

# S 1 WIENER AUSSENRING SCHNELLSTRASSE

## Schwechat – Süßenbrunn

Amt d. NÖ Landesregierung

Hierauf bezieht sich der Bescheid vom  
08.08.2025, RU5-BE-1785/001-2021






## 2. Verwirklichungsabschnitt Schwechat – Groß-Enzersdorf

km 16.2+17,00 – km 25.6+00,00  
Projektlänge = 9.383,00 m

## Einreichoperat Naturschutz Niederösterreich

PLANTITEL

## ARTENSCHUTZRECHTLICHE BEURTEILUNG / ALTERNATIVENPRÜFUNG

	C			
	B			
Änderung	A			
<b>PROJEKTSTEUERUNG</b>   <b>ILF Consulting Engineers Austria GmbH</b> Harrachstraße 26 4020 Linz, Austria Phone: +43 (512) 24 12 - 4213 E-Mail: info.linz@ilf.com		<b>PROJEKTANT</b>  <div>   </div> <b>LACON</b> Landschaftsplanung Consulting <small>LACON, Ransmayr, Vondruska &amp; Wanninger OG  Techn. Büro für Landschaftsplanung – Consulting  A-1100 Wien • Hasnerstraße 123/ Top 3.2.2</small> <b>ILF Consulting Engineers Austria GmbH</b> Harrachstraße 26 4020 Linz, Austria Phone: +43 (512) 24 12 - 4213 E-Mail: info.linz@ilf.com   <b>BEITL</b> Ziviltechniker GmbH für Landschaftsplanung A-1040 Wien, Möllwaldplatz 4/21 Tel +43 (1) 406 66 90 www.beitl.at		
<b>KOORDINATION UMWELT</b>   <b>BEITL</b> Ziviltechniker GmbH für Landschaftsplanung A-1040 Wien, Möllwaldplatz 4/21 Tel +43 (1) 406 66 90 www.beitl.at		<b>ASFINAG BAU MANAGEMENT GMBH</b> A-1030 Wien, SCHNIRGASSE 17  <div> Projektleiter  <b>Schröfelbauer eh.</b> </div> <div> Leiter Planung  <b>Grünstäudl eh.</b> </div>		
		Plannummer ASFINAG -		
Gezeichnet:	KW, KP	<b>MASSSTAB</b>  -	<b>AUSFERTIGUNG</b>  -	<b>EINLAGE</b>  -
Datum:	10.2024			
Geprüft:	MB			
Datum:	10.2024			
Fläche:	-			

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Projektstatus / Verfahrensgang .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Beschreibung des Vorhabens.....</b>	<b>6</b>
3.1	Trassenführung im Grundriss.....	6
3.2	Trassenführung im Aufriss .....	9
3.3	Regelquerschnitte .....	10
3.4	Lärmschutzmaßnahmen in der Betriebsphase .....	12
3.5	Bauphase .....	12
<b>4</b>	<b>Öffentliches Interesse .....</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>Alternativenprüfung .....</b>	<b>17</b>
5.1	Identifikation der Auswirkungen des Ursprungsvorhabens auf artenschutzrechtliche relevante Schutzobjekte .....	17
5.2	Identifikation der Projektziele .....	17
5.3	Untersuchungsraum / Rahmenbedingungen / Zwangspunkte.....	18
5.4	Beschreibung möglicher Alternativen.....	19
5.4.1	Auswahlvariante (ggst. Vorhaben).....	19
5.4.2	Systemalternativen .....	19
5.4.3	Standortalternativen .....	20
5.4.4	Ausführungsalternativen .....	23
<b>6</b>	<b>Artenschutzrechtliche Abhandlung nach der NÖ Artenschutzverordnung .....</b>	<b>28</b>
6.1	Zum Vorkommen der Italienischen Schönschrecke ( <i>Calliptamus italicus</i> ) .....	28
6.1.1	Auswirkungen und Maßnahmen zur Vermeidung von Verbotstatbeständen .....	31
6.1.2	Gesamtbewertung Italienische Schönschrecke .....	31
<b>7</b>	<b>Schlussfolgerungen .....</b>	<b>33</b>

# 1 EINLEITUNG

Die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn 2. Verwirklichungsabschnitt Schwechat – Groß-Enzersdorf (in der Folge auch kurz: S1-VA02) ist Teil eines großen Infrastrukturmaßnahmenpaketes für den Nordosten Wiens und vervollständigt das System des Regionenrings. Das Vorhaben ist weiters Teil des hochrangigen Verkehrsnetzes der österreichischen Ostregion und im Bundesstraßengesetz vorgesehen.

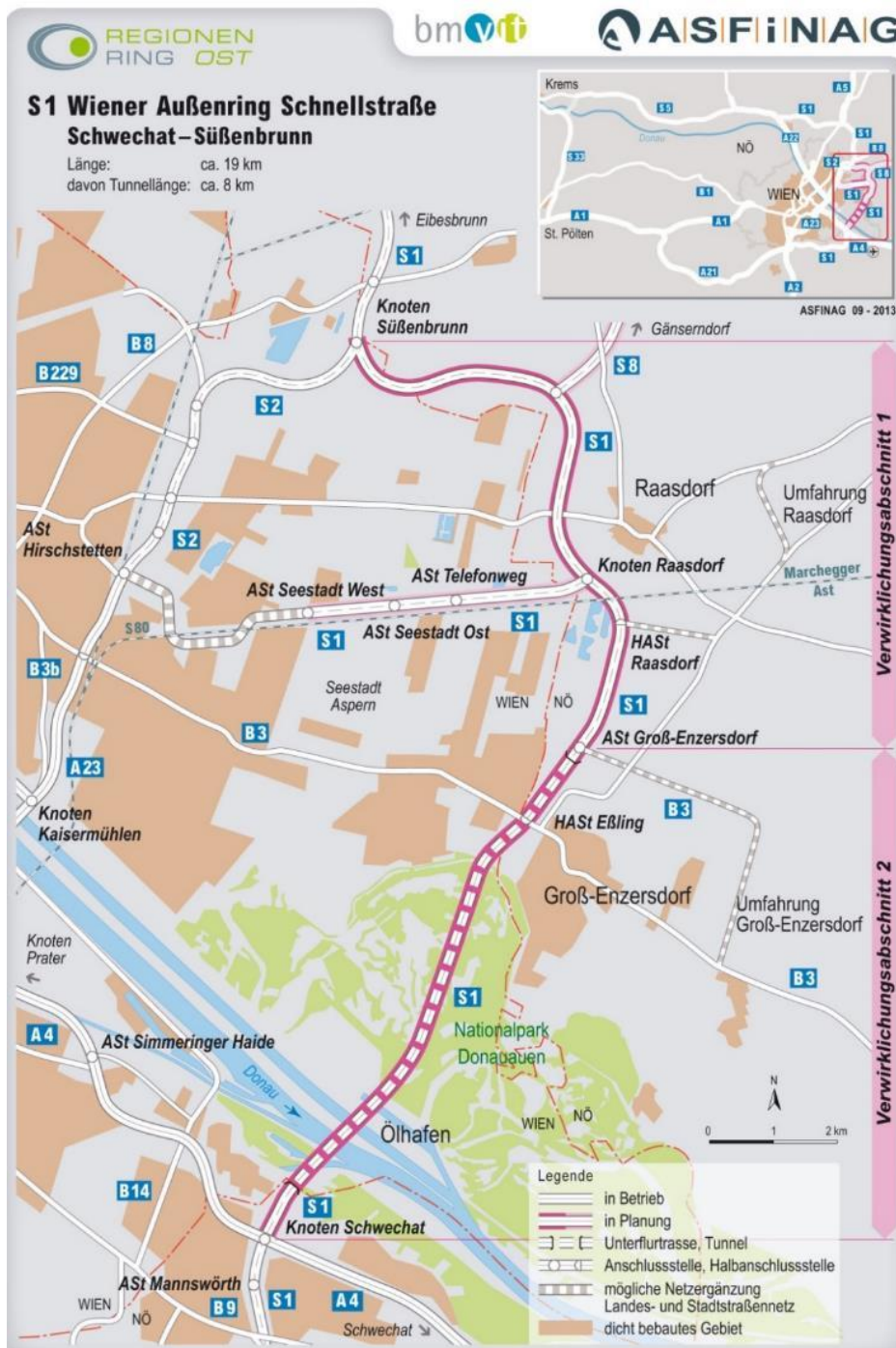


Abbildung 1: Verwirklichungsabschnitte S1 Wiener Außenring Schnellstraße, Schwechat - Süßenbrunn, Quelle: Asfinag, 2015

Die ggst. Unterlage behandelt die Darstellung des **materiellen Inhalts des Ausnahmegewilligungsverfahrens unter den Voraussetzungen des § 20 NÖ Naturschutzgesetz:**

Die Erteilung einer Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen kann zugelassen werden,

- sofern es keine andere zufriedenstellende Lösung gibt und
- unter der Bedingung, dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilt

Darüber hinaus muss einer der folgenden Gründe vorliegen:

- im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit, insbesondere bei Gefahr für Leib und Leben, oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialen oder wirtschaftlichen Art oder positiver Folgen für die Umwelt;

Generell ist festzuhalten, dass die Prüfung von Alternativen und mögliche Anpassungen und Optimierungen im Planungsprozess für jedes Bundesstraßenvorhaben laufend und auf allen Planungsstufen stattfinden. Das gilt sowohl für das Vorprojekt, als auch das Einreichprojekt und sämtliche parallel abzuführenden Genehmigungsverfahren.

Dementsprechend gab und gibt es auch im Zuge der langjährigen Planungen zur S 1 Schwechat - Süßenbrunn in jeder Projektphase zahlreiche Untersuchungen, Adaptierungen, Optimierungen und umweltgerechte Anpassungen unter Einbeziehung und nach Vorgabe der Behörde und unter Beachtung der maßgeblichen Gesetze, Richtlinien (v.a. RVS) und Planungsvorgaben der ASFINAG.

## 2 PROJEKTSTATUS / VERFAHRENSGANG

Im Rahmen des BMVIT-Verfahrens wurde 2009 das Gesamtvorhaben S 1 Knoten Schwechat (A 4) bis Knoten Süßenbrunn (S 2) zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht und im März 2015 genehmigt. Im Rahmen dieses Verfahrens erfolgte 2011 – also vor Bescheiderlassung – eine Abänderung dahingehend, dass die Unterteilung des Vorhabens in zwei Verwirklichungsabschnitte eingereicht wurde. Der 1. Verwirklichungsabschnitt umfasst dabei die freie Strecke zwischen Süßenbrunn und Groß-Enzersdorf (S1-VA1). Der 2. Verwirklichungsabschnitt umfasst den Tunnelabschnitt „Lobau“ zwischen Groß-Enzersdorf und Schwechat (S 1-VA02). Beide Verwirklichungsabschnitte kommen in den beiden Bundesländern Wien und Niederösterreich zu liegen.

Eine tatsächliche verfahrensrechtliche Trennung der beiden Verwirklichungsabschnitte erfolgte erst in den, dem BMVIT-Verfahren nachgelagerten Verfahren. Im BMVIT-Verfahren erfolgte noch ein Abspruch über beide Verwirklichungsabschnitte.

Das Gesamtvorhaben wurde in weiterer Folge beeinsprucht und per BVwG-Erkenntnis W104 2108274-1/243E vom 18.05.2018 inkl. der eingebrachten Projektänderungen aus 2016 genehmigt. Den VA01 betreffend sind sämtliche materienrechtlichen Verfahren abgeschlossen, rechtskräftig und unanfechtbar.

Die naturschutzrechtlichen Einreichunterlagen für den S1-VA02 wurden im Dezember 2018 bzw. November 2019 bei den Behörden in Niederösterreich (BH Gänserndorf, BH Bruck/Leitha) eingereicht. Diese wurden per Bescheid BLW2-NA-1813/001 vom 19.02.2021 (BH BL), GFW2-NA-1854/001 vom 19.02.2021 (BH GF) genehmigt. Ebenso wurden naturschutzrechtliche und nationalparkrechtliche Einreichunterlagen für den VA02 im Dezember 2018 beim Magistratischen Bezirksamt 22 in Wien eingereicht und per Bescheid MA22 – 4529/2019 bzw. MA22 – 4680/2019 vom 20.08.2020 genehmigt. Das Ansuchen um nationalparkrechtliche Bewilligung wurde, mangels Bewilligungspflicht, zurückgewiesen.

Die wasserrechtlichen Einreichunterlagen für den S1-VA02 wurden im November 2018 bei den Behörden in Wien (Amt der Wiener Landesregierung, MA 58) und Niederösterreich (Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung RU5) eingereicht. Im Zuge von Verbesserungsaufträgen erfolgte durch die Projektwerberin eine Ergänzung und Änderung der Antragsunterlagen in den Jahren 2019 und 2020. Über das Ansuchen um wasserrechtliche Bewilligung wurde durch die Wiener Landesregierung und NÖ Landesregierung von 04.05.2021 bis 06.05.2021 eine mündliche Verhandlung durchgeführt. Die wasserrechtlichen Genehmigungen wurden per Bescheid MA58-1020187-2018-382 vom 13.08.2021 (Amt der Wiener Landesregierung, MA 58) sowie WST1-U-879/036-2021 vom 13.08.2021 (Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung RU5) erteilt.

