Bericht der ExpertInnengruppe

Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat – Süßenbrunn

S1-DONAUQUERUNG

INHALTSVERZEICHNIS

Wiener Außenring Schnellstraße
Schwechat – Süßenbrunn

Bericht der ExpertInnengruppe

VORBEMERKUNGEN 3

1 DIE EXPERTINNENGRUPPE 4

2 DER AUFTRAG 4

3 DIE AUSGANGSLAGE 6

4 WIRKUNGEN UND KONSEQUENZEN 15

5 EMPFEHLUNGEN 26

6 ZUR VORGANGSWEISE 33

7 QUELLEN 35

8 ANHANG 37

VORBEMERKUNGEN

Der folgende Bericht der ExpertInnengruppe[1] bezieht sich auf das vorliegende Projekt der Wiener Außenring Schnellstraße im Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn, im Weiteren als **S1-Donauquerung** bezeichnet. Dieses Projekt hängt mit zwei weiteren Straßenprojekten zusammen – der so- genannten Stadtstraße und der Spange S1. Alle drei Projekte werden kontroversiell diskutiert.

Der Bericht enthält:

> den Auftrag an die ExpertInnengruppe,
> eine Darstellung der Ausgangslage, etwa die erwartete Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung als Grundlage für die Beratungen der ExpertInnengruppe,
> die Zusammenfassung der Wirkungen und Konsequenzen von „alternativen Planungsvarianten“[2]; dabei wird auf die Ergebnisse von Verkehrsmodellberechnungen /1/ zurückgegriffen. Neben diesen verkehrlichen Wirkungen sind aber auch die Konsequenzen auf das Klima, für die Siedlungs- und Freiraumentwicklung sowie die Wirtschaftsentwicklung im Einzugsbereich der gegenständlichen Straßenprojekte abzuschätzen. Die Abwägung von verkehrlichen Wirkungen und raumstrukturellen Konsequenzen leitet über zu den
> inhaltlichen Empfehlungen und den Vorschlägen zur weiteren Vorgangsweise.

Die ExpertInnengruppe hat diesen Bericht im Rahmen von mehreren Workshops auf Basis umfangreicher Grundlagen erarbeitet und mehrmals redaktionell abgestimmt.

1 Mitglieder lt. Kapitel 5
2 Begriff gemäß Regierungsübereinkommen 2015

1
DIE EXPERTINNENGRUPPE

Univ.-Prof. Dr. Ing. Gerd-Axel Ahrens
Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Technische Universität Dresden

Dipl. Vw. Klemens Himpele
Stadt Wien, Magistratsabteilung 23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik

Dipl.-Ing. Horst Mentz
Beuth Hochschule für Technik Berlin, Fachbereich/Dept. III,
Bauingenieur- und Geoinformationswesen

Dipl.-Ing. Dr. Werner Rosinak
Rosinak & Partner ZT GmbH, Wien

Prof. Dr. Bernd Scholl
Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung, ETH Zürich

Dipl.-Ing. Christof Schremmer, M.C.P
Österreichisches Institut für Raumplanung, Wien

Univ.-Prof[in] Dipl.-Ing.[in] Sibylla Zech
Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung
Technische Universität Wien

2
DER AUFTRAG

Das rot-grüne Wiener Regierungsübereinkommen 2015 enthält zur sechsten Straßen-Donauquerung folgende Aussage:

„Wien bekennt sich zur Notwendigkeit einer sechsten Donauquerung, die unter bestmöglicher Berücksichtigung des Umwelt- und Naturschutzes ohne Beeinträchtigung des Nationalparkgebiets geplant werden soll. Deswegen sollen alternative Planungsvarianten geprüft werden.“ [3]

3 Eine Stadt, zwei Millionen Chancen – Das rot-grüne Regierungsübereinkommen für ein soziales, weltoffenes und lebenswertes Wien, S. 96, Wien 2015

Daraufhin wurden derartige „alternative Planungsvarianten“ ohne bzw. mit einer S1-Donauquerung in Form von Szenarien (Kap. 4.2) definiert und mit Hilfe eines Verkehrsmodells /1/ beurteilt. Die ExpertInnengruppe sollte diese Verkehrsuntersuchung reflektieren und – wie im ersten Workshop im September 2016 präzisiert – folgende Aspekte behandeln:

- realistische Handlungsmöglichkeiten der Stadt Wien,
- fachliche Einschätzungen zu den Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen und auf die Stadtentwicklung – ohne bzw. mit S1-Donauquerung,
- zusätzliche Maßnahmen auf Basis der vorhandenen Straßenprojekte (S1-Donauquerung, Stadtstraße, Spange S1).

Auf der Zielebene ist die vom Gemeinderat im Jahr 2014 beschlossene „Smart City Rahmenstrategie“ hervorzuheben, mit dem Zieldreieck Lebensqualität – Ressourcenschonung – Innovationen. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl weiterer, relevanter Zieldokumente: den Stadtentwicklungsplan (STEP 2025) mit den Fachkonzepten Mobilität sowie Grün- und Freiraum, die FTI-Strategie „Innovatives Wien 2020“ und die Leitlinien der Wiener Wirtschaftspolitik, die stadtregionalen Zielsetzungen (Stadtregion+) ebenso wie die übergeordneten Ziele zum Klimaschutz (Pariser Abkommen). Für die konkrete Aufgabe hervorzuheben sind:

- die Umwelt- und Klimaziele im Zusammenhang mit den verkehrspolitischen Zielen (u. a. Modal Split) im Fachkonzept Mobilität,
- eine hohe Lebensqualität in einer wachsenden Stadt – mit dem Bekenntnis zu einer dynamischen Siedlungsentwicklung im 21. und 22. Bezirk,
- eine ausgewogene Wirtschaftsentwicklung mit hochwertigen Arbeitsplätzen innerhalb der Stadt,
- die Entwicklung von „voll funktionsfähigen, lokalen Stadtteilzentren“ (STEP 2025) im Sinne einer polyzentrischen Struktur.

3
DIE AUSGANGSLAGE

1 Bevölkerung
Wien befindet sich in einer Phase eines dynamischen Bevölkerungswachstums, gehört mit dem Umland zu den am schnellsten wachsenden Metropolregionen in Europa. In den Wiener Bezirken Donaustadt und Floridsdorf leben heute bereits mehr als 340.000 Menschen. Diese „zweitgrößte Stadt Österreichs“ ist gemeinsam mit den NÖ-Gemeinden im angrenzenden Umland (rd. 150.000 Menschen) ein Kernraum der sogenannten Stadtregion+.

2 Wirtschaft
Über 960.000 Menschen arbeiten derzeit in Wien. Mehr als ein Viertel von ihnen pendelt aus den Bundesländern in die Hauptstadt. Im Jahr 2014 überstieg die Anzahl der erwerbstätigen EinpendlerInnen nach Wien jene der AuspendlerInnen um 180.000 Personen. Am Wiener Arbeitsmarkt stehen 265.000 EinpendlerInnen ca. 695.000 erwerbstätigen WienerInnen gegenüber. Wien und das Wiener Umland bilden somit einen Wirtschaftsraum.

Qualitativ hat sich die Wirtschaft in Wien in den vergangenen Jahren dynamisch entwickelt: Der Strukturwandel lief in Wien schneller und intensiver ab als in vielen vergleichbaren Städten Europas. Die Entwicklung der Wirtschaftsstruktur verlief in Richtung technologie- und wissensintensiver Branchen, wobei die Bereiche Information und Kommunikation, freiberufliche, wissenschaftliche und technische Dienste sowie Forschung und Entwicklung herausstechen[4].

Der Wirtschaftsstandort Wien zeichnet sich durch eine hohe Qualität der Dienstleistungen und Produktion aus, die Produktivität Wiens ermöglicht ein vergleichsweise hohes Lohnniveau und damit auch eine entsprechende Lebensqualität in Wien.

3 Verkehr
Die Erreichbarkeit des 21. und 22. Bezirks blieb lange Zeit hinter jener der rechtsufrigen Stadtteile zurück, ein Qualitätssprung entstand durch die Verlängerung der U-Bahnlinien 1 und 2 über die Donau. Das sekundäre ÖV-Netz ist allerdings weniger attraktiv. Die Bedingungen für den

4 Mayerhofer, P.; Firgo, M.; Schönfelder, S., Vierter Bericht zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit Wiens, Wien 2015

nichtmotorisierten Verkehr sind vergleichsweise schlecht, so fehlt etwa ein zusammenhängendes Netz für den Radverkehr. Das Straßennetz ist deutlich grobmaschiger als rechts der Donau, die MIV-Erreichbarkeit im donauquerenden Verkehr ist stark von der Betriebsqualität auf der A23 abhängig.

Für die Beurteilung der MIV-Erreichbarkeit des 22. Bezirks werden deshalb die Verkehrsbelastungen auf der Praterbrücke (A23) herangezogen: Vor Beginn der Großbaustelle am Knoten Prater betrug die Werktagsbelastung ca. 190.000 Kfz/24h (2013).

Im öffentlichen Verkehr (ÖV) und im motorisierten Individualverkehr (MIV) überqueren an einem Werktag derzeit 528.000 Personen zwischen 5 und 24 Uhr die Wiener Stadtgrenze in Richtung stadteinwärts. 172.000 Personen, das sind 40 % des Tagesverkehrs, sind im Frühverkehr zwischen 5 und 9 Uhr stadteinwärts unterwegs. In diesem Frühverkehr fahren ein Drittel der Personen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zwei Drittel benützen den privaten Pkw /20/.

