



© iStockphoto.com/IgorZhorov

EVALUIERUNG HOCHRANGIGER STRAßENVERKEHRSINFRASTRUKTUR

GÜNTHER LICHTBLAU, UMWELTBUNDESAMT ÖSTERREICH
BVWP DEUTSCHLAND, 9. FEBRUAR 2023

PERSPEKTIVEN FÜR
UMWELT & GESELLSCHAFT **umweltbundesamt**^U

EVALUIERUNG BUNDESSTRAßENBAUVORHABEN IN ÖSTERREICH

- Ziel: umweltfachliche Beurteilung aktueller Vorhaben im Ö Bundesstraßengesetz (Neubau und Kapazitätserweiterungen: aktuell 18 Bauvorhaben)
- Evaluierung des bestehenden Evaluierungsschemas
- Fachliche Würdigung der zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchungen
- Überprüfen der Kompatibilität mit aktuellen umweltbezogenen Herausforderungen mit Schwerpunkt Klima, Biodiversität

WÜRDIGUNG EVALUIERUNG STRAßENBAUVORHABEN

- Bewertungsansatz Klima- bzw. Verkehrsministerium/ASFINAG gewichtet die Straßenbauvorhaben nach einem Schulnotensystem
- Wesentliche Grundlage, um besonders **negative bzw. positive Auswirkungen der Vorhaben im Vergleich zu anderen Straßenbauvorhaben** sichtbar zu machen
- Vor diesem Hintergrund ist der **Bewertungsansatz geeignet und sinnvoll**
- Aufgrund der unterschiedlichen Tiefe der vorliegenden Planunterlagen unterliegt die Evaluierung höheren Unsicherheiten hinsichtlich der konkreten Projektauswirkungen

WÜRDIGUNG EVALUIERUNG STRAßENBAUVORHABEN

- Die Bewertungskriterien sind teils zu eng gefasst
 - versiegelte Fläche, nicht die gesamte **Flächeninanspruchnahme**;
 - Treibhausgaswirkung: nur direkte Emissionen berücksichtigt, nicht **Lebenszyklusemissionen**,
 - keine Ressourcengewinnung, Entsorgung...
- Es fehlen generell detaillierte Angaben über den Bewertungsmaßstab und das Bezugssystem
- Problematisches Gewichtungssystem: einzelne Kriterien finden unterschiedlich stark in der Gesamtbewertung Berücksichtigung,
- Gesamtgewichtung führt zu Nivellierung

WÜRDIGUNG EVALUIERUNG STRAßENBAUVORHABEN

- Das Bewertungssystem betrachtet die Auswirkungen der Vorhaben zueinander, jedoch nicht absolut und **ohne die Beziehung der Straßenbauvorhaben zu aktuellen umweltpolitischen Zielsetzungen.**
- Hierzu zählen speziell **aktuelle Klimazielsetzungen** sowie einschlägige Zielsetzungen hinsichtlich **Flächenverbrauch** und **Biodiversität**
- Beim Kriterium Wirtschaftlichkeit wird rein die betriebswirtschaftliche Bewertung des Vorhabens umfasst; Die Aufnahme **volkswirtschaftlicher Kosten** auch für Umweltfolgekosten wird als zentral angesehen
- Eine Bewertung der Vorhaben soll um die Aspekte Umweltziele und Konflikte sowie volkswirtschaftliche Gesamtkosten ergänzt werden, wobei die tatsächlichen Kosten der Umweltauswirkungen einzupreisen sind. Dies erfordert für die Vorhaben **zusätzliche Untersuchungen**

ANALYSE DER VERKEHRSUNTERSUCHUNGEN

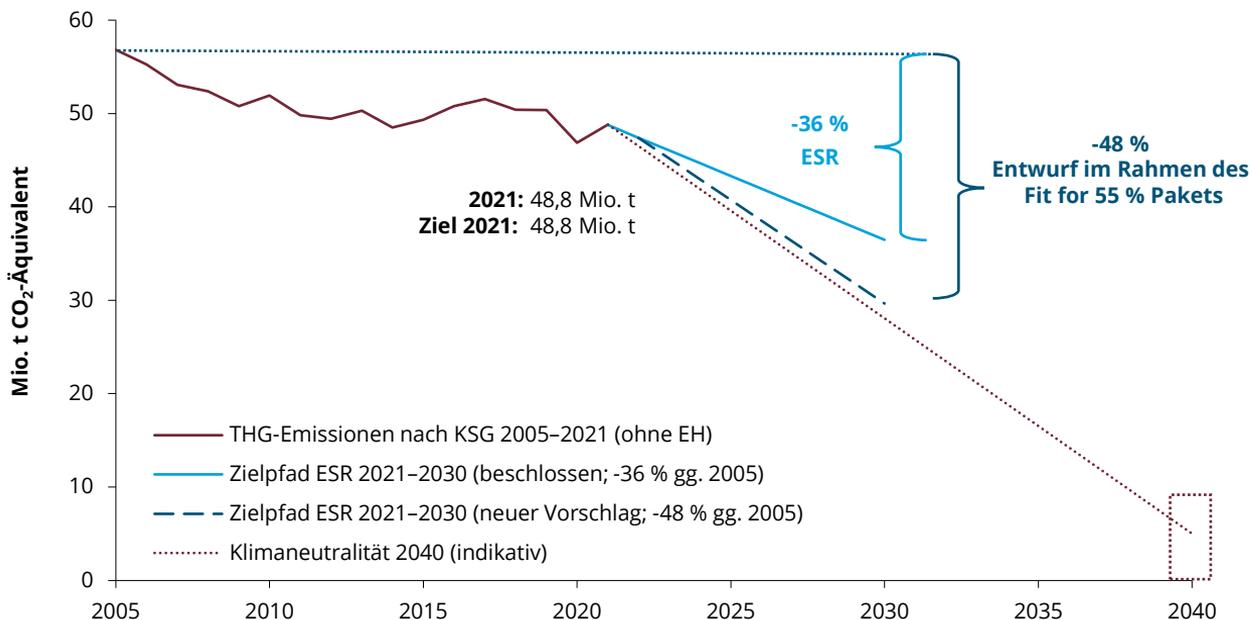
- **Begründung für die Verkehrszunahme im MIV in allen Verkehrsuntersuchungen:** den Planungen liegt die die **Hypothese** zugrunde, dass sich der **Trend des stetigen Verkehrswachstums auf der Straße** aus den vergangenen Jahrzehnten auch in Zukunft fortsetzen wird
- **ÖV** und vor allen Dingen **aktive Mobilität** werden in klassischen Verkehrsmodellen für die Beurteilung von Straßenprojekten **nicht in derselben Qualität abgebildet wie der mIV**
- Die Mobilitätswende erfordert Änderungen in Lebens- und Wirtschaftsbereichen, die über die Funktionalitäten von klassischen Verkehrsmodellen hinausgehen

ANALYSE DER VERKEHRSUNTERSUCHUNGEN

| Vorhaben | Referenzjahr (t_0) | Prognosejahr ohne Maßnahme (t_2) | Prognosezeitraum [Jahre] | Relativer Anstieg der Verkehrsleistung im mIV (ohne Maßnahme), t_0 bis t_2 |
|---------------------|---------------------------|---|-----------------------------|--|
| A 5 | 2010 | 2030 | 20 | 99% |
| S 1 Nord | 2005 | 2025 | 20 | 39% |
| S 1 Spange Seestadt | 2012 | 2030 | 18 | 76% |
| S 34 | 2014 | 2030 | 16 | 34% |
| S 36 | 2013 | 2030 | 17 | 27% |
| S 8 | 2011 | 2025 | 14 | 26% |
| Mittelwert | | | | 50% |

**Diese Modellergebnisse stehen im Widerspruch zu den nationalen Zielsetzungen gemäß
Mobilitätsmasterplan 2030.**

KLIMAZIELSETZUNGEN ÖSTERREICH



Änderung 2020/2021

+4,2 % bzw.
+1,9 Mio. t

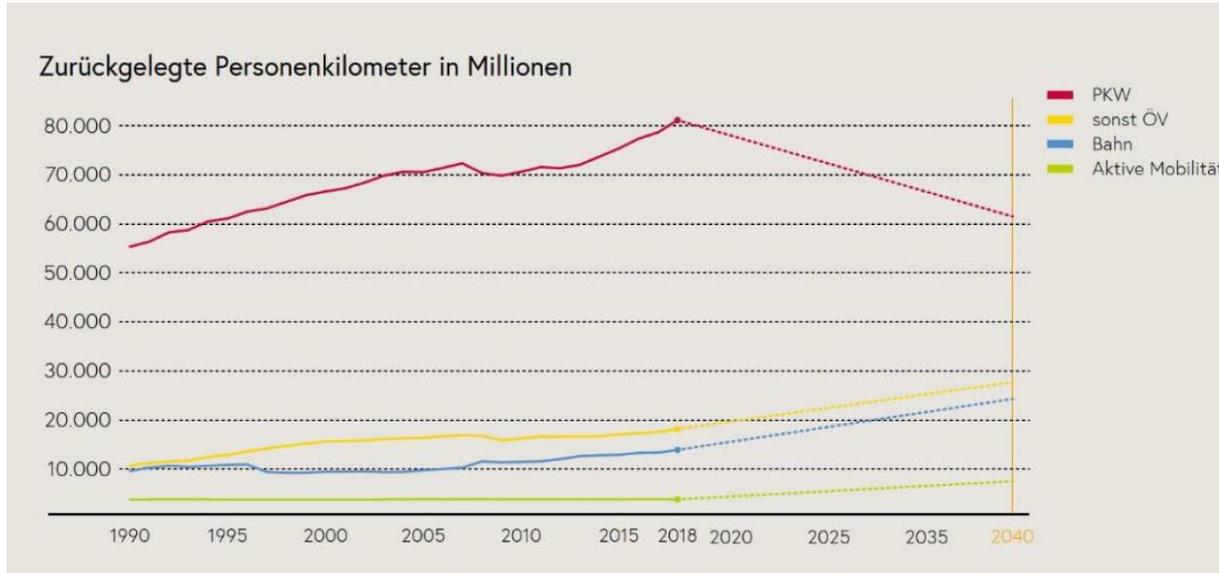
Änderung 2005/2021

-14,1 % bzw.
-8,0 Mio. t

Zielerreichung:

am Zielwert für 2021

ABGELEITETER ÖSTERREICHISCHER MOBILITÄTSMASTERPLAN 2030



Ziel:

- Reduktion PKW Transportleistung um 25% bis 2040; (Stabilisierung LKW)
- Steigerung Umweltverbund
- Kompatibel mit verfügbarer Gesamtenergiemenge Erneuerbare!

SCHLUSSFOLGERUNGEN/EMPFEHLUNGEN

- **Berücksichtigung der Energie-, Klima- und Umweltzielsetzungen in der Verkehrspolitik unabdingbar**
- **Entwicklung und Umsetzung abgeleiteter Mobilitätspläne
Österreich: Mobilitätsmasterplan 2030**
- **Anpassung der rechtlichen und technischen Planungsvorgaben (BStrG, Projektierungsrichtlinien)**
- **Technologieneutrale, umweltkompatible Alternativenprüfung zur Deckung von Mobilitätsbedürfnissen: vollständige Alternativenprüfung unter Berücksichtigung Potential Ausbau Öffentlicher Verkehr und aktiver Mobilität (bei SP-V Projekten teils erfolgt)**
- **Durchführung einer KNA nach dem Stand der Wissenschaft unter Berücksichtigung von volkswirtschaftlichen (Folge-)Kosten und Ökosystemleistungen**

SIND STRASSENBAUVORHABEN ÜBERHAUPT NOCH DURCHFÜHRBAR UND WENN JA WIE?

- Wenn die Mobilitätsprüfung einen Straßenausbau als sinnvollste Option ergibt (Bsp.: kein ÖV System ohne Straßenausbau implementierbar)
- Wenn Entlastungswirkung höher als Zusatzbelastung: in Summe weniger
 - Treibhausgase,
 - Luftschadstoffe und Lärm,
 - Biodiversitätsverlust und Flächeninanspruchnahme,
 - volkswirtschaftliche Kosten inkl. Umweltkosten etc.als ohne Vorhaben (Multikriterienanalyse)
- Wenn Kompensationsmaßnahmen ergriffen werden um negative Umweltbelastungen zu reduzieren

KONTAKT & INFORMATION

Günther Lichtblau

+43 (0)1 31304 5566

Guenther.lichtblau@umweltbundesamt.at

Umweltbundesamt
www.umweltbundesamt.at

Präsentation Endergebnisse
Berlin ● 9.2.2023