

Prüfung der ASFINAG - Neubauprojekte

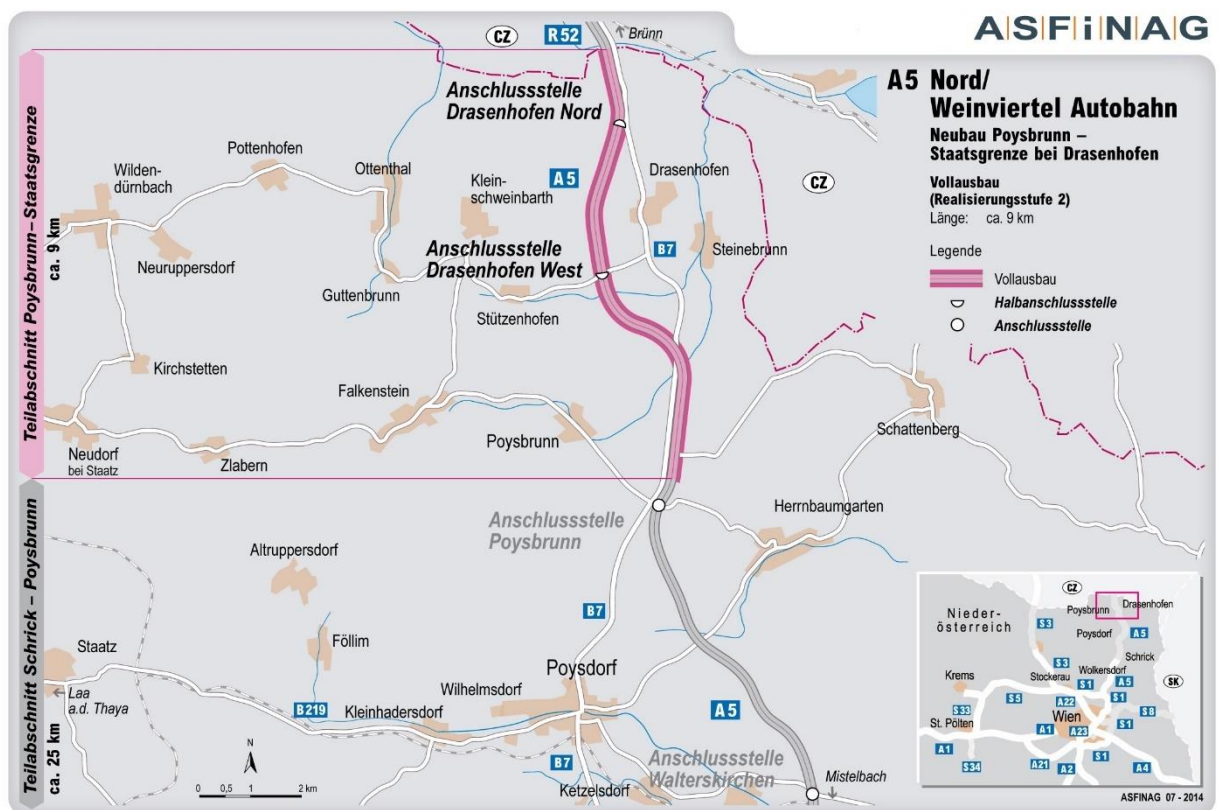
PROJEKTDATENBLATT

Bericht zur Vorlage an das
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI)

A 5 NORD / WEINVIERTEL AUTOBAHN

ABSCHNITT POYSBRUNN - STAATSGRENZE

VOLLAUSBAU (REALISIERUNGSSTUFE 2)



INHALTSVERZEICHNIS

0	Veranlassung	4
1	Projekt – Steckbrief	5
2	Das Projekt	8
2.1	Kurzbeschreibung	8
2.2	Eckdaten	10
2.3	Verkehrsprognose	10
2.4	Projektziele	13
2.5	Verfahrensstand	13
2.5.1	UVP- Verfahren (1. teilkonzentriertes Verfahren, 1. Instanz)	13
2.5.2	BVwG – Verfahren (UVP, 2. Instanz)	13
2.5.3	Verfahren vor den Höchstgerichten (Bund - VwGH, VfGH)	14
2.5.4	Landesrechtliche Verfahren (2. teilkonzentriertes Verfahren, 1. Instanz)	14
2.5.5	SP-V	14
2.5.6	Conclusio	14
2.6	Historie und Variantenauswahl	14
2.6.1	GSD-Studie (1999)	15
2.6.2	PGO – Korridoruntersuchung Ostregion (2000)	15
2.6.3	Korridoruntersuchung (2001)	15
2.6.4	Vorprojekt (2003)	15
3	Prüfkriterien	17
3.1	Wirtschaftlichkeit	17
3.1.1	Gesamtkosten	17
3.1.2	Gesamtkosten / km	17
3.1.3	Nutzen-Kosten-Untersuchung	17
3.2	Effizienz	18
3.2.1	Gesamtkosten / Kfz (DTV)	18
3.2.2	Entlastungswirkung	19
3.2.3	Wirkung Erreichbarkeiten	19
3.2.4	Erfüllung Planungsziele	20
3.2.5	Erfordernis Lückenschluss / TEN	20
3.2.6	Kritische Infrastruktur	20
3.3	Effizienz: Volkswirtschaftliche Impulssetzung	22
3.3.1	Grundlagen	22
3.3.2	Bauphase	22

3.3.3	Betriebsphase.....	24
3.3.4	Zusammenführung Bau- und Betriebsphase	25
3.3.5	Weitere volkswirtschaftliche Aspekte	26
3.4	Nachhaltigkeit	29
3.4.1	Ökologische Aspekte.....	29
3.4.2	Ökonomische Aspekte	31
3.4.3	Soziale Aspekte.....	32
4	Schlussfolgerungen	35
5	Erstellung	36

0 VERANLASSUNG

Vorliegende Aufbereitung stellt eine Zusammenschau wesentlicher Projektedaten des Projektes A 5 Nord / Weinviertel Autobahn, Abschnitt Poysbrunn Staatsgrenze, Vollausbau (Realisierungsstufe 2) dar, welche als Grundlage für weitere Entscheidungen durch das Bundesministerium Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) auf Basis des Entschließungsantrags einzelner Abgeordnete zum Nationalrat betreffend die „Prüfung der ASFINAG-Neubauprojekte“ (26.03.2025) dienen kann.

„Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, wird aufgefordert, dem Regierungsprogramm entsprechend zeitnah die noch nicht genehmigten Neubauprojekte der ASFINAG hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulssetzung zu prüfen sowie eine entsprechende Priorisierung durchzuführen.

...weilers:

Das Regierungsprogramm sieht vor, dass „zur Ankurbelung der heimischen Wirtschaft sowie zur dringend notwendigen Entlastung der Bevölkerung von Durchzugsverkehr und dessen negativen Begleiterscheinungen sollen Autobahnen und Schnellstraßen (im Bundesstraßengesetz angeführt), die bereits über eine Genehmigung verfügen (z.B. S 1 Spange), schnellstmöglich realisiert werden und anhängige Verfahren und Planungen zügig weitergeführt werden.“

Ebenso sieht das Regierungsprogramm vor, dass „für das weitere aktuelle ASFINAG Bauprogramm eine begleitende Prüfung hinsichtlich der Effektivität durchgeführt wird, ohne dadurch Verzögerungen bei den Verfahren und den Projektrealisierungen zu verursachen, mit dem Ziel bei positiver Prüfung die Fertigstellung/Realisierung zu verfolgen.“

Für die vorliegende Aufbereitung wurde auf bestehende Daten aus den Genehmigungsunterlagen zur UVP, UVP-Änderungsverfahren, Materienrechte sowie Beschwerdeverfahren beim BVwG zurückgegriffen. Abhängig von der Fragestellung wurde die zuletzt verfügbare Datengrundlage verwendet. Weiters wurden, wo erforderlich und zeitlich möglich, auf die Fragestellung heruntergebrochene Detailanalysen durchgeführt.

1 PROJEKT – STECKBRIEF

A 5 Nord / Weinviertel Autobahn Poysbrunn – Staatsgrenze (Vollausbau, Realisierungsstufe 2)		
Projektbeschreibung	Bundesland: <u>Niederösterreich</u> Neubau (Vollausbau) einer rund 8,8 km langen hochrangigen Straßenverbindung anbindend an die bestehende A 5 Nord/Weinviertel Autobahn bei Poysbrunn bis zur österreichisch- tschechischen Staatsgrenze nördlich von Drasenhofen, wo die A 5 Nord B im Vollausbau an die D 52 auf tschechischer Seite anschließt.	
Projektziele	• die Nord-Süd-Verbindung zwischen Wien (über das Weinviertel) und der Tschechischen Republik, vor allem aber mit Brunn herzustellen • für die regionalwirtschaftlichen und verkehrlichen Veränderungen, welche die EU- Osterweiterung durch die voraussichtliche Entwicklung mit sich bringen wird, gewappnet zu sein • die auf Wien ausgerichteten Beziehungen des Arbeitspendel- und Wirtschaftsverkehr aufzunehmen • Entlastung der stark belasteten Ortskerne <i>Anmerkung: Durch die bereits dem Verkehr freigegebene Umfahrung Drasenhofen (Realisierungsstufe 1) sind die Projektziele teilweise bereits erfüllt.</i>	
Eckdaten	Streckenlänge	rd. 8,8 km
	Streckencharakteristik	• Freie Streckenführung mit 16 Kunstbauten • Kein Tunnel, keine Unterflurtrassen
	Anzahl Knoten/ Anschlussstellen	2 HAST, Halbanschlussstelle Drasenhofen West (L 3055), Halbanschlussstelle Drasenhofen Nord (B 7)
	Regelquerschnitt	• 2+2 mit Mitteltrennung und Abstellstreifen
	Verkehrsprognose	Prognostizierter DTVw (2035, Kfz/24h) • ASt Poysbrunn – HAST Drasenhofen West: ~ 20.500 Kfz/23h • HAST Drasenhofen West – HAST Drasenhofen Nord: ~ 16.700 Kfz/24h • HAST Drasenhofen Nord – Staatsgrenze: ~ 17.300 Kfz/24h
	Teil des TEN-V	ja
	Lückenschluss	ja Durch die Umfahrung Drasenhofen ist schon derzeit der Lückenschluss bedingt gegeben, durch die Umsetzung des Vollausbaus kommt es zu einer Verbesserung aufgrund der Erhöhung der Leistungsfähigkeiten (insbesondere Vermeidung der Überlastungen im Wochenendverkehr), der Reduzierung von Reisezeiten und durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit.
Verfahren	UVP	abgeschlossen, rechtskräftig genehmigt • UVP- Bescheid GZ. BMVIT-312.505/0039-IV/IVVS-ALG/2015 vom 16.11.2015 • BVwG -Erkenntnis W104 2120271-1/202E, W104 2144332-1/6E, W104 2144334-1/6E vom 29.9.2017

	Materienrechte	Für die Umfahrung Drasenhofen (1. Realisierungsstufe) abgeschlossen, rechtskräftig genehmigt • naturschutzrechtliche Bewilligung MIW2-NA-1531/001 vom 14.11.2016 • wasserrechtliche Bewilligung MIW2-WA-1555/001 vom 16.11.2016 • BVwG -Erkenntnis W104 2120271-1/202E, W104 2144332-1/6E, W104 2144334-1/6E vom 29.9.2017 Für Vollausbau (Realisierungsstufe 2) offen
	SP-V	nein
	sonstige	
Projektstatus	möglicher Baustart	2031
	Bauprojekt	noch nicht begonnen
	Einreichprojekt	für Materienrechte noch durchzuführen
Wirtschaftlichkeit	Gesamtkosten	~ 96 Mio. €
	Gesamtkosten / km	~ 10,5 Mio. €
	besondere kostenbestimmende Faktoren	keine
Effizienz	Entlastungswirkung Hauptrouten	Entlastungen beispielsweise an der B 7 (südlich und nördlich von Drasenhofen) oder der L 23 und damit Entlastung von Siedlungsräumen wie ua. Poysbrunn. Massive Entlastung von Drasenhofen bereits durch UF Drasenhofen in Realisierungsstufe 1 erfolgt.
	Wirkung Erreichbarkeiten	Erhöhung innerstaatlicher als auch internationaler Erreichbarkeiten Reduktion der Jahresreisezeit um etwa 10% gegenüber Referenzplanfall 2035 (UF Drasenhofen) $\triangleq$ ~47.760.000 €/Jahr Zeitkosteneinsparung
	Erfüllung Planungsziele	vollständig erreicht
Nachhaltigkeit	Ökologische Aspekte - Fläche und Boden	Flächenverbrauch Umbau von Realisierungsstufe 1 auf Realisierungsstufe 2 (Vollausbau) • rd 81 ha Neuversiegelung • rd. 26 ha
	Ökologische Aspekte - Schutzgebiete	Keine Auswirkungen, keine Berührung von Schutzgebieten
	Ökologische Aspekte - Ökologische Ausgleichsflächen	Ökologische Maßnahmenflächen: • rd 61 ha (~6,9 ha pro km) davon bereits 45 ha durch Umfahrung Drasenhofen umgesetzt. • Verhältnis Flächenverbrauch zu MN-Flächen: ~1:0,75 • Verhältnis Neuversiegelungsfläche zu MN-Fläche: ~1:2,3

