

Nach Vorbehalten der Stadt Wien zu den ersten Empfehlungen hatte die ASFINAG im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) die Planungsprämissen zur S 1-Donauquerung, deren weiteren Verlauf bis Süßenbrunn, sowie die Verlängerung der A 22 ab Kaisermühlen adaptiert. Das dem BMVIT vorgelegte Maßnahmenpaket entspricht den Interessen Wiens - insbesondere was den Naturschutz im Bereich des Nationalparks betrifft – und erzielt gleichzeitig die nötige verkehrliche Wirkung.

Die Verkehrsprojekte in der Ostregion haben auch in der Bevölkerung eine hohe Akzeptanz. Aktuelle Umfragen belegen, dass drei Viertel der Wiener und Niederösterreicher für eine hochrangige Umfahrung sind.

"Maßnahmenpaket NEU" - eine Lösung für alle

Eine planliche Aufbereitung der neuen Projekte für das Internet sowie die Darstellung der Auswahltrasse (Variante 1) ist derzeit in Arbeit und wird ehestmöglich veröffentlicht. Dieser Plan wird den Trassenverlauf des Vorprojekts der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße und die vorläufigen Planungsstände der Knoten und Anschlussstellen an der S 1 zeigen.

Die Ostregion Österreichs hat in den letzten Jahren international stark an Bedeutung gewonnen. Durch die Öffnung der Grenzen und die Erweiterung der EU ist die „Vienna Region“ in das Zentrum Europas gerückt. Die internationalen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur durch die wirtschaftlichen Beziehungen mit den Nachbarregionen sind dadurch gestiegen. Bedingt durch die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung insbesondere im Norden von Wien und in seinem Umland ist auch der hausgemachte Verkehr in den letzten Jahren stark angewachsen. Zur Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens und Realisierung der regionalen Entwicklungschancen ist eine grundlegende Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für den Individual-öffentlichen Verkehr notwendig.

Durch die Errichtung eines überregionalen Straßenrings um Wien (Regionenring) können die bevorstehenden Verkehrsanforderungen im Individualverkehr bewältigt werden. Jener Abschnitt des Regionenrings, welcher im Nordosten von Wien an die S 1 Donauquerung (S 1 Schwechat -Ölhafen) anschließt, ist die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße von Ölhafen bis Süßenbunn.

Dieser Abschnitt bietet Potential für eine bessere verkehrliche Vernetzung und Bündelung im Norden von Wien und auch mit den Umlandgemeinden, eine nachhaltige Entlastung der Wohn- und Erholungsgebiete vom Durchzugsverkehr sowie eine Entlastung und Erhöhung der Verkehrssicherheit in Abschnitten der A 23.

Eine Reihe bedeutender Projekte zum Ausbau der Infrastruktur werden zur Zeit diskutiert und geplant. In den vergangenen Jahren wurden, insbesondere von der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) und im Auftrag des Magistrates der Stadt Wien, für die Ostregion Österreichs umfangreiche Planungstätigkeiten und eine Strategische Umweltprüfung für den Entwicklungsraum Nordosten Wiens (SUPerNOW) durchgeführt. Die im Rahmen der PGO durchgeführte Studie „Nordostumfahrung Wien“ und der Generalverkehrsplan Österreich haben zur Verankerung der S 1 im Bundesstraßengesetz geführt.

Die vorhandenen Unterlagen zu diesem Projekt variierten in ihrem Planungsumfang und in der Planungstiefe. Aus diesem Grund wurden alle Varianten für weitere Entscheidungen aber auch in Vorbereitung für das Vorprojekt und das erforderliche UVP Verfahren auf ein einheitliches und vergleichbares Ausarbeitungsniveau gebracht und einander gegenübergestellt. Straßen- und Verkehrsplanungen wurden dabei ebenso berücksichtigt wie Humanschutz, Raumplanung, Umweltaspekte, Ökologie, Tunnelbautechnik und Verkehrssicherheit. Als Ergebnis stellten sich zwei Korridore als jene mit den meisten Vorteilen heraus. Sämtliche Trassenvarianten dieser Korridore wurden im Zuge des Vorprojekts untersucht und mittels einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) bewertet. Die auf Basis dieser Bewertung von der ASFINAG au Management GmbH zur Weiterbearbeitung empfohlene Trasse wurde beim Infrastrukturgipfel von BMVIT und Stadt Wien am 3. März 2005 verabschiedet. Sie wird im Einreichprojekt ab 2005 ausgearbeitet.