Gegen die genannten naturschutzrechtlichen und wasserrechtlichen Bescheide läuft ein Beschwerdeverfahren beim BVwG – welches jeweils die Bescheide beider Bundesländer ihrerseits in einem Verfahren verbunden hat. Dieses Verfahren ist derzeit anhängig.

Die Realisierung des Projektes ist – entsprechend der Unterteilung im Verfahrensprozess – in zwei Etappen vorgesehen. Begonnen wird mit der Errichtung des 1. Verwirklichungsabschnittes (VA) 01: Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn (ca. 10 km). Die Errichtung des 2. Verwirklichungsabschnitt ist nachfolgend – von Süden her – vorgesehen.

### 3 BESCHREIBUNG DES VORHABENS

Vgl. dazu auch beiliegender Übersichtslageplan (M 1:10.000)

#### 3.1 TRASSENFÜHRUNG IM GRUNDRISS

Südlich der Unterquerung der A 4 wird von der bestehenden Achslage der S 1 Abschnitt Vösendorf-Schwechat in Lage und Höhe nicht abgewichen. Eine Neutrassierung beginnt mit dem Schnittpunkt der S 1-Achse mit der A 4-Achse. Die Querschnittsränder werden an die abspringenden und einmündenden Rampen herangeführt. Nördlich der A 4 beginnt die Nivellette der S 1, im Sinne eines raschen Abtauchens vor dem Alberner Hafen und der Donau, zu fallen. Hier werden die Fahrbahnen in Lage und Höhe gegenüber dem Bestand neu geschaffen.

Im Projektanfang liegt die S 1 in einer Geraden und geht im Bereich des Tunnels in einen Rechtsbogen über. Der Abstand zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen im Knoten ist ein geringerer als im Bereich der Tunnelröhren in geschlossener Bauweise. Für diesen Verziehbereich und die Tunnelröhren selbst wurden zwei zusätzliche Achsen trassiert. Diese Achsen liegen im Bereich der Tunnelröhren in der Röhrenzentralachse (1,4 m von der Leitlinie nach außen versetzt). Die Achse der Richtungsfahrbahn KN Süßenbrunn geht mit km 16,5+39,7 in einen Bogen mit einem Radius von 3.000 m über. Die Achse der Richtungsfahrbahn KN Schwechat geht, entgegen der Fahrtrichtung gesehen, bei km 16,7+57,0 in einen Radius von 1.250 m über. In weiterer Folge werden die beiden Tunnelröhren entlang einer Zentralachse in einem Rechtsbogen von R=2.000 m geführt. Unter der Donau liegen die Tunnelröhren über eine Länge von rund 1.660 m in einer Geraden. Im Bereich des Ölhafens und des südlichen Randes des Nationalparks weist die Zentralachse über eine Länge von 1.350 m einen Radius von 3.000 m (Linksbogen) auf. Zwischen km 20,3+60 und 22,6+60 befindet sich eine Gerade, die am Ende des Tunnels in geschlossener Bauweise in einen Rechtsbogen mit R=1.250 m übergeht.

Nach dem Übergang in den Tunnel in offener Bauweise werden die getrennten Tunnelquerschnitte zusammengeführt, gleichzeitig springen die Rampen der HAST Eßling ab und die Trasse geht in einen Linksbogen über. Das Portal des Tunnels liegt in der Geraden.

In einem Rechtsbogen wird die Landesgrenze Wien – Niederösterreich schleifend zwischen dem ehemaligen Autokino und dem Therapieeritzentrum gequert, um anschließend in einem weiten Linksbogen die Landesstraße B 3 Eßlinger Hauptstraße zu unterfahren. Vor der Landesstraße B 3 tauchen die beiden Rampen der Halbanschlussstelle Essling auf die Geländeoberfläche auf, um im Bereich der bestehenden Autokinostraße als „Halbe Raute“ an die B 3 anzubinden. Die Autokinostraße wird Richtung Südosten verschwenkt und bindet über die Prinz Eugen Straße in die B 3 ein. Nördlich der Landestraße B 3 taucht die S 1 an der Oberfläche auf. Das Tunnelportal Nord selbst liegt bei S 1 km 24,8+75,500 rund 1.050m nördlich der Querung der Landesstraße B 3. Die Trasse verläuft in gestreckter Linienführung weiter Richtung Norden. Die Lage der bestehenden Umfahrung Groß-Enzersdorf wird an den Tunnel angepasst und geringfügig verschoben. Auf Höhe der Gernotgasse ist die Anschlussstelle Groß-Enzersdorf in Form einer „halben Raute mit Viertel - Kleeblatt“ und zwei Kreisverkehren beidseits der S 1 situiert. Die Anbindung an das untergeordnete Netz erfolgt über einen Kreisverkehr an die Landesstraße L 3019.



## Knoten Schwechat

Der Knoten bedient - bis auf Umkehrrelationen - alle Relationen, die zwischen der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße und der A 4 Ost Autobahn möglich sind. Die Linienführung und die Querschnittsgestaltung orientieren sich an Erfordernissen, die sich aus der prognostizierten Verkehrsmenge, vorgesehenem Geschwindigkeitsniveau und der Verkehrsbedeutung ergeben.

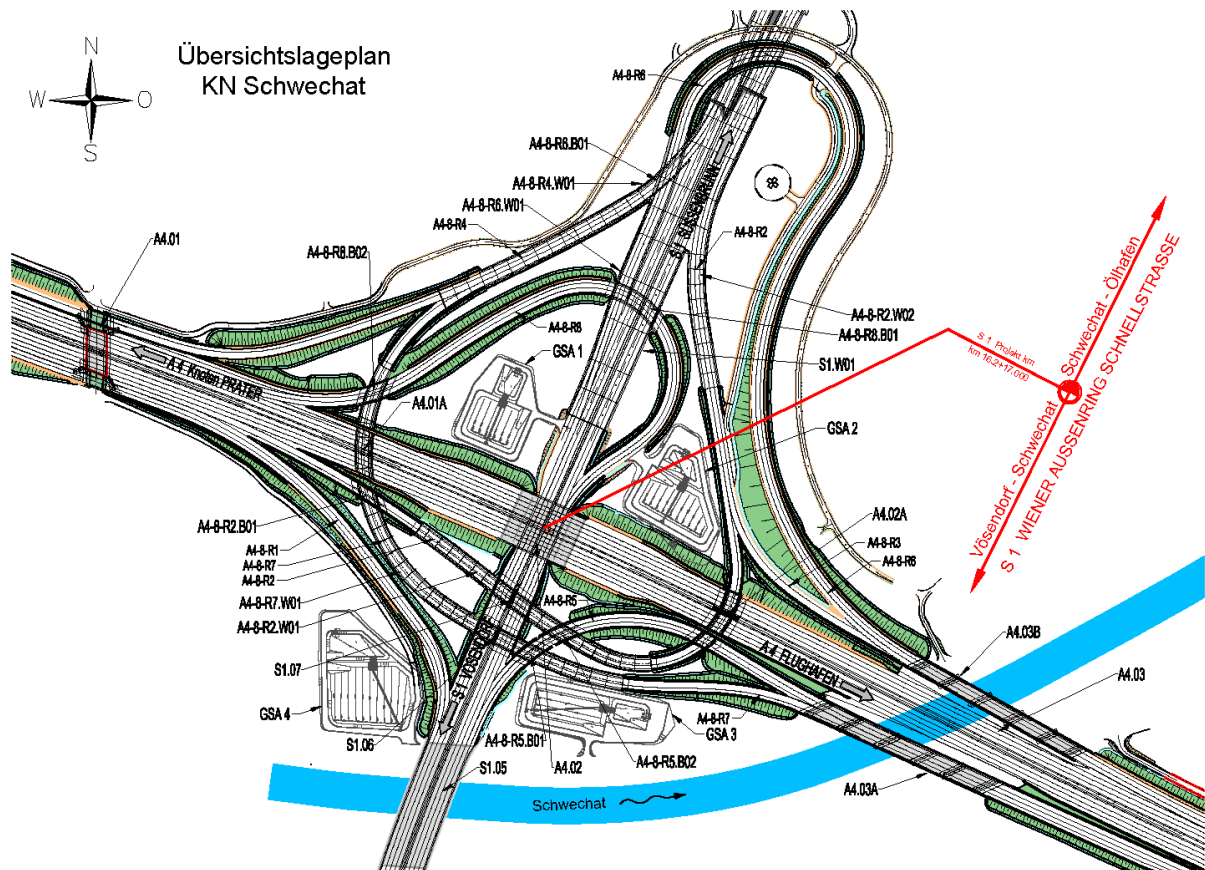


Abbildung 2: Knoten Schwechat

Der Knoten weist 8 Rampen auf:

Bezeichnung	Kurzbeschreibung
Rampe 1001 (A4-8-R1, direkt)	Zweistreifige Rampe von A 4 aus Wien kommend Richtung S 1 Süd
Rampe 1002 (A4-8-R2, semidirekt)	Einstreifige Rampe von A 4 aus Wien kommend Richtung S 1 RFB Süßenbrunn

Rampe 1003 (A4-8-R3, direkt)	Einstreifige Rampe von der A 4 aus Ungarn kommend Richtung S 1 RFB Süßenbrunn
Rampe 1004 (A4-8-R4, direkt)	Einstreifige Rampe von der S 1 aus Norden kommend Richtung A 4 RFB Wien
Rampe 1005 (A4-8-R5, direkt)	Zweistreifige Rampe von der S 1 Süd kommend Richtung A 4 RFB Ungarn
Rampe 1006 (A4-8-R6, semidirekt)	Zweistreifige Rampe von der A 4 aus Ungarn kommend in Richtung S 1 Süd
Rampe 1007 (A4-8-R7, semidirekt)	Ein- bzw. dreistreifige Rampe von der S 1 aus Norden kommend Richtung A 4 RFB Ungarn
Rampe 1008 (A4-8-R8, semidirekt)	Zweistreifige Rampe von der S 1 Süd kommend Richtung A 4 RFB Wien

Tabelle 1: Übersicht Rampen im Bereich KN Schwechat

### Anschlussstellen:

#### HASt Eßling:

Die Halbanschlussstelle Eßling liegt im Gemeindegebiet von Groß-Enzersdorf und bedient den nach bzw. aus Süden orientierten Verkehr durch den Tunnel Donau – Lobau. Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen dieser Halbanschlussstelle befinden sich im Tunnel Donau – Lobau, der in diesem Bereich in offener Bauweise errichtet wird. Die beiden Rampen steigen rasch auf Gelände auf und binden im Bereich der bestehenden Kreisverkehrsanlage, welche in eine vierarmige VLSA- gesteuerte Kreuzung umgebaut wird, an die B 3 Eßlinger Hauptstraße an.

Die Rampe 208 ist die in den Tunnel Richtungsfahrbahn Süd einbindende Rampe. Von der VLSA führt die Rampe in einem Rechtsbogen über die Tunneldecke der Hauptfahrbahn um dann in einem Linksbogen in den Tunnel abzutauchen. Die Rampenlänge beträgt 490 m, das maximale Gefälle beträgt 5%. Nach einer weiteren Links-Rechtsbogenfolge bindet die Rampe in die Haupttrasse ein.

Die Rampe 209 führt aus dem Tunnel Richtungsfahrbahn Nord heraus und bindet bei der VLSA an die Landestraße B 3 ein. Die Rampe hat eine Länge von 485 m, die maximale Steigung beträgt 4,0%. Nach dem Auftauchen wird mit einem Rechtsbogen die Parallellage zur Haupttrasse verlassen und auf eine Parallellage zur Rampe 208 eingeschwenkt.

#### ASt Groß Enzersdorf:

Die Anschlussstelle Groß-Enzersdorf liegt ebenfalls im Gemeindegebiet von Groß-Enzersdorf. Über diese Anschlussstelle wird der nach Norden orientierte Verkehr aus Groß-Enzersdorf und Eßling angebunden. Die zur Entlastung der B 3 geplante Umfahrung Groß Enzersdorf soll künftig von Osten kommend, über die Anschlussstelle Groß Enzersdorf an die S 1 angebunden werden.



Die Anschlussstelle wird in Form von drei direkten Rampen und einer indirekten Rampe, die in zwei beidseits der Haupttrasse liegende Kreisverkehre einbinden, realisiert („halbe Raute mit Viertel-Kleeblatt“). Aus dem östlichen Kreisverkehr führt ein Zubringer zur Landesstraße L 3019, an der die Anbindung ebenfalls mittels Kreisverkehr an das untergeordnete Netz realisiert wird. In diesem Kreisverkehr ist die Anbindung der Umfahrung Groß-Enzersdorf aus Richtung Ost möglich, aber nicht Projektbestandteil. Die Auffahrtsrelation von der L 3019 auf die Schnellstraße S 1 RFB Nord wird mittels Bypass um den Kreisverkehr gelöst, um eine flüssige Verkehrsabwicklung und eine Entlastung des Kreisverkehrs zu erreichen. Ein weiterer Bypass für die Fahrrelation von Süden Richtung Osten wird beim östlichen Kreisverkehr errichtet. Von der Anschlussstelle Groß-Enzersdorf ist auch eine Erschließung nach Westen zum dort befindlichen Betriebsgebiet an der Gunther Straße möglich.

### **Untergeordnetes Straßennetz**

Adaptierungen im untergeordneten Straßennetz sind im Bereich der HAST Eßling mit Anbindung an die B 3 sowie an der ASt Groß-Enzersdorf mit Anbindung an die L 3019 geplant.

Begleitwege sind für die Zufahrt und Wartung zu den Betriebsgebäuden des Tunnels sowie zu den Gewässerschutzanlagen vorgesehen.

## **3.2 TRASSENFÜHRUNG IM AUFRISS**

### **S 1 Wiener Außenring Schnellstraße**

Ab dem Schnittpunkt der Achsen der S 1 und der A 4 im km 16,2+17,000 wird die Bestandsnivellette der S 1 verändert. Vorerst wird das Gefälle von ca. 1,1 % weitergeführt bis es bei km 16,4 in ein Gefälle von 3 % übergeht. Ab km 16,3+12,500 befindet sich die Trasse bereits in der wasserdichten Wanne. Zwischen km 16,600 und km 17,117 wird der Tunnel in offener Bauweise errichtet. Die daran anschließenden Tunnelröhren fallen weiter mit 3 % bis km 17,9+87,787. Unter dem Flussbett der Donau befindet sich die Nivellette in rund 55 m Tiefe unter dem angrenzenden Gelände. Unter dem Entlastungsgerinne „Neue Donau“ beginnt die Trasse mit 0,5% bis rund 300m vor der nördlichen Grenze des Nationalparks zu steigen. Auf den letzten knapp 500 m vor dem Ende der Röhren in geschlossener Bauweise nimmt das Gefälle bis km 23,1+20,627 wieder auf 3% Steigung zu.

Am nördlichen Ende des maschinellen Tunnelvortriebes liegt die Trasse rund 24 m unter Geländeniveau. Möglichst rasch wird versucht, mit 3% Steigung an Höhe zu gewinnen, einerseits um die Anbindung der beiden Rampen der Halbanschlussstelle Eßling außerhalb der maschinellen Tunnelbauweise zu ermöglichen, andererseits aber auch um die Sperrwirkung des Tunnelkörpers für die grundwasserführenden Bodenschichten zu minimieren. In weiterer Folge wird die Steigung auf 1% reduziert, um die Unterfahrung der Landesstraße B 3 ohne zu große Veränderung der Nivellette der B 3 zu erreichen. Nach dieser Querung erfolgt der Anstieg mit 2%. Bis zur Anschlussstelle Groß-Enzersdorf liegt die Fahrbahn annähernd auf Gelände.

Bei S 1 km 25,25 wird ein Tiefpunkt in Form einer Grundwasserwanne angeordnet, der die Errichtung der Kreisverkehrsanlagen der Anschlussstelle Groß-Enzersdorf knapp über bestehendem Gelände ermöglicht. Von diesen Kreisverkehrsanlagen aus werden die Rampen der Anschlussstelle bedient.

## Knoten Schwechat

Der Zielvorgabe, den KN Schwechat in einer sogenannten Tieflage auszubilden, wird in der vorliegenden Planung entsprochen. Damit wird vermieden, dass die Rampen höhenmäßig über der S 1 und der A 4 liegen. Nachdem die S 1 im Norden der A 4 stetig abfällt, ist die Rampe 1008 (A4-8-R8) die einzige, die mittels einer Brücke über die S 1 geführt wird. Die Rampe 1006 (A4-8-R6) kreuzt in Dammlage bei km 16,6+60 den zweiteiligen Querschnitt in offener bzw. nach Fertigstellung überschütteter Bauweise der S 1. Dadurch und durch das Abtauchen der S 1 in Richtung Tunnel Donau-Lobau ergeben sich mehrere Fahrbahnabschnitte unter bestehendem Geländeniveau. Dort, wo der festgelegte Bemessungswasserspiegel unterschritten wird, sind wasserdichte Wannen vorgesehen.

## 3.3 REGELQUERSCHNITTE

### Regelquerschnitt Freie Strecke

#### Freie Strecke:

2,20 m	Bankett mit LSW
3,50 m	befestigter Seitenstreifen – Pannestreifen
3,75 m	1. Fahrstreifen
3,50 m	2. Fahrstreifen
0,50 m	befestigter Seitenstreifen
2,50 m	Mittelstreifen
0,50 m	befestigter Seitenstreifen
3,50 m	2. Fahrstreifen
3,75 m	1. Fahrstreifen
3,50 m	Manöverstreifen
3,50 m	befestigter Seitenstreifen – Pannestreifen
1,25 m	Bankett

---

**31,95 m Kronenbreite**

### Regelquerschnitt offene und geschlossene Bauweise

Für den Tunnelbereich sind je Röhre bzw. Richtungsfahrbahn folgende Querschnittselemente vorgesehen:

0,70 m	äußerer erhöhter Streckenstreifen
3,00 m	Abstellstreifen
3,75 m	1. Fahrstreifen
3,50 m	2. Fahrstreifen
0,25 m	fahrbahnebener Seitenstreifen
1,00 m	innerer erhöhter Seitenstreifen

---

**12,20 m Gesamtbreite**

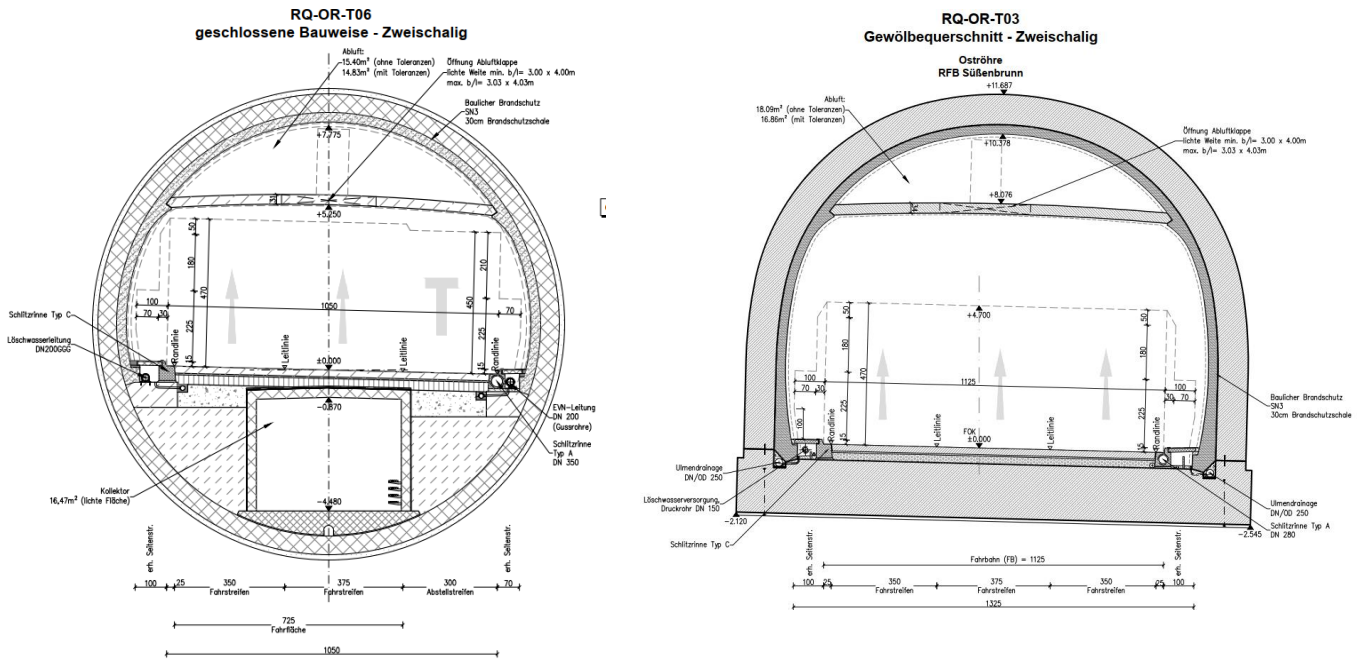


Abbildung 3: RQ Tunnel Donau-Lobau geschlossene und offene Bauweise

## Regelquerschnitt Rampenfahrbahnen

### Rampe 1-streifig:

1,25 m	Bankett
0,50 m	äußerer befestigter Seitenstreifen
5,00 m	Fahrtstreifen
3,00 m	Abstellstreifen
2,20 m	Bankett mit LSW

**11,95 m Kronenbreite**

### Rampe 2-streifig:

1,25 m	Bankett
0,50 m	äußerer befestigter Seitenstreifen
3,75 m	2. Fahrtstreifen
3,75 m	1. Fahrtstreifen
3,00 m	Abstellstreifen
2,20 m	Bankett mit LSW

**14,45 m Kronenbreite**

### 3.4 LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN IN DER BETRIEBSPHASE

Im Zuge des gegenständlichen Projektes sind gem. lärmtechnischer Untersuchung umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen zu errichten. Die genaue Lage sowie die Dimensionierung der Lärmschutzwände ist dem Übersichtslageplan (Beilage 1) zu entnehmen.

Im UVP-Bescheid wurde bezüglich des Einsatzes von lärm mindernden Fahrbahnbelägen folgende Auflage formuliert:

Auflage Punkt 3.7. a):

*„Mit Ausnahme des Tunnels Donau-Lobau sind alle zum Straßenverlauf der S 1 Schwechat-Süßenbrunn zählenden und mit diesem zu errichtenden Fahrbahnen, das sind die Hauptfahrbahnen der S 1 Schwechat-Süßenbrunn sowie sämtliche neu zu errichtenden bzw. zu verlegenden Rampen im Bereich der Knoten Schwechat und Süßenbrunn sowie der Anschlussstellen Eßling, Groß-Enzersdorf und Raasdorf - mit einer Fahrbahndecke aus lärm minderndem Waschbeton GK8 - bei den Anschlussstellen Groß-Enzersdorf und Raasdorf wahlweise aus lärm minderndem Splittmastixasphalt - gemäß den Vorgaben der RVS 04.02.11 (Lärmschutz) und den dort angeführten Richtlinien und Normen herzustellen.“*

Diese Auflage stellt ebenfalls eine aktive Schallschutzmaßnahme dar.

### 3.5 BAUPHASE

#### Knoten Schwechat

Für die Errichtung des Knotens Schwechat sind an die begrenzten Platzverhältnisse und örtlichen Gegebenheiten sowie an den Bestand der A 4 Ost Autobahn und der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Süd angepasste Baustraßen und Fahrbahn-Provisorien erforderlich.

Unter möglichster Aufrechterhaltung bestehender Relationen soll der bestehende Knoten Schwechat an gleicher Stelle durch Verkehrsumlegungen umgebaut und erweitert werden.

Dazu sollen in mehreren Bauphasen 4 bestehende Brücken verbreitert sowie 12 neue Brücken, 1 Tunnelbauwerk unter der A 4 und 6 Wannenbauwerke errichtet werden, um die bestehenden 4 Rampen durch 8 niveaufrei befahrbare Rampen zu ersetzen.

Entsprechend den Erfordernissen erfolgt eine dem Stand der Technik entsprechende Entwässerung, die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen und Begleitwegen sowie eine Umlegung bestehender Einbauten.

#### Tunnel Donau-Lobau

Der Tunnel Donau-Lobau wird zwischen Alberner Hafen im Süden und nördlich der Grenze des Nationalparks im Norden bergmännisch aufgefahren. An die beiden Tunnelröhren der Schildbauweise schließen die Offene Bauweise Süd (OBW Süd) mit dem Start- und die Offene Bauweise Nord (OBW Nord) mit dem Zielschacht an.

Die Bautätigkeiten beginnen mit der Errichtung der an den Knoten Schwechat anschließenden OBW Süd, die aus der Wanne der S1, den Wannen der Rampen 1002, 1004 und 1006 sowie dem Brückenobjekt der Rampe 1006 über die Wanne der Rampe 1004, den Tunnel Offene Bauweise Süd und dem Startschacht Süd besteht.

Die Wannen der S1 einschließlich der Rampen und die Blöcke des Tunnels werden im Schutze einer Baugrubensicherung bestehend aus Spundwänden und einer verankerten Unterwasserbetonsohle errichtet. Durch das weitere Abtauchen der Gradienten werden die Tunnelröhren der OBW Süd bis zum Startschacht innerhalb von geböschten Baugruben, welche mit Dichtwänden aus Schlitzwänden umschlossen werden, errichtet.

Die Baugrube für den Tunnel der Offenen Bauweise Süd muss vor Beginn des Schildvortriebes verfüllt sein, da diese Flächen für die Baustelleneinrichtung der Schildbauweise benötigt werden.

Der Schildvortrieb erfolgt vom Startschacht Süd zum Zielschacht Nord, welcher nördlich außerhalb der Nationalparkgrenze situiert ist. Der Startschacht Süd wird später zum Lüftungsgebäude Süd mit der Betriebszentrale (BZ) und der Zielschacht Nord wird später zum Lüftungsgebäude Nord mit der Betriebsstation (BS) ausgebaut.