	Ökologische Aspekte - Vernetzung	Vernetzung wiederhergestellt durch Wildquerungshilfen (z.B. 2 Grünbrücken, 2 Wildunterführungen, Kleintierdurchlässe)
	Ökonomische Aspekte	• Verbesserung überregionale Erreichbarkeiten an Wirtschaftsräume in Tschechien (Brünn, Prag) und Polen (Kattowitz) • Anbindung Weinviertel an bestehende Wirtschaftsstandorte Wien, Wien Großraum Nord und Süd, NÖ Zentralraum
	Soziale Aspekte - Immissionsschutz	Massive Entlastungen Lärm/Luft im siedlungsnahen Raum insbesondere Drasenhofen (bereits wirksam durch Umfahrung Drasenhofen)
	Soziale Aspekte - Verkehrssicherheit	Verringerung des Unfallpotentials
Volkswirtschaftliche Impulssetzung	Bauphase	Für die Bauphase wird eine Gesamtwertschöpfung von 50 Mio. € geschätzt, sowie ein damit verbundenes Aufkommen an Steuern und Abgaben von rund 20 Mio. €.
	Betrieb	Für die Betriebsphase ergibt sich eine Gesamtwertschöpfung in Höhe von 815 Mio. €, wobei der Großteil auf die Verbesserung der Standortqualität der Regionen durch Reisezeitverkürzungen entfällt.
	Barwert	Eine Barwertbetrachtung für die Bau- sowie eine Betriebsphase von 30 Jahren ergibt einen Nutzenbarwert der induzierten Wertschöpfung von rund 850 Mio. €, der einem Kostenbarwert von rund 60 Mio. € gegenübersteht.
	Weitere volkswirtschaftliche Aspekte	Nicht monetär abgebildet sind zusätzliche positive Aspekte wie Verkehrssicherheit, Stauvermeidung, Unfallrisiko oder Lebensqualität.
Sonstiges	Sonstiges	• Die Umfahrung Drasenhofen wurde bedarfsorientiert mit einem Querschnitt 1+1 mit baulicher Mitteltrennung umgesetzt. Aufgrund der internationalen Bedeutung der Autobahn als TEN Straße ist ein Ausbau bedarfsgerecht gemäß der verkehrlichen Notwendigkeit und dem Ausbau auf tschechischer Seite geplant. • Grundentlöse liegt großteils bereits für den Vollausbau vor • Sämtliche Überführungsbauwerke wurden bereits unter Berücksichtigung des Vollaubaues umgesetzt.
	Abhängigkeit Drittprojekte	Mit dem Baubeginn der D 52 auf tschechischer Seite im Grenzabschnitt soll nach derzeitigem Wissensstand Ende 2026 begonnen werden. Das Baulos sieht auch eine Einbindung der D 52 in die bestehende I 52 und damit weiterführend in die B 7 an der Grenze vor.
Schlussfolgerung	Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftliche Impulssetzung sind aus Sicht der ASFINAG gegeben.	

2 DAS PROJEKT

A 5 Nord / Weinviertel Autobahn

Poysbrunn – Staatsgrenze (Vollausbau, Realisierungsstufe 2)

2.1 KURZBESCHREIBUNG

Die 1. Realisierungsstufe Umfahrung Drasenhofen der A 5 Nord B ist bereits seit 2019 unter Verkehr.

Die Trasse des Vollausbaus (2. Realisierungsstufe, A 5 Nord B) schließt direkt an die bestehende A 5 Nord/Weinviertel Autobahn im Abschnitt Schrick – Poysbrunn (Nord A) an. Zu Beginn verläuft die Trasse auf ca. 1,1 km entlang der B 7 Brünner Straße, schwenkt nach der Überquerung des Lüssgrabens/Mühlbaches nach Westen und umfährt Drasenhofen westseitig in einem großen Bogen. Anschließend verschwenkt die Trasse zurück in Richtung B 7 bis südlich der Grenzstation und verläuft bis zur Staatsgrenze (Grenzbrücke Niklasgraben) wieder entlang der B 7. Im Querungsbereich mit der L 3055 ist die Halbanschlussstelle (in der Folge: HAST) Drasenhofen West geplant. Zwischen Drasenhofen und der Staatsgrenze ist die HAST Drasenhofen Nord geplant. Die Projektierungsgeschwindigkeit ist mit 130 km/h festgelegt.

Im Zuge des Ausbaus der Realisierungsstufe 1 auf Realisierungsstufe 2 erfolgt der Umbau der 2-streifigen Ortsumfahrung auf den 4-streifigen Querschnitt des Vollausbaus im Abschnitt km 48,4+60.000 – km 57,2+93.590. Der 4-streifige Querschnitt schließt dabei an den zu diesem Zeitpunkt bereits bestehenden Abschnitt Schrick – Poysbrunn an. Die Trasse des Vollausbaus verläuft dabei östlich der Bestandstrasse der B 7, welche im Bestand erhalten bleibt. Etwa bei km 50,0 quert die Autobahn den Bestand der B 7, führt weiter in nordwestlicher Richtung und mündet bei km 50,937 in die 2-streifige Ortsumfahrung ein. Die Verbreiterung der Umfahrung erfolgt dabei in westlicher Richtung. Die Verbreiterung der Umfahrung folgt deren Trasse bis km 55,407. Hier verlässt die Autobahntrasse die Umfahrung in nördlicher Richtung und mündet vor der Grenzstation Drasenhofen in den Bestand der B 7 Brünner Straße. Der 4-streifige Querschnitt wird auf deren Bestandstrasse bis zur Staatsgrenze weiter geführt. Der südliche Anschluss der Umfahrung an die B 7 wird inkl. Kreisverkehrsanlage und der verbleibenden restlichen Abschnitte der bestehenden B 7 abgetragen und rekultiviert. Die westlich der A 5 gelegene B 7 wird unter der Autobahntrasse hindurch geführt und östlich in die bestehende B 7-Trasse eingebunden. Im Norden wird der Anschluss der Umfahrung bis zur Kreisverkehrsanlage abgetragen und rekultiviert. Die B 7 Brünner Straße wird östlich der Grenzstation neu errichtet und entlang der A 5 Richtung Norden bis zur Grenze geführt. Das System der Anschlussstelle Drasenhofen West wird gegenüber der Ausgestaltung im Zuge der Umfahrung nicht verändert, wonach eine Halbanschlussstelle in Fahrtrichtung Süden ausgebildet wird. Die Rampe 102 bleibt dabei unverändert. Der Verzögerungstreifen wird nach Westen entlang des 1. Fahrstreifens der RFB Brunn verschoben und der Anschluss an die Rampenfahrbahn neu hergestellt. Der Anschluss der Rampe 101 an die L 3055 bleibt gegenüber der Ausgestaltung im Zuge der Umfahrung unverändert. Die Rampe selbst wird an die neue RFB Wien angepasst und ein neuer Beschleunigungstreifen errichtet. Bei km 55,720 wird die Halbanschlussstelle

Drasenhofen Nord errichtet, welche die Auffahrt in und die Ausfahrt aus Richtung Brunn ermöglicht. In den Anschlussbereichen ist die Errichtung jeweils eines Beschleunigungs- und Verzögerungstreifens vorgesehen. Im Zuge der Anschlussstelle wird eine Zubringerstraße vom Kreisverkehr ausgehend über die A 5 in westlicher Richtung geführt. Die Ausfahrtsrampe wird an diesen Zubringer angebunden. Die Auffahrtsrampe wird vom Kreisverkehr ausgehend in nördlicher Richtung geführt. Die Kreisverkehrsanlage inklusive der beiden Anschlüsse der B 7 bleibt gegenüber der Realisierungsstufe 1 unverändert. Im Zuge der Erweiterung des Umfahrungsquerschnittes auf den 4-streifigen Autobahnquerschnitt wird das Wirtschaftswegenetz in westliche Richtung verlegt. Entlang der im Norden und Süden vollständig neuen Abschnitte der A 5 wird das Wirtschaftswegenetz entsprechend angepasst bzw. ergänzt, um die Erreichbarkeit aller Liegenschaften über das untergeordnete Straßennetz auch weiterhin zu gewährleisten.

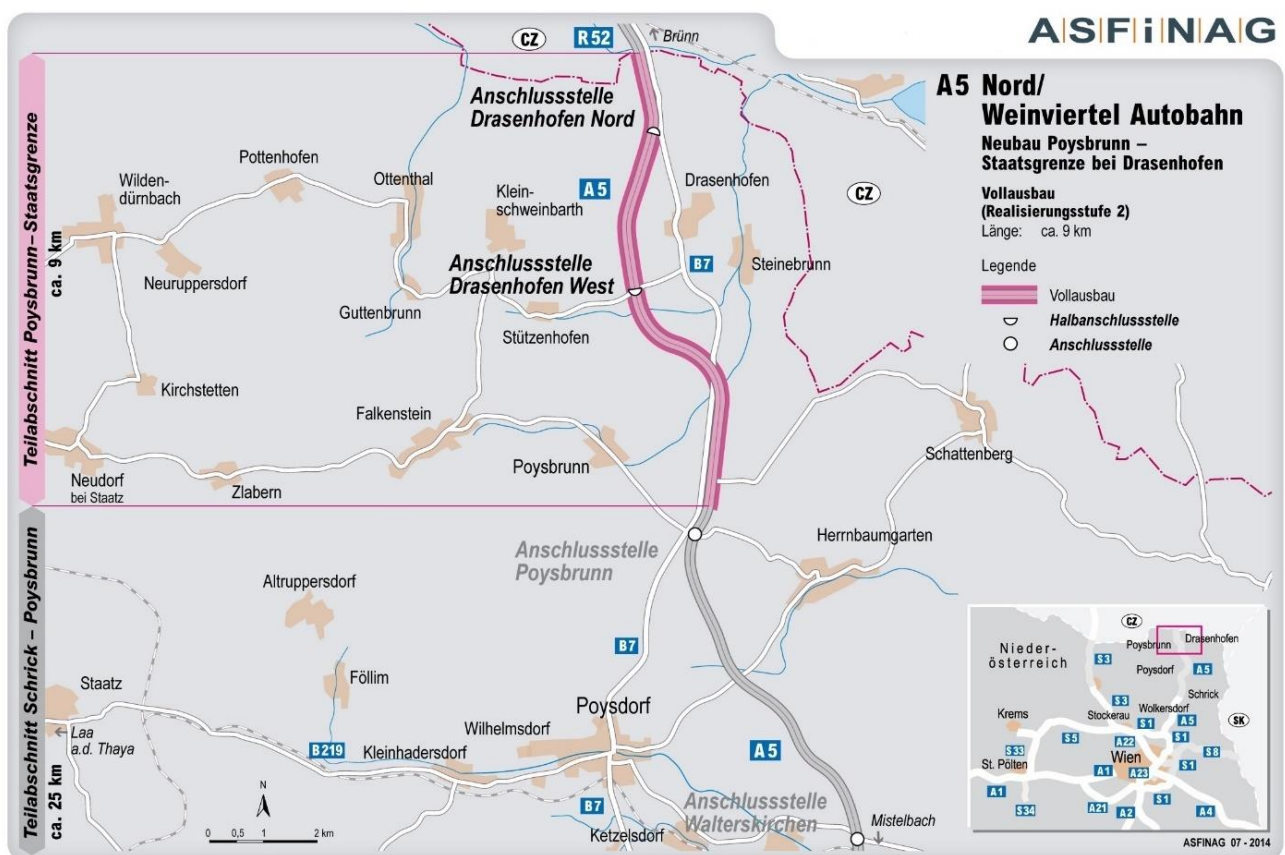


Abbildung 2-1: Streckengrafik A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Poysbrunn bis Staatsgrenze, Vollausbau

2.2 ECKDATEN

- **Streckenlänge**
 - ca. 8,8 km in freier Streckenführung
 - keine Tunnelstrecken
- **Anzahl ASt.**
 - Halbanschlussstelle Drasenhofen West (L 3055)
 - Halbanschlussstelle Drasenhofen Nord (B 7)
- **Regelquerschnitt**
 - 2 + 2 mit Mitteltrennung und Abstellstreifen

2.3 VERKEHRSPROGNOSE

Die Verkehrsprognose 2035 zeigt im Ausbauplanfall 2035 nachstehende Verkehrszahlen.