Die Umsetzung der Verkehrsprojekte zur Wiener Nordost Umfahrung erfolgt in zwei Systemen:

1. Die S 1 wird von Schwechat kommend als durchgehender Tunnel unter der Donau und Lobau ohne jegliche Berührung des Nationalparks, sowie in der Fortsetzung als "Außenvariante" entlang der Wiener Stadtgrenze errichtet. Als Radialverbindung von der S 1

zur S 2 wird entlang der Schnellbahn S 80 die B3d (Verlängerung A 23) mit dem Ziel einer zusätzlichen Entlastung der Donaustädter Durchzugsstraßen verwirklicht. Mit der Errichtung der Direktverbindung B3d kann gleichzeitig dem Wunsch der Stadt Wien nach einer hochrangigen Aufschließung des Stadtentwicklungsgebiets Flugfeld Aspern entsprochen werden.

2. Als Ersatz für den in dieser Lösung entfallenden Knoten Ölhafen wird die A 22 mit der S 1 über einen weiteren Donautunnel auf Höhe der Steinspornbrücke zur A 4 bei Kaiserebersdorf verbunden. Das bedeutet für die Verkehrswirksamkeit: Eine Nord-Westverbindung ist über die S 1 - A 4 - A 22 gegeben.

Die Vorteile dieser Systeme:

- keine Berührung von Naturschutzgebieten durch S 1 und A 22
- im Nahbereich des Nationalpark Donau Auen sind keine Bauarbeiten erforderlich
- die Systeme S 1 und A 22 können baulich und zeitlich entkoppelt werden, dadurch wird die schrittweise Umsetzung des Pakets möglich
- die Kosten dieser neuen Lösung liegen in etwa zwischen jenen der ursprünglichen Netzvarianten mit der Donaubrücke bzw. dem 4-röhrigen Donautunnel
- Aufgrund des NKU-Ergebnisses wird die „Außen-trasse“ für die Fortführung der S 1 im Abschnitt Ölhafen bis Süßenbrunn empfohlen. Die NKU ergab gegenüber der „Innenvariante“ bei den Beurteilungskriterien Umweltschutz, Anrainerschutz (insbesondere in der Bauphase), sowie Kosten deutliche Vorteile dieser Trassenführung östlich der Stadtgrenze.

Variante 1 („Äußere Variante“)

Die S 1 unterquert die Lobau auf einer Länge von ca. 3,8 km im Tunnel (geschlossene Bauweise). Ab der B 3 verläuft die Trasse parallel zur Landesgrenze Wien/NÖ zwischen Essling und Groß Enzersdorf und weiter bis zur Unterquerung der Eisenbahnstrecke S80. Ab der S80 verläuft die S 1 östlich bzw. nördlich der Landesgrenze und westlich von Raasdorf. Der Abschnitt endet mit der Einbindung in die S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße beim Knoten Süßenbrunn.

Erläuterung zum Status des Trassenverlaufs

Die dargestellte Trasse ging aus einem Vergleich einer Vielzahl von Trassenvarianten als beste Variante im Sinne der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) hervor. Diese Auswahltrasse wird derzeit im Rahmen des "Vorprojektes" fertiggestellt und gemeinsam mit der NKU beim BMVIT als Antrag auf Festlegung eines Bundesstraßenplanungsgebietes (§14) eingereicht. Ergebnis dieses "§14-Verfahrens" ist die Verordnung eines "Planungskorridors" (also eines Bereiches, in dem die spätere Trasse liegen wird), der von dieser Trasse gebildet wird. Zu dieser Trassenlage bzw. innerhalb dieses Planungskorridors erfolgt in der nächsten Projektphase, dem Einreichprojekt, eine Detaillierung - sowohl der Umweltuntersuchung als auch der technischen Planungen. Nach einer umfassenden Überprüfung bzw. Optimierung der Trasse, werden deren Verlauf sowie die genaue Ausbildung der Knoten und Anschlussstellen festgelegt und das zugehörige Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren (UVP-Verfahren) eingeleitet.

Knoten Süßenbrunn

Ein wichtiges Thema ist die zukünftige Verknüpfung der S 2 Umfahrung Süßenbrunn mit der geplanten S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Abschnitt Schwechat - Ölhafen Lobau - Süßenbrunn. Die Anbindung der S 1 sowie alle weiteren geplanten Erweiterungen des hochrangigen Straßennetzes (B3d, Marchfeldkorridor) wurden im Einreichprojekt der S 2 in Form eines Übersichtsplans präsentiert.

Bezüglich der Umweltauswirkungen (Lärm, Luftschadstoffe, etc.) wurde im Projekt S 2 jedenfalls eine zukünftige Erweiterung des hochrangigen Straßennetzes berücksichtigt und den Planungen zu Grunde gelegt.

Die planliche Darstellung des Knotens S 1/S 2 ist in Form einer detaillierten Darstellung der Auswahltrasse des Vorprojektes oben dargestellt. Es ist jedoch hinsichtlich der Verbindlichkeit der Darstellungen zu beachten, dass in den folgenden Projektphasen dieses Abschnittes (Einreichprojekt, UVP) weitere Überprüfungen bzw. gegebenenfalls Optimierungen der vorliegenden Trasse, Knoten und Anschlussstellen erfolgen werden.

Faktoren für die Trassenempfehlung

Für eine objektive Trassenempfehlung wurden die möglichen Varianten auf Basis der durchgeführten Untersuchungen verglichen. Dieser Vergleich von möglichen Trassenvarianten erfolgte unter Verwendung des standardisierten Verfahrens der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU).

Diese formalisierte Entscheidungshilfe dient während des Planungsprozesses der transparenten Entscheidungsfindung durch eine stufenweise Rechtfertigung und Absicherung des Lösungsweges sowie zur Optimierung des finanziellen Mitteleinsatzes.

Ausgangspunkt der Nutzen-Kosten-Untersuchung ist ein sog. Zielsystem (Kriterienkatalog), das möglichst umfassend die Wirkungen der verschiedenen Trassenvarianten zB. auf den Mensch oder die Umwelt abbilden.

Das Zielsystem ist hierarchisch aufgebaut und gliedert sich in die Ebenen „Fachbereiche“, Themenbereiche“ und „Kriterien“ (Gliederung vom Groben ins Feine).

Folgende Fachbereiche werden bei der NKU der S 1 untersucht:

Mensch, Raum und Umwelt
Verkehr
Kosten und Realisierung

Gesamtresümee der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)

Die wesentlichen Vorteile der Variante 1 „Äußere Variante“ liegen in der höheren Entlastung des bestehenden nachgeordneten Straßennetzes und die damit verbundene höhere Entlastung der Ortskerne, den geringeren Herstellungs- und Erhaltungskosten sowie aus der Summe der unten angeführten Kriterien. Ein Nachteil der Variante 1 „außen“ bestehen in der indirekten Verkehrserschließung des Asperner Flugfeldes über die B3d. Obwohl für alle Variante erhebliche Schutzmaßnahmen für Raum und Umwelt vorgesehen wurden, liegt die Zielerfüllung für die innenliegenden Variante deutlich hinter der außenliegenden Variante.

Vorteile für die Variante 1 bestehen in den Kriterien:

- Schadstoffbelastung: durch eine höhere Entlastung der Ortsbereiche
- Flächenbeanspruchung: durch einen geringeren Verbrauch an Siedlungsflächen
- Freizeit und Erholung: da die offenen Trassenbereiche weniger sensible Erholungsräume
- Pflanzen- u. Tierlebensräume: deutlich geringere Beeinträchtigungen von hochwertigen Lebensräumen nördlich der Lobau
- Biotopvernetzung: durch geringere Beeinträchtigungen bedeutender Ausbreitungskorridore
- Waldwirtschaft: durch geringere Beeinträchtigung von Waldflächen und Zerschneidungen
- Grundwasser: durch geringere Eintauchlängen in den Grundwasserkörper über den gesamten Trassenverlauf
- Massenbilanz: durch den geringeren Massenüberschuss

Zusammenfassend hat die Variante 1 „äußere Variante“ bei der Wertsynthese aller Kriterien mit deutlichem Abstand die höchste Anzahl an Nutzwertpunkten erreicht und weist auch eine höhere Kostenwirksamkeit auf. Das Ergebnis für die Variante 1 „äußere Variante“ wird auch durch die Sensitivitätsuntersuchung mit den unterschiedlichen Gewichtungen von

Niederösterreich, Wien, Fachplanern und ASFINAG BMG bestätigt. Für die Weiterverfolgung der S 1 im Abschnitt Ölhafen bis Süßenbrunn wird daher die Variante 1 „außen“ empfohlen.

Nächste Schritte

Im folgenden Einreichprojekt ab 2005 erfolgt eine vertiefte Planung der Trasse, umfangreiche Umweltuntersuchungen und die Erstellung der Umweltverträglichkeitsklärung (UVE). Während der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und den erforderlichen Behördenverfahren starten Anfang 2006 die Vorbereitungen für das Bauprojekt. Zur Fertigstellung des Bauprojekts werden die Auflagen der UVP und der Behördenverfahren eingearbeitet. Der Baubeginn ist für 2008 geplant und bei einer Bauzeit von 5 Jahren ist die Fertigstellung für Ende 2013 vorgesehen.

Mit freundlichen Grüßen,

Mag. Robert Gomsí
Referent
Kabinett des Vizekanzlers und Bundesministers
für Verkehr, Innovation und Technologie

Minoritenplatz 3, 1014 Wien
Tel.: 01 / 53115 - 2134, Fax: 01 / 53115 - 2168
robert.gomsi@bmvit.gv.at, www.bmvit.gv.at