

S 8 MARCHFELD SCHNELLSTRASSE

Abschnitt West

KN S 1/S 8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0.00+00,00 - km 14.7+55,00
Projektlänge = 14.755,00m

EINREICHPROJEKT 2010

PLANTITEL

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG

	C	Präzisierung zum 2. Verbesserungsauftrag der UVP-Behörde	
	B	Verbesserung lt. 2. Verbesserungsauftrag der UVP-Behörde	
Änderung	A	Änderung Entwässerung und Verbesserung gemäß Verbesserungsauftrag der UVP-Behörde	
PROJEKTSTEUERUNG		PROJEKTANT	
 <p>ziviltechnikergmbh, leithastrasse 10, 1200 wien tel +43 (1) 313 60-0, fax +43 (1) 313 60-800</p>		<p>Planungsteam S8 - zusammengestellt durch:</p>  <p>Ziviltechniker GmbH für Landschaftsplanung A-1040 Wien, Möllwaldplatz 4/21 Fax: +43 (1) 406 66 90-7 Tel: +43 (1) 406 66 90 e-mail: office@beift.at www.beift.at</p>	
KOORDINATION UMWELT		ASFINAG BAU MANAGEMENT GMBH A-1030 WIEN, MODECENTERSTRASSE 16	
 <p>Ziviltechniker GmbH für Landschaftsplanung A-1040 Wien, Möllwaldplatz 4/21 Fax: +43 (1) 406 66 90-7 Tel: +43 (1) 406 66 90 e-mail: office@beift.at www.beift.at</p>		Projektleiter Schröfelbauer eh.	Leiter Planung Honeger eh.
		Plannummer_ASFINAG 3072254/0745/0-408/1-2.1/BeE	
Gezeichnet: Datum:	CS/CR März 2014	MASSTAB - -	AUSFERTIGUNG
Geprüft: Datum:	MB/CS März 2014		EINLAGE
Fläche:	A4		1-2.1

INHALTSVERZEICHNIS

1 Allgemein verständliche Zusammenfassung	6
1.1 Einleitung	6
1.1.1 Ziel und Zweck des Vorhabens	6
1.2 Beschreibung des Vorhabens	7
1.3 Übersicht über die wichtigsten anderen geprüften Lösungsmöglichkeiten / Projekthistorie	12
1.3.1 Projekthistorie.....	12
1.3.2 Geprüfte Varianten	13
1.4 Beschreibung der möglicherweise vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt und der möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt sowie der Maßnahmen gegen nachteilige Auswirkungen und der Wechselwirkungen	19
1.4.1 Zusammenfassung für den Teilraum Knoten S 1/S 8 bis inkl. Anschlussstelle Deutsch-Wagram	19
1.4.2 Zusammenfassung für den Teilraum Anschlussstelle Deutsch-Wagram bis inkl. Anschlussstelle Strasshof (inkl. Spange zur B 8).....	23
1.4.3 Zusammenfassung für den Teilraum Anschlussstelle Strasshof bis inkl. Anschlussstelle Markgrafneusiedl	26
1.4.4 Zusammenfassung für den Teilraum Anschlussstelle Markgrafneusiedl bis inkl. Anschlussstelle Gänserndorf / Obersiebenbrunn.....	29
1.5 Zusammenfassende Beschreibung der Wechselwirkungen	32
1.5.1 Mensch / Siedlungsraum / Sach- und Kulturgüter.....	32
1.5.2 Nutzungen Land- und Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei.....	32
1.5.3 Landschaft	33
1.5.4 Naturraum, Ökologie	33
1.5.5 Boden, Luft und Klima	33
1.6 Zusammenfassende Beschreibung der Maßnahmen	34
1.6.1 Umweltmaßnahmen in der Betriebsphase	34
1.6.2 Umweltmaßnahmen in der Bauphase	35
1.6.3 Maßnahmen zur Nachsorge und Beweissicherung	36
1.6.4 Lärmschutzmaßnahmen.....	36
1.6.5 Gewässerschutzmaßnahmen.....	39
1.6.6 Technische Bauwerke	40
1.7 Gesamtbetrachtungen der Be- und Entlastungen der Schutzgüter / Fachbereiche	41
1.7.1 Bauphase	42
1.7.2 Betriebsphase.....	44