- A 5 im Abschnitt ASt Poysbrunn – HAST Drasenhofen West ~ca. 20.500 Kfz/24 h (DTVW)
- A 5 im Abschnitt HAST Drasenhofen West – HAST Drasenhofen Nord ~ca. 16.700 Kfz/24 h (DTVW)
- A 5 im Abschnitt HAST Drasenhofen Nord - Staatsgrenze ~ca. 17.300 Kfz/24 h (DTVW)

Hinsichtlich der Aufteilung nach Verkehrsarten zeigt sich auf der A 5 Nord Autobahn am Querschnitt Staatsgrenze im Ausbauplanfall ein Anteil des Güterverkehrs von ca. 40 % (Personenverkehr 60 %). Der Transitverkehr beträgt etwa 16 %, der auf die Ostregion bezogene Durchgangsverkehr ca. 11 %. Der Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr nimmt einen Anteil von ca. 73 % ein.

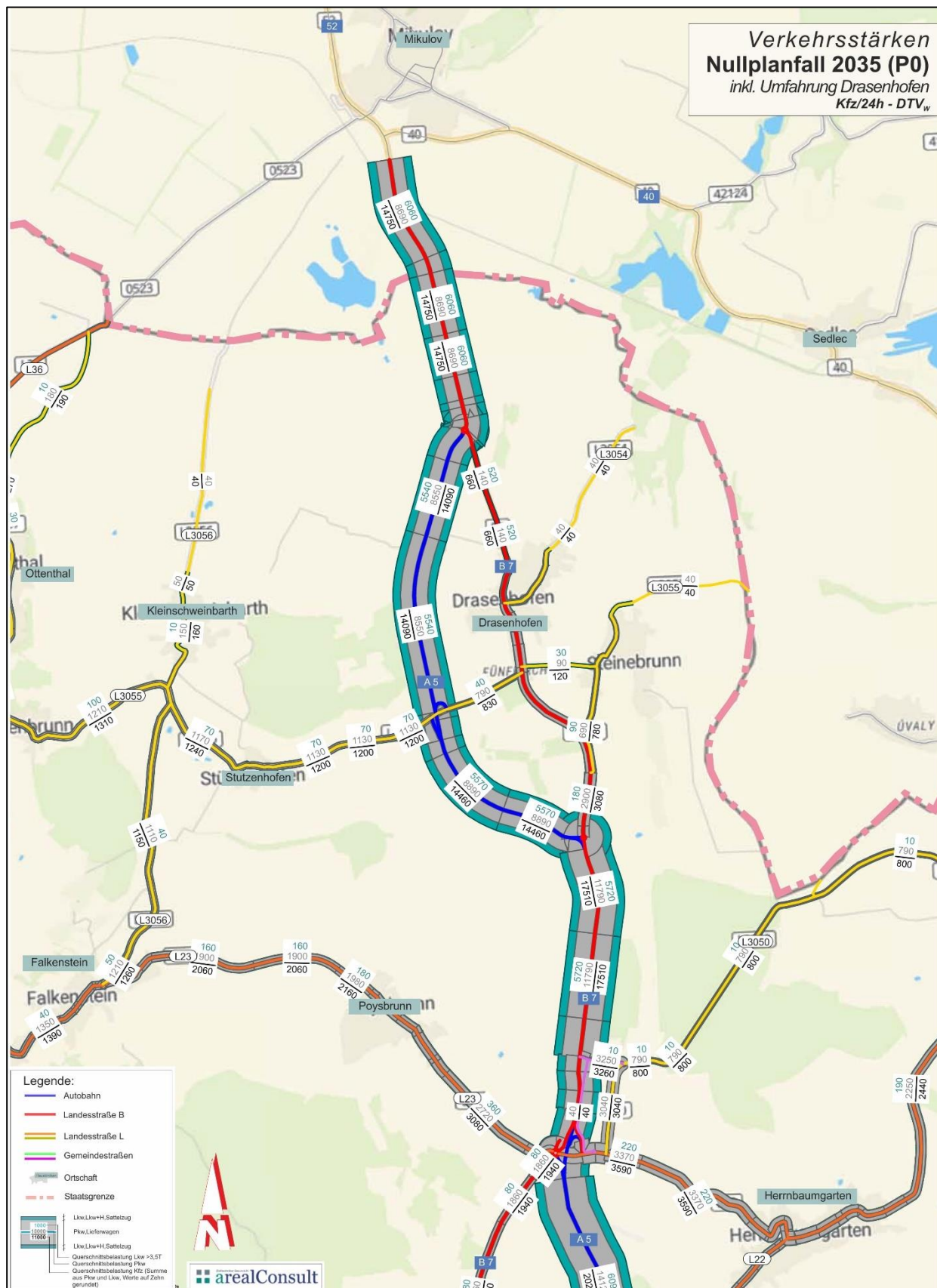


Abbildung 2-2: Verkehrsstärken – Nullplanfall 2035 im DTVw (Kfz/24h) [Quelle: arealConsult 2025]

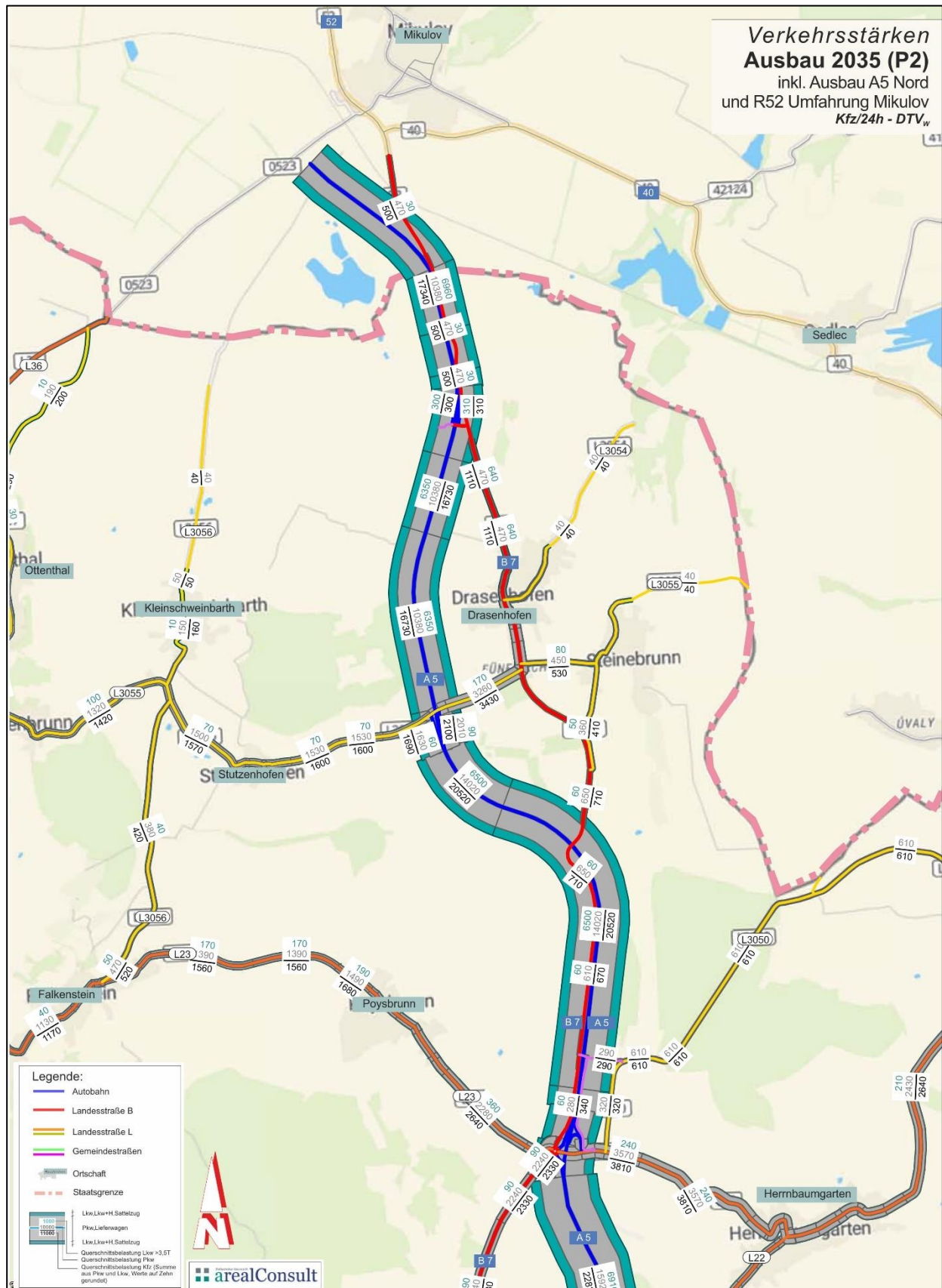


Abbildung 2-3: Verkehrsstärken – Ausbau 2035 im DTV_w (Kfz/24h) [Quelle: arealConsult 2025]

2.4 PROJEKTZIELE

Mit der Errichtung der A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Poysbrunn bis Staatsgrenze, Vollausbau werden folgende Ziele verfolgt:

- die Nord-Süd-Verbindung zwischen Wien (über das Weinviertel) und der Tschechischen Republik, vor allem aber mit Brunn herzustellen
- für die regionalwirtschaftlichen und verkehrlichen Veränderungen, welche die EU- Osterweiterung durch die voraussichtliche Entwicklung mit sich bringen wird, gewappnet zu sein
- die auf Wien ausgerichteten Beziehungen des Arbeitspendel- und Wirtschaftsverkehr aufzunehmen
- Entlastung der stark belasteten Ortskerne

2.5 VERFAHRENSSTAND

Die Realisierungsstufe 1 Umfahrung Drasenhofen ist im Jahr 2019 dem Verkehr freigegeben worden. Die UVP-Nachkontrolle wurde 2025 abgeschlossen.

In Bezug auf die Realisierungsstufe 2 Vollausbau sind die Genehmigungen gem. Wasserrechtsgesetz (WRG) und Niederösterreichischem Naturschutzgesetz noch einzuholen.

2.5.1 UVP- Verfahren (1. teilkonzentriertes Verfahren, 1. Instanz)

Die ASFINAG stellte mit Schreiben vom 03.03.2006 beim BMVIT (jetzt BMIMI) den Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und auf Erlassung eines teilkonzentrierten Genehmigungsbescheides gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 i.V.m. § 24h (nunmehr § 24f) UVP-G 2000, § 4 BStG 1971 und § 17 ForstG 1975 betreffend das Bundesstraßenvorhaben A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Poysbrunn - Staatsgrenze. Mit Schreiben vom 31.07.2013 stellte die ASFINAG den Antrag auf Genehmigung in geänderter Form (UVP-Projektänderung). Diese Anträge hat das Bundesministerium am 16.11.2015 mit Bescheid GZ. BMVIT-312.505/0039-IV/IVVS-ALG/2015 genehmigt.

Dieses Verfahren, d.h. das UVP-Verfahren im engeren Sinn samt Abspruch über Forstgesetz und BStG ist mittlerweile rechtskräftig und unanfechtbar.

2.5.2 BVwG – Verfahren (UVP, 2. Instanz)

Über die eingelangten Beschwerden hat das BVwG nach der Durchführung einer mündlichen Verhandlung (20.06 bis 22.06.2017) mit Erkenntnis vom 02.10.2017 (W104 2120271-1/202E, W104 2144332-1/6E, W104 2144334-1/6E) entschieden, zusätzliche Auflagen erlassen, die Beschwerden im Übrigen aber abgewiesen.