Die Kfz-Verkehrsentwicklung in Wien (2008–2012) wies im gesamten Wiener Straßennetz werktags eine geringfügige Abnahme (ca. 1 %) auf, allerdings nahm der Straßenverkehr im Jahr 2016 wieder zu. Im Wiener Gemeindestraßennetz gab es mit ca. 6 % deutliche Abnahmen der Verkehrsstärken, der Werktagsverkehr auf Autobahnen und Schnellstraßen wuchs nicht zuletzt wegen des Verkehrswachstums zwischen der Stadt und dem Umland um 2 %. Im Gemeindestraßennetz des 21. und 22. Bezirks nahm der Verkehr von 2010 bis 2015 um 5,6 % ab, die Stadtentwicklung ist somit von der Verkehrsentwicklung (MIV) und der Motorisierung entkoppelt /1/.

4 Freiraum und Landschaft

Die Wiener Siedlungsgebiete nordöstlich der Donau ebenso wie die umliegenden Ortschaften in Niederösterreich haben sich in der weiten Agrarlandschaft des Marchfeldes entwickelt. Die Siedlungsstruktur ist zersplittert und in vielen Bereichen durch einen hohen Flächenverbrauch

bzw. eine geringe Dichte und fehlende Zentren gekennzeichnet. Der Landschaftsraum ist fragmentiert. Durch die Dynamik der Stadt- und Regionalentwicklung besteht ein großer Bedarf, die spezifischen landschaftlichen Qualitäten weiterzuentwickeln und die Grünräume zu vernetzen. Von großer Bedeutung als Erholungsraum ist insbesondere das Lobauvorland im Übergang zum Nationalpark Donau-Auen.

3.1. ENTWICKLUNGSTENDENZEN 2030+

1 Bevölkerungsentwicklung

Mit 1.867.960 Einwohnerinnen und Einwohnern[5] zum 1.1.2017 ist Wien inzwischen die sechstgrößte Stadt der Europäischen Union. Alle Prognosen[6] gehen von einem weiteren Bevölkerungswachstum der Bundeshauptstadt aus, sodass Wien zwischen 2023 (Prognose Statistik Austria) und 2028 (Prognose MA 23) zwei Millionen EinwohnerInnen erreichen wird. Nach den vorliegenden kleinräumigen Prognosen (MA 23, ÖROK) wird Wien mit wenigen Ausnahmen flächendeckend wachsen, wobei die Bezirke Floridsdorf und die Donaustadt mit einer besonders starken Zunahme der Bevölkerung rechnen können. So geht die ÖROK-Prognose für den 21. und 22. Bezirk von einem Bevölkerungszuwachs von über 70.000 Personen zwischen 2015 und 2030 aus. Da die prognostizierten Steigerungsraten bereits überschritten wurden, ist mit einem noch stärkeren Wachstum zu rechnen.

Nicht nur Wien muss sich auf ein weiteres Wachstum einstellen, auch für das hier relevante nordöstliche Umland Wiens wird mit einem Anstieg der Bevölkerung gerechnet. Für die Bezirke Gänserndorf, Korneuburg und Mistelbach enthält die ÖROK-Prognose einen Zuwachs von 23.000 EinwohnerInnen bis 2030.

Wien wächst – und Wien verändert sich demografisch. Die vorliegenden Daten gehen von einem besonders deutlichen Wachstum bei den Jungen und bei der Bevölkerung über 65 Jahre aus, aber auch die

5 Quelle: Statistik Austria, Stand 8.2.2017

6 Statistik Austria, Vorausberechnete Bevölkerungsstruktur für Wien 2015-2100 laut Hauptszenario, Bevölkerungsprognose 2016; Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK): ÖROK-Regionalprognosen 2014 – Bevölkerung; Magistratsabteilung 23: Wien wächst... Bevölkerungsentwicklung in Wien und der 23 Gemeinde- und 250 Zählbezirken, Wien 2014

Bevölkerung im Erwerbsalter wird ansteigen. Die Österreichische Raumordnungskonferenz hat eine gesonderte Prognose zur Entwicklung der Erwerbspersonen vorgelegt. Demnach soll Wien zwischen 2015 und 2030 um 143.400 Erwerbspersonen oder 15,7 % wachsen[7] – und braucht deshalb auch mehr Arbeitsplätze[8].

2 Wirtschaftsentwicklung und Arbeitsplätze

Bei der Verteilung der Arbeitsplätze im Stadtgebiet zeigt sich bereits heute ein erhebliches Arbeitsplatzdefizit im 21. und 22. Wiener Gemeindebezirk. Um anteilsmäßig so viele Arbeitsplätze wie EinwohnerInnen zu haben („Stadt der kurzen Wege"), bräuchten diese beiden Bezirke derzeit bereits etwa 60.000 zusätzliche Jobs[9].

Die Schaffung neuer Arbeitsplätze in Floridsdorf und der Donaustadt ist daher für eine ausgewogene Stadtentwicklung dringend notwendig, schon um den donauquerenden Verkehr der ArbeitspendlerInnen nicht anwachsen zu lassen. Angesichts des Bevölkerungszuwachses im 21. und 22. Bezirk sind bis 2030 wegen des schon vorhandenen Arbeitsplatzdefizits somit deutlich mehr als 60.000 Arbeitsplätze notwendig, was erfahrungsgemäß nur bei einer insgesamt guten Erreichbarkeit im ÖV und MIV realistisch ist.

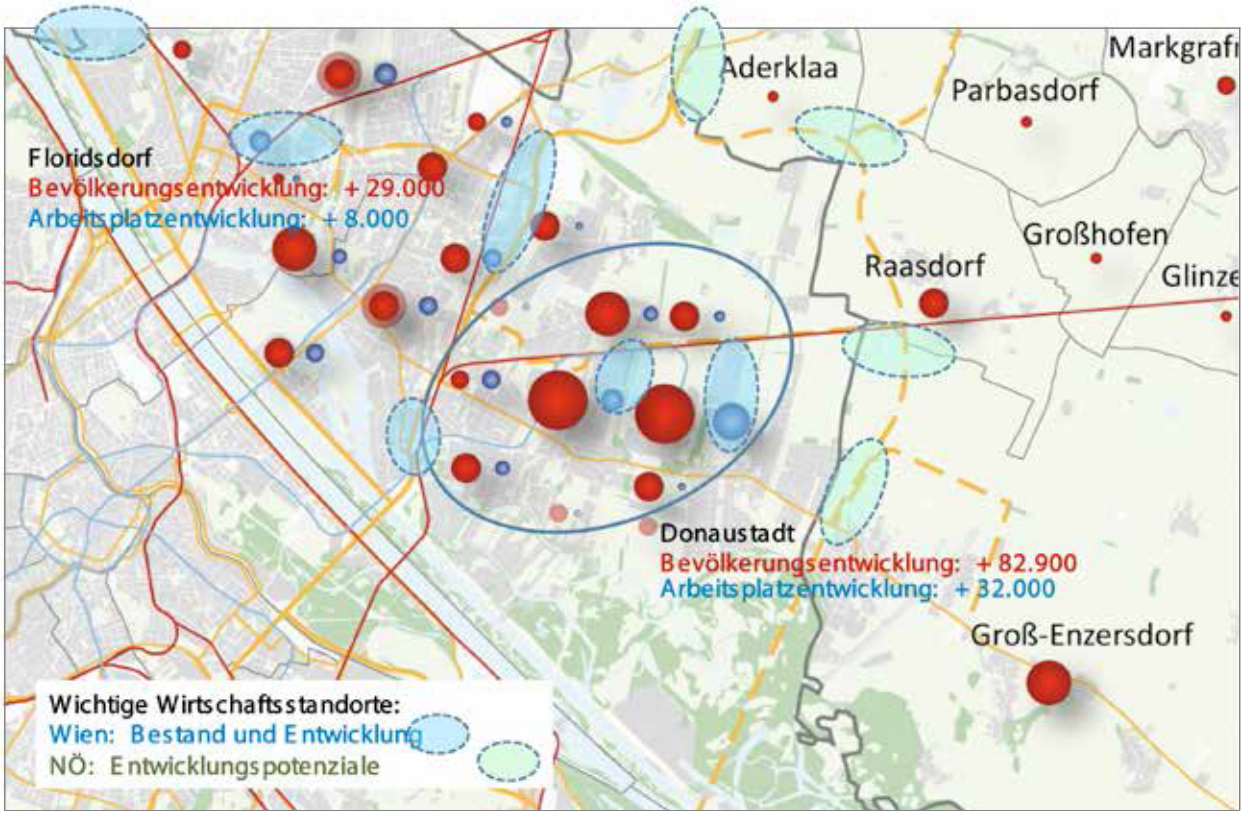
Im Übrigen werden demografische, technologische und ökologische Herausforderungen auch auf die Wiener Wirtschaft wirken, woraus sich ein erhöhter Bedarf an Flächen für nicht mischfähige Betriebe ableitet[10 11] /9//21/.

In Abb. 1 (Seite 10) sind die geplante Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung bis 2030 dargestellt. Bei der Bevölkerungsentwicklung sind die vorgesehenen Stadtentwicklungsprojekte berücksichtigt, was höhere Werte als in der ÖROK-Prognose ergibt; die Arbeitsplatzentwicklung liegt dagegen unter den oben genannten Zielwerten.

7 OROK-Regionalprognosen 2014 – Erwerbspersonen (Arbeitskräftepotenzial)
8 Fink, M., Mittelfristige Beschäftigungsprognose für Österreich und die Bundesländer. Berufliche und Sektorale Veränderungen 2013 bis 2020, Wien, 2014
9 Daten Statistik Austria, Berechnungen MA 23
10 Eichmann H., Nocker M., Die Zukunft der Beschäftigung in Wien – Trendanalyse auf Branchenebene; Wien 2015
11 Fachkonzept Produktive Stadt (Entwurf), Hrsg.: MA 18, Wien 2017

DIE AUSGANGSLAGE

Abb. 1: **Bevölkerungs- und Arbeitsmarktpotenziale bis 2030**
Projektanalyse Donaustadt und Floridsdorf



Arbeitsplatzbedarf 21. und 22. Bezirk
aufgrund des Bevölkerungswachstums: +50.000–60.000 Arbeitsplätze

Quelle: ÖIR/stadtland – 7.4.2017

Datenquellen: Stichtagsdaten der Verwaltungsgrenzdatenbank (VGD); Stadt Wien, MA 18, MA 41 Realnutzungskartierung 2012; Urban Atlas, European Environment Agenda (EEA) 2010

3 Verkehr

Die bisherige Stadtentwicklung im 21. und 22. Bezirk konnte durch den ÖV-Ausbau (U1, U2) bewältigt werden, allerdings ist die Verkehrsqualität

> im ÖV durch Behinderungen im Sekundärnetz,
> im MIV durch die zunehmende Überlastung der A23

gegenüber den rechtsufrigen Bezirken vergleichsweise schlechter.

Für die erwartete dynamische Stadtentwicklung im 21. und 22. Bezirk reicht das vorhandene Verkehrsangebot (ÖV und MIV) nicht aus, es bedarf eines Qualitätssprunges im öffentlichen, nichtmotorisierten und motorisierten Verkehr. Die Stadt Wien verfolgt zudem ambitionierte verkehrspolitische Ziele, mit einer Förderung des Umweltverbundes (öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr); der Wegeanteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) der Wohnbevölkerung Wiens soll bis 2025 auf 20 % sinken.

Die Verkehrsentwicklung ist durch absehbare Veränderungen bei der Mobilität mit erheblichen Unsicherheiten, die Chancen, aber auch Risiken enthalten, konfrontiert: Technologische Innovationen, das autonome Fahren, das Einkaufsverhalten (E-Commerce), der Trend zur Multimodalität und zum „Sharing“ (Teilen bzw. Nutzen statt Besitzen) machen Prognosen zur Verkehrsentwicklung grundsätzlich unsicher.

4 Herausforderung: die Lebensqualität in einem dynamischen Stadtteil
Stadt-, Raum- und Verkehrsplanung stehen vor der Chance und der Herausforderung, im Nordostraum Wien den Wandel von einem teils ländlich, teils vorstädtisch bzw. von einzelnen Großsiedlungen geprägten Raum zu einem lebendigen und vielfältigen Stadtraum innerhalb einer attraktiven Kulturlandschaft zu gestalten. Das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum muss mit einer hohen Lebensqualität und guten Umweltverhältnissen einhergehen. Es bedarf deshalb attraktiver Grün- und Freiräume im Wohnumfeld. Zur Sicherung dieser Flächenansprüche ist eine kompakte Stadtentwicklung erforderlich. Die Gestaltung attraktiver und vielfältiger Stadtteilzentren und Ortskerne (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Bildung, Kultur und Freizeit) erfordert eine Entlastung vom motorisierten Verkehr (MIV). Gerade die Donaustadt und die bisher eher vernachlässigte Region Marchfeld haben einerseits Aufholbedarf, andererseits ein großes Potenzial, die Entwicklungsdynamik durch die räumliche Gestaltung und eine regionale Kooperation zu einer Steigerung der Lebensqualität für mehr Menschen zu nutzen.

DIE AUSGANGSLAGE

3.2. PROJEKTGESCHICHTE

Das vorliegende Projekt der S1-Donauquerung ist das Ergebnis eines langjährigen Planungs- und Entscheidungsprozesses, die Planungen reichen bis ins Jahr 1994 zurück. Die grundsätzlichen Trassenvarianten wurden im Jahr 2008 von der ASFINAG untersucht.

Abb. 2: **Trassenvarianten 2008**

S1
Abschnitt
Süßenbrunn – Schwechat

S1 Spange
Seestadt Aspern

S8
Marchfeldschnellstraße

Autobahnknoten

Anschlussstelle

Quelle: ASFINAG (2008)

Eine qualitative Einschätzung der ExpertInnengruppe ergibt:

> Innenliegende Varianten (2, 3) – im Zuge der sogenannten SUPerNOW (2003 /25/), einem interdisziplinären Planungsverfahren in Form einer strategischen Umweltprüfung entwickelt – sind angesichts der zwischenzeitlichen Siedlungsentwicklung nicht mehr realisierbar.
> Eine östliche Lobauquerung (4) ist ohne besondere ökologische Vorteile gegenüber der Hauptvariante 1 weniger verkehrswirksam.
> Eine Variante östlich des Flughafens (5) kann den Entlastungszielen in Wien (Ortskerne, Wohngebiete, A23) nicht entsprechen und belastet einen kritischen Abschnitt der Ost-Autobahn (A4) zusätzlich, etwa durch Verkehrsströme zur S1-Süd.

Die im SUPerNOW-Verfahren formulierte Empfehlung für eine innenliegende Trassenvariante (OPTINOW, Variante 3 lt. Abb. 1) ist auch wegen veränderter Rahmenbedingungen nicht mehr aufrechtzuerhalten: So enthält die empfohlene Straßennetzvariante eine Verlängerung der A22 zwischen A23 und S1, einen Tunnel durch das Lobauvorland, eine schwierige Verknüpfung mit der Hauptstraße B3 und eine Verkehrserschließung der Seestadt, die dem teilweise bereits umgesetzten Verkehrskonzept dieses Stadtteils widerspricht. Im Übrigen wurde bei der SUPerNOW eine erheblich geringere Bevölkerungsentwicklung angenommen; so wurde im Jahr 2003 von 1,64 Mio. EinwohnerInnen im Jahr 2015 ausgegangen, allerdings hatte Wien im Jahr 2015 schon 1,81 Mio. EinwohnerInnen /23/. Zusammenfassend wird festgestellt, dass es zum vorliegenden Projekt keine andere, sinnvolle Trassenvariante gibt.

Die gegenständliche S1-Trasse entspricht den strukturellen und verkehrlichen Interessen von Wien und Niederösterreich, wie:

> Netzbildung (A5, S8),
> Erschließung von Siedlungsgebieten und Wirtschaftsräumen,
> Verkehrsentlastung von Ortszentren und Wohngebieten.

Das Projekt der S1-Donauquerung führt vom Knoten Schwechat (A4/S1) östlich des Kraftwerks Freudenau unter der Donau und unter dem Nationalpark Donau-Auen durch einen 8,2 km langen zweiröhrigen Tunnel bis zur Anschlussstelle Groß-Enzersdorf (B3) und dann oberirdisch über die Knoten Raasdorf (Spange S1) und Deutsch-Wagram (S8) zum Knoten Süßenbrunn (S2). Der Bau soll in zwei Teilstücken von Süßenbrunn nach Groß-Enzersdorf sowie von Groß-Enzersdorf – die Lobau und Donau querend – zum Knoten Schwechat erfolgen. Damit verbunden sind die Errichtung der Stadtstraße als Gemeindestraße und der S1-Spange Seestadt Aspern als Bundesstraße.

3.3. PLANUNGS- UND GENEHMIGUNGSVERFAHREN FÜR DIE S1-DONAUQUERUNG

Für die gegenständliche Trasse wurde nach Festlegung der Trasse von der ASFINAG mit den Vorbereitungen für das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren begonnen. Die Verfahren zur Realisierung des hochrangigen Straßennetzes (S1-Donauquerung, Stadtstraße, Spange S1) werden nun in Abstimmung zwischen der Stadt Wien, Niederösterreich und ASFINAG gemeinsam durchgeführt.

Das UVP-Verfahren für die S1-Donauquerung wurde am 27. März 2015 in erster Instanz positiv abgeschlossen. Der UVP-Bescheid wurde beeinsprucht und liegt derzeit zur weiteren Entscheidung beim Bundesverwaltungsgericht. Eine Entscheidung wird Ende 2017 erwartet. Für die Stadtstraße der Stadt Wien und die S1-Spange Seestadt Aspern der ASFINAG wurden die Einreichunterlagen für das Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung im Juli 2016 gemeinsam öffentlich aufgelegt. Ein Verzicht auf die S1-Spange verzögert die Stadtstraße verfahrensbedingt um mehrere Jahre und stellt im Übrigen die Wirtschaftlichkeit der Stadtstraße als städtische Erschließungsstraße in Frage.

Wenn das Bundesverwaltungsgericht in zweiter Instanz positiv für die S1-Donauquerung entscheidet, könnte voraussichtlich im Jahr 2018 mit den Bauvorbereitungen begonnen werden. Verkehrswirksam wird das Projekt frühestens 2025. Dieser Zeithorizont ist insbesondere für die erforderlichen Begleitmaßnahmen (Kap. 5) relevant.

Wenn über die S1-Donauquerung negativ entschieden wird, kommt es zu einem Neustart, der auch bei einem Straßenprojekt der ASFINAG einen verkehrsträgerübergreifenden Planungsansatz erfordert.

Angesichts der offenen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes müssen „alternative Planungsvarianten“ sowohl ohne als auch mit S1-Donauquerung im Hinblick auf Wirkungen und Konsequenzen untersucht werden (Kap. 4).

4
WIRKUNGEN UND KONSEQUENZEN

4.1. BEGRIFFE

Für den Diskurs in der ExpertInnengruppe war ein gemeinsames begriffliches Verständnis wichtig.

Es lautet:

> **Wirkungen** sind Veränderungen, die unmittelbar durch Handlungen (Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel) entstehen und im Allgemeinen abgeschätzt werden können. Das betrifft verkehrliche Wirkungen (Modal Split, Verkehrsbelastungen, Verkehrsleistungen) und daraus abgeleitete Wirkungen auf das Klima.

> **Konsequenzen** sind längerfristige Erwartungen, die erfahrungsgemäß im Zusammenhang mit Handlungen oder Unterlassungen eintreten. Das gilt etwa für die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung, aber auch die Umweltsituation (Freiraumqualität, Umweltbelastungen) und damit verbundene soziale und ökonomische Veränderungen in der Stadtgesellschaft. Konsequenzen sind somit mittelbare und indirekte, zumeist längerfristige Wirkungen.

Die ExpertInnengruppe hat sich mit diesen Phänomenen eingehend und abwägend auseinandergesetzt.

4.2. WIRKUNGEN AUF MOBILITÄT UND VERKEHR

1 Alternative Planungsvarianten (Szenarien)

Gemeinsam mit dem Lenkungsausschuss[12] wurden insgesamt sieben Planungsvarianten festgelegt und als Szenarien bezeichnet /1/. Das Szenario A bildet die Situation (Verkehrsnetz, Bevölkerung) im Jahr 2015 ab. Für Systemvergleiche mit den Szenarien B+ bis F wird das Szenario B herangezogen, das die Siedlungsentwicklung bis 2030 ohne Verkehrsmaßnahmen berücksichtigt. Das Szenario B+ fokussiert auf Maßnahmen im öffentlichen Verkehr und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, das Szenario C enthält nur die hochrangigen Straßennetzergänzungen. Das Szenario D kann als verkehrsträgerübergreifendes Maßnahmenpaket bezeichnet werden, es enthält neben den Straßennetzergänzungen auch die im Szenario B+ vorgeschlagenen Maßnahmen. Die Szenarien E und F verzichten auf die Spange S1 und die S1-Donauquerung und enthalten nur die Stadtstraße von der A23 zur Seestadt Aspern.

Tabelle 1: **Untersuchte Szenarien (Maßnahmenbündel)**

		Straßennetz				
Szenario	**Siedlungs-struktur**	**S1-Donau-querung**	**Stadt-straße**	**Spange S1**	**ÖV-Ausbau-offensive**	**flächendeckende Parkraum-bewirtschaftung**
A	Bestand 2015	-	-	-	-	-
B Referenz	2030	-	-	-	-	-
B+	2030	-	-	-	✔	✔
C	2030	✔	✔	✔	-	-
D	2030	✔	✔	✔	✔	✔
E	2030	-	✔	-	-	-
F	2030	-	✔	-	✔	✔

Die Maßnahmen einer ÖV-Ausbauoffensive und zur flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung sind ebenso wie die Straßennetzergänzungen in den jeweiligen Szenarien im Anhang 1 dargelegt.

12 Lenkungsausschuss (o. T.): Thomas Madreiter (MD-BD, Gruppe Planung), Peter Lux (MD-BD, Gruppe Tiefbau), Gerhard Kubik (Gemeinderat), Rüdiger Maresch (Gemeinderat), Josef Taucher (Gemeinderat), Beatrix Rauscher (Büro der Geschäftsgruppe), Angelika Winkler (MA 18)

2 Wirkungen

Die verkehrlichen Wirkungen wurden mit Hilfe eines Verkehrsmodells (Anhang 2: Modellgrundlagen) abgebildet.

Berechnet wurden die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) im Binnenverkehr Wiens, die Verkehrsbelastungen auf der A23-Praterbrücke, der S1-Donauquerung und in ausgewählten Ortskernen sowie die Kfz-Verkehrsleistung in Wien, als Veränderung gegenüber dem Szenario A.

Anzumerken ist, dass der donauquerende Verkehr im Referenz-Szenario A (Bestand 2015) des Verkehrsmodells die vorhandene Verkehrssituation nicht exakt abbildet, sodass Vergleiche nur zwischen den Szenarios 2030 sinnvoll sind.

Tabelle 2: **Verkehrliche Wirkungen der Szenarien**

Szenario	Modal Split (%)				Verkehrsbelastungen (DTV_w)		Verkehrsleistung[1]	
	F	R	MIV	ÖV	A23	S1	Mio. Kfz km/Tag	%
A	26,0	7,6	27,1	39,3	232.000	-	16,7	100
B	26,4	7,7	26,3	39,6	261.000	-	18,1	108
B+	27,5	8,2	22,3	42,0	211.000	-	16,2	97
C	26,3	7,9	26,5	39,3	232.000	73.000	18,2	109
D	27,0	8,7	23,1	41,2	184.000	65.000	16,5	99
E	26,3	7,8	26,5	39,4	264.000	-	18,1	109
F	27,1	8,7	23,0	41,2	212.000	-	16,6	99

1) im gesamten Stadtgebiet

Quelle: /1/

WIRKUNGEN UND KONSEQUENZEN

Zusammenfassend kann festgestellt werden:

Modal Split
Die höchsten Wirkungen (–4 %-Punkte der MIV-Wege) erzielen eine ÖV-Ausbauoffensive und die flächenhafte Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf das gesamte Wiener Stadtgebiet, wobei ein Großteil der Wirkungen (ca. –3 %-Punkte) auf die Parkraumbewirtschaftung entfällt – wie im Szenario B+ ermittelt. Durch neue hochrangige Straßennetzabschnitte (S1, Stadtstraße, Spange S1) nehmen die MIV-Wege im Vergleich zum Szenario B+ um ca. 1 %-Punkt zu (Szenario D).

Das mittelfristige Modal Split-Ziel der Stadt Wien (20 % MIV-Wege) kann nur durch eine flächenhafte Push & Pull-Strategie erreicht werden und ist – über die im Szenario B+ und D enthaltenen Maßnahmen hinaus – auch auf externe, treibende Kräfte (Lebensstile, Mobilitätskosten, technologische Entwicklungen usw.) angewiesen.

Verkehrsbelastungen A23
Starke Entlastungen der Südosttangente gegenüber dem Bestand 2013 – als Voraussetzung für eine höhere Betriebssicherheit – sind durch die S1-Donauquerung, verbunden mit einer ÖV-Ausbauoffensive und der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Szenario D) zu erwarten, im Szenario B+ treten auf der A23 geringere Entlastungen auf. Ohne die S1-Donauqerung und ohne die genannten Begleitmaßnahmen werden im Szenario B Verkehrsverhältnisse prognostiziert, die deutlich über der Leistungsfähigkeit der Praterbrücke liegen. Das Szenario C (S1-Donauquerung ohne Begleitmaßnahmen) lässt auf der A23 Verkehrsverhältnisse erwarten, die der derzeitigen Verkehrssituation entsprechen.

Verkehrsleistungen (MIV)
Die täglich im gesamten Wiener Straßennetz gefahrene Verkehrsleistung beträgt im Referenzfall 2015 (Szenario A) etwa 16,7 Mio. Fahrzeugkilometer und steigt bis 2030 im Szenario B ohne besondere Verkehrsmaßnahmen durch die Stadtentwicklung auf ca. 18,1 Mio. Fahrzeugkilometer (+8 %). Die S1-Donauquerung bewirkt eine Zunahme der

13 Bezugsjahr vor der Baustelle am Knoten Prater (A4 – A23)

Wiener Verkehrsleistung (Kfz-km/Tag) um 1 % (Szenario C). Eine Reduktion der Verkehrsleistung gegenüber dem Bestand 2015 wird durch eine ÖV-Ausbauoffensive und eine flächenhafte Parkraumbewirtschaftung (97/99 % ohne/mit S1-Donauquerung) erzielt (Szenarien B+/D). Die Verkehrsleistungen (MIV) unterscheiden sich ohne bzw. mit S1-Donauquerung somit um max. 2 %.

Verkehrsbelastungen Ortskerne
Neben den Wirkungen im hochrangigen Straßennetz sind auch die Verkehrsverhältnisse in den Ortskernen zu beachten.

Für die beiden Wiener Ortskerne Aspern und Essling sind im Vergleich zum Bestand nur im Szenario D (S1-Donauquerung mit Begleitmaßnahmen) Verkehrsentlastungen zu erwarten, in Groß-Enzersdorf weist das Verkehrsmodell in keinem Szenario Verkehrsabnahmen aus. Verkehrsentlastungen in Hirschstetten – max. 6.000 Kfz/Tag weniger – treten vor allem in Verbindung mit der Stadtstraße auf.

Tabelle 3: **Verkehrsbelastungen in den Ortskernen**

	Ortsdurchfahrten (Kfz/Tag)		
Szenario	**Aspern**	**Essling**	**Groß Enzersdorf**
A	31.000	22.000	24.000
B	36.000	24.000	24.500
B+	31.000	25.000	26.000
C	22.000	24.000	30.000
D	20.000	18.000	24.500
E	33.000	25.000	25.500
F	28.000	25.500	25.000

Entlastungen gegenüber dem Referenzszenario A (2015)

Quelle: /1/

Donauquerende Wege
Die donauquerenden Wege (ÖV + MIV) nehmen von 2015 bis 2030 ohne besondere Maßnahmen um ca. 13,5 % zu und können trotz des Bevölkerungswachstums bei einer ÖV-Ausbauoffensive und der Ausweitung der flächenhaften Parkraumbewirtschaftung auf dem derzeitigen Niveau gehalten werden. Die S1-Donauquerung erhöht die Wegeanzahl (MIV) im Donaukorridor um 4–5 %.

Stadtstraße
Ein Ausbau der Stadtstraße ohne Spange S1 und ohne S1-Donauquerung (Szenarien E und F) widerspricht mehreren Zielen: der Entlastung der Ortskerne (u. a. Aspern, Essling) und von Wohngebieten sowie der Bevorrangung des ÖV im Hauptstraßennetz des 22. Bezirks.

4.3. KONSEQUENZEN FÜR DIE RAUMENTWICKLUNG

1 Siedlungs- und Freiraumentwicklung
Die geplante Stadtentwicklung im 21. und 22. Bezirk sowie im Umland geht davon aus, dass die S1-Donauquerung sowie die Stadtstraße und die Spange S1 realisiert werden. Das betrifft besonders die größeren Entwicklungsgebiete (Seestadt Nord, Berresgasse, Heidjöchl, Hausfeld), bei denen die induzierten Verkehrsbelastungen im vorhandenen Straßennetz nicht mehr bewältigt werden können. Ohne S1-Donauquerung ist somit zu erwarten, dass größere Stadtentwicklungsgebiete – insbesondere, wenn sie einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen – mangels einer verträglichen Verkehrserschließung nicht genehmigt werden können. Insgesamt ist von einer Reduktion des Entwicklungspotenzials im 21. und 22. Bezirk im Ausmaß von etwa 30.000 EinwohnerInnen auszugehen /22/.

Angesichts dessen müsste die Siedlungsentwicklung dispers – in andere Stadtteile oder ins Umland – ausweichen, was bei niedrigeren Bebauungsdichten mit erheblich größerem Flächenbedarf, einem Verlust an Freiraum und einem höheren Straßenverkehrsaufkommen verbunden wäre. Die Zielsetzungen des STEP 2025, Wien mit einer kompakten, am ÖV und an Zentren orientierten, geordneten Siedlungsstruktur zu entwickeln, könnten dann nicht erreicht werden. Es ist zu erwarten, dass eine in Wien unterbleibende Siedlungsentwicklung in die regionalen Zentren – Korneuburg, Stockerau – und ins Umland ausweicht.

Eine neue hochrangige Straßenverbindung S1 wird allerdings auch einen Nutzungsdruck im Bereich der Auf- und Abfahrten und entlang der Zufahrtsstraßen erzeugen. Um die Entstehung von peripheren Handels- und Dienstleistungsagglomerationen, die Kaufkraft und Wirtschaftsleben aus den Stadtteilen und Ortschaften abziehen und zusätzlichen Verkehr erzeugen, hintanzuhalten, braucht es regional abgestimmte, nachhaltige Gesamtkonzepte, die eine qualitativ hochwertige und geordnete Entwicklung garantieren.

2 Wirtschaftsentwicklung

Die Region Wien steht in Standortkonkurrenz zu anderen Stadtregionen in Europa.[14] Die Standortqualität, also die internationale und regionale Erreichbarkeit – die Anbindung des Flughafens Wien und des Wiener Südraums –, ist dabei ein entscheidender Faktor für die Ansiedlung von Betrieben. Für eine gezielte wirtschaftliche Entwicklung zur Schaffung der als notwendig angeführten Arbeitsplätze im 21. und 22. Bezirk sowie im niederösterreichischen Umland ist – jedenfalls nach Einschätzung potenzieller Investoren – eine S1-Donauquerung erforderlich. So sind etwa in der Seestadt Aspern 20.000 Arbeitsplätze vorgesehen, was ohne S1-Donauqerung nicht erreicht werden kann.

Eine negative Entscheidung über die S1-Donauquerung hätte mit hoher Wahrscheinlichkeit zur Konsequenz, dass die ab 2018 vorgesehenen Bebauungen in der Seestadt Aspern und analog bei weiteren großen Stadtentwicklungsgebieten unterbleiben müssen. Insgesamt ist zu erwarten, dass für Projekte in der Größenordnung von rund 30.000-40.000 EinwohnerInnen und 15.000 Arbeitsplätzen eine verzögerte Entwicklung um mehr als 10 Jahre eintreten würde. Ein solcher Entwicklungsstopp würde einen Entfall von Investitionen in Milliardenhöhe bedeuten und entsprechende Arbeitsplatzverluste nach sich ziehen /22/.

Insgesamt wird es in der Metropolregion darum gehen, die unterschiedlichen Standortqualitäten für die Bedürfnisse der Wirtschaft zielgerecht zu nutzen. Die Ansiedlungen sollten daher gut koordiniert werden – der Arbeitsmarkt umfasst die gesamte Region, Unternehmen haben unterschiedliche Bedürfnisse an einen Standort. Insbesondere die gute verkehrliche Anbindung, die hohe Lebensqualität und die hohe Dichte an Kooperationsmöglichkeiten sowie die Verfügbarkeit gut qualifizierter Arbeitskräfte sind eine besondere Stärke der Metropolregion Wien.

14 Mayerhofer, P., Firgo, M., Schönfelder, S., Vierter Bericht zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit Wiens; Wien 2015

4.4. KLIMASCHUTZ

Wie bei den bereits behandelten Wirkungen und Konsequenzen (Kap. 3.2. und 3.3.) ist auch beim Klimaschutz in unmittelbare Wirkungen und mittelbare Konsequenzen zu unterscheiden. Dazu kommen längerfristige externe Effekte, die unabhängig von der gegenständlichen Frage sind.

1 Wirkungen im Verkehrssystem
Für die Abschätzung dieser Wirkungen liegt eine aktuelle Untersuchung /24/ vor, die sich neben der vorliegenden Verkehrsuntersuchung /1/ auch auf das UVP-Gutachten zur S1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat – Süßenbrunn (Teilgutachten Verkehr, Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima) bezieht; analog zur Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen (Kap. 4.2) werden dabei nur die Prognoseszenarien verglichen. Aus dem UVP-Gutachten ergibt sich, dass im Prognoseverkehr 2025 die gesamten Treibhausgasemissionen aller Emittenten durch die S1 um ca. 38.000 Tonnen/Jahr zunehmen, das sind im Vergleich zu den Emissionen 2015 österreichweit 0,05 % und für das Bezugsgebiet Wien 0,5 %. Festgestellt wird /24/, dass „von keinem Ausbau der hochrangigen Straßeninfrastruktur positive direkte Wirkungen auf den Klimaschutz ausgehen können. Die von der ExpertInnengruppe vorgestellten Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV und Umweltverbunds, zur Parkraumbewirtschaftung und zur stadt- und siedlungsstrukturellen Entwicklung im Planungsgebiet tragen aber entscheidend dazu bei, dass die negativen direkten Wirkungen auf die Treibhausgasemissionen durch den Ausbau der S1-Donauquerung mehr als kompensiert werden“ (Szenarien B+, D). Durch die dargestellten Reduktionen der Verkehrsleistungen im Wiener Stadtgebiet auf 16,2 Mio. Kfz-km pro Tag (Szenario B+) bzw. 16,5 Mio. Kfz-km pro Tag (Szenario D) gegenüber prognostizierten 18,1 Mio. Kfz-km pro Tag (Referenzszenario B) wird eine Reduktion der Treibhausgasemissionen von über 10 % in Wien erreicht, wobei die Unterschiede zwischen den Szenarien B+ und D vergleichsweise gering ausfallen. Die positiven Wirkungen dieses Begleitprogramms wirken im Übrigen über die Stadtgrenze Wiens hinaus, wodurch die daraus resultierenden positiven Effekte für den Klimaschutz größer wären.

2 Stadtentwicklung und Klimaschutz
Verglichen werden eine kompakte Siedlungsentwicklung nach den derzeitigen Zielvorstellungen der Stadt Wien und eine disperse Siedlungsentwicklung durch Verlagerungen ins Umland. Eine Abschätzung der Treibhausgasemissionen durch daraus zu erwartende, unterschiedliche Wohnungsgrößen und Bauformen ergibt bei einer kompakten Stadtentwicklung erheblich geringere CO_2-Emissionen im Gebäudesektor /24/.

3 Schlüsselbereich Elektromobilität
Die Elektromobilität leistet jedenfalls einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele. Schon ein 10%-iger Anteil an Elektrofahrzeugen (Pkw) reduziert die dem Verkehr zuzurechnenden Treibhausgasemissionen für Wien um rund 300.000 Tonnen CO_2-Äquivalent pro Jahr, wenn die aktuell vorliegende Bundesländer-Luftschadstoffinventur mit dem Bezugsjahr 2014 herangezogen wird. Dabei sind die positiven Wirkungen einer E-Logistik im Lkw-Verkehr noch unberücksichtigt.

4.5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die **strukturellen Konsequenzen** lassen nach einhelliger Einschätzung der ExpertInnengruppe erwarten, dass die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung im Nordostraum (21. + 22. Bezirk und Umland) ohne S1-Donauquerung erheblich behindert und zeitlich verzögert wird. Dadurch können wichtige Ziele der Smart City-Rahmenstrategie und des Stadtentwicklungsplans nicht erreicht werden, wie

- eine kompakte Stadtentwicklung mit attraktiven Grün- und Freiräumen,
- ein ausreichendes Angebot an wohnungsnahen Arbeitsplätzen nach dem Prinzip „Stadt der kurzen Wege“.

WIRKUNGEN UND KONSEQUENZEN

Jedenfalls müssen mögliche negative raumstrukturelle Konsequenzen, die durch eine S1-Donauquerung im 21. und 22. Bezirk sowie im Umland verursacht werden, insbesondere eine ungeordnete Standortentwicklung von Betrieben, durch geeignete Instrumente verhindert werden.

Die **verkehrlichen Wirkungen** ergeben, dass wegen des starken Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums nördlich der Donau ein wienweites Maßnahmenprogramm zum öffentlichen Verkehr und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung unabhängig von der S1-Donauquerung notwendig sind, um den Klimazielen und den Modal Split-Zielen näherzukommen.

Im Umfeld einer S1-Donauquerung bedarf es zusätzlich eines mit diesem Projekt abgestimmten **Aktionsprogramms**, das erwartbaren negativen Phänomenen – etwa das „Auffüllen“ zusätzlicher Verkehrsangebote durch induzierten MIV, der Zunahme der Kfz-Verkehrsleistung sowie der Verschlechterung des Modal Split – vorbeugt. Die Verkehrsqualität und die Betriebssicherheit auf der A23 im Abschnitt A4 – A22 kann jedenfalls nur durch eine S1-Donauquerung – verbunden mit dem oben genannten Aktionsprogramm – spürbar verbessert werden.

Grundsätzlich muss zwischen verkehrlichen Wirkungen mit unmittelbaren Vor- und Nachteilen und strukturellen Konsequenzen, die längerfristige Chancen und Risken beinhalten, abgewogen werden.
Die unterschiedlichen Zeithorizonte für Wirkungen und Konsequenzen bedeuten auch, dass deren Unsicherheiten verschieden sind. Eine Abwägung sollte deshalb die Risiken längerfristiger Konsequenzen besonders beachten.

Vor dem Hintergrund der Entscheidung durch einen externen Handlungsträger – dem Bundesverwaltungsgericht – ergeben sich folgende **Schlussfolgerungen:**

Zur Wiener Verkehrspolitik

Eine ÖV-Ausbauoffensive und die Ausdehnung und Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung (Szenarien B+, D) sind im Sinne einer kontinuierlichen Verkehrspolitik jedenfalls notwendig.

S1-Donauquerung und Aktionsprogramm

Wenn über die S1-Donauquerung positiv beschieden wird, müssen die Begleitmaßnahmen (Aktionsprogramm für den 22. Bezirk) unmittelbar eingeleitet werden (Szenario D), damit sie bei der Eröffnung der S1-Donauquerung wirksam werden. Die im Kap. 6 dargestellte Vorgangsweise bezieht sich auf einen positiven Bescheid zur S1-Donauquerung und geht davon aus, dass ein Aktionsprogramm (Kap. 5) unter erheblichem Zeitdruck umgesetzt werden muss.

Keine S1-Donauquerung

Liegt ein negativer Bescheid (keine S1-Donauquerung) vor, werden jedenfalls die wienweiten verkehrspolitischen Maßnahmen (Szenario B+) notwendig sein, um der Verkehrszunahme (MIV) durch die Stadtentwicklung zu begegnen, auch Teile des Aktionsprogramms, das bei einer S1-Donauquerung notwendig ist, sollten eingeleitet werden. Das betrifft jedenfalls die Maßnahmen zu Gunsten des nichtmotorisierten Verkehrs, die Parkraumbewirtschaftung und – soweit als möglich – eine Verkehrsberuhigung in sensiblen Bereichen (Ortskerne, Schulumfelder, Wohn- und Erholungsgebiete usw.); die Maßnahmen zu Gunsten des ÖV müssten allerdings unterbleiben, weil im relevanten Straßennetz keine Entlastungen auftreten. Hinzuweisen ist darauf, dass ohne S1-Donauquerung die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung erheblich und über viele Jahre behindert wäre.

Da sich die Stadtregierung zu einer sechsten Straßendonauquerung bekennt, ist dann für eine Trassensuche ein „Neustart“ erforderlich. Eine Reflexion der Projektchronologie legt dafür einen kooperativen, interdisziplinären und verkehrsmittelübergreifenden **Planungsprozess** nahe – analog zum SUPerNOW-Verfahren.

5
EMPFEHLUNGEN

Die folgenden **inhaltlichen Empfehlungen** leiten sich aus den dargestellten Wirkungen und Konsequenzen ab. Sie betreffen

- Maßnahmen, die in den Szenarien B+ und D als ÖV-Ausbauoffensive und zur flächenhaften Ausweitung und Adaptierung der Parkraumbewirtschaftung enthalten sind. Diese Maßnahmenbündel sind großteils aus dem Fachkonzept Mobilität /6/ abgeleitet und **unabhängig von einer S1-Donauquerung** in Fortführung einer konsequenten Wiener Verkehrspolitik zweckmäßig.

- Verkehrliche Maßnahmen, die im Zusammenhang mit den Straßenprojekten S1-Donauquerung, Stadtstraße und Spange S1 notwendig sind, damit die in diesen Projekten enthaltenen Ziele, wie die Entlastung von Ortskernen und Wohngebieten sowie die Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs im Straßenraum erreicht werden können. Bei diesen Maßnahmen sollten – mit Hinweis auf internationale Beispiele /7/ – auch die Veranlasser der Straßenprojekte in die Pflicht genommen werden. Diese Maßnahmen sind zeitlich mit dem Realisierungshorizont der Straßenprojekte verknüpft und müssen – in Form eines mit der ASFINAG und den Bezirken abgestimmten **Aktionsprogramms** (Aufgaben, Handlungsträger, Fristigkeiten) – unmittelbar eingeleitet werden.

- längerfristige Maßnahmen zur Sicherstellung einer zielorientierten Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung im 21. und 22. Bezirk sowie im nordöstlichen Umland. Dafür ist jedenfalls auch eine kontinuierliche Kooperation mit Niederösterreich (Land, Region Marchfeld, Gemeinden) erforderlich /19/.

Die folgenden Vorschläge sind als Grundlage für weiterführende, konzeptive Überlegungen zu verstehen.

5.1. ÖV-AUSBAUOFFENSIVE

Die ÖV-Ausbauoffensive umfasst bereits derzeit geplante Vorhaben und solche, die zusätzlich in den Szenarien B+ und D enthalten sind. Diese Maßnahmen betreffen die gesamte Stadt und die Region.

1 Ausbau der Schnellbahn
Die folgenden Maßnahmen dienen überwiegend dem Ziel, den Regionalverkehr auf den radialen Korridoren auf die Bahn zu verlagern.
Folgende Infrastrukturprojekte sind von den ÖBB vorgesehen bzw. aus Sicht der Stadt Wien erforderlich:

- Ausbau und Attraktivierung des Marchegger Astes bis zur Staatsgrenze
- Attraktivierung der Verbindungsbahn
- Donauuferbahn bis zur Ostbahnbrücke (S45)
- Kapazitätssteigerung der Ostbahn (Donauquerung)

Die angeführten Ausbaumaßnahmen ermöglichen die in Tabelle 4 dargestellten Angebotsqualitäten (Intervalle).

Tabelle 4: **Angestrebte Angebotsqualität im S-Bahnnetz** (Stand März 2017)

Priorität		Zeithorizont
1	S80 Halbstundentakt (Aspern – Hütteldorf)	12/2018
1	S80 Viertelstundentakt (Aspern – Hütteldorf)	12/2025
2	S60 Verstetigung der Verdichtung (Bruck/Leitha – Wien)	12/2020
3	REX-Paket Wien – Umland, Vollumsetzung	12/2019
4	S50 Viertelstundentakt (Tullnerbach-P. – Wien)	12/2019
5	REX-Paket Marchegger Ostbahn NEU	12/2022
6	S1 Viertelstundentakt (Stammstrecke Gänserndorf Wien)	12/2019
7	REX-Paket Südachse NEU	12/2023
8	S40 schrittweise Verdichtung	12/2019
9	S2 Viertelstundentakt (Stammstrecke Wolkersdorf – Wien)	12/2019

Quelle: MA 18

EMPFEHLUNGEN

2 U-Bahn
Nach der ersten Baustufe des Linienkreuzes U2/U5 (2023) sind vorgesehen:

> U1-Rothneusiedl (Gabelung)
> Vollausbau Linienkreuz U2/U5 (Elterleinplatz (2025)/Wienerberg (2028)

3 Straßenbahn und Bus
Auf der Grundlage des Fachkonzepts Mobilität wurde ein sogenanntes „Öffi-Projekt“ (Aktualisierung 2017) beschlossen.

Tabelle 5: **Maßnahmenpaket für den öffentlichen Verkehr** (Stand 2017)

Projekt	Inbetriebnahme
Wienerbergtangente: Buskorridor für den 15A	2017
Verlängerung Linie D in die Gudrunstraße	2019
Verlängerung Linie O ins Nordbahnhof-Gelände	2020
Verlängerung der Linie 67 zur Siedlung Süd-Ost	2019/2021
Linie 25 durch die Seestadt zur Station U2 Aspern Nord	ab 2022
Weitere Erschließung von Nord- und Nordwestbahnhof	ab 2022
Donaufeldtangente Linie 26 (Fultonstraße – U1 Kagran)	ab 2025
Wienerbergtangente: Straßenbahnlinie 15	ab 2028
Lokalbahn Wien – Baden: Verdichtung Wien Oper – Wiener Neudorf	offen

Quelle: MA 18

5.2. WEITERENTWICKLUNG DER PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG

In den Szenarien B+ und D ist die Ausweitung einer Parkraumbewirtschaftung auf ganz Wien vorgesehen. Für den Modal Split im donauquerenden Verkehr sind die Verkehrsbeziehungen mit dem Südraum Wiens besonders relevant, deshalb hat dort eine flächenhafte Parkraumbewirtschaftung hohe Priorität. Darüber hinaus sollte überlegt werden, durch welche Maßnahmen die Wirksamkeit des Wiener Modells zur Parkraumbewirtschaftung vergrößert werden kann, etwa durch ein neues Zonenmodell. Insgesamt soll die Wirksamkeit der Wiener Parkraumbewirtschaftung durch ein periodisches Monitoring überprüft werden, als Grundlage für eine zielorientierte Adaptierung des vorhandenen Modells.

5.3. AKTIONSPROGRAMM ZUR S1-DONAUQUERUNG

Das Aktionsprogramm umfasst **Verkehrs- und Gestaltungsmaßnahmen,** die inhaltlich und zeitlich mit der S1-Donauquerung unmittelbar zusammenhängen. Das sind:

01 die Beschleunigung bzw. Intervallverdichtung im Straßenbahn- und Busnetz sowie eine Optimierung des Busnetzes, mit einer neuen funktionellen Gliederung des Straßennetzes,
02 Verkehrsberuhigung in Wohngebieten, etwa im Lobauvorland (Verkehrsberuhigung von Schulumfeldern, Reduktion von Durchzugsverkehren, usw.),
03 Aufwertung öffentlicher Räume, insbesondere in den Ortskernen – etwa durch Begegnungszonen und ähnliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung,
04 ein Radroutennetz von den Siedlungsschwerpunkten in die Naherholungsgebiete, zu den zentralen Einrichtungen und zu den ÖV-Knoten,
05 Verkehrslenkung im Autobahn- und Schnellstraßennetz zur Optimierung der Erschließungswirkung der A23 und der S2, also Bündelung überregionaler und regionaler Verkehr auf der S1,
06 Verkehrsdosierung im Hauptstraßennetz zur Reduktion des Durchgangsverkehrs und für weitergehende Maßnahmen im öffentlichen Verkehr (Straßenbahnoffensive) und in den Ortskernen,
07 räumlich differenzierte Parkraumbewirtschaftung im 21. und 22. Bezirk,
08 die Stadtgrenzen überschreitende verkehrliche Initiativen.

Diese Vorschläge sollen in ein weitergehendes lokales und regionales Mobilitätskonzept einfließen. Darin sind auch jene Maßnahmen festzulegen, die unabhängig von der S1-Donauquerung realisierbar sind.

Abgestimmt darauf soll ein räumliches **Leitbild für die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung** im 21. und 22. Bezirk erarbeitet werden, das die Überlegungen zu den betroffenen Zielgebieten (u. a.: Strategieplan für das Zielgebiet U2-Donaustadt) zusammenführt, räumlich erweitert und konkretisiert.

Dieses Leitbild muss auch das Thema „Stadtteil im Wandel“ – von einem vorstädtisch und ländlich geprägten Gebiet zu einem urbanen, multifunktionalen Stadtteil – angemessen aufgreifen und als Narrativ kommunizieren.

5.4. ZUR REGIONALEN SIEDLUNGS- UND WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG

Angesichts der Wachstumsdynamik, die im Nordosten Wiens und in Niederösterreich längerfristig über 500.000 EinwohnerInnen erwarten lässt, ist eine zwischen den Bundesländern abgestimmte Vorgangsweise unerlässlich. Die bislang vorliegenden Instrumente und Konzepte der Stadt- und Landesplanung reichen nicht aus, allerdings liegen mit der länderübergreifenden Vereinbarung „Mobilität in der Ostregion – eine gemeinsame Strategie“ (2014 /5/) und dem Leitbild „Räumliche Entwicklung in der Stadtregion+“ /4/ entsprechende Grundlagen vor. Diese Konzepte müssten für den Nordostraum Wiens entsprechend konkretisiert werden, mit einer länderübergreifenden Abstimmung der Siedlungsentwicklung und von großflächigen Betriebsstandorten. Für einen derartigen Abstimmungsprozess erforderlich sind:

- integrierte Datengrundlagen zur räumlichen Entwicklung von Stadt und Umland, d. h. Aufbau eines Siedlungs- und Standortentwicklungsmonitorings.
- ein regionales Wirtschaftsstandortekonzept mit einer Konzentration der Arbeitsplätze auf insbesondere im ÖV gut erschlossene Standorte,
- ein Siedlungs- und Freiraumkonzept Nordostraum Wien und Umland, aufbauend auf vorhandene Strategien und Leitbilder und in Kooperation mit dem niederösterreichischen Umland (Land, Region Marchfeld, Gemeinden).

Insgesamt sind die bereits vorhandenen grenzüberschreitenden Kooperationen zu intensivieren.

5.5. PERSPEKTIVEN DER MOBILITÄT

Mobilität im Wandel: Seit längerem ist ein Paradigmenwechsel hin zum Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, nichtmotorisierter Verkehr) zu beobachten, mit spürbaren Zunahmen dieser Verkehre. Der Trend zur Multimodalität, also einer situativen Nutzung der Verkehrsmittel, hin zum Teilen und Nutzen statt des Besitzens beeinflusst die Mobilität in großen Städten. Technologisch setzt sich die Elektromobilität zunehmend durch, Reichweiten und Tankmöglichkeiten nehmen zu. Und dann wird das autonome Fahren von der Fahrzeugindustrie intensiv vorangetrieben, mit ungewisser Durchdringung und ungewissem Zeithorizont. Alle diese Veränderungen sind auch für das Hauptstraßennetz Wiens relevant.

Sollte etwa der donauquerende Kfz-Verkehr längerfristig durch derartige Entwicklungen entsprechend abnehmen, ist eine Neubewertung des hochrangigen Wiener Straßennetzes zweckmäßig, bei der die Südosttangente und die Verbindung Stadtstraße/Spange S1 überwiegend der innerstädtischen Erschließung von Siedlungsgebieten dienen. Auch das gesamte Wiener Hauptstraßennetz sollte dann zu Gunsten des Umweltverbundes neu dimensioniert werden.

Zur Erreichung der Klimaziele sind schließlich auch Instrumente und Modelle, die den MIV begrenzen – wie zum Beispiel Umweltzonen bzw. eine City-Maut – zu prüfen. Auch weitere innovative Lösungen zur Mobilität sollten auf ihre Machbarkeit untersucht werden. Solche Perspektiven der Mobilität betreffen vor allem jüngere Menschen, die immer weniger über einen privaten Pkw verfügen. Diese Bevölkerungsgruppe ist mit ihren Anforderungen bei Zukunftsfragen jedenfalls stärker als bisher einzubinden.

6
ZUR VORGANGSWEISE

Die inhaltlichen Empfehlungen (Kap. 5) für ein kurz- und mittelfristiges Aktionsprogramm und eine dauerhafte regionale Kooperation in Fragen der stadtstrukturellen Entwicklung und der Mobilität stellen in mehrerer Hinsicht eine große Herausforderung dar. Es geht nicht nur um die Abstimmung der Interessen vieler AkteurInnen auf Bundes-, Länder-, Wiener Bezirks-, Regions- und Gemeindeebene, sondern auch um eine angemessene Einbindung einer bereits sensibilisierten Bevölkerung. Zwar liegen vielfältige Zieldokumente und sektorale Konzepte vor, was fehlt, ist eine Konkretisierung und Operationalisierung in mehreren, zusammenhängenden Handlungsfeldern bzw. Fachbereichen.

Für die Zusammenarbeit zwischen Wien und Niederösterreich sind mit der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) und dem Stadt-Umland-Management (SUM) bewährte Organisationen vorhanden, die allerdings für die angestrebte Umsetzungsdynamik – schließlich sollen für den Zeithorizont 2025 große Teile des Aktionsprogramms fertiggestellt sein – entsprechend verstärkt werden sollen.

Kooperative Projektorganisationen haben sich in Wien mehrfach bewährt: Für die Neue Donau, für Gürtel-, Süd- und Westeinfahrt, den Stadtteil beim Hauptbahnhof etwa sind Planungsstrukturen in Ergänzung zur Verwaltung eingerichtet worden – zeitlich begrenzt, mit vorweg und klar definierten Aufgaben.

Die ExpertInnengruppe ist der Auffassung, dass eine derartige, die vorhandenen Strukturen produktiv unterstützende und koordinierende **Arbeitsorganisation** auf die Dauer von etwa zwei Jahren geschaffen werden sollte, mit folgenden Aufgaben:

- Schaffung einer gemeinsamen, regionalen Informationsbasis in den relevanten Fachbereichen
- Überlegungen für ein regionales, stadtgrenzenüberschreitendes Zielgebiet (analog zum EU-Projekt PUMAS /2/)
- Erfahrungsaustausch mit vergleichbaren grenzüberschreitenden Kooperationsverfahren für Verkehrsinfrastrukturvorhaben (u. a.: Agglomerationsprogramme der Schweiz)

ZUR VORGANGSWEISE

- Erfassung und Abstimmung der vielfältigen Interessen und Operationalisierung der Zielvorstellungen als konkrete Handlungsfelder und Projekte (Programmentwicklung)
- Konsultationsmechanismus zur Einbeziehung der Öffentlichkeit (Beteiligungsprozess)
- Steuerung, Organisation und Dokumentation des Verfahrens

Die ExpertInnengruppe empfiehlt, die Überlegungen für eine derartige Arbeitsorganisation bis Ende 2017 zu konkretisieren und schlägt vor:

01 eine Sondierungsphase unter Einbeziehung der vorhandenen Organisationen und Erfahrungen (Länder, PGO, SUM, Zielgebietskoordinatoren),
02 eine Vorbereitungsphase mit allen relevanten Handlungsträgern, wobei organisatorische Alternativen (Ziele, Dauer, Aufwand, etc.) überlegt werden sollten,
03 die Festlegung der künftigen Arbeitsorganisation und eine Startveranstaltung.

Wesentlich ist, dass für die Umsetzung des Aktionsprogramms und für eine längerfristige Kooperation eine **effiziente Arbeitsstruktur** geschaffen wird.

Schlussbemerkung
Die ExpertInnengruppe dankt den MitarbeiterInnen der involvierten Magistratsabteilung, der Planungs- und Baudirektion, dem Lenkungsgremium und nicht zuletzt dem Moderatorenteam für die angenehme und konstruktive Zusammenarbeit und wünscht den weiteren Arbeiten viel Erfolg.

Gerd-Axel Ahrens
Klemens Himpele
Horst Mentz
Werner Rosinak
(Redaktion)
Bernd Scholl
Christof Schremmer
Sibylla Zech

7
QUELLEN

/1/ Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien (Endbericht)
Verf.: Institut für Verkehrswissenschaften (TU Wien)
Wien, Mai 2017

/2/ PUMAS – Planning Sustainable regional-Urban Mobility in the Alpine Space (EU-Programm), Stadtgrenzenüberschreitendes Mobilitätskonzept für den Korridor Schwechat-Wien-Flughafenregion
Magistrat der Stadt Wien, MA 18, Wien 2015

/3/ Smart Savings:
WWF-Energiesparszenario 2030
Verf.: T. Steffl
Wien 2017

/4/ Stadtregion+
Zwischenbericht
Planungskooperation zur räumlichen Entwicklung
der Stadtregion Wien Niederösterreich Burgenland
Verf.: Planungsgemeinschaft Ost
Wien 2011

/5/ Mobilität in der Ostregion
gemeinsames Kapitel der Mobilitätskonzepte Wien,
Niederösterreich und Burgenland (2015)

/6/ Wo willst du hin, meine Donaustadt?
Strategieplan für das Zielgebiet U2-Donaustadt
Hrsg.: Magistrat der Stadt Wien, MA 21
Wien 2013

/7/ Agglomerationsprogramme des Kanton Zürich
Dachkonzept – 3. Generation
Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr
Zürich 2016

/8/ Das Wiener Modell
Hrsg.: K. Freisitzer, J. Maurer
Wien 1985

/9/ Eichmann, H., Nocker, M.: Die Zukunft der Beschäftigung
in Wien – Trendanalysen auf Branchenebene, Wien 2015

/10/ SPÖ Wien, Grüne Wien: Eine Stadt, zwei Millionen Chancen –
Das rot-grüne Regierungsübereinkommen für ein soziales, weltoffenes
und lebenswertes Wien, Wien 2015

/11/ Mayerhofer, P., Firgo, M., Schönfelder, S.: Vierter Bericht zur
internationalen Wettbewerbsfähigkeit Wiens, Wien 2015

QUELLEN

/12/ Statistik Austria, Vorausberechnete Bevölkerungsstruktur für Wien 2015–2100 laut Hauptszenario, Bevölkerungsprognose 2016

/13/ Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK): ÖROK-Regionalprognosen 2014 – Bevölkerung
Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK): ÖROK-Regionalprognosen 2014 – Erwerbspersonen (Arbeitskräftepotenzial)

/14/ Wien wächst... Bevölkerungsentwicklung in Wien und den 23 Gemeinde- und 250 Zählbezirken
Magistrat der Stadt Wien, MA 23, Wien 2014

/15/ Magistrat der Stadt Wien: Smart City Wien, Rahmenstrategie, Wien 2014

/16/ Innovatives Wien 2020, Wiener Strategie für Forschung, Technologie und Innovation
Magistrat der Stadt Wien, MA 23, Wien 2015

/17/ Stadtentwicklungsplan Wien (STEP 2025), Wien 2014

/18/ Fachkonzept Mobilität – Miteinander Mobil
Hrsg.: Magistrat der Stadt Wien, MA 18, Wien 2014

/19/ Antalovsky, E., Bartik, H., Lutter, J.: Initiative wachsende Städte und Metropolregionen, Wien 2016

/20/ Rittler, C.: Kordonerhebung Wien/NÖ (2008/2010), Wien 2011

/21/ Fachkonzept Produktive Stadt (Entwurf)
Hrsg.: Magistrat der Stadt Wien, MA 18, Wien 2017

/22/ Schremmer, C., Zech, S.: Materialien zum ExpertInnen-Beirat 6. Donauquerung, Wien 2017

/23/ Hanika, A., Lebhart, G., Marik, S.: Bevölkerung Österreichs im 21. Jahrhundert, Wien 2003

/24/ Lechner, R.: S1/6. Donauquerung und Effekte für den Klimaschutz, Wien 2017

/25/ SUPerNOW, Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens
Kurzfassung, Magistrat der Stadt Wien, MA 18, Wien 2003

8
ANHANG

1 Grundlagen der Maßnahmen-Szenarien

Den Szenarien liegen folgende Maßnahmen zu Grunde:

MIV:

- System Autobahn: S1 Schwechat – Süßenbrunn + Spange S1 + Stadtstraße
- Stadtstraße extended: Stadtstraße von Hirschstetten bis Seestadt Aspern Ost
- System Parkraumbewirtschaftung: Parkraumbewirtschaftung in ganz Wien; bestehendes Modell

ÖV:

Maßnahmen ÖV gemäß Fachkonzept Mobilität STEP 2025:

- U1 Oberlaa – Leopoldau
- U2 Wienerberg – Seestadt
- U5 Elterleinplatz – Karlsplatz
- Streckenführung Straßenbahnlinie 2
- Streckenführung Straßenbahnlinie 5 (Nordwestbahnhof)
- Straßenbahnlinie 15 Meidling – Altes Landgut
- Straßenbahnlinie 25 Seestadt – Stammersdorf
- Straßenbahnlinie 26 Seestadt – Stammersdorf
- Straßenbahnlinie 31 Stammersdorf – Schottenring
- Straßenbahnlinie 32 Strebersdorf – Schottenring
- Verlängerung Straßenbahnlinie 67
- Straßenbahnlinie D Gudrunstraße – Nußdorf
- Friedrich-Engels-Platz – Raxstraße
- S-Bahn-Verbindung S80 Stadlau – Hütteldorf (West-Ost-Tangente in Kombination mit dem Ausbau Marchegger Ast der Ostbahn und Attraktivierung der Verbindungsbahn)
- Taktverdichtungen S10 (Bypass Stadlau)

ANHANG

2 Grundlagen des Verkehrsmodells

- Modelltyp: VISUM/VISEM (PTV)
- Modellgebiet:
  Das Modellgebiet umfasst in Österreich die Bundesländer Wien, Niederösterreich, Burgenland, Steiermark (tlw.), Zentralraum Bratislava und Umgebung. Die Detaillierungsgrade sind: Gemeinde (AT), Zählbezirk (Wien), Gemeinde (Slowakei), Zählbezirk (Bratislava). Das Modell umfasst 2.439 Zonen, 62.710 Strecken und 23.657 Knoten. Inputdaten umfassen das Verkehrsmodell der MA 18 (Wien), das Verkehrsmodell Österreich (VMÖ) und das slowakische Verkehrsmodell (SK).
- Nachfragemodell:
  - Verhaltenshomogene Gruppen: erwerbstätige Personen mit/ohne Pkw, nicht erwerbstätige Personen mit/ohne Pkw, SchülerInnen
  - Strukturdaten: EinwohnerInnen, Arbeitsplätze, Schulplätze, Einkaufsattraktivität, Freizeitattraktivität (MA 18)
  - EW (MA 18 auf Zonenebene), Verteilung auf verhaltenshomogene Gruppen gemäß VKM-Schlüssel
  - MA 18: VS (Volksschule) + US (Unterstufenschule) + OS (Oberstufenschule) + St (Studierende) = VKM: S (SchülerInnen + StudentenInnen)
- Parkraumbewirtschaftungsmodell:
  Für die Parkraumbewirtschaftung wurden als Zonenattribute die Parkgebühren (pro Stunde) implementiert. Für die Nachfrageberechnung wurden die Parkgebühren als Zeitwiderstand für die unterschiedlichen Wegezwecke berücksichtigt (z. B. 1 Euro entspricht 3 Minuten).

Impressum:
Für den Inhalt verantwortlich:
Univ.-Prof. Dr. Ing. Gerd-Axel Ahrens, Dipl. Vw. Klemens Himpele, Dipl.-Ing. Horst Mentz,
Dipl.-Ing. Dr. Werner Rosinak, Prof. Dr. Bernd Scholl, Dipl.-Ing. Christof Schremmer, M.C.P,
Univ.-Prof[in] Dipl.-Ing.[in] Sibylla Zech
© Stadtentwicklung Wien