Nach dem Einfahren der beiden TBM's in den Zielschacht im Norden werden die beiden Maschinen demontiert und abtransportiert. Nachlaufend zu den Vortriebsarbeiten werden in den beiden Tunnelröhren die Kollektoren unter der zukünftigen Fahrbahn eingebaut. Anschließend erfolgt die Herstellung der Innenschalen, Zwischendecken, und Fahrbahnen in den beiden Tunnelröhren sowie Bodenplatten, Innenschalen, Zwischenwände und Zwischendecken in Start- und Zielschacht.

Die Offene Bauweise Nord besteht aus dem Zielschacht Nord, dem Tunnel Offene Bauweise Nord und den Tunnel der Rampen 208 und 209 einschließlich der Wannenbauwerke für die HAST Eßling. Die Tunnelröhren der OBW Nord schließen an den Zielschacht an und enden mit dem Nordportal des Tunnel Donau Lobau.

Die Errichtung der Tunnelröhren der OBW Nord erfolgt, wo die Aushubsohle unter dem Bauwasserstand zu liegen kommt, in geböschten Baugruben im Schutze von Dichtwänden analog wie in der OBW Süd. Die Aushubsohle des nördlichsten Tunnelabschnittes der OBW Nord befindet sich über dem Bauwasserstand und kann ohne Grundwasserabsenkung errichtet werden.

### **Freie Strecke Nordportal – km 25,600**

Die Errichtung der freien Strecke nördlich des Tunnels Donau-Lobau steht in Abhängigkeit zur Herstellung der OBW Nord. Hierfür sind für die Aufrechterhaltung des Verkehrs und zur Schaffung von Baubereichen und Baustelleneinrichtungsflächen provisorische Verlegungen der B3 und der L11 erforderlich. Neben der freien Strecke werden die Halbanschlussstelle Essling sowie die Anschlussstelle Groß-Enzersdorf errichtet, die B3 umgebaut sowie die L11 und die Autokinostraße verlegt. Entsprechend den Erfordernissen erfolgt eine dem Stand der Technik entsprechende Entwässerung, die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen und Begleitwegen sowie eine Umlegung bestehender Einbauten.



## 4 ÖFFENTLICHES INTERESSE

Ausnahmen von den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen können gem Art 16 Abs 1 FFH-RL<sup>1</sup> nur erteilt werden, wenn einer der taxativ angeführten Ausnahmegründe des Abs 1 lit a) – e) erfüllt ist.<sup>2</sup>

Mitunter kann gem Art 16 Abs 1 lit c) FFH-RL eine Ausnahme im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialen oder wirtschaftlichen Art oder positiver Folgen für die Umwelt erteilt werden. Der Begriff des öffentlichen Interesses deckt auch andere nicht näher bezeichnete Gründe ab – die Aufzählung ist nicht erschöpfend.

In Umsetzung der FFH-RL sieht der für den gegenständlichen Fall maßgebliche § 20 Abs 5 NÖ NSchG vor, dass eine Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen mitunter

- im Interesse der Volksgesundheit oder der öffentlichen Sicherheit (Z 3) bzw.
- aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialen oder wirtschaftlichen Art oder positiver Folgen für die Umwelt (Z 3) bewilligt werden kann.

Der Begriff der öffentlichen Sicherheit ist in seinem europarechtlichen Kontext sehr weit zu verstehen und umfasst auch Infrastrukturvorhaben, für die zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sprechen, weil ihre Realisierung der Vermeidung einer tatsächlichen und hinreichend schweren Gefährdung dient, die ein Grundinteresse der Gesellschaft berührt. Der unter Berücksichtigung dieser Zielsetzung der Richtlinie weit auszulegende Begriff der öffentlichen Sicherheit umfasst demnach neben dem Schutz der zentralen Rechtsgüter Leben, Gesundheit, Freiheit, Eigentum und Vermögen des Einzelnen auch den Schutz von Einrichtungen des Staates oder von sonstigen durch Private betriebenen, dem öffentlichen Interesse dienenden Einrichtungen und kollektive Schutzgüter und ist außer auf bereits vorhandene Einrichtungen auch auf solche, die sich noch in der Planung befinden, zu erstrecken.<sup>3</sup>

Liegt eine Maßnahme im Interesse der Volksgesundheit oder der öffentlichen Sicherheit, kann eine Ausnahmegewilligung von den artenschutzrechtlichen Verboten erteilt werden, ohne dass es einer Abwägung dieser Interessen mit jenen am Naturschutz bedarf.<sup>4</sup>

Sonstige öffentliche Interessen müssen in einer doppelten Weise qualifiziert sein. Erforderlich ist, dass sie im Verhältnis zu beeinträchtigten Naturschutzbelangen überwiegend und zugleich zwingend sind. Es ist davon auszugehen, dass sich die solcherart auszulegenden besonders wichtigen öffentlichen Interessen iSd Art 16 Abs 1 FFH-RL bzw § § 20 Abs 5 NÖ NSchG vor allem auf solche Situationen beziehen, in denen sich die in Aussicht genommenen Projekte als unerlässlich erweisen.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 (in weiterer Folge kurz FFH-RL).

<sup>2</sup> Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie 92/43/EWG (2021) 59.

<sup>3</sup> Vgl bezugnehmend auf die vergleichbare Bestimmung des Art 9 Abs 1 Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie, in weiterer Folge kurz VSch-RL) HessVGH, Urteil vom 21. August 2009 - 11 C 318/08.T Rn 769 mwN.

<sup>4</sup> Hintermayr in Kroneder (Hrsg), Wiener Naturschutzrecht (2014) Wr NSchG § 11 Rz 11.

<sup>5</sup> VwGH 16.12.2019, Ra 2018/03/0066.

Nach der Rsp des dt BVerwG kann ein öffentliches Interesse insbesondere der mit Infrastrukturobjekten verbundene **Verkehrsbedarf** darstellen, vor allem wenn er auf einer gesetzlichen Bedarfsfeststellung beruht.<sup>6</sup> Weiters wird die Erhöhung der Verkehrssicherheit als tragfähiger Abweichungsgrund angesehen.<sup>7</sup>

Auch wirtschaftliche und soziale Belange, wie zB die Erhaltung von Arbeitsplätzen und Aspekte der wirtschaftlichen Entwicklung, können herangezogen werden, um Ausnahmen vom Schutzregime zu rechtfertigen.<sup>8</sup>

Das gegenständliche Vorhaben führt zu einer **Reduktion der Anzahl der Unfälle mit Personenschäden** und damit zu einer **Steigerung der Verkehrssicherheit**. Die Berechnungen zeigen, dass im Planfall R Referenz 2025 ohne S 1 das Unfallpotenzial gegenüber dem Bestand stark ansteigt (siehe auch Verkehrsbericht S1, EP 2011). Dies liegt an den stark steigenden Verkehrsstärken im gesamten betrachteten Straßennetz. Im Planfall M1-HR sinkt das Unfallpotenzial gegenüber dem Planfall R Referenz etwas ab. Das Verkehrsaufkommen im MIV ist im Planfall M1-HR zwar insgesamt höher, dafür liegen aber höhere Anteile des Verkehrs auf dem A- und S-Netz, welches niedrigere Unfallraten aufweist als das übrige Straßennetz.<sup>9</sup> Das gegenständliche Vorhaben schützt damit die zentralen Rechtsgüter Leben und Gesundheit des Einzelnen und liegt damit im Lichte der Rsp jedenfalls im Interesse der öffentlichen Sicherheit.

Mit der Lobauquerung steht 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. Insgesamt führt das ggst. Vorhaben zu Entlastungen in weiten Teilen des untergeordneten Netzes im 22. Wiener Gemeindebezirk sowie auf der Route S2 – A23. Die Zulaufstrecken zu den Anschlussstellen werden naturgemäß stärker belastet. Die Erreichbarkeitsverhältnisse im nordöstlichen Wiener Stadtgebiet sowie im Osten Wiens (Marchfeld) werden erheblich verbessert.<sup>10</sup>

Insgesamt steigen bei Unterbleiben des Vorhabens die Belastungen der Bevölkerung – vor allem im 22. Wiener Bezirk und in den Gemeinden, die an den radialen Zufahrtsrouten nach Wien liegen – durch den Verkehr stark an. Den Verbesserungen für Süßenbrunn durch die S 2 und für die durch die A 5 entlasteten Orte stehen weitere Steigerungen der Verkehrsbelastungen für den Osten Wiens und die betroffenen Gemeinden im östlichen und nordöstlichen Umland entgegen.

Betreffend der Emissionen ist festzuhalten, dass bei Ausbleiben der Realisierung der S 1 im Abschnitt Knoten Schwechat bis Knoten Süßenbrunn wichtige Verkehrsentslastungseffekte im untergeordneten Netz nicht zum Tragen kommen würden, die sich auch auf die Luftgütesituation auswirken.

Die Verlagerungswirkung der S 1 führt im Vergleich zur Nullvariante zu deutlichen Entlastungen vor allem entlang der B 3 in Essling und Groß Enzersdorf sowie der Breitenleerstraße und der Ortsdurchfahrt von Raasdorf. Zu einer Entlastung wird es auch im Bereich der Bestandsstrecke der A 4 ab dem Knoten Schwechat Richtung Wien

---

<sup>6</sup> BVerwG Urteil vom 13.05.2009 - 9 A 73.07; Urteil vom 17.01.2007 - 9 A 20.05; siehe auch Hösch, Zur Behandlung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, UPR 1/2010, 7 (8).

<sup>7</sup> BVerwG Urteil vom 12.03.2008 - 9 A 3.06; siehe auch Spieth/Appel, Genehmigungsprojekte unter der FFH-Abweichungsprüfung, NuR 2009, 669 (672) mit Verweisen auf die dt Rsp in FN 39 und 40.

<sup>8</sup> VwGH 16.12.2019, Ra 2018/03/0066; siehe auch Spieth/Appel, Genehmigungsprojekte unter der FFH-Abweichungsprüfung, NuR 2009, 669 (671).

<sup>9</sup> Verkehrsuntersuchung S1, EP 2011

<sup>10</sup> UVE S1, EP 2011

kommen. Vor allem die westlichen, zentrumsnäheren Abschnitte der B 3, der Breitenleerstraße und der A 4 weisen im Ist-Zustand bereits hohe Immissionsbelastungen mit NO<sub>2</sub> auf, während das Gebiet nördlich der Donau entlang der Landesgrenze Wien-Niederösterreich hinsichtlich der Schadstoffkomponente NO<sub>2</sub> derzeit noch auf einem deutlich geringeren Konzentrationsniveau liegt. Konsequenz des Ausbleibens der Projektrealisierung wäre somit eine weitere Verschlechterung der Luftgütesituation entlang von derzeit bereits hoch belasteten Straßenzügen.

Aufgrund der lärm- und emissionsreduzierenden Wirkung des gegenständlichen Vorhabens liegt dieses sohin insgesamt auch im Interesse der öffentlichen Gesundheit.<sup>11</sup> Zudem wird die Erreichbarkeit (in) der Donaustadt und der Region und die Sicherung des Standortes im internationalen Wettbewerb verbessert. Das gegenständliche Vorhaben sichert auch die Erschließung der Stadtentwicklungsgebiete im 22. Wiener Bezirk sowie im Ostraum Wiens. Es sprechen damit insgesamt auch – nach der Rsp des VwGH beachtliche – wirtschaftliche und soziale Aspekte für die Vorhabensumsetzung. Das öffentliche Interesse geht schließlich auch aus der Aufnahme des Straßenbauvorhabens in das Bundesstraßengesetz hervor.<sup>12</sup>

Die sonstigen öffentlichen Interessen überwiegen den beeinträchtigten Naturschutzbelangen.

Abschließend sind die sonstigen öffentlichen Interessen insofern zwingend, als die Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens vor dem Hintergrund des bisher Dargelegten als unerlässlich erweist. Insgesamt liegt die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens sowohl im Interesse der Volksgesundheit als auch der öffentlichen Sicherheit. Darüber hinaus ist die Vorhabensumsetzung auch aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses – insbesondere solcher wirtschaftlichen und sozialen Art – geboten.

Das öffentliche Interesse an der beantragten Maßnahme ist unter dem Gesichtspunkt des Gemeinwohles deutlich höher zu bewerten als das öffentliche Interesse an der Erhaltung dauerhaft lebensfähiger Bestände. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung sind gegeben.

---

<sup>11</sup> UVE S1, EP 2011

<sup>12</sup> Vgl auch Bescheid des BMVIT vom 26.3.2015, BMVIT-312.401/0020-IV/ST-ALG/2015, Punkt A.I.2.

## 5 ALTERNATIVENPRÜFUNG

### 5.1 IDENTIFIKATION DER AUSWIRKUNGEN DES URSPRUNGSVORHABENS AUF ARTENSCHUTZRECHTLICHE RELEVANTE SCHUTZOBJEKTE

Das ggst. Vorhaben der S1-VA02 betrifft sowohl südlich als auch nördlich der Donau bereichsweise Lebensräume der gem. Niederösterreichischen Naturschutzgesetz idgF geschützten Italienischen Schönschrecke (*Calliptamus italicus*).

### 5.2 IDENTIFIKATION DER PROJEKTZIELE

Mit der Errichtung der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im Abschnitt Schwechat bis Süßenbrunn als Teil eines Umfahrungsringes werden daher u.a. folgende **wesentliche Ziele** verfolgt:

- Bündelung und Verteilung des Verkehrs im Ballungsraum Wien auf dem hochrangigen Straßennetz
- Entlastung des bestehenden hochrangigen Straßennetzes in Wien/NÖ (A 23, A 4, S 2, A 22), insbesondere im Bereich der Knoten und Anschlussstellen
- Durch die Entlastung des bestehenden Straßennetzes Minimierung der künftigen Belastung des Schutzguts Mensch (Lärm und Luftschadstoffe); Senkung der Lärm- und Luftschadstoffemissionen in der Region und dadurch mehr Lebensqualität für die anrainende Bevölkerung
- Großflächige Verbesserung der Luftgütesituation entlang der bisherigen Durchfahrtstrecke, wie zB L3109, insb durch Reduktion der relevanten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> und Feinstaub PM<sub>10</sub>
- Reduktion an klimarelevanten Stoffen (CO<sub>2</sub>äq) durch die Verlagerung des Verkehrs auf die S 1. Im Hinblick auf das globale Interesse zur Bekämpfung der Klimakrise gelingt es, durch das Vorhaben der S 1 einen Beitrag zur Reduktion klimarelevanter Schadstoffe zu leisten.
- 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



### 5.3 UNTERSUCHUNGSRAUM / RAHMENBEDINGUNGEN / ZWANGSPUNKTE

Wie in den vorangegangenen Kapiteln bereits beschrieben, soll die Errichtung der S 1 Schwechat-Süßenbrunn in zwei Verwirklichungsabschnitten erfolgen. Der erste Verwirklichungsabschnitt VA01 verläuft dabei vom Knoten Süßenbrunn mit der bestehenden S 2 bis zur künftigen Anschlussstelle Groß-Enzersdorf auf Höhe des Betriebsgebiets Gunterstraße. Für diesen Abschnitt sind sämtliche erforderliche bundesrechtliche Verfahren sowie die teilkonzentrierten Verfahren vor dem LH und die nicht zu konzentrierenden Verfahren des Landesvollzugs für beide Bundesländer rechtskräftig und unanfechtbar.

Der gegenständliche zweite Verwirklichungsabschnitt VA02 verläuft von diesem verfahrensmäßig festgelegten Startpunkt (ASt Groß-Enzersdorf) als Tunnel in offener Bauweise Richtung Süden, unterquert Lobau und Donau mittel Tunnel in Schildbauweise und bindet im gemäß Anhang 2 des BStG definierten Verknüpfungspunkt Knoten Schwechat in die bestehenden S 1 und A 4 ein.

Der durch diese beiden fixierten Endpunkte definierte Untersuchungsraum ist in der untenstehenden Abbildung 4 unter Hervorhebung der bestehenden Raumwiderstände dargestellt.

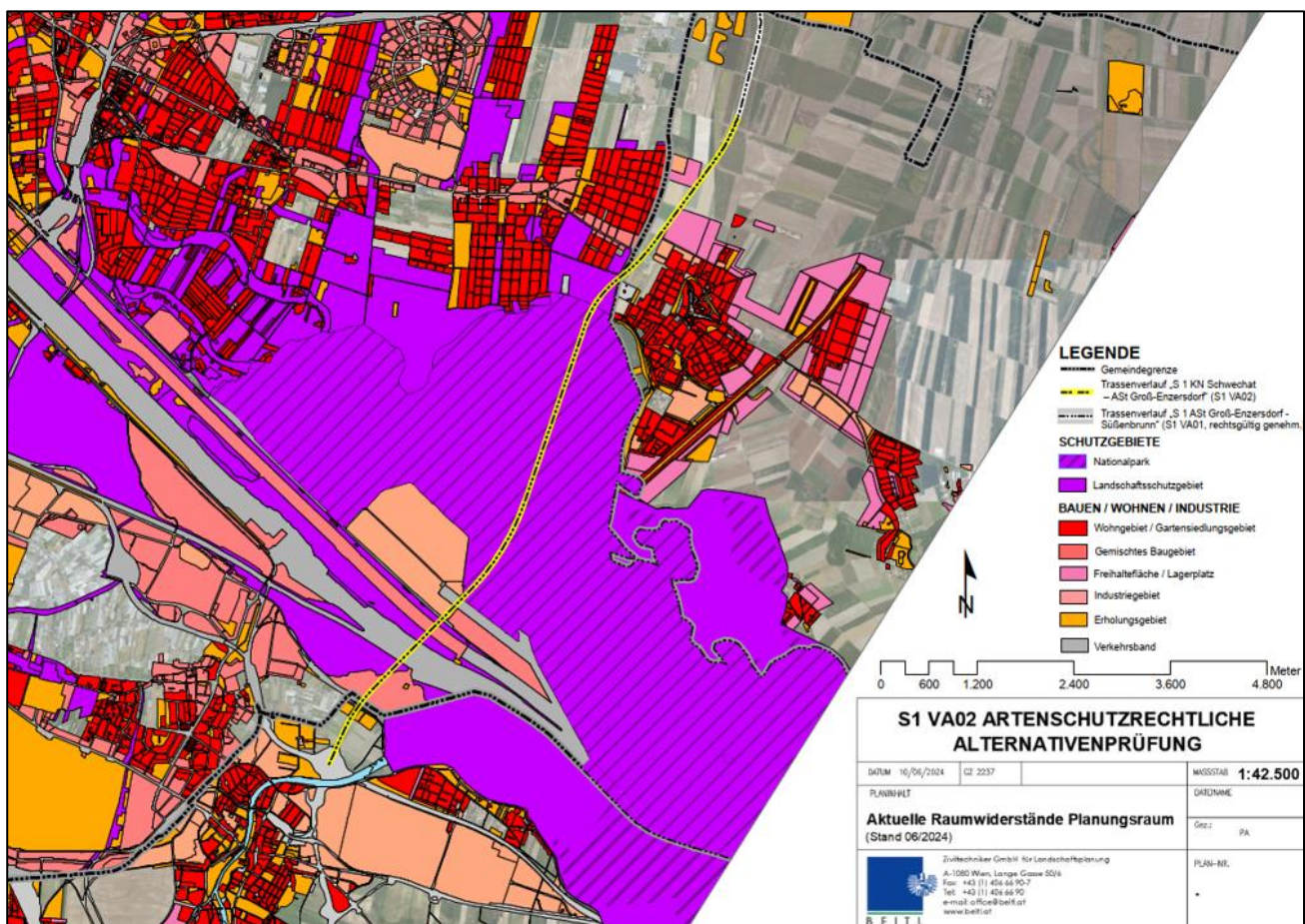


Abbildung 4: Aktuelle Raumwiderstände im Planungsraum S1 VA02 (eigene Bearbeitung)

Anhand der ermittelten Raumwiderstände kann durch eine großräumige Analyse des Untersuchungsraumes das Spektrum an möglichen Alternativkorridoren eingegrenzt werden.



Die Raumwiderstandsanalyse (RWA) basiert methodisch auf einer Überlagerung von verschiedenen Raumwiderständen und grenzt den Untersuchungsraum für potenzielle Variantenvergleiche ein. Besonders konfliktträchtige Trassenkorridore oder Standorte können somit ausgeschlossen werden.

Der Nationalpark Donau-Auen kann hier aufgrund der gewählten Bauweise als Tunnel in geschlossener Bauweise ohne Eingriff in die Schutzgüter des Nationalparks als Raumwiderstand unbeachtet bleiben. Dies spiegelt sich auch in den vorliegenden Genehmigungen wieder: Die Wiener Umweltschutzabteilung, MA22 hat mit Bescheid vom 20.08.2020, zu den Zahlen MA 22 – 4529/2019 und MA 22 – 4680/2019 die naturschutzrechtliche Bewilligung erteilt und den Antrag auf nationalparkrechtliche Bewilligung zurückgewiesen, „da das gegenständliche Vorhaben im Sinne des § 7 Abs. 1 Wiener Nationalparkgesetz nicht geeignet ist, einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen bei der Behörde beantragten Maßnahmen nachteilige Auswirkungen auf die Ziele des Nationalparks Donau-Auen zu haben.“

## 5.4 BESCHREIBUNG MÖGLICHER ALTERNATIVEN

### 5.4.1 Auswahlvariante (ggst. Vorhaben)

Siehe dazu Kapitel 3 – Beschreibung des Vorhabens.

### 5.4.2 Systemalternativen

#### Radiale statt tangentielle Verkehrslösung:

Das ggst Vorhaben S 1 Verwirklichungsabschnitt 2 - Schwechat bis Groß-Enzersdorf bildet als Teil der S 1 Schwechat bis Süßenbrunn eine neue Donauquerung an der östlichen Landesgrenze von Wien. Die S 1, insbesondere der ggst. Abschnitt, bildet damit eine tangentielle Verbindung, die eine zusätzliche Nord-Süd-Beziehung ermöglicht. Alternative Verkehrsbeziehungen, die diese Nord-Süd-Achse nicht bedienen, weisen eine vollständig andere verkehrliche und systemische Wirkung auf. Aus der unterschiedlichen Funktion einer tangentialen Verbindung wie dem ggst. Vorhaben S 1 und allfälligen radialen Verbindungen ergeben sich auch gänzlich unterschiedliche zu erreichende Ziele.

Bei Entfall des Verwirklichungsabschnitts 2 der S 1 Schwechat – Süßenbrunn verläuft der gesamte donauquerende Verkehr unverändert über die Donauquerung der A 23 und weiter über bestehenden und bereits aktuell sehr stark belasteten Straßenzug A 23, S 2 zur S 1 Ost und zur A 5.

#### Öffentlicher Verkehr:

Die Schnellbahnlinie S 80 endet bei Aspern Nord im Nahbereich der Anschlussstelle Seestadt West. Parallel zur Trassenführung der S 1 Spange Seestadt Aspern verläuft die ÖBB-Strecke 117. Ebenso hat die U-Bahnlinie U2 eine Haltestelle bei Aspern Nord im Nahbereich der Anschlussstelle Seestadt West. Die neue Straßenbahnlinie 27 der Wiener Linien fährt künftig von Strebersdorf bis zur U2-Haltestelle Aspern Nord und quert die S 1 Spange Seestadt Aspern in diesem Bereich. Ergänzend dazu verlaufen im Untersuchungsraum mehrere Buslinien der Wiener Linien. Der bestehende und geplante öffentliche Verkehr erfüllt eine wichtige Erschließungsfunktion im Untersuchungsraum, insbesondere zur Bewerkstelligung des Personennahverkehrs.

Mit der S 1 im ggst. Abschnitt werden jedoch auch andere verkehrliche Projektziele verfolgt. Dazu zählt u.a. die Verbesserung der Erreichbarkeit der Donaustadt und der Region Marchfeld durch Schaffung einer zusätzlichen Donauquerung, Anbindung des neuen Stadtentwicklungsgebiets Seestadt Aspern an das hochrangige Straßennetz sowie die Verbesserung der Verkehrsqualität im hochrangigen und nachrangigen Netz (Entlastung der Ortsdurchfahrten durch Verkehrsverlagerung auf die S 1).

Der Ausbau des öffentlichen (Personennah-)Verkehrs (ÖPNV) stellt eine wichtige Ergänzung im Gesamtsystem für den Planungsraum Ost dar. Eine wesentliche Funktion kann damit jedoch nicht bzw. nur eingeschränkt erfüllt werden: Auch für den vorhandenen bzw. zu erwartenden Schwerverkehr ist aufgrund der bestehenden starken Belastungen im nachgeordneten und hochrangigen Straßennetz eine Lösung erforderlich. Dies ist jedoch durch den Ausbau des ÖPNV allein nicht zu gewährleisten.

Sowohl hinsichtlich verkehrlicher Funktion, Verkehrsquantität und vor allem auch der Verkehrszusammensetzung (insbesondere Schwerverkehrsanteil) stellen ergänzende Maßnahmen des ÖV allein aus fachlicher Sicht keine Alternative zur S 1 im Abschnitt Schwechat bis Groß-Enzersdorf dar.

### **5.4.3 Standortalternativen**

Im Rahmen der Entwicklung des Vorhabens S 1 Schwechat-Süßenbrunn wurden zahlreiche Trassenalternativen untersucht und einer Prüfung unterzogen. Diese Untersuchungsschritte wurden im Rahmen der folgenden Planungsphasen gesetzt:

#### **5.4.3.1 Vorbereitung der Vorprojekte 2003**

Im Rahmen der Vorbereitung der Vorprojekte für die S 1 KN Schwechat – KN Süßenbrunn wurden sämtliche bis zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Studien und Pläne auf vergleichbare Planungstiefe gebracht und von einem interdisziplinären Planungsteam gegenübergestellt.

Aufgrund der in den vorangegangenen, einen zum Teil sehr großen Planungsraum abdeckenden Untersuchungen wurde in einem ersten Vorbereitungsschritt als Grundlage für die weiteren Planungen im Rahmen der gemäß Dienstanweisung des BMVIT (nunmehr BMK) vorgesehenen Vorprojekte eine Eingrenzung auf den in den Vorprojekten zu prüfenden Korridor vorgenommen.

#### **5.4.3.2 Vorprojekte 2004 und 2005**

In den Vorprojekten 2004 und 2005 wurden zuerst Planungen mit einer Brücke und einer gemeinsamen Donauquerung für S 1 und A 22 angestellt. Auf Grund der Verkehrsuntersuchungen sowie den Einschätzungen zu den Genehmigungsrisiken in Zusammenhang mit der Nahelage des geplanten KN Ölhafen / Lobau wurden die Verkehrsströme von S 1 und A 22 im Donauquerenden Abschnitt erst in einem 4-röhrigen Tunnel organisatorisch getrennt und anschließend die Standorte der Donauquerung aufgeteilt, d.h. es wurde für die A 22 eine von der S 1 unabhängige Donauquerung weiter stromaufwärts auf Höhe Steinspornbrücke / Biberhaufenweg geschaffen.

Es verbleiben folglich Varianten mit Tunnel-Donauquerung in unmittelbarer Verlängerung der bestehenden S 1 Vösendorf – Schwechat und zwei Trassenführungen - durch Wien östlich entlang des (damals noch) Flugfeld Aspern und entlang der Stadtgrenze.

Aufbauend auf der Entscheidung zur Donauquerung (als 2-röhriger Tunnel) wurde im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung die Empfehlung zur Variante 1 (Außen) getroffen.

#### 5.4.3.3 Genehmigungssstand

Aufbauend auf den beiden o.a. vorangegangenen Planungsschritten wurde das UVP-Einreichprojekt ausgearbeitet. Neben der Genehmigung des Gesamtvorhabens von KN Schwechat bis KN Süßenbrunn wurde mit Einlage 5-7.1 (EP 2011) auch die Umsetzung und Inbetriebnahme eines ersten verkehrswirksamen Abschnitts von der ASt Groß-Enzersdorf bis KN Süßenbrunn beantragt.



Abbildung 5: Übersicht Teilverkehrsfreigabe ASt Groß Enzersdorf – KN Süßenbrunn (Quelle: EP 2011; EZ 5-7.1)

Diese Teilverkehrsfreigabe sollte in der partiell umgesetzten ASt Groß-Enzersdorf enden.

In den folgenden Genehmigungsverfahren wurde letztlich die S 1 in allen Instanzen UVP-rechtlich genehmigt. Für die Materienrechte wie Wasserrecht und Naturschutz wurden jeweils für die Abschnitte Groß-Enzersdorf und Süßenbrunn (als VA1 i.e. Verwirklichungsabschnitt 1) und KN Schwechat bis ASt Groß-Enzersdorf (VA2) getrennt bei den zuständigen Behörden Genehmigungsanträge eingebracht.

Für den VA1 liegen nunmehr in allen erforderlichen Genehmigungsverfahren sowohl von der zuständigen Bundes- bzw. den Landes- und Bezirksverwaltungsbehörden als auch vom BVwG als Beschwerdeinstanz positive Bewilligungsbescheide vor. Der VA1 von Groß-Enzersdorf bis KN Süßenbrunn ist somit rechtskräftig und unanfechtbar genehmigt.

Da mit dieser Genehmigung auch eine Bestätigung der Schlüssigkeit für die vorangegangenen Planungsschritte einhergeht, ist als Ausgangsbasis für die Standortalternativen der Abschnitt VA1 fixiert.



#### 5.4.3.4 Schlussfolgerung

Die Frage zum relevanten Standort, d.h. Lagealternativen, ist somit auf den Abschnitt von KN Schwechat bis ASt Groß-Enzersdorf reduziert. Da für den Trassenverlauf im VA1 der Trassenverlauf im donauquerenden Abschnitt mitbestimmend ist, sind die Trassenlagen als Voraussetzung zu prüfen.

Die Empfehlung aus der Vorbereitung der Vorprojekte 2003, die nunmehr die Voraussetzung für den genehmigten VA1 bildet, war – neben der Variante 3 – die Variante 1 (außen). Alle Varianten, die weiter östlich und somit auch östlich von Groß-Enzersdorf verlaufen, weisen durch die größere Länge und die Lage mit größerer Entfernung zum Wien eine abnehmende verkehrliche Wirkung auf. Die Linienführung führte auch zu einer schlechteren Bewertung im Kriterium der Verkehrssicherheit. Durch die Lage und Länge wurden auch die Wirkungen auf das Landschaftsbild nachteiliger bewertet. Zudem werden durch größere Längen höhere Kosten hervorgerufen. Bei einer geringeren verkehrlichen Wirkung und gleichzeitig steigenden Kosten wurden Varianten östlich von Groß-Enzersdorf zurückgestellt. Die Empfehlung im Vorprojekt war letztlich die Variante 1 außen.

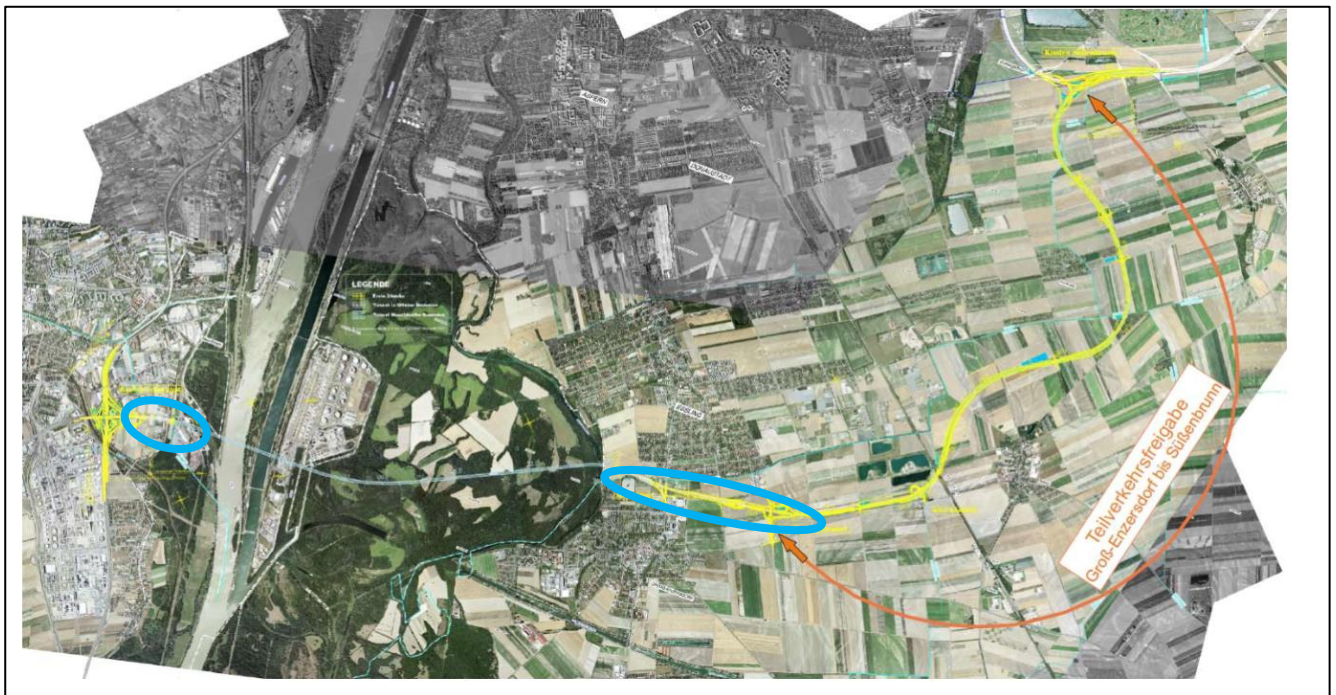


Abbildung 6: Empfehlungen: Vorprojekt 2005

In Abbildung 6 sind jene Bereiche (**blau**) gekennzeichnet, die eine Trassenführung an der Oberfläche bzw. eine Errichtung als offene Bauweise ermöglichen.

Bedingt durch die Vorgaben aus Richtlinien zur Trassierung und die eingeschränkten räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten sind in allen Planungsschritten die Abschnitte zwischen KN Schwechat und der Donau bzw. dem ersten (Natura 2000) Schutzgebiet sowie im Norden zwischen Nationalparkgrenze und ASt Groß-Enzersdorf in einem nur sehr schmalen Korridor möglich.

Entsprechend sind Lagealternativen über die bereits geprüften und bestätigten Lösungen hinaus nicht möglich.

## 5.4.4 Ausführungsalternativen

### 5.4.4.1 Alternative „AA1“ - Ausführung mit reduziertem Querschnitt

Kurzbeschreibung:

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsfrequenzen mit knapp 30.000 Fahrten je Richtungsfahrbahn im Bereich der Donauquerung und im anschließenden Abschnitt ist ein Querschnitt mit 2 Fahrstreifen jedenfalls erforderlich. Eine Querschnittsreduktion wäre somit über einen Entfall der Abstellstreifen möglich. Im Tunnel ist durchgängig ein 3,00 m breiter Abstellstreifen vorgesehen.

Durch ein Einsparen dieses Abstellstreifens könnte der Querschnitt und somit sowohl der Tunnel in GBW als auch der Tunnel in OBW entsprechend baulich reduziert und somit günstiger umgesetzt werden.

Es muss allerdings in diesem Zusammenhang auf eine Untersuchung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit verwiesen werden, die mit ihrer zentralen Aussage eine Planungsprämisse der S 1 im Vorhaben Schwechat – Süßenbrunn darstellt:

*„Die Ergebnisse der Recherchen sowie der Expertengespräche ergeben eine eindeutige Empfehlung und die Notwendigkeit für die Errichtung eines Abstellstreifen im Tunnel. Als mögliche Alternativen für die Donauquerung bleiben dann die Offene Bauweise und die Donaubrücke, da bei der 3-röhrigen Variante (siehe unten) Sicherheitsdefizite gegeben sind.“ [KfV 2003]*

Vor- und Nachteile:

- Baufeld vsl. in der Breite geringfügig (weniger als 3m!) reduzierbar
- Kosteneinsparung
- Nichtumsetzung bzw. Verfehlen eines Projektziels „Erhöhung der Verkehrssicherheit – insbesondere auf den hochrangigen Wiener Staddurchfahrten“
- Reduktion der Verkehrssicherheit
- Keine Querschnittsreduktion im Bereich von Anschlussstellen in der OBW
- Keine nennenswerten Verbesserungen hinsichtlich Flächenumgriff in der Bauphase

Bewertung:

In Abwägung der Vor- und Nachteile einer Querschnittsreduktion mit Einsparung des Abstellstreifens ist festzustellen, dass diese Maßnahme im wahrsten Sinne als nicht zielführend qualifiziert werden muss. Die Reduktion der Umweltwirkungen durch ein (in Abschnitten) reduziertes Baufeld bzw. eine etwas geringere Breite ist minimal. Im Gegensatz dazu muss man auf das hochwertige Erreichen eines Planungsziels bei einem stark frequentierten Tunnel im stadtnahen Bereich verzichten: die Sicherheit.

Aus diesem Grund wird eine Lösung ohne Pannestreifen als keine geeignete Lösung eingestuft.



#### 5.4.4.2 Alternative „AA2“ - Ausführung mit verlängertem Tunnel in geschlossener Bauweise

##### Kurzbeschreibung:

Die Länge des Tunnels Donau-Lobau beträgt entlang der Zentralachse:

Offene Bauweise Süd:	487,00m
Schildbauweise exkl. Lüftungsgebäude:	5.980,00m
Offene Bauweise Nord:	1.748,50m

Die Lüftungsgebäude Süd und Nord sind mit einer Länge zwischen den o.a. Abschnitten von je 30m anzusetzen.

Als Ausführungsalternative wäre denkbar, die offene Bauweise Nord als geschlossene Bauweise auszuführen. Berücksichtigt man eine verbleibende Strecke für den Auftauchbereich im Norden und somit für eine notwendige offene Bauweise Nord, verlängert sich die geschlossene Bauweise um etwa 1,2 km.

Durch die Verlängerung der Schildbauweise ist eine Errichtung einer Halbanschlussstelle Essling an der B 3 nicht mehr möglich, da die Umsetzung einer Anschlussstelle an der Schildbauweise bautechnisch und auf Grund der Längenentwicklung und Höhenunterschiede nicht möglich ist. Unabhängig von einer unter der Vorgabe „Schildbauweise“ frei wählbaren Linienführung wäre für die verkehrliche Funktion und die Verknüpfung mit dem untergeordneten Netz (nach Süden) in der Region allein eine ASt Groß-Enzersdorf verfügbar.

##### Vor- und Nachteile:

- Keine Flächenbeanspruchung an der Oberfläche für zusätzlich ca. 1,2 km
- Keine Auswirkung auf Landschafts- und Ortsbild durch Entfall der Erscheinung der offenen Bauweise von der B 3 nach Norden
- Eingeschränkte verkehrliche Wirkungen durch Entfall einer Verknüpfung von der B 3 mit der S 1 in der HAST Eßing, Leistungsfähigkeit in Ast. Groß-Enzersdorf problematisch
- Leistungsfähigkeitseinschränkung durch Konzentration der Anbindung an das untergeordnete Netz auf die ASt. Groß-Enzersdorf
- Reduzierte Erreichung der verkehrlichen Ziele – keine direkte Verknüpfung von Groß-Enzersdorf und Essling an der B 3
- Deutliche Erhöhung der Errichtungskosten
- Aufgrund der Bauweise längere Führung in Tieflage erforderlich (erforderliche Überdeckung bauweisenbedingt mind. 15 m (1 TBM-Durchmesser)
- Dadurch Wirkung auf Grundwasserhaushalt durch Anpassung im Längenschnitt (tiefere Lage)
- Außerdem tritt der Tunnel durch die Höhenlage im Auftauchbereich ab der B3 mit der bewilligten Lösung in Erscheinung, was im Fall einer Ausführungsalternative Schildbauweise unterbleiben würde. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass im Teilraum nördlich der B3 die Sensibilität des Landschaftsbildes als „gering“ eingestuft wurde.

#### Bewertung:

Die Anschlussstellenkonzeption wurde in der genehmigten Form gewählt, um für die verkehrliche Funktion der S 1 bzw. für den verkehrlichen Nutzen im Sinne der Siedlungsgebiete Essling und Groß-Enzersdorf eine möglichst gute Zielerreichung zu gewährleisten. Mit einem Entfall der HAST. Essling würde somit bei steigenden Kosten der Nutzen reduziert. Gleichzeitig wäre zu überprüfen, ob und wie im Hinblick auf Stau- und Sunkeffekte beim Grundwasser eine Lage der S 1 in einer anderen, jedenfalls tieferen Lage (und ev. geologischen Schicht) ohne nachteilige Wirkungen auf Umgebung, bestehende Nutzungen und Nachbarschaft möglich wäre.

Da die möglichen Verbesserungen einer absehbar nachteiligen Entwicklung bei den Kosten und vor allem bei der verkehrlicher Zielerreichung und somit dem Vorhabensziel gegenüberstehen, ist die ggst. Ausführungsalternative *Verlängerung der Schildbauweise* als nicht zielführend einzuordnen und wurde daher nicht weiterverfolgt.

#### **5.4.4.3 Alternative „AA3“ - Ausführung Knoten Schwechat**

##### Kurzbeschreibung:

Die Voraussetzung im Bestand für die Planung und Weiterentwicklung des Abschnitts S 1 Schwechat – Süßenbrunn ist die S 1 von Vösendorf bis Schwechat im Südraum Wien. Ebenso ist die S 1 bzw. die S 2 im Bereich des 22. Bezirks Donaustadt und der Gemeinde Aderklaa eine Voraussetzung für die Einbindung im Norden. Durch die räumlichen Randbedingungen und das aktuelle Ende der S 1 an der A 4 gibt es für den KN S 1 / A 4 keine Lagealternative, die nicht bereits im Vorfeld ausgeschlossen wurde (siehe auch Kapitel 5.4.3 – Standortalternativen).

Für Entwicklung des Knotens in Schwechat am aktuellen Standort wurden im Zuge der Vorprojekte 2004 und 2005 verschiedene Knoten-Konfigurationen untersucht. Mitgrund dafür war, dass hochwertige und schutzwürdige Gebiete zwischen A 4 und Donau nicht durch unmittelbare Flächenbeanspruchung beeinträchtigt werden sollten.

Planungsprämissen und Vorgaben sind:

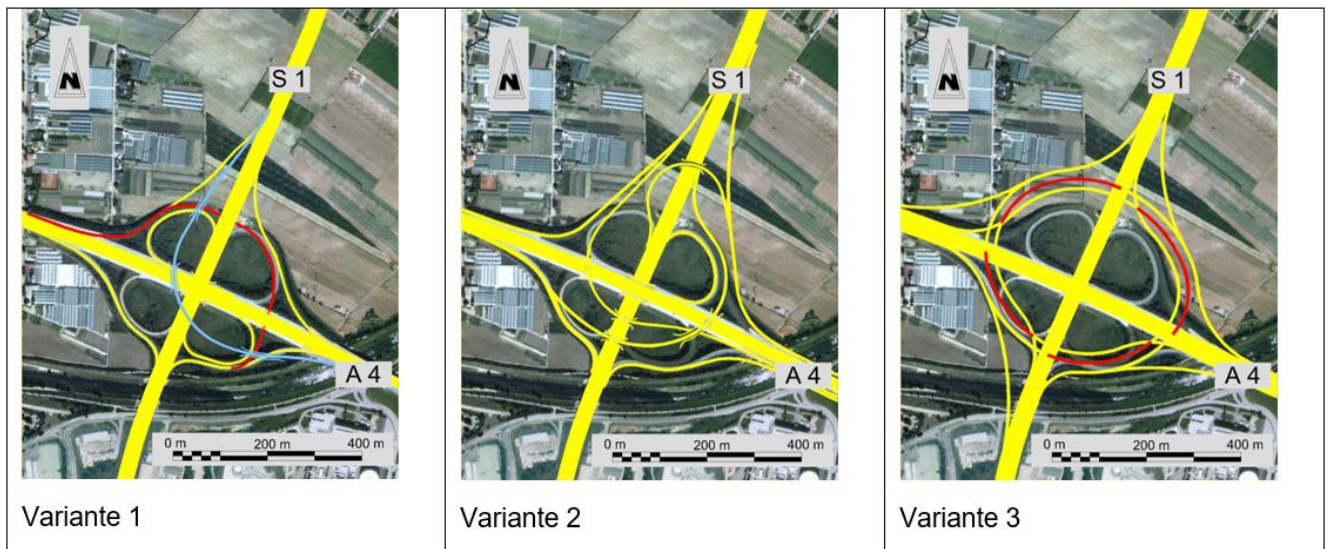
- Erforderlichen Relationen im Knoten
- Prognostizierte Verkehrsfrequenzen auf diesen Relationen
- Verkehrssicherheit
- RVS betr. Linienführung und Sichtweiten
- Siedlungsrand und Schwechat südlich der A 4
- Ver- & Entflechtung der Verkehre zwischen Knoten und der bestehenden ASt Mannswörth
- Hafen Albern
- Anlagen des Hafens Wien
- Geschützter Landschaftsteil Blaues Wasser (Wien)
- Natura 2000 Gebiet (NÖ)

In einer Studie 2003 wurde die Knotenform Kleeblatt – wie im Bestand vorhanden – als nicht leistungsfähig beurteilt und darauf aufbauend die Konfiguration geändert. Basis dieser Planung war damals noch eine auf Grund

der Verkehrsbelastung 2 x 3-streifige Donauquerung. Die weitere Knotenentwicklung hat 3 Grundformen erbracht.

Die weitere Auswahl wurde vor allem auf Kriterien der verkehrlichen Funktion getroffen, wobei sich die Variante 2 als insgesamt am positivsten darstellte. Auf Grund der Anzahl der Kunstbauten waren auch die Kosten am geringsten bei gleichzeitig eher geringem Flächenverbrauch.

Die Rampenkonfiguration gem. Variante 2 wurde für die weitere Entwicklung des KN Schwechat als Grundlage empfohlen.



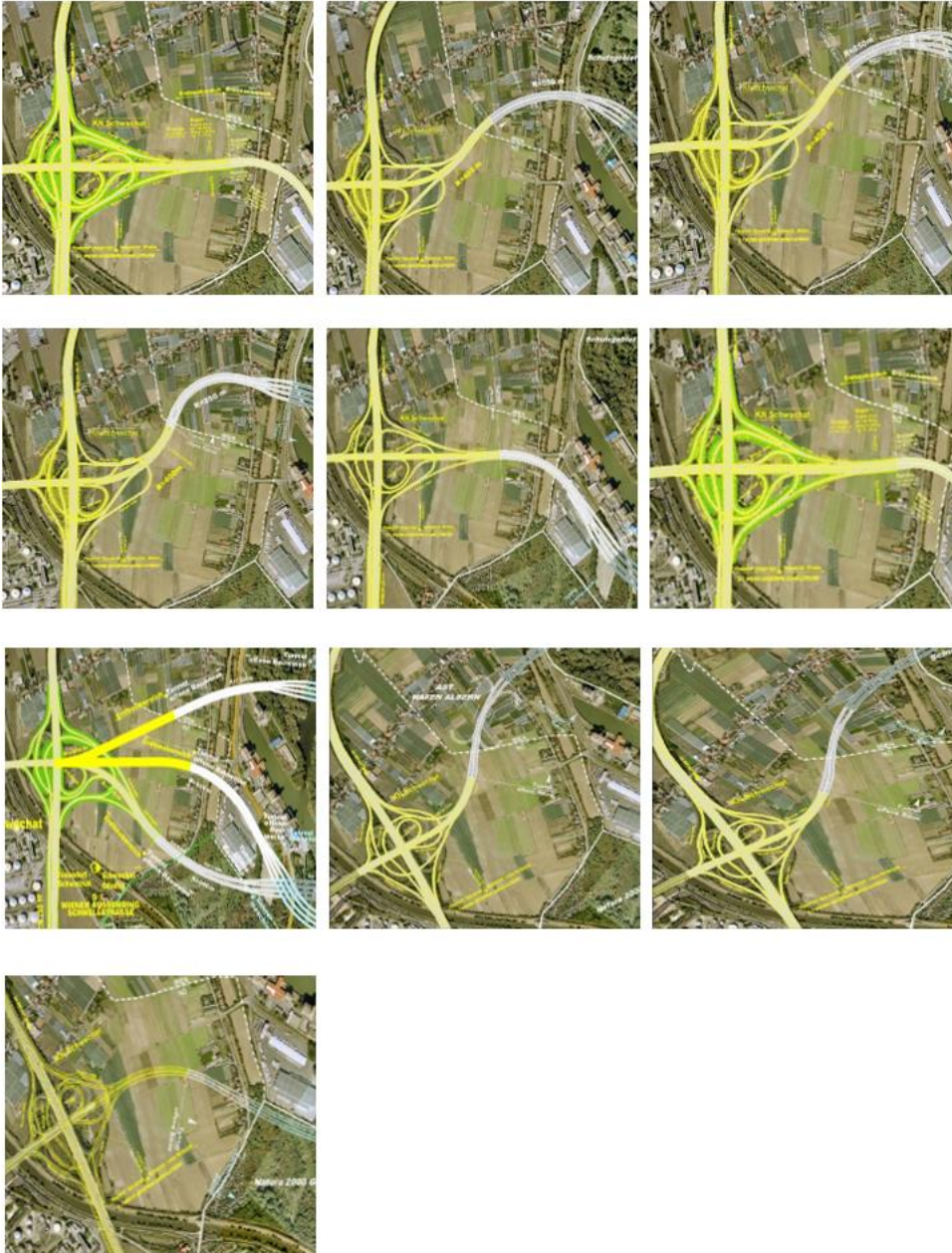
Im Zuge der Vorprojekte hat die Entwicklung des Knotens mehrere Evolutionsstufen durchschritten: Ausgehend von einer 2 x 3-streifigen Donauquerung wurde anschließend eine Lösung für eine 2 x 2-röhrige Tunnelquerung der Donau entwickelt. Um Schutzgebiete nicht zu beanspruchen, wurde schrittweise die Geschwindigkeit reduziert um die Ver- und Entflechtung zu ermöglichen.

In einem letzten Schritt wurde ein Knoten für einen 2-röhrigen Tunnel unter der Donau entwickelt und dabei auch die Linienführung derart gewählt, dass eine Berührung der Schutzgebiete vermieden wird.

Die Historie geprüfter Lösung ist nachstehend piktografisch illustriert.







Es zeigt sich dabei, dass die nunmehr mit Bescheid bewilligte Lösung die bisher kompakteste Ausprägung des Knotens darstellt. Was allen Lösungen gemeinsam ist: Der Bereich zwischen Schwechat-Fluss und A 4 wird für die Rampen des Knoten sowie Entwässerungsanlagen beansprucht. Es erfolgt eine Entwicklung überwiegend nach Norden, wodurch die Böschungsflächen an der A 4 RFB Wien immer in vergleichbarer Weise beansprucht werden. **Eine Beanspruchung der A 4 Böschung im Zuge der Errichtung eines Knotens an der A 4 zu vermeiden ist nicht möglich.**

#### Bewertung:

Aufgrund der Tatsache, dass die relevanten Böschungen im Bereich des bereits bestehenden Knoten Schwechat vom ggst. Vorhaben in jeder Variante betroffen sind, kann auf die Zusammenschau von Vor- und Nachteilen verzichtet werden. Zusammenfassend ergibt sich folgendes Ergebnis: **Eine Beanspruchung der A 4 Böschung im Zuge der Errichtung eines Knotens an der A 4 zu vermeiden ist nicht möglich.**

## 6 ARTENSCHUTZRECHTLICHE ABHANDLUNG NACH DER NÖ ARTENSCHUTZVERORDNUNG

Das Vorhaben umfasst in Niederösterreich neben dem Tunnel unter der Lobau Bereiche in der Gemeinde Groß-Enzersdorf im Norden und in der Gemeinde Schwechat im Süden. Auswirkungen auf geschützte Tierarten sind nur in diesen Bereichen möglich. Aufgrund der Entfernung zueinander wird im Folgenden der Bereich Nord und der Bereich Süd getrennt behandelt.

Die wesentlichen und essentiellen Lebensräume geschützter Tier- und Pflanzenarten liegen in den Donauauen der Lobau (inkl. Naturschutzgebiet Blaues Wasser); aufgrund der Tunnelführung bzw. Entfernung kann sowohl eine direkte als auch eine indirekte Wirkung auf diese ausgeschlossen werden.

Der Eingriffsraum im Bereich Nord (Gemeinde Groß-Enzersdorf) wird über weite Strecken von intensiv genutztem Ackerland geprägt. Zwischen dem Ortsrand von Essling (Wien) und Groß-Enzersdorf (NÖ) befinden sich ein Reit- und Therapiezentrum mit Pferdckoppeln, eine Hundeschule sowie Gehölzreihen und Brachflächen. Darüber hinaus befindet sich die versiegelte Fläche des Autokinos im Eingriffsraum.

Der Eingriffsraum im Bereich Süd (Gemeinde Schwechat) beherbergt großflächig Gärtnereibetriebe (Glashäuser) und Ackerflächen, Brachflächen und Gehölzreihen.

Um eine Betroffenheit von Verbotstatbeständen nach § 18 NÖ NSchG zu verhindern, wurden in der Planungsphase umfangreiche Maßnahmen vorgesehen. Dies betrifft für die Bauphase insbesondere die Baufeldfreimachung im Zeitraum vom 1. September – 28. Februar, die Abplankung des Baufeldes mittels einer 2 m hohen, bodendichten Schutzwand, der Einsatz von uv-armen Baustellenlicht sowie die Etablierung von neuen Lebensräumen vor Baubeginn. In der Betriebsphase werden auf der Unterflurtrasse zahlreiche neue Lebensraumstrukturen wie Trockenwiesen, Gehölzgruppen und -reihen, Vernässungsmulden, Sand-Kieszonen, Totholz- und Steinhäufen etabliert. Dies führt gegenüber der aktuell betriebenen landwirtschaftlichen Nutzung zu einer deutlichen Verbesserung der Lebensraumausstattung für geschützte Tier- und Pflanzenarten.

Trotz der Umsetzung zahlreicher Schutz- und Minderungsmaßnahmen kann nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne Individuen im Zuge der Baustelleneinrichtung getötet werden. Dies betrifft jene Tierarten, deren Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Baufeld liegen. Bei geschützten Insekten, im gegenständlichen Vorhabensfall die Tiergruppe der Heuschrecken, kann eine Tötung von Tieren in all ihren Entwicklungsstadien nicht ausgeschlossen werden.

### 6.1 ZUM VORKOMMEN DER ITALIENISCHEN SCHÖNSCHRECKE (*CALLIPTAMUS ITALICUS*)

Das gesamte Untersuchungsgebiet (Bereich Nord und Süd) wurde in insgesamt 12 Teilflächen untergliedert, von denen sich 7 im Norden (Abbildung 7) und fünf im Süden (Abbildung 8) befanden. Diese Flächen, allesamt Brachflächen, wurden im Jahr 2019 an 4 Erhebungstagen auf das Vorkommen von Heuschrecken und Tagfaltern untersucht.





Abbildung 7: Lage der Untersuchungsfläche im Bereich Nord

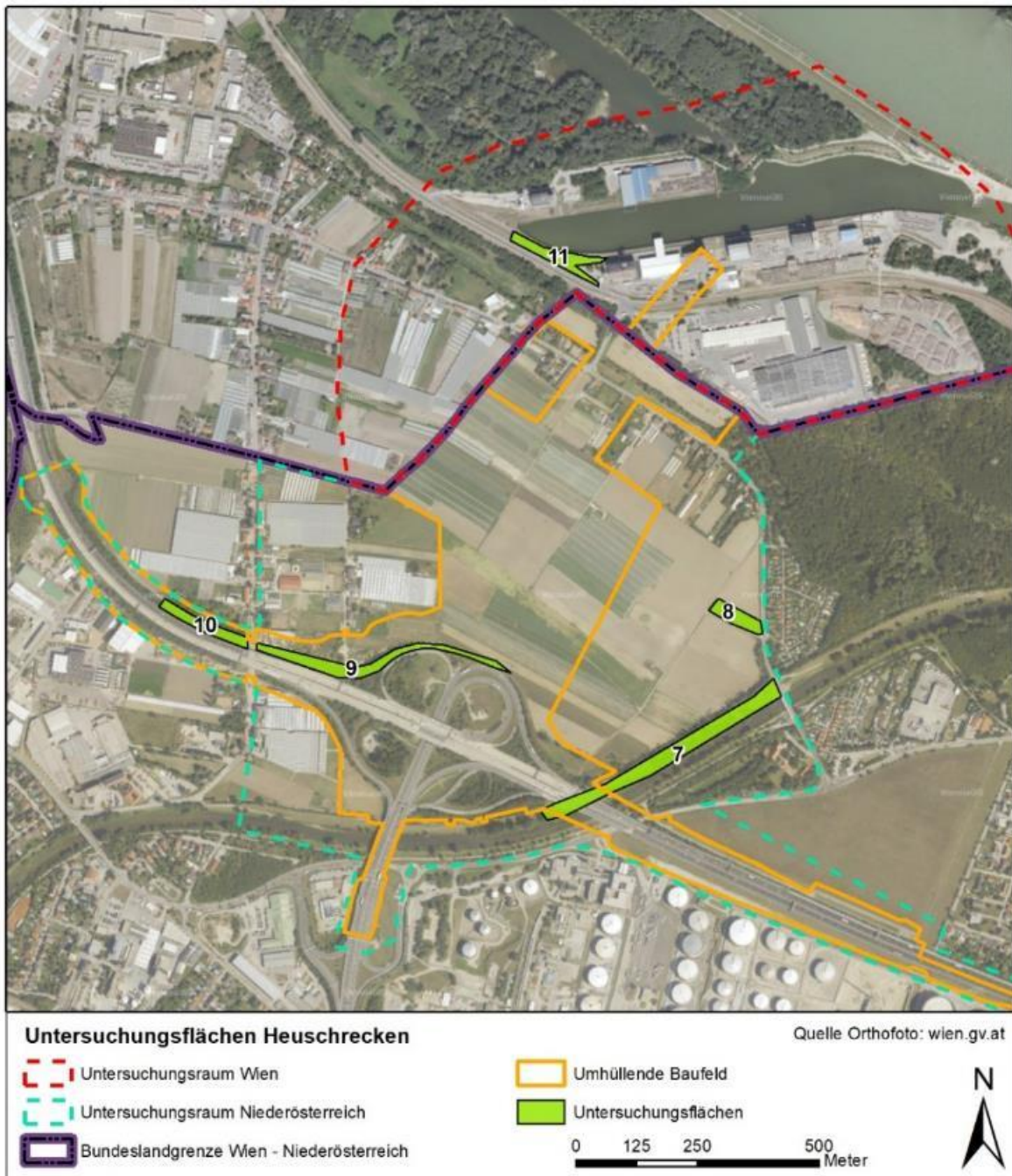


Abbildung 8: Lage der Untersuchungsflächen im Bereich Süd

Im Bereich Nord wurden insgesamt 11 Arten Langfühlerschrecken und 10 Feldheuschrecken nachgewiesen. Generell sind die untersuchten Flächen von euryöken und ungefährdeten Arten besiedelt, lediglich eine Art, die Italienische Schönschrecke (*Calliptamus italicus*) ist nach der NÖ ArtenschutzVO geschützt.

Im Bereich Süd sind die festgestellten Artengarnituren denen der nördlichen Untersuchungsgebiets sehr ähnlich. So dominieren auch hier die euryöken und häufigen Arten, wiederum mit der Italienischen Schönschrecke als geschützte Art auf den Böschungen des Knotens Schwechat.



Die Italienische Schönschrecke (*Calliptamus italicus*) gilt sowohl in Niederösterreich, als auch in Österreich als „gefährdet“. Diese Einstufung ist jedoch mit großer Vorsicht zu betrachten, da beide Listen und vor allem jene für Niederösterreich noch in einer Zeit erstellt wurden, als *C. italicus* tatsächlich noch eine sehr eingeschränkte Verbreitung hatte und vor allem in den 1990er Jahren noch auf hochwertige Trockenlebensräume beschränkt war. Dieses Bild hat sich mittlerweile stark verändert. Vor allem die Hitzesommer seit 2003 haben dazu geführt, dass sich die Art stark ausgebreitet hat und nunmehr nicht nur auf Fels- und Trockenrasen anzutreffen ist, sondern in einer Vielzahl von Offenlebensräumen im pannonischen Raum, solange diese über ausreichend offene Bodenstellen und nur spärlicher Vegetation verfügen. Nachweise in Weingärten, lückigen Kleeäckern, entlang von Feldwegen und Industriebrachen sind mittlerweile Normalität. Dafür spricht auch, dass sie auf fünf von sieben Teilflächen nachgewiesen werden konnte. Vor diesem Hintergrund ist die Einstufung der Gefährdung nach heutigem Stand nicht mehr zutreffend und würde im Falle einer Neuerstellung der Roten Listen wohl deutlich niedriger ausfallen.

Anmerkung: Die aktuelle Rote Liste der Heuschrecken in Wien (Zuna-Kratky et al.2020) weist diese Art bereits als ungefährdet (Kategorie LC-Least Concern) aus.

### 6.1.1 Auswirkungen und Maßnahmen zur Vermeidung von Verbotstatbeständen

#### 6.1.1.1 Bauphase

In der Bauphase wird im Bereich Nord ein Teil des Lebensraumes (Teile der Flächen 4 und 5 in Abbildung 7, insgesamt rd. 2,4 ha) der Italienischen Schönschrecke beansprucht. Die Restflächen (Teile der Flächen 3, 4 und 5 in Abbildung 7, insgesamt rd. 3,6 ha) werden als „Tabu-Flächen“ geschützt und von der Bauphase nicht beansprucht.

Im Bereich Süd werden die Böschungen des Autobahnknotens Schwechat als Lebensraum für die Italienische Schönschrecke (Fläche 9 in Abbildung 8) beansprucht. Sie wurde jedoch auch anderen Teilflächen außerhalb des Eingriffsraums festgestellt (Flächen 7, 8 und 11 in Abbildung 8).

Die Errichtung einer 2 m hohen, bodendichten Schutzwand während der Bauphase verhindert das Einfliegen der Tiere in den Baustellenbereich. Die absichtliche Tötung von adulten Individuen wird vermieden, indem die Baufeldfreimachung in der Zeit vom 1. September – 28. Februar erfolgt. Nachdem die Tiere jedoch in all ihren Entwicklungsstadien geschützt sind, kann eine Zerstörung von Gelegen nicht zur Gänze ausgeschlossen werden.

#### 6.1.1.2 Betriebsphase

Bereits vor Baubeginn und für die gesamte Betriebsphase andauernd werden im Bereich Nord Brachflächen in einem Ausmaß von 8 ha und im Bereich Süd in einem Ausmaß von 3,5 ha angelegt. Infolgedessen sowie auch in Folge der Rekultivierung auf den Unterflurtrassen entstehen Trockenwiesen und Sand-Kieszonen. Dies führt zu einer Verbesserung der Lebensraumausstattung für die meisten Heuschreckenarten.

### 6.1.2 Gesamtbewertung Italienische Schönschrecke

Im Bereich des Baufeldes für das Vorhaben S1 Schwechat-Süßenbrunn, 2. Verwirklichungsabschnitt, kann eine Berührung von Verbotstatbeständen nach § 18 NÖ NSchG für die Italienische Schönschrecke (*Calliptamus*

*italicus*) nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Dies betrifft den Tatbestand der Tötung, da mit der Baufeldfreimachung, obwohl diese außerhalb der Aktivitätszeit adulter Tiere vorgesehen ist, die Vernichtung von Eiern nicht ausgeschlossen werden kann. Es werden Teilhabitate beansprucht, welche Fortpflanzungs- und Ruhestätten dieser (aktuell faktisch nicht mehr gefährdeten) Art darstellen. Es verbleiben jedoch in unmittelbarer Nachbarschaft ausreichend Flächen, welche ebenfalls als Habitate für die Art fungieren, wodurch die Population der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilt.

## 7 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Mit ggst. Unterlage wird umfassend nachgewiesen, dass

- zwingende Gründe des überwiegenden, öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialen oder wirtschaftlichen Art vorliegen,
- keine anderen zufriedenstellenden Lösungen (Alternativenprüfung) existieren und
- die Populationen der betroffenen Art trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verbleiben.

Es sind damit im Ergebnis sämtliche Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegewilligung für das verfahrensgegenständliche Vorhaben gem. Art 16 Abs 1 FFH-RL bzw § 20 Abs 5 Z 3 NÖ NSchG erfüllt.