2.5.3 Verfahren vor den Höchstgerichten (Bund - VwGH, VfGH)

Von einem Bürger wurde gegen den UVP-Bescheid vor dem VwGH Einspruch erhoben, welcher zurückgewiesen wurde (Ra 2017/06/0232 bis 0233-9, vom 27.3.2018).

2.5.4 Landesrechtliche Verfahren (2. teilkonzentriertes Verfahren, 1. Instanz)

Der Wasserrechtsbescheid und der Naturschutzbescheid für die Realisierungsstufe 2 werden bei den zuständigen Behörden in Niederösterreich eingeholt (derzeit noch ausständig).

2.5.5 SP-V

Die A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Poysbrunn bis Staatsgrenze ist seit 2002 im Bundesstraßengesetz. Die SP-V gibt es seit 2005, weshalb für das Vorhaben keine SP-V vorliegt.

2.5.6 Conclusio

In Summe liegen daher der **UVP-Bescheid inklusive Forstrecht und BStG** zur A 5 Nord B, Vollausbau **rechtskräftig und unanfechtbar** vor.

Der **Wasserrechts- und Naturschutzbescheid** zum Vollausbau sind noch **ausständig**.

2.6 HISTORIE UND VARIANTENAUSWAHL

Die Maßnahme „A 5 Nord Autobahn“ ist seit 1999 in der damaligen Novelle zum Bundesstraßengesetz verankert und wurde im Generalverkehrsplan Österreich des BMVIT (2002) und im aktuellen Landesverkehrskonzept NÖ festgeschrieben.

Hinsichtlich der Historie und der Variantenauswahl ist festzuhalten, dass die A 5 Nord/Weinviertel Autobahn im Abschnitt Schrick – Poysbrunn (Nord A) im Dezember 2017 für den Verkehr freigegeben wurde. Der Abschnitt Poysbrunn – Staatsgrenze (Nord B) wurde als 1. Realisierungsstufe – einer 2-streifigen Umfahrungsstraße bei Drasenhofen – im September 2019 dem Verkehr übergeben. Im Zuge der 2. Realisierungsstufe im Abschnitt A 5 Nord B erfolgt der Vollausbau der 2-streifigen Ortsumfahrung auf einen 4-streifigen Querschnitt bis zur Staatsgrenze. Beim gegenständlichen Vorhaben im Abschnitt A 5 Nord B handelt es sich folglich um den Ausbau einer bestehenden Autobahn.

Im Folgenden wird die Historie und Variantenauswahl der A 5 im Abschnitt Poysbrunn – Staatsgrenze (Nord B) zusammengefasst.

2.6.1 GSD-Studie (1999)

Im Jahr 1999 wurde im Auftrag des BMwA eine Studie zur „Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum“, kurz GSD-Studie, ausgearbeitet. Ausgehend von einer Definition der für Österreich maßgeblichen europäischen Wirtschaftsräume wurde durch Ermittlung der maßgeblichen Verbindungen das sogenannte GSD-Netz gebildet. Ergebnis der Bewertungen der Bundesstraßen in Österreich war die Definition von drei Straßennetztypen (Typ I höchstrangiges Straßennetz, Typ II hochrangiges Straßennetz, Typ III alle übrigen Bundesstraßen).

In der GSD-Studie wurde der Brünner-Korridor (die Achse S 1 Ost – A 5) als höchstrangige Straßenverbindung (GSD-Typ I) zur Anbindung des Wirtschaftsstandortes der Vienna Region an die für Österreich wichtigen und entwicklungsfähigen Wirtschaftsräume in Tschechien (Brünn, Prag) und Polen (Kattowitz) ausgewiesen.

2.6.2 PGO – Korridoruntersuchung Ostregion (2000)

Aufbauend auf die funktionelle Bewertung des österreichischen Bundesstraßennetzes aus der GSD – Studie wurde eine weiterführende Überprüfung in Form von verkehrsträgerübergreifenden Netz- und Korridoruntersuchungen erforderlich. Durch die Planungsgemeinschaft Ost (PGO), eine gemeinsame Organisation der Länder Burgenland, Niederösterreich und Wien, wurde deshalb für die Korridore um Wien eine Korridoruntersuchung für die gesamte Ostregion in Auftrag gegeben, der Schlussbericht wurde Ende 2000 vorgelegt.

In den Korridoruntersuchungen Ostregion wurde verkehrlich nachgewiesen, dass diese höchstrangige Verkehrsfunktion insbesondere im südlichen Abschnitt des Brünner-Korridors nur mit einer mindestens vierstreifigen Straße mit Mitteltrennung zu erfüllen ist.

2.6.3 Korridoruntersuchung (2001)

Grundlage für die Varianten war das Ausbaukonzept von Dipl. –Ing. Oismüller aus dem Jahr 2001. Dort wurden im Zuge der Umfahrung von Drasenhofen durch die A 5 Nord Autobahn 3 Varianten untersucht. Ziel war es, die Auswirkungen verschiedener Trassenführungen auf Umwelt, Raumordnung und Verkehr zu analysieren und eine fundierte Entscheidungsgrundlage für die weitere Planung zu schaffen.

2.6.4 Vorprojekt (2003)

Als Entscheidungshilfe wurden insgesamt 5 Varianten, deren Planfallauswirkungen im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (Wirkungsanalyse mit anschließender Nutzwertanalyse) ermittelt und in einer Beurteilungstabelle dargestellt wurden. Nach Prüfung der Stabilität des Ergebnisses der Nutzen-Kosten-Untersuchung (mittels Sensitivitätsanalyse) wurde die als „beste“ bewertete Variante zur Weiterbearbeitung im Zuge des Einreichprojektes empfohlen.

Die Auswahlvariante „Variante West“ erfüllt die Anforderungen an eine nachhaltige, wirtschaftliche und umweltverträgliche Verkehrsverbindung am besten und wurde daher als Realisierungsvariante festgelegt.

Die Bearbeitung erfolgte im ständigen Einvernehmen mit der ASFINAG, dem Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Großprojekte, sowie der betroffenen Gemeinde und Vertretern der tschechischen Straßenplanungsgesellschaft (Road and Motorway Directorate of the Czech Republic).

3 PRÜFKRITERIEN

3.1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3.1.1 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten des Vorhabens liegen bei 96 Millionen Euro. Gemäß aktueller Bauprogrammsplanung P62 ist ein Baubeginn mit 2031 möglich.

3.1.2 Gesamtkosten / km

Die Gesamtkosten pro Kilometer liegen bei ca. 10,5 Mio Euro, wobei der Bereich der bestehenden Umfahrung Drasenhofen bei ca. 7,5 Mio. Euro pro Kilometer liegt und die Abschnitte des Lückenschlusses bei ca. 15 Mio. Euro pro Kilometer liegen.

Es gibt keine besonderen kostenbestimmenden Faktoren, da der Trassenverlauf vorwiegend als Freilandstrecke erfolgt. Der Vollausbau wurde bei den überführenden Straßenbauwerken bereits im Zuge der Umsetzung der UF Drasenhofen berücksichtigt. Ebenso wurden die Bauwerke der Grünbrücken bereits im Rahmen der Umsetzung der UF Drasenhofen statisch für eine Verlängerung im Zuge des nachfolgenden Vollausbaus ausgelegt.

- Keine Tunnel / UFT
- 2 + 2 Regelquerschnitt im Vollausbau
- 16 Kunstbauten

3.1.3 Nutzen-Kosten-Untersuchung

Der Abschnitt Poysbrunn – Staatsgrenze (Nord B) wurde als 1. Realisierungsstufe – einer 2-streifigen Umfahrungsstraße bei Drasenhofen – im September 2019 dem Verkehr übergeben. Im Zuge der 2. Realisierungsstufe im Abschnitt A 5 Nord B erfolgt der Vollausbau der 2-streifigen Ortsumfahrung auf einen 4-streifigen Querschnitt bis zur Staatsgrenze. Beim gegenständlichen Vorhaben im Abschnitt A 5 Nord B handelt es sich folglich um die Erweiterung einer bestehenden Autobahn.

Entsprechend der Charakteristik des Vorhabens als Schritt zum Vollausbau und somit der Erweiterung eines bestehenden Vorhabens, das bereits in Erwartung einer – nunmehr folgenden - Ergänzung konzipiert und errichtet ist, wurde für diesen Schritt der Genehmigungsplanung kein Trassenauswahlverfahren vorangeschaltet. Lage und Ausführung des Vollausbaus sind durch die bestehende A 5 Nord / Weinviertel Autobahn in diesem Abschnitt hinlänglich bestimmt. Die Herleitung der Trasse erfolgte im Vorprojekt vor der bereits genehmigten und umgesetzten A 5 und wurde entsprechend im Zuge der damals durchgeführten Planungen bestätigt. Eine Variantenauswahl von Lagevarianten kann im Fall des Ausbaus der A 5 folglich unterbleiben.

3.2 EFFIZIENZ

Der Begriff „Effizienz“ in Zusammenhang mit einem neuen Straßenprojekt bezieht sich darauf, wie gut die eingesetzten Ressourcen – wie Geld, Zeit, Material und Arbeitskraft – genutzt werden, um das gewünschte Ziel zu erreichen. Es geht also darum, das Projekt so durchzuführen, dass möglichst viel Nutzen bei möglichst geringem Aufwand erzielt wird.

Der Unterschied zwischen Effektivität und Effizienz liegt darin, worauf der Fokus liegt. Effektivität beschreibt, ob ein Ziel überhaupt erreicht wird. Es geht also darum, die richtigen Maßnahmen zu ergreifen, um das gewünschte Ergebnis zu erzielen. Effizienz hingegen bezieht sich darauf, wie gut die Ressourcen genutzt werden, um dieses Ziel zu erreichen. Es geht darum, das Ergebnis mit möglichst geringem Aufwand oder Kosten zu erzielen. Kurz gesagt: Effektivität ist das „Ob“ (Erreichen des Ziels), während Effizienz das „Wie“ (optimale Nutzung der Ressourcen bei der Zielerreichung) beschreibt.

Dass der angestrebte Effekt, der Nutzen und damit die Zielerreichung im Sinne der definierten Zielsetzung für das Vorhaben eintritt, ist durch die im Rahmen der Projektentwicklung erbrachten Untersuchungen und Nachweise belegt.

3.2.1 Gesamtkosten / Kfz (DTV)

Die Investitionskosten sind die unter Berücksichtigung von Nutzungsdauer und Verzinsung auf die relevanten jährlichen Betrachtungszeiträume umgerechneten gesamten Investitionen. Die Investitionskosten repräsentieren somit den tatsächlichen gesamtwirtschaftlichen jährlichen Ressourcenverzehr (jährlicher Wertverlust der Infrastruktur).

Investitionskosten der Infrastruktur umfassen alle Kosten für die Herstellung eines Verkehrsweges inklusive der Kosten für die Umsetzung etwaiger Schutz-, Entlastungs- und Ausgleichsmaßnahmen. Investitionskosten umfassen ferner die eigentlichen Planungskosten sowie darüber hinaus die während der Planungs- und Bauzeit seitens des Planungsträgers anfallenden Kosten (Verfahrensabwicklung, Öffentlichkeitsarbeit, Projektkontrolle, Bauüberwachung und -abrechnung), sofern diese Kosten eindeutig einem Vorhaben zurechenbar sind.

Die Gegenüberstellung der Kosten mit der Nutzungsintensität (Fahrten, km-Leistung, usw.) kann allerdings nicht allein über einen Vorhabensabschnitt beurteilt werden, sondern muss auf Grund der verkehrlichen Wirkung im relevanten Netz mit allen Be- und v.a. auch Entlastungen über einen Zeitraum bewertet werden. Eine schlichte Darstellung Gesamtkosten pro durchschnittlichen täglichen Verkehr auf dem Bundesstraßenabschnitt ergibt folglich kein korrektes Bild über die Effizienz. Darüber hinaus werden neben verkehrlichen Effekten weitere Nutzen erzielt, weshalb die Effizienz für die Bau- und Betriebsphase neben der verkehrlichen Wirkungen noch weitere Aspekte berücksichtigt. Dies ist in Kap. 3.3 dokumentiert. Die alleinige verkehrliche Wirkung im Sinne der Verkehrsinfrastruktur wird in den folgenden Kapiteln behandelt.

3.2.2 Entlastungswirkung

Hinsichtlich der Verkehrsleistung (Kfz-km) kommt es durch die Errichtung der A 5 Nord Autobahn (Realisierungsstufe 2 - Vollausbau) im Landes- und Gemeindestraßennetz im Jahr 2035 insgesamt zu einer Reduktion um ca. 7 %.

Konkret wird im unmittelbaren Planungsraum die B 7 südlich und nördlich von Drasenhofen massiv vom Verkehr entlastet (gegenüber dem Referenzplanfall 2035). Auf den Ort Poysbrunn hat der Vollausbau der A 5 ebenfalls einen positiven verkehrlichen Einfluss. Die B 7 im Ort Drasenhofen wurde bereits durch die Errichtung der Umfahrungsstraße massiv von Verkehr entlastet. Durch die hohen und langfristig wirksamen Kapazitätsreserven im höchstrangigen Straßennetz wird es somit zu einer nachhaltigen Entlastung der Orte im östlichen Weinviertel kommen.

3.2.3 Wirkung Erreichbarkeiten

Die Verbesserung hinsichtlich der Erreichbarkeiten bildet sich in den monetarisierten Reisezeiten ab.

Durch den Ausbau der hochrangigen Straßeninfrastruktur in den dargestellten Planfällen wird generell der verlagerbare Verkehr aus dem untergeordneten Landes- und Gemeindestraßennetz auf das Schnellstraßen- und Autobahnnetz gebündelt. Aufgrund des Ausbaustandards und der Leistungsfähigkeit dieser Straßen werden dadurch deutlich geringere Fahrzeiten erzielt als im untergeordneten Netz, insgesamt kommt es somit zu einer Verringerung der Reisedauer.

Durch die allgemeine Verkehrszunahme und die damit verbundenen hohen Auslastungen erhöht sich die Reisezeitsumme im Gesamtverkehr im Referenzplanfall im Jahr 2035 auf 30.800 Kfz-h. Im Ausbauplanfall 2035 (2. Realisierungsstufe A 5 Nord B) verringert sich demgegenüber die werktägliche Reisezeitsumme um etwa – 2.900 Kfz-h, das bedeutet eine Einsparung von 10 %.

Als monetarisierter Wert gehen diese Einsparungen wie folgt ein:

Zusammenfassung Zeitkosten				
Planfall	Reisezeitkosten €/ Jahr	Transportzeitkosten €/ Jahr	Summe €/ Jahr	Nutzen €/ Jahr
Referenzplanfall P0 2035 (UF Drasenhofen)	€ 325.326.100	€ 86.823.200	€ 412.149.300	-
Ausbauplanfall P2 2035 (A 5 + R 52)	€ 298.527.400	€ 65.857.300	€ 364.384.700	€ 47.764.600

Anmerkung: Reisezeitkosten beziehen sich auf Personenverkehr, Transportzeitkosten beziehen sich auf Güterverkehr.

Abbildung 3-1: Zusammenfassung Zeitkosten und Nutzen [€/Jahr] gemäß RVS 02.01.22, gerundet [Quelle: arealConsult 2025]

3.2.4 Erfüllung Planungsziele

Ziele	Zielerfüllung	
Herstellung der Nord-Süd-Verbindung zwischen Wien (über das Weinviertel) und der Tschechischen Republik, vor allem aber mit Brunn.	Mit dem Umbau der A 5 Nord B zu Realisierungsstufe 2 – Vollausbau kann eine Verbindung mit der D 52 sowie die Integration in das TEN-V-Netz sichergestellt werden.	+
Wappnung für die regionalwirtschaftlichen und verkehrlichen Veränderungen, welche die EU- Osterweiterung durch die voraussichtliche Entwicklung mit sich bringen wird.	Mit dem Umbau der A 5 Nord B wird eine durchgängige hochrangige, leistungsfähige Fernverkehrsverbindung Richtung Tschechien errichtet. Die Anbindung der Region Weinviertel wird verbessert, was durch die Reduktion der Gesamtreisezeit im Untersuchungsraum verdeutlicht wird.	+
Aufnahme der auf Wien ausgerichteten Beziehungen des Arbeitspendel- und Wirtschaftsverkehrs.	Durch den Ausbau der hochrangigen Straßeninfrastruktur wird der verlagerbare Verkehr aus dem untergeordneten Straßennetz auf das hochrangige Straßennetz gebündelt.	+
Entlastung der stark belasteten Ortskerne.	Durch den Vollausbau der A 5 Nord B wird eine verkehrliche Entlastung des Landes- und Gemeindestraßennetzes um ca. – 7 % prognostiziert. Es erfolgt eine Entlastung von Siedlungsräumen wie u.a. Poysbrunn. Eine massive Entlastung von Drasenhofen wurde bereits durch Umsetzung der UF Drasenhofen im Zuge der 1. Realisierungsstufe erreicht.	+

3.2.5 Erfordernis Lückenschluss / TEN

Die A 5 Nord B bildet den Lückenschluss zwischen zwei hochrangigen Autobahnen (D 52 in Tschechien und der A 5 Nord A). Zwar erfolgte bereits mit der Umsetzung der Umfahrung Drasenhofen ein weitgehender Lückenschluss im Sinne des Umfahrens von Siedlungsgebieten, aufgrund des lediglich eingeschränkten Querschnitts (2 streifige Ausführung) der Umfahrungsstraße ist der Umbau zu Realisierungsstufe 2 – Vollausbau insbesondere in Zusammenhang mit der Umsetzung der D 52 in Tschechien unumgänglich. Der Ausbau soll bedarfsgerecht gemäß der Verkehrsentwicklung und dem Ausbau der D 52 erfolgen.

Die A 5 Nord/Weinviertel Autobahn ist als Gesamtes Bestandteil des TEN-V-Netzes.

3.2.6 Kritische Infrastruktur

Die ASFINAG und ihre Projekte sind Teil des Österreichischen Programmes zum Schutz kritischer Infrastrukturen (APCIP) und dem Sektor Transport und Verkehr zugeordnet.

Am 2. April 2008 hat die österreichische Bundesregierung das Österreichische Programm zum Schutz kritischer Infrastrukturen (APCIP) beschlossen. Im aktuellen Masterplan APCIP 2014 sind strategische Zielsetzungen festgelegt, die in unterschiedlichen Handlungsfeldern erreicht werden. Ziel ist es, die Funktionsfähigkeit von kritischen Infrastrukturen vor Gefährdungen durch Naturkatastrophen, technische Unfälle, menschliches Versagen, Terrorismus und ähnlichen zu bewahren und einen hohen Grad an Versorgungssicherheit sicherzustellen.

3.3 EFFIZIENZ: VOLKSWIRTSCHAFTLICHE IMPULSSETZUNG

3.3.1 Grundlagen

Als Grundlage für die Aufbereitungen im nachfolgenden Unterkapitel 3.3.2 Bauphase wurden die Gesamterrichtungskosten sowie die Kostenstruktur für die A 5 Nord / Weinviertel Autobahn, Abschnitt Poysbrunn - Staatsgrenze gesamthaft zusammengestellt.

Die der Berechnung zugrunde liegenden, ansetzbaren Gesamtkosten inklusive „Unvorhergesehenem“ betragen rund 66 Mio. €. Bis zum eigentlichen Baubeginn wird eine Erhöhung der nominellen Kosten (durch allgemeine Inflation und bauspezifische Preisentwicklungen) um rund 30 Mio. € angesetzt („Gleitung“). Für die einzelnen Gewerke (Freiland, Brücke, EM etc.) wurden auf Basis von ASFINAG-Abrechnungen spezifische Güterstrukturen abgeleitet, die als Eingangsdaten für die folgende Simulation der Bauphaseneffekte verwendet wurden.

	Basis- kosten	Unvorher- gesehenes	Gleitung
Grundeinlöse	0.5	0.1	0.3
Projektierung	5.0	0.5	2.6
Projektmanagement	0.5	0.2	0.3
Baukosten	51.5	6.7	26.9
Baukosten Freiland	43.8	5.7	22.8
Baukosten Brücke	7.7	-	4.0
Baukosten Nebenanlagen / Lärmschutz	-	-	-
Baukosten Tunnel OBW/GBW	-	1.0	-
EM - Elektromaschinelle Maßnahmen	0.6	0.1	0.3
Gesamtkosten	58.1	7.5	30.3

Abbildung 3-2: Gesamterrichtungskosten und Kostenstruktur A 5 Nord / Weinviertel Autobahn, Abschnitt Poysbrunn - Staatsgrenze (in Mio. €) [Quelle ASFINAG 2025]

3.3.2 Bauphase

Simuliert wurde die Bauphase der A 5 mit dem regionalen Input-Outputmodell ASCANIO, das die ökonomischen Verflechtungen zwischen 74 Branchen in den neun österreichischen Bundesländern (sowie dem Ausland) modelliert. Zu diesen Verflechtungen zählen neben den direkten Effekten (die bei den von der ASFINAG beauftragten Unternehmen auftreten) auch die indirekten sowie die produktionsbezogenen induzierten Effekte. Die indirekten Wirkungen ergeben sich durch den Produktionskreislauf (die direkt beauftragten Unternehmen kaufen von anderen Betrieben Vorleistungen – Baustoffe, Energie, Transportdienstleistungen etc. – zu; diese Betriebe kaufen ihrerseits bei Dritten Vorleistungen zu usw.) Die produktionsbezogenen induzierten Effekte ergeben sich aus den Abschreibungen der im Produktionskreislauf beschäftigten Unternehmen, die zu entsprechenden Ersatzinvestitionen führen.

Die gesamten Errichtungskosten (inklusive „Unvorhergesehenes“, aber ohne Gleitung) betragen 66 Mio. €. Diese sind aktuell (im Fall einer fiktiven Errichtung im Jahr 2024) im Produktionsprozess mit knapp unter 50 Mio. € an österreichischer Wertschöpfung verbunden, durch die etwa 550 Beschäftigte (entsprechend rund 500 Vollbeschäftigten) ausgelastet werden. Das damit verbundene Aufkommen an Sozialversicherungsabgaben wird auf gut 10 Mio. € geschätzt, das Steueraufkommen auf rund 7 Mio. € (wovon nach aktuellem Finanzausgleich 4 Mio. € beim Bund verbleiben). Die größten Wirkungen werden für die Standortregion Niederösterreich ermittelt, über regionale Handelsströme werden aber in allen Bundesländern positive Wirkungen auf Wertschöpfung und Beschäftigung (sowie – nicht zuletzt über den Finanzausgleich – auf die Einnahmen aus dem Steueraufkommen der Gebietskörperschaften) erwartet.

	Impact [Mio. €]	Wertschöpfung	Beschäftigung - Kopffzahlen	Beschäftigung - VZÄ	Sozialversicherungs- abgaben	Steueraufkommen	Steuerverteilung nach FAG		
							Bund	Länder	Gemeinden
Burgenland	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Kärnten	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Niederösterreich	66	32	350	350	8	5	0	0	1
Oberösterreich	0	3	50	50	1	0	0	0	0
Salzburg	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Steiermark	0	2	50	50	0	0	0	0	0
Tirol	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Vorarlberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wien	0	7	50	50	1	1	0	0	0
Gesamt	66	48	550	500	11	7	4	1	2

Abbildung 3-3: direkte und indirekte Effekte der A 5 nach Bundesländern – Bauphase [Quelle ASFINAG und WIFO]

Eine ähnliche Ausbreitung der Wirkungen über die unmittelbar beauftragten Branchen hinaus wird für die sektoralen Wirkungen ermittelt: für das Baugewerbe, den größten Empfänger der direkten Ausgaben (vor Sachgütern und unternehmensnahen Dienstleistungen), werden zwar die größten Brancheneffekte ermittelt, ihr Anteil an den Gesamteffekten beträgt aber nur rund ein Drittel (ihr Anteil an den direkten Aufträgen ist mehr als doppelt so hoch). Im Verkehrssektor sind auch die Eigenleistungen der ASFINAG (für Projektmanagement) enthalten. Die Effekte in den konsumnahen Branchen – Einzelhandel, Gastronomie, Wohnungswesen – werden von der Annahme getrieben, dass die Ausgaben für die Grundeinlöse über die Zeit vollständig in den privaten Konsum fließen.

Branche	Wertschöpfung	Beschäftigung - Kopfzahlen	Beschäftigung - VZA	Branche	Wertschöpfung	Beschäftigung - Kopfzahlen	Beschäftigung - VZA
A Land- und Forstwirtschaft	0	0	0	K Finanz- und Versicherung	1	0	0
B Bergbau	1	0	0	L Grundstücks- und Wohnungswesen	2	0	0
C Herstellung von Waren	5	50	50	M Freiberufliche/techn. DL	5	75	50
D Energieversorgung	0	0	0	N Sonst. wirtschaftl. DL	3	50	50
E Wasserver- u. Abfallentsorgung	1	0	0	O Öffentliche Verwaltung	0	0	0
F Bau	22	250	225	P Erziehung und Unterricht	0	0	0
G Handel	3	25	25	Q Gesundheits- und Sozialwesen	0	0	0
H Verkehr	3	25	25	R Kunst, Unterhaltung und Erholung	0	0	0
I Beherbergung und Gastronomie	0	0	0	S Sonst. Dienstleistungen	0	0	0
J Information und Kommunikation	1	0	0	T Private Haushalte	0	0	0
				Gesamt	48	550	500

Abbildung 3-4: direkte und indirekte Effekte der A 5 nach Wirtschaftsbranchen – Bauphase (Wertschöpfung in Mio. €) [Quelle ASFINAG und WIFO]

3.3.3 Betriebsphase

Die Standorteffekte der A 5 in der Betriebsphase wurden mit dem EcoAustria Regionalmodell simuliert. Dieses Modell umfasst mehr als 150 NUTS-3-Regionen¹ in Mitteleuropa, darunter alle österreichischen Regionen sowie angrenzende Gebiete in Bayern, der Schweiz, Norditalien, Slowenien, Ungarn, der Slowakei und Tschechien. Im Zentrum des Modells steht der Erreichbarkeitsindikator, der auf einem gravitationsbasierten Ansatz beruht: Regionen gewinnen an Attraktivität, je besser sie an überregionale Wirtschaftszentren mit hoher Wirtschaftsleistung angebunden sind. Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur – wie im Fall der A 5 – verkürzen die Reisezeiten zwischen den Regionen. Dadurch erhöht sich die Standortqualität der betroffenen Regionen, was wiederum zu einer Steigerung der Produktivität und Wertschöpfung führt. Das Regionalmodell bildet diesen Zusammenhang explizit ab und erlaubt es, die wirtschaftlichen Effekte von Infrastrukturmaßnahmen nicht nur für einzelne NUTS-3-Regionen, sondern auch für Bundesländer und die Volkswirtschaft insgesamt abzuschätzen. In einem weiteren Schritt werden schließlich die daraus resultierenden Steuer- und Abgabenrückflüsse für Bund, Länder und Gemeinden berechnet, sodass die volkswirtschaftlichen Wirkungen einer Maßnahme umfassend dargestellt werden können.

Die Wirkungen der ASFINAG-Baumaßnahmen in der Betriebsphase der A 5 – also die Reisezeitverbesserungen, die sich aus dem Projekt ergeben – wurden auf Basis von Verkehrsmodellen durch Verkehrsplanungsbüros ermittelt, deren Ergebnisse über die ASFINAG den Autoren dieser Untersuchung zur Verfügung gestellt wurden. Auf Basis dieser Modelle ergeben sich Reisezeitgewinne nach Tschechien aus dem

¹ NUTS-Regionen sind eine territoriale Gliederung der Europäischen Union (EU) nach der Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS), die eine einheitliche Erhebung und Analyse von regionalen Daten ermöglicht. Die NUTS-3 Regionen sind die kleinste Einheit dieser Gliederung. Die Zahl der Bevölkerung dieser regionalen Einheit liegt zwischen 150.000 und 800.000, wobei auch größere Einheiten möglich sind (in Österreich etwa Wien). Insgesamt gibt es in Österreich 35 NUTS-3 Einheiten.

Nordosten Niederösterreichs durch den Lückenschluss der A 5 zur tschechischen Grenze in Höhe von rund 11 Minuten zur Hauptverkehrszeit (Anmerkung: die angeführten Reisezeitersparnisse sind in Zusammenhang mit dem Ausbau der D 52 bis Mikulov zu sehen). Somit wird ein großer Teil Tschechiens aus österreichischer Sicht (Niederösterreich, Burgenland, Nordoststeiermark und Wien) besser an österreichische Regionen angebunden und die Erreichbarkeit dieser Regionen verbessert sich merklich. Dies schlägt sich auch in der geografischen Verteilung der BIP-Effekte nieder, wie in Abbildung 3-5 erkennbar ist.

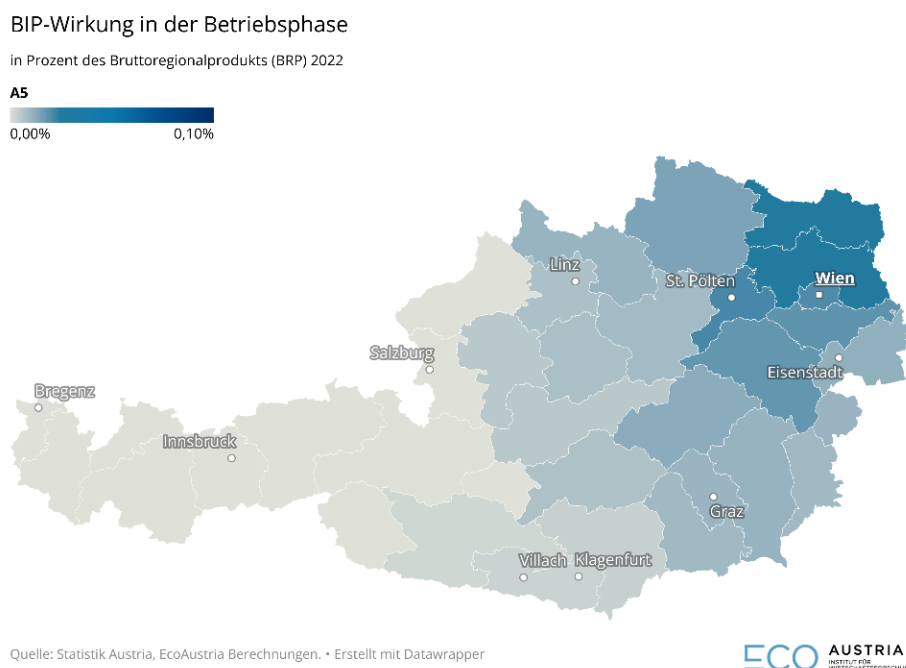


Abbildung 3-5: A 5 – Räumliche BRP-Wirkung in der Betriebsphase [Quelle Eco Austria]

Betrachtet man die Wertschöpfungseffekte in den ersten 30 Jahre des Betriebs ab 2034, so ergibt sich ein Zuwachs an Wertschöpfung in Österreich im ersten Jahr des Betriebs in Höhe von 49 Mio. Euro, der über die ersten 30 Jahre des Betriebs auf 65 Mio. Euro ansteigt. Damit einhergehend wird der steuerliche Rückfluss für den Gesamtstaat unter der Annahme einer gleichbleibenden Steuerstruktur auf im ersten Jahr auf rund 22 Mio. Euro geschätzt. Kumulativ ergeben sich in Bezug auf die Wertschöpfungseffekte in den ersten 30 Jahren des Betriebs in etwa 800 Mio. € und ein Abgabenabkommen an die öffentliche in Höhe von rund 360 Mio. €. Hinzu kommen noch etwa rund 15 Mio. €, kumuliert über diese Periode, an Wertschöpfungseffekten (sowie gut 5 Mio. € an damit verbundenen Steuern und Abgaben), die sich aufgrund der Instandhaltung der Infrastruktur ergeben.

3.3.4 Zusammenführung Bau- und Betriebsphase

Bau- und Betriebsphase weisen definitorisch unterschiedliche Zeitbezüge auf. Um die Wirkungen vergleichbar (und summierbar) zu machen, werden die Wertschöpfungsströme zum einen realisiert (d.h. um die Inflation

korrigiert) sowie auf das Bezugsjahr 2025 abdiskontiert; als Diskontsatz werden dabei 3,3 % angenommen². Die Wirkungen der Bauphase werden gleichmäßig über die Errichtungsperiode aufgeteilt; die jährlichen Effekte der anschließenden Betriebsphase werden über eine Betriebsperiode von 30 Jahren angesetzt. In diese Betriebsperiode inkludiert sind jährliche Instandhaltungs- und Betriebskosten von rund 1 Mio. €³; die damit zusammenhängenden Wertschöpfungswirkungen sind in den Ergebnissen für die Betriebsphase inkludiert.

	Bauphase	Betriebsphase	Gesamt
Gesamtkosten	51	10	61
Wertschöpfung	35	815	850
Steuern & Abgaben	15	365	380

Abbildung 3-6: Abdiskontierte Kosten- und Wertschöpfungsströme (in Mio. €, Bezugsjahr 2025) [Quelle ASFINAG, WIFO und Eco Austria]

Bezogen auf 2025 belaufen sich die Kosten auf rund 60 Mio. €, davon 51 Mio. € in der Bauphase. Damit ist in der Bauphase eine Wertschöpfung von (ebenfalls bezogen auf 2025) insgesamt rund 35 Mio. € verbunden. Zusammen mit der folgenden Betriebsphase wird über einen Projektzeitraum von 30 Jahren eine kumulierte Wertschöpfung von insgesamt rund 850 Mio. € induziert.

Das mit Bau und Betrieb der A 5 verbundene Aufkommen an Steuern und Abgaben zur Sozialversicherung wird – unter Zugrundelegung derzeit gültiger Steuer- und Abgabenquoten – auf rund 380 Mio. € geschätzt.

3.3.5 Weitere volkswirtschaftliche Aspekte

Es gibt eine ganze Reihe weiterer Aspekte, die in gegenständlicher Untersuchung nicht monetär bewertet wurden und daher im Folgenden nur überblicksmäßig dargestellt werden.

- **Staukosten:** Dies sind die augenfälligsten „Zusatzkosten“ des Verkehrs. Sie sind in erster Linie individuelle Zeitkosten; andere Kostenarten (v.a. zusätzliche Emissionen) sind nur von untergeordneter Bedeutung. Im Prinzip können diese Zeitkosten auch relativ einfach monetarisiert werden: die Summe der Zeit, die jeder „Stauteilnehmer“ im Stauverbringt, multipliziert mit dessen (evtl. individuell unterschiedlichen) Kosten pro Zeiteinheit sollte die Gesamtkosten eines Staus ergeben. Das Problem dabei sind aber die Kosten pro Zeiteinheit – die aber nicht konstant sind, sondern sich für zumindest drei Gruppen an Verkehrsteilnehmern deutlich unterscheiden: den Berufsverkehr, den Freizeitverkehr, sowie – als „Mittelweg“ – der Berufspendelverkehr. Für den Berufsverkehr stellen Staukosten eindeutig verlorene Wirtschaftsleistung dar – der Installateur, der eine halbe Stunde im Stau steht (oder anderweitig verkehrsbedingt verliert), kann in dieser halben Stunde keinen Auftrag ausführen; die Zeitkosten entsprechen hier im wesentlichen seinem Stundensatz. Der Freizeitverkehr ist hingegen mit keinen direkten wirtschaftlichen Verlusten verbunden – hier kommt allenfalls „Zeitpräferenz“ zum

² Dieser Wert wird auch ASFINAG-intern verwendet

³ Diese ergeben sich aus Erfahrungswerten der ASFINAG pro km Fahrstreifen bzw. pro Tunnel-km.

Tragen: die Zahlungsbereitschaft dafür, NICHT eine bestimmte Zeit im Stau verbringen zu müssen. Der Berufsspendelverkehr liegt irgendwo dazwischen – (noch) nicht verlorene Arbeitszeit, aber doch mehr als reine Freizeitkosten. Es ist klar, dass die so berechneten Staukosten enorm abhängig sind von eben dieser Wahl der Zeitkosten. Die Kosten eines einzigen Staus können aber jedenfalls auf mehrere Hunderttausend Euro und mehr geschätzt werden.

Für die Ex-Ante-Abschätzung der (vermiedenen) Stauzeiten (und damit Staukosten) ist eine umfassende Analyse der neuen Verkehrssituation mithilfe eines geeigneten Verkehrsmodells notwendig.

- **Reisegeschwindigkeit:** ihre Auswirkungen gleichen Stauzeiten insofern, als auch hier die Kosten in Form von „Zeit“ anfallen; insofern gelten ähnliche Überlegungen wie bei der Abschätzung der Staukosten.
- **Verkehrssicherheit, Unfallkosten:** Unterschiede in der Sicherheit von Straßenvarianten drücken sich in der Zahl von Unfällen sowie den damit verbundenen Verletzten und Getöteten aus. Für alle diese gibt es (wenn auch nach Anwendungsfall sehr uneinheitliche) Schätzwerte, sodass die hier zu erwartenden Kosten(reduktionen) zumindest theoretisch gut einer monetären Bewertung zugeführt werden könnten, falls die entsprechenden Unfallzahlen abgeschätzt werden können.
- **Treibstoffverbrauch und Emissionen:** mit Emissionen sind nicht nur Luftschadstoffe gemeint; sie umfassen auch Feinstaub (Russpartikel, Reifen- und Bremsenabrieb⁴) oder Lärmemissionen. Ihre monetäre Abschätzung ist theoretisch zumindest ansatzweise möglich: für manche Luftschadstoffe gibt es direkte Preise (etwa bei Kohlendioxid); für Feinstaub und auch Lärmbelastung gibt es medizinische Untersuchungen über ihre Auswirkungen auf Gesundheit und Lebenserwartung, so dass auch hier zumindest theoretisch eine Abschätzung der wirtschaftlichen Kosten möglich ist.

Die Wirkung eines Straßenneubaus auf diese Emissionen kann dabei in vielerlei Richtungen laufen: die Verringerung von Stauzeiten ist aber jedenfalls positiv für alle diese Dimensionen. Eine Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit kann aber etwa auch durchaus zu Erhöhungen des Treibstoffverbrauchs sowie aller Emissionsarten führen.

- **Auswirkung auf Betriebs- bzw. Erhaltungskosten:** diese stellen unmittelbar monetäre Kostenarten dar. Neu- oder Umbau von Straßenzügen kann durch bessere Ausgestaltung zu Einsparungen bei den Folgekosten – Betriebskosten (Winterdienst, Erhaltung etc.) bzw. Reparaturkosten – führen; diese Kosten können nicht extern abgeschätzt werden, sondern müssten direkt durch den Projektbetreiber ermittelt werden.
- **Stärkung der internationalen Standortqualität:** Ähnlichen Gedanken wie dem EcoAustria Regionalmodell zugrundeliegend, könnte die internationale Standortqualität durch verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen verbessert werden, wenn etwa ein Standort in Mitteleuropa besser an einem internationalen Hafen oder global relevanten Transporthub angebunden wird. Damit

⁴ Reifen- und Bremsenabrieb sind beträchtliche Feinstaubquellen, die auch bei alternativen Antriebssystemen nicht vermieden werden können.

würde sich auch die Möglichkeit zur Integration in globale Wertschöpfungsketten verbessern und die Standortqualität steigern. Der derzeit vorliegende Fokus auf Mitteleuropa blendet diesen Kanal zum Teil aus.

- **Arbeitsmarkteffekte:** zwar bildet das EcoAustria Regionalmodell in seiner aktuellen Form auch Arbeitsmarkteffekte zum Teil ab, da durch die Verbesserung der Verbindungen zu anderen Regionen der Pendelradius steigt und somit entlegenere Regionen besser an Zentren anbindet, jedoch werden aktuell nicht explizit regionale Arbeitsmarktspezifika berücksichtigt.

Bessere Anbindung an Wirtschaftsstandorte und damit bessere Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen ist zum einen positiv für den Arbeitsmarkt (mehr Angebot für Arbeitgeber und Arbeitnehmer), kann aber auf der anderen Seite zu weiterer Zersiedelung beitragen.

3.4 NACHHALTIGKEIT

Im Zuge der Planung und Errichtung von Straßenneubauprojekten ist auch ein wesentlicher Fokus auf Nachhaltigkeit zu legen. Dies insbesondere, um den Ressourcenverbrauch zu minimieren und die Umweltbelastung so gering wie möglich zu halten aber auch die Lebensqualität für alle Beteiligten zu verbessern und eine gerechte und inklusive Gesellschaft zu fördern. Langlebige Bauweisen und Optimierung von Bauprozessen können ebenfalls einen Beitrag zur Nachhaltigkeit leisten.

Nachfolgende Übersicht stellt eine Zusammenschau der projektbezogenen Aspekte mit dem Fokus auf Nachhaltigkeit dar.

3.4.1 Ökologische Aspekte

3.4.1.1 Schutz natürlicher Ressourcen

Die A 5 Nord/Weinviertel Autobahn wurde unter Berücksichtigung des Stands der Technik, der Vorgaben von RVS und Normen dimensioniert. Der Flächenverbrauch durch das Vorhaben ergibt sich insbesondere aus den (sicherheits-) technischen Anforderungen wie etwa Fahrbahnbreiten, Erfordernis von Abstellstreifen, Wiederherstellung Wegeverbindungen, Lärmschutzmaßnahmen, ordnungsgemäße Entwässerung udg. Neben den Vorgaben hinsichtlich des Stands der Technik wurden die Planungen unter Berücksichtigung von möglichst geringem Flächenverbrauch und Beschränkung auf das unbedingt erforderliche Ausmaß interdisziplinär mit allen Fachbereichen durchgeführt. Im Zuge des Planungsprozesses war ein möglichst ressourcenschonender Umgang mit Boden und Fläche eine grundlegende Planungsprämisse.

- Die Dimensionierung des Straßenquerschnitts sowie Halbanschlussstellen erfolgt gem. den Anforderungen der Leistungsfähigkeiten und aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung. Durch die durchgeführte Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen (zB Bevölkerungsprognose, Wirtschaftsprognose) wurde der Bedarf für die Dimensionierung des Vorhabens nachhaltig festgelegt. Daraus erfolgte auch die Festlegung von 2 Halbanschlussstellen anstatt von Vollanschlussstellen.
- Zur Vermeidung zusätzlicher Versiegelung werden neue Wirtschaftswege nur ab einer Steigung von 4% bituminös befestigt ansonsten ist eine mechanisch stabilisierte Oberfläche („unbefestigt“) vorgesehen. Lediglich Wege, die als Ersatz für asphaltierte Bestandswege angelegt werden, werden asphaltiert ausgeführt.
- Für die Bauphase wurde eine Massenverwertungskonzept ausgearbeitet mit Ziel einen Massenausgleich zu erreichen, Transporte zu minimieren und Ressourcen zu schonen sowie eine wirtschaftliche Projektabwicklung zu gewährleisten. Ziel ist die Verwertung von Schüttmaterial unter Berücksichtigung geotechnischer Anforderungen und Oberboden vor Ort. Aufgrund der Massenbilanz kann davon ausgegangen, dass sämtliche Dammschüttungen mit dem im Baulos anfallenden Aushubmaterialien hergestellt werden können. Der Massenüberschuss verbleibt etwa in Form von Immissionsschutzwällen bzw. Auffüllungen von Restflächen im Baulos. Dadurch können weitere Massentransporte verhindert werden.

- Durch sorgsame Zwischenlagerung des Ober-, Zwischen- und Unterbodens können im rekultivierten Baufeld die Bodenfunktionen nach Abschluss der Bauphase sowie auf den unbefestigten und rekultivierten Flächen des Bauwerkes (Böschungen, Grünbücken, Mulden, usw.) rasch wiederhergestellt werden.
- In der Maßnahmenplanung der ökologischen Maßnahmenflächen wurden Rest- und Zwickelflächen sowie auch Synergien aus den unterschiedlichen Fachbereichen berücksichtigt.

Boden und Fläche

Folgender Flächenverbrauch ergibt sich durch das Vorhaben:

Flächenverbrauch
Vollausbau

Betriebsphase
~ 81 ha

Neuversiegelung
Vollausbau

Betriebsphase
~ 26 ha
(~ 5 ha bereits bei UF
Drasenhofen versiegelt)

Wasser

Die Straßenwässer werden gesammelt und in Gewässerschutzanlagen geleitet. Nach erfolgter Reinigung werden die Sommerwässer in die Vorfluter abgeleitet. Die Winterwässer werden mittels Druckrohrleitung aufgrund der größeren Vorflut in die Thaya abgeleitet.

Im Zuge der Umsetzung des Vorhabens erfolgen Gewässerrenaturierungen unter Berücksichtigung des gewässerspezifischen Leitbildes am Mühlbach, am Lüssgraben und am Stützenhofner Bach im Ausmaß von rund 2.000 lfm.

3.4.1.2 Biodiversität

Europaschutzgebiete

Das Vorhaben kommt in keinem Europaschutzgebiet oder sonstigem Naturschutzgebiet zu liegen. Das am nächsten gelegene Natura 2000 Gebiet ist das Gebiet „Weinviertler Klippenzone“. Ein direkter Eingriff durch das Vorhaben besteht daher nicht. Indirekte Auswirkungen durch beispielsweise durch Luft- und Lärmemissionen oder sonstige Störwirkungen sind aufgrund der Entfernung nicht zu erwarten.

Vernetzung

Durch die Errichtung des Vorhabens kommt es zu Änderungen im Raumgefüge was sowohl hinsichtlich des Schutzgutes Mensch als auch hinsichtlich des Schutzgutes Biologische Vielfalt zu Trennwirkungen führen kann. Die A 5 Nord Autobahn zerschneidet Lebensräume von Wildtieren und Jagdrevieren, insbesondere im Bereich Drasenhofen. Dies führt zu einer Einschränkung der Bewegungsfreiheit von Tieren. Ein Teil der Zerschneidungswirkung ist bereits durch die UF Drasenhofen eingetreten.

Dahingehend wurden nachstehende Planungsprämissen in der Projektierung und Maßnahmenplanung zugrunde gelegt.

- Aufrechterhaltung des Straßen- und Wegenetzes für den untergeordneten motorisierten Verkehr, landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Nutzung sowie für die Naherholung (Wander- und Radwege).
- Wiederherstellung der Vernetzung in relevanten Bereichen durch Anlage und Gestaltung von 4 Wildquerungshilfen sowie durch die Errichtung von Durchlässen
- Anlage von Vernetzungselementen und Leitstrukturen zu den Querungshilfen (Gehölzstreifen, Strukturpflanzungen, technische Leitelemente (Amphibienleiteinrichtung, Wildschutzzaun)).

Ökologische Ausgleichsflächen

Im Zuge des UVP-Verfahrens sind zur Kompensation von Eingriffen durch das Vorhaben der A 5 Nord B umfangreiche ökologische Maßnahmen geplant. Folgend eine Auswahl:

- Anlage von Brachflächen und artenreicher trockener und feuchtgetönter Wiesenflächen
- Umsetzung naturnaher Gewässerrenaturierungen des Mühlbaches, Lüssgrabens und Stützenhofner Baches von rd 2.000 lfm
- Bestandsumwandlungen und Sicherung von Gehölzbeständen sowie Altbaumsicherungen und Schaffung von Totholzelementen
- Anlage von Struktur- und Gehölzpflanzungen
- Umsetzung von Ersatzaufforstungsflächen
- Errichtung von 2 Grünbrücken und Ausgestaltung von 2 Wildunterführungen zur Lebensraumvernetzung (Im Zuge der Umfahrung Drasenhofen wurde bereits je eine Grünbrücke und Wildunterführung errichtet.)

In Summe ist die Anlage von 61 ha an ökologischen Maßnahmenflächen vorgesehen. 45 ha wurden davon bereits im Zuge der Umfahrung Drasenhofen umgesetzt.

3.4.2 Ökonomische Aspekte

Die Dimensionierung des Straßenquerschnitts sowie der Knoten und Anschlussstellen erfolgt bedarfsorientiert gem. den Anforderungen der Leistungsfähigkeiten und aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung, sowie aus betrieblichen und wirtschaftlichen Überlegungen. Entsprechend der Verkehrsstärken wurde der Regelquerschnitt mit 2 + 2 mit Abstellstreifen gewählt.

Für die Umsetzung des Vorhabens wurde ein umfassendes Baukonzept unter Berücksichtigung einer wirtschaftlichen Projektabwicklung ausgearbeitet. Dies beinhaltet einen möglichst ausgeglichenen Massenausgleich zur Minimierung der Transporte und zur Ressourcenschonung. Der Massenüberschuss wird vor Ort verwertet. Baustelleneinrichtungsflächen sind an logistisch günstigen Plätzen situiert, um eine effektive Abwicklung der Baustelle und des Baustellenverkehrs zu erreichen. Es ist vorgesehen kompakte, zügig voranschreitende Arbeitsprozesse und -zyklen einzuhalten um Leerlauf- und Stehzeiten insbesondere bei energieintensiven Arbeitsprozessen sowie bei LKW-Fahrten zu vermeiden;

3.4.3 Soziale Aspekte

Verkehrssicherheit

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Untersuchungsraum durch die Errichtung von höchstrangigen Straßen mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen beruht in erster Linie auf der Tatsache, dass diese Straßen deutlich geringere Unfallraten aufweisen als andere Straßentypen (siehe die unten stehende Abbildung). Die geringeren Unfallraten auf Autobahnen- und Schnellstraßen sind unter anderem bedingt durch:

- Anbauten- und Kreuzungsfrei
- Baulich getrennte Richtungsfahrbahnen
- Spezifische Sicherheitseinrichtungen
- Kein Langsamverkehr

Eine Verlagerung von Fahrten von Freilandstraßen oder dem Ortsgebiet auf Bundesstraßen A und S bewirkt eine rechnerische Verringerung der Unfallzahlen. Dies wird im Rahmen von Verkehrsuntersuchungen und NKUs ermittelt und nachgewiesen.

	Bundesstraßen A und S	Sonstige Freilandstraßen	Straßen im Ortsgebiet	Alle Straßen
(1) Getötetenraten [Anzahl Getötete/Mio Kfz-km]	0,0038	0,0175	0,0106	0,0106
(2) Schwerverletztenraten [Anzahl Schwerverletzte/Mio Kfz-km]	0,0433	0,2159	0,2964	0,1762
(3) Leichtverletztenraten [Anzahl Leichtverletzte/Mio Kfz-km]	0,1124	0,4722	1,3165	0,5804
(4) UPS-Raten [Anzahl UPS/Mio Kfz-km]	0,0990	0,4971	1,3048	0,5811
(5) Unfallkostenraten [EUR/Kfz-km]	0,0366	0,1762	0,2734	0,1532

Abbildung 3-7: Verunglücktenraten, UPS-Raten und Unfallkosten nach standardisierten Straßentypen (2009); Anmerkung: UPS = Unfälle mit Personenschaden [Quelle: RVS 02.01.11 Nutzen-Kosten-Untersuchungen]

Demnach ergeben sich rechnerisch gemäß RVS 02.01.11 Unfallkosten von:

- 36.600 € je 1 Mio. gefahrenen Kfz-km für Bundesstraßen A und S
- 176.200 € je 1 Mio. gefahrenen Kfz-km für Sonstige Freilandstraßen
- 273.400 € je 1 Mio. gefahrenen Kfz-km für Straßen im Ortsgebiet

Zusätzlich zur Verbesserung der Unfallzahlen verbessert sich durch eine neue Straßeninfrastruktur und damit erhöhter Kapazität im Straßennetz meist auch die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs im Netz. "Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs" bezeichnet das Ziel, den Verkehrsfluss auf den Straßen reibungslos und ununterbrochen zu gestalten, ohne dass es zu unnötigen Behinderungen oder Staus kommt. Dieser Grundsatz zielt darauf ab, dass Verkehrsteilnehmer:innen so wenig wie möglich behindert oder belastigt werden, was im Sinne einer effizienten und funktionalen Verkehrsführung – in diesem Falle des motorisierten Individualverkehrs

– steht. Die Vermeidung von Störungen und Behinderungen im Verkehrsfluss führt zu einer Verringerung von Stresssituationen, was die Verkehrssicherheit verbessert. Es bedeutet auch, dass ein reibungsloser, zügiger und störungsfreier Ablauf des Verkehrs angestrebt wird, der aber nicht die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer gefährdet.

Bündelung des Verkehrs – Entlastung von Orten

Durch die Bündelung des Verkehrs auf Autobahnen und Schnellstraßen können Ortsgebiete von Lärm und Emissionen entlastet werden, die täglich belastet werden. Durch die Bündelung des Straßenverkehrs auf eine Route wird flächenhaft in der Region die Umweltsituation verbessert. Darüber hinaus wird hinsichtlich der verkehrlichen Entlastungswirkung auf Kapitel 3.2.2 verwiesen.

Lärm

Entlang der A 5 Nord B sind vor allem ostseitig Richtung Drasenhofen aktiver Lärmschutz in Form von Wänden und Dämmen vorgesehen.

An einigen Zulaufstrecken kann es bei einigen Straßenzügen zu Zunahmen des Verkehrs und zu Grenzwertüberschreitungen kommen. Dies betrifft insbesondere Straßenzüge, die bereits im Bestand ein hohes Verkehrsaufkommen haben und teilweise die Grenzwerte bereits überschritten sind. Es werden objektseitige Maßnahmen (Lärmschutzfenster) angeboten, da ein Schutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich ist. Durch Umsetzung der A 5 Nord B ergeben sich aber auch deutliche Entlastungswirkungen insbesondere in Drasenhofen, aber auch in Stützenhofen oder Poysbrunn. Ein großer Teil der Entlastungswirkung ist bereits durch die Umfahrung Drasenhofen eingetreten.

Luftschadstoffe

Die Errichtung der A 5 Nord Autobahn im Abschnitt Poysbrunn – Staatsgrenze im Vollausbau führt zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen, die im Nahbereich der Trasse zu Mehrbelastungen mit Luftschadstoffen führt, aber auch Entlastungen im Ortsgebiet von Drasenhofen bewirken.

Die prognostizierte JMW-Zusatzbelastung liegt für Stickstoffdioxid (NO₂) und Partikel PM 10 und PM 2,5 bei allen Wohnanrainerinnen und -anrainer unterhalb der Irrelevanzschwelle für den JMW.

Für den NO₂-HMW (Kurzzeitmittelwert) wurden zwei Belastungsszenarien berechnet (jeweils Annahme einer hohen Grundbelastung mit NO₂ bzw. NO_x) und die Gesamtbelastung in den Aufpunkten ermittelt. Auch hier ist mit einer maximalen HMW-Gesamtbelastung von rund 120-130 µg/m³ die Einhaltung des Grenzwertes für den NO₂-HMW von 200 µg/m³ sicher gewährleistet. Für den PM 10-TMW wurde die Anzahl der zusätzlichen Tage mit Überschreitungen über die Relation zum PM 10-JMW abgeschätzt. Daraus ergab sich im ungünstigsten Fall statistisch gesehen 1 zusätzlicher PM 10-TMW Überschreitungstag.

Veränderung von Standortpotentialen

Die Veränderungen des Verkehrsnetzes durch hochrangige Straßen verursachen generell verbesserte Erreichbarkeiten und kürzere Reisezeiten für den Individualverkehr und straßengebundenen öffentlichen Verkehr sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Verbesserte Erreichbarkeiten durch Netzveränderungen bedingen eine verbesserte Standortqualität für Wohn- und Wirtschaftsstandorte aus lokaler, regionaler und überregionaler Sicht und können für diese Standorte Entwicklungen für Wohnen und Wirtschaft initiieren.

Eine überregionale strukturelle Auswirkung ist durch das Vorhaben im Zusammenhang mit der Errichtung der beiden südlichen Abschnitte der A 5 Nord Autobahn sowie der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße gegeben, da es im Zusammenwirken mit diesen Bauvorhaben zu Verkehrsverlagerungen (Entlastung von Ortsgebieten und bestehenden Straßenverbindungen, Bündelung des überregionalen und teils auch regionalen Verkehrs) kommt.

In wirtschaftlicher Hinsicht steht der Region durch das Vorhaben eine Aufwertung bevor. Eine verbesserte Erreichbarkeit der östlichen EU-Länder (Tschechien, Slowakei und Polen) kann als Impuls für eine Erhöhung der Standortgunst in dieser Region genutzt werden.

Die Einwohner der an die Standortgemeinden angrenzenden Gemeinden profitieren vom Vorhaben der A 5 Nord Autobahn in zweierlei Hinsicht: Zunächst durch die deutlich verbesserten regionalen Erreichbarkeiten, die das Vorhaben bewirkt. In weiterer Folge wird die Entlastung des untergeordneten Netzes der Landesstraßen spürbar zur Steigerung der Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner der Region beitragen. Eine massive Entlastung von Drasenhofen ist dabei bereits durch die UF Drasenhofen in Realisierungsstufe 1 erfolgt.

Übereinstimmung mit der Raumplanungskonzepten

Die A 5 Nord Autobahn, Abschnitt Poysbrunn - Staatsgrenze, ist Teil des Österreichischen Generalverkehrsplans, sie entspricht deshalb den grundsätzlichen Festlegungen der gesamtstaatlichen Vorgaben. Die Umsetzung des Vorhabens entspricht den örtlichen und überörtlichen raumplanerischen Zielsetzungen.

4 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Das Regierungsprogramm (Februar 2025) sieht u.a. vor „zur Ankurbelung der heimischen Wirtschaft sowie zur dringend notwendigen Entlastung der Bevölkerung von Durchzugsverkehr und dessen negativen Begleiterscheinungen sollen Autobahnen und Schnellstraßen (im Bundesstraßengesetz angeführt), die bereits über eine Genehmigung verfügen, (z.B. S1 Spange) schnellstmöglich realisiert werden und anhängige Verfahren und Planungen zügig weitergeführt werden.“

Mit der EntschlieÙung des Nationalrates vom 26. März 2025 wird die Regierung aufgefordert „dem Regierungsprogramm entsprechend zeitnah die noch nicht genehmigten Neubauprojekte der ASFINAG hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulssetzung zu prüfen“.

Wie in den vorliegenden Darstellungen und ergänzenden Untersuchungen (WIFO und EcoAustria) zum Projekt dargelegt, hat die Prüfung ergeben, dass beim Neubauprojekt A 5 Nord / Weinviertel Autobahn, Abschnitt Poysbrunn - Staatsgrenze die Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftliche Impulssetzung aus Sicht der ASFINAG gegeben ist.

5 ERSTELLUNG

Für die vorliegende Aufbereitung wurde auf bestehende Daten aus den Genehmigungsunterlagen zur UVP, UVP-Änderungsverfahren, Materienrechte sowie Beschwerdeverfahren beim BVwG zurückgegriffen. Abhängig von der Fragestellung wurde die zuletzt verfügbare Datengrundlage verwendet. Weiters wurden, wo erforderlich und zeitlich möglich, auf die Fragestellung heruntergebrochene Detailanalysen durchgeführt.

Dabei wurde auf die von den jeweiligen Fachexperten erarbeiteten Untersuchungen und Unterlagen zu den Genehmigungsverfahren aus folgenden Fachbereichen zurückgegriffen:

- 1) Technische Straßenplanung und Entwässerungsplanung;
 - 2) Verkehrsuntersuchungen;
 - 3) Verkehrssicherheitsauditierung;
 - 4) Brücken- und Objektplanung;
 - 5) Siedlungs- und Wirtschaftsraum;
 - 6) Freizeit- und Erholung;
 - 7) Sach- und Kulturgüter;
 - 8) Orts- und Landschaftsbild;
 - 9) Freizeit- und Erholungsnutzungen;
 - 10) Luft und Klima;
 - 11) Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume;
 - 12) Boden;
 - 13) Waldökologie und Forstwirtschaft;
 - 14) Wildökologie und Jagd;
 - 15) Gewässerökologie
 - 16) Landwirtschaft;
 - 17) Altlasten
 - 18) Geologie,
 - 19) Hydrologie und Hydrogeologie;
 - 20) Schalltechnik;
 - 21) Maßnahmen- und Begleitplanung;
- u.a.m.

Die Koordination und Zusammenstellung der Unterlagen erfolgte koordiniert durch ILF Consulting Engineers Austria GmbH (Feldkreuzstraße 3, 6063 Rum bei Innsbruck) als Projektsteuerung mit Schwerpunkt auf die technischen Aspekte und durch BEITL ZT GmbH (Möllwaldplatz 4/21, 1040 Wien) als Umweltkoordination mit Schwerpunkt auf die umweltrelevanten Aussagen.

Ergänzend zu den technischen sowie raum- und umweltspezifischen Aufarbeitungen und Zusammenstellungen, wurden zur ergänzenden Beantwortung der Frage aus dem Entschließungsantrag wirtschaftsbezogene Untersuchungen erstellt. Dies erfolgte durch:

- 1) Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO)
Zentrale Arsenal, Objekt 20, 1030 Wien
- 2) ECO Austria – Institut für Wirtschaftsforschung / Regionale Wirtschaftspolitik und Außenwirtschaft
Am Heumarkt 10, 1030 Wien