2	Einleitung	46
2.1	Allgemeines	46
2.2	Gesetzliche Grundlagen	47
2.3	Ablauf Genehmigungsverfahren	47
2.4	Projektbegründung	48
2.4.1	Strategische Prüfung Verkehr 2005	48
2.5	Gliederungsstruktur der Projektunterlagen	51
2.5.1	Gliederung der Projektunterlagen	51
2.5.2	Gliederung gemäß Projektierungsdienstanweisung	52
3	Fachbearbeitung	54
4	Systemabgrenzung	56
4.1	Räumliche Abgrenzung	56
4.1.1	Betroffene Gemeinden	56
4.1.2	Beschreibung des Planungsraumes	58
4.1.3	Schutzgebiete	59
4.1.4	Abgrenzung des Untersuchungsraumes	61
4.2	Zeitliche Abgrenzung	65
4.3	Inhaltliche Abgrenzung	66
5	Einbindung der Öffentlichkeit im Einreichprojekt	69
5.1	Pressekonferenz und öffentliche Auflage	69
5.2	Planungsausstellungen	69
5.3	Information der Gemeinden	69
6	Beschreibung des Vorhabens	71
6.1	Projektbeschreibung	71
6.1.1	Trassenverlauf	71
6.1.2	Nivellette	75
6.1.3	Regelquerschnitte	76
6.1.4	Lärmschutzmaßnahmen in der Betriebsphase	77
6.1.5	Lärmschutzmaßnahmen in der Bauphase	81
6.1.6	Entwässerung	83
6.2	Verkehrliche Grundlagen	86
6.2.1	Ausgangssituation und Zielsetzung	86
6.2.2	Verkehrliche Wirkungen der S 8	87
6.2.3	Verwendete Planfälle	88
6.2.4	Verkehrliche Grundlagen für die Beurteilung der Auswirkungen auf die Schutzgüter	92

6.2.5	Verkehrssicherheit.....	92
6.2.6	Maßgebende Planfälle	94
6.3	Baustellenkonzept	99
6.3.1	Bauphasen	99
6.3.2	Baustelleneinrichtungen – Verkehrsführung und Flächenbedarf	100
6.3.3	Massenverwertungskonzept.....	101
6.4	Klima- und Energiekonzept	103
6.4.1	Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz.....	103
6.4.2	Maßnahmen zur Reduktion von klimarelevanten Gasen	104
7	Projekthistorie / geprüfte Lösungsmöglichkeiten	105
7.1	Projekthistorie / Übersicht.....	105
7.1.1	GSD – Studie.....	105
7.1.2	PGO – Korridoruntersuchung Ostregion	105
7.1.3	Korridoruntersuchung Marchfeld	107
7.1.4	SP – V	107
7.2	Von Projektwerberin geprüfte Lösungsmöglichkeiten, Trassenvarianten	111
7.2.1	Übersicht Projektgeschichte.....	111
7.2.2	Vorprojekt	113
7.3	Trassenführung im Einreichprojekt.....	114
7.4	Auswirkungen der Nullvariante.....	115
7.4.1	Verkehr	115
7.4.2	Siedlungsraum / Wirtschaftsraum	116
7.4.3	Emissionen	116
8	Beurteilungs- und Bewertungsmethode	117
9	Bestandsanalyse (möglicherweise vom Vorhaben erheblich beeinträchtigte Umwelt).....	121
9.1	Schutzgutübergreifend	121
9.1.1	Schall.....	121
9.1.2	Erschütterungen	123
9.2	Schutzgut Mensch, Lebensräume (inkl. Nutzungen).....	123
9.2.1	Siedlungs- und Wirtschaftsraum	123
9.2.2	Landwirtschaft	125
9.2.3	Boden	127
9.2.4	Forstwirtschaft	128
9.2.5	Wildökologie und Jagd	130
9.2.6	Freizeit und Erholungsnutzung.....	132

9.3	Schutzgut Tiere, Pflanzen, Lebensräume	133
9.3.1	Tiere und deren Lebensräume	133
9.3.2	Pflanzen und deren Lebensräume	133
9.4	Schutzgut Wasser und Untergrund	136
9.4.1	Grundwasser und Oberflächenwasser	136
9.4.2	Gewässerökologie und Fischerei	137
9.4.3	Geologie und Geotechnik, Hydrogeologie, Altablagerungen	139
9.5	Schutzgut Luft und Klima	140
9.5.1	Luft	140
9.5.2	Klima	142
9.6	Schutzgut Landschafts- und Ortsbild	142
9.6.1	Landschafts- und Ortsbild	142
9.7	Schutzgut Sach- und Kulturgüter	143
9.7.1	Sachgüter	143
9.7.2	Kulturgüter	145
10	Auswirkungsanalyse (mögliche erhebliche Auswirkungen durch das Vorhaben auf die Umwelt) .	146
10.1	Schutzgutübergreifend	146
10.1.1	Schall	146
10.1.2	Erschütterungen	148
10.2	Schutzgut Mensch, Lebensräume (inkl. Nutzungen)	149
10.2.1	Siedlungs- und Wirtschaftsraum	149
10.2.2	Landwirtschaft	152
10.2.3	Boden	155
10.2.4	Forstwirtschaft	157
10.2.5	Wildökologie und Jagd	160
10.2.6	Freizeit- und Erholungsnutzung	162
10.3	Schutzgut Pflanzen, Tiere, Lebensräume	164
10.3.1	Tiere und deren Lebensräume	164
10.3.2	Pflanzen und deren Lebensräume	166
10.4	Schutzgut Wasser und Untergrund	168
10.4.1	Oberflächenwasser, Grundwasser	168
10.4.2	Gewässerökologie und Fischerei	169
10.4.3	Geologie und Geotechnik, Hydrogeologie, Altablagerungen	170
10.5	Schutzgut Luft und Klima	172
10.5.1	Luft	172
10.5.2	Klima	174
10.6	Schutzgut Landschafts- und Ortsbild	175

10.6.1 Landschafts- und Ortsbild	175
10.7 Schutzgut Sach- und Kulturgüter.....	176
10.7.1 Sachgüter	176
10.7.2 Kulturgüter	178
10.8 Grenzüberschreitende Auswirkungen durch die S 8 Abschnitt West.....	179
11 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.....	180
12 Massnahmen	186
12.1 Bauphase.....	186
12.2 Betriebsphase.....	192
12.3 Massnahmen zur Beweissicherung.....	195
13 Zusammenfassende Bewertung der Umweltverträglichkeit	196
13.1 Bauphase.....	196
13.2 Betriebsphase.....	198
13.3 Zusammenfassende Bewertung.....	200
14 Allfällige Schwierigkeiten bei der Erstellung der Unterlagen	201
15 Begriffsbestimmungen.....	202
16 Abbildungsverzeichnis.....	203
17 Tabellenverzeichnis.....	205

1 ALLGEMEIN VERSTÄNDLICHE ZUSAMMENFASSUNG

1.1 EINLEITUNG

1.1.1 Ziel und Zweck des Vorhabens

Der Fall des Eisernen Vorhangs und die wirtschaftliche Entwicklung im Norden Bratislavas und jene im Norden Wiens, sowie regionale Verkehrsprobleme im Marchfeld führten zu Überlegungen einer Straßenverbindung durch das Marchfeld. Ziel ist es, eine hochrangige Verkehrsverbindung zwischen dem Norden Wiens und dem Norden von Bratislava zu schaffen. Weiters sollen im Zuge der Errichtung einer hochrangigen Straßenverkehrsverbindung auch die regionalen Verkehrsprobleme (starke Belastung der Ortsdurchfahrten, LKW–Materialtransporte im Marchfeld, Überlastung der B 8) verbessert werden.

Mit der Errichtung der S 8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten (KN) S 1/S 8 – Anschlussstelle (ASt) Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9) (S 8 Abschnitt West) als Teil der S 8 Marchfeld Schnellstraße gem. BStG 1971 idgF. Knoten bei Raasdorf (S 1) – Staatsgrenze bei Marchegg werden daher u.a. folgende **wesentliche Ziele** verfolgt:

- Verbesserung der Verbindungssituation im motorisierten Individualverkehr zwischen Wien und Bratislava nördlich der Donau
- Verbesserung der Anbindung der Bezirkshauptstadt Gänserndorf an die Bundeshauptstadt
- Entlastung der stark belasteten Ortsdurchfahrten entlang der B 8 vom Durchgangsverkehr

Die daraus resultierenden Nutzen sind gemäß der o.a. Punkte:

- Verbesserung der Erreichbarkeiten
- Sicherung des Standortes
- Verbesserung der Verkehrsqualität
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Lebensqualität durch Verringerung der Emissionen in den Ortsdurchfahrten

Die technischen Planungen entsprechen den Vorgaben lt. Projektierungsdienstanweisungen des BMVIT, dem aktuellen Stand der Technik, dokumentiert in diversen Richtlinien (z.B. RVS), den einschlägigen Dienstanweisungen des BMVIT (z.B. Dienstanweisung "Lärmschutz an Bundesstraßen") sowie den geltenden Standards und Richtlinien der ASFINAG.

1.2 BESCHREIBUNG DES VORHABENS

Die Eckdaten des Projekts

S 8 Marchfeld Schnellstraße **Abschnitt KN S 1/S 8 – ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn (L9)**



Länge: 14km
Anzahl der Fahrstreifen: 2 + Abstellstreifen
Anzahl der KN / ASt: 1 / 4
Gesamte Bauzeit: 3 Jahre
Geplante Verkehrsfreigabe: 2017
DTVw Prognose 2025: 18.700 – 30.800DTVw
Vorhabenskosten: ca. EUR 300 Mio.

Projektdarstellung

Die Trasse der S 8 beginnt im Knoten mit der geplanten S 1 von Schwechat bis Süßenbrunn an der Gemeindegrenze Raasdorf, Aderklaa und Deutsch-Wagram und hat die Form eines Dreiecks. Die Rampen im Querungsbereich der S 8 mit der S 1 werden über die S 1 geführt. Im Knotenbereich werden entlang von Rampen Lärmschutzwände errichtet. Nach außen hin wird der Knoten entlang der Rampen mit Sichtschutzpflanzungen abgeschirmt.

Vom Knoten S 1/S 8 springt die Trasse in einem Rechtsbogen ab. Die Landesstraße L3019 quert die S 8 mit einem Brückenbauwerk. In einem Linksbogen verläuft die Trasse anschließend weiter Richtung Nord-Osten. Bei Kilometer (km) 1,587 wird eine 20 m breite Grünbrücke zur Lebensraumvernetzung errichtet. Hier wird auch ein Wirtschaftsweg über die Brücke geführt. Im weiteren Trassenverlauf wird die Landesstraße L3023 über die S 8 geführt und der Rußbach von der S 8 mittels Brückenbauwerk gequert. Im Bereich des Rußbaches sind als Maßnahme (nach Grundverfügbarkeit) vor allem Ersatzaufforstungen geplant. Es sind vor allem Laubmischwälder und Edellaubmischwälder mit heimischen Gehölzarten vorgesehen.

Kurz nach der Rußbachquerung wird die erste Anschlussstelle (ASt), die ASt Deutsch-Wagram, errichtet, wo ein Anschluss an die Landesstraße L6 hergestellt wird. Die Anschlussstelle wird in Form eines halben Kleeblattes ausgeführt.

Nach dieser Anschlussstelle führt die Trasse in Einschnittslage Richtung Nord-Osten. Eine bestehende Windkraftanlage an der Gemeindegrenze Deutsch-Wagram / Parbasdorf wird hier für die Errichtung der

Trasse abgetragen. Bei Kilometer 4,624 wird eine Grünbrücke mit einer Breite von 35 m zur Lebensraumvernetzung errichtet.

An der Gemeindegrenze von Deutsch-Wagram und Markgrafneusiedl bei ca. km 6,0 bindet die ASt Strasshof die B 8 westlich des Ortsgebiets von Strasshof an die S 8 an. Die Trasse verläuft in diesem Abschnitt im Nahbereich zum Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse. Die Trasse befindet sich hier weiterhin in Einschnittslage. Auf der Seite des Vogelschutzgebietes ist zur Verringerung möglicher Auswirkungen der Straße auf das Schutzgebiet die Errichtung einer Steilwand (von km 5,010 - 10,168) vorgesehen.

Weiter in Einschnittslage Richtung Osten verlaufend wird bei km 7,900 eine Wirtschaftswegüberführung und bei km 9,640 eine 50 m breite Grünbrücke errichtet. Kurz danach folgt die ASt Markgrafneusiedl in Form eines halben Kleeblattes. Die Trasse liegt hier etwa 5 m unter Gelände und bindet an die Landesstraße L11 an. Diese bleibt annähernd in Lage und Höhe unverändert.

Gleich nach der ASt Markgrafneusiedl ist eine weitere Grünbrücke (Breite ca. 25 m) geplant. Dadurch wird ein durchquertes, weitreichendes Waldstück wieder miteinander verbunden.

Nach der Grünbrücke führt die Trasse in einem Linksbogen wieder in Richtung Nord-Osten. Die S 8 verläuft dabei entlang der Gemeindegrenze von Gänserndorf und Obersiebenbrunn im Bereich des Klingefelds und führt anschließend zwischen den bestehenden Windkraftanlagen Obersiebenbrunn (Bereich Gegenlüsse) hindurch. Hier schwenkt die Trasse Richtung Süd-Osten. Bei km 13,340 ist eine weitere Grünbrücke mit einer projektierten Breite von 35 m vorgesehen, auf der ein Wirtschaftsweg mitgeführt wird. Im Rechtsbogen weiterführend endet der Abschnitt West der S 8 bei der ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn (L9). Die S 8 wird hier an die bestehende Landesstraße L9 angebunden, die über die S 8 geführt wird. Auffahrtsrampen werden nur in Richtung S 1 errichtet.

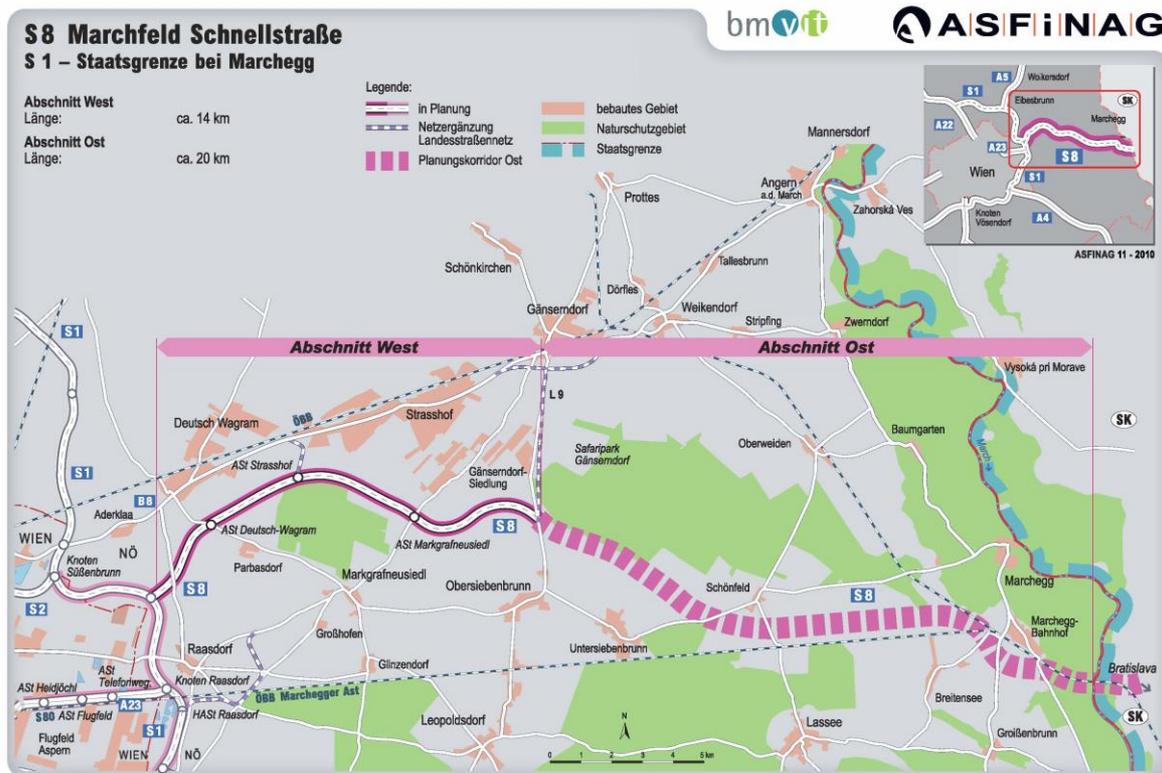


Abbildung 1: Streckengrafik S 8

Ausstattung der Trasse

Die S 8 wird grundsätzlich in jeder Fahrtrichtung mit zwei Fahrstreifen und einem Abstellstreifen ausgeführt. Die beiden Richtungsfahrbahnen werden durch einen Mittelstreifen mit baulicher Mitteltrennung voneinander getrennt. Die Straße wird gemäß dem Stand der Technik mit vertikalen Leiteinrichtungen wie etwa Betonleitwänden, Leitschienen, Leitpflocken, sowie mit Notrufeinrichtungen, Beschilderungen, Bodenmarkierungen, Mautanlagen, Stromversorgung, Datenleitungen, Wildschutzzaun usw. ausgestattet.

Straßenentwässerung

Straßenwässer sind gemäß der RVS. 04.04.11 unter Beachtung wasserwirtschaftlicher Anforderungen dem Wasserkreislauf wieder zuzuführen. Grundsätzlich werden daher über die gesamte Trasse, vom Knoten S 1 / S 8 bis zur ASt. Gänserndorf / Obersiebenbrunn, sämtliche Straßenoberflächenwässer zur Versickerung gebracht, sowohl im Sommer wie im Winter.

Zu einem überwiegenden Teil werden die anfallenden Wassermengen der Straßenoberflächen- und Böschungswässer in parallel zur Straße geführten Kombinationsmulden dezentral zum Versickern gebracht.

In Teilbereichen kann dieses Konzept nicht angewendet werden. Durch die Festlegung, von großen Bemessungsereignissen und der Anforderung die Abschirmkante für den Schall nahe am Fahrbahnrand zu situieren, ist das Fassungsvermögen der Mulde auf der RFB Bratislava im Bereich zwischen km 5,5 und 10,2 (1,0 km vor der ASt. Strasshof bis zur ASt. Markgrafneusiedl) für eine dezentrale Versickerung zu gering. Die Wässer werden deshalb in der Mulde gefasst und über Einlaufschächte und Rohre zu Hebewerken geleitet. Von diesen Hebewerken wird das Wasser auf Geländeneiveau gehoben und nach Durchlauf durch Absetzbecken in insg. 3 Filterbecken zur Versickerung gebracht. Für die Versickerung der Winterwässer sind die beiden dafür vorgesehenen Becken lagemäßig so angeordnet, dass die Chloridkonzentration im Grundwasser gleichmäßiger verteilt wird. Daher werden die Wässer im Winter nach Passage des Absetzbeckens in das Winter-Filterbecken gepumpt. Sämtliche Becken sind im unmittelbaren Nahebereich der Trasse situiert. Entlang der RFB Wien wird in diesem Bereich die dezentrale Versickerung beibehalten.

Bei den Rampen, der im Einschnittsbereich der Trasse liegenden Anschlussstellen Deutsch-Wagram, Strasshof und Markgrafneusiedl ist eine dezentrale Versickerung der Straßen- und Böschungswässer durch die Längsneigung der Mulden nicht möglich. Die Fassung und der Transport der Wässer erfolgt über Ableitungsmulden mit Bodenfilter zu im Bereich der Rampenanschlüsse vorgesehenen Filterflächen mit Bodenfilter.

Lärmschutz

Zur Reduktion von Lärmemissionen werden im Knoten S 1/S 8 aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden errichtet. Ergänzend sind schallreduzierende Straßenbeläge vorgesehen. Ergänzend passive Lärmschutzmaßnahmen beschränken sich auf Wohnnutzungen im Umgebungsbereich des KN S 1/S 8, die bei einzelnen Fenstern von Gebäuden mit Wohnnutzung mit dem Einbau von Lärmschutzfenstern nachgerüstet werden können.

Verkehrliche Wirkung

Der Planfall „1-C 2025“ berücksichtigt neben dem bestehenden Straßennetz die geplante S 1 im Teilrealisierungsabschnitt Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn und das gegenständliche Vorhaben S 8 im Abschnitt S 1 bis L9 und stellt als solcher die verkehrliche Grundlage der Einreichung dar. Der Planfall „1-C 2025“ zeigt im Vergleich mit dem Nullplanfall „0-C 2025“ ohne die S 8 deutlich die Wirkungen des gegenständlichen Vorhabens:

- starke Entlastung der B 8 zwischen Gänserndorf und der S 1
- starke Entlastung der L2 zwischen Markgrafneusiedl und Wien
- Entlastung in weiten Abschnitten der L11
- Verkehrssteigerungen auf den Zulaufstrecken zur S 8, z. B. auf der B 8 östlichen von Gänserndorf, auf der L9 zwischen Gänserndorf und Obersiebenbrunn, auf der L2 in Untersiebenbrunn und in Schönfeld, auf der L4 in Lasse

- Verkehrssteigerung auf der Route B 49, L5 von der Donaubrücke Hainburg kommend aufgrund des Zulaufs zur S 8 und durch die verbesserte Situation der östlichen Wiener Stadteinfahrt

Die Entlastungswirkungen betragen im Detail (ausgewählte Querschnitte):

Querschnitt	DTVw 2025 [Kfz/24h]	
	Planfall 0-C 2025 Nullplanfall	Planfall 1-C 2025 Maßnahmenplanfall
B 8 vor ASt Süßenbrunn	23.200	14.500
B 8 Deutsch-Wagram zw. Dammstr. und Unterf. Helmahof	15.700	6.000
B 8 Strasshof zw. Universalestraße und Heinestraße	13.500	10.500
B 8 Strasshof zw. Parkstraße und Bahngasse	7.000	3.900
L11 Markgrafneusiedl zw. Abzw. nach Raasdorf und Wagramer Straße	12.800	4.000
L11 Markgrafneusiedl nördlich der L6	9.200	2.800
L2 Raasdorf Ortsdurchfahrt	14.700	12.400
L2 Obersiebenbrunn Ortsdurchfahrt	10.400	7.000
L6 Markgrafneusiedl zw. Auerthalerweg und Altes Dorf	5.800	3.300

Tabelle 1: Entlastungswirkung der S 8 im Planfall 1-C an ausgewählten Querschnitten

Insgesamt führt die S 8 Marchfeld Schnellstraße vom KN S 1/S 8 bis zur ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn zu Entlastungen in stark belasteten Teilen des untergeordneten Straßennetzes im Marchfeld. Dazu zählen vor allem der B 8 Korridor und die Landesstraßen L11, L6 und L2, wodurch die wesentlichen Zielsetzungen des Vorhabens erreicht werden können. Die Zulaufstrecken zu den Anschlussstellen werden naturgemäß stärker belastet. Dies betrifft vor allem die Strecken L 9 und L 11 zwischen Gänserndorf und der S 8 sowie die L 2 östlich von Obersiebenbrunn.

Die Erreichbarkeitsverhältnisse im Marchfeld werden durch die Errichtung der S 8 erheblich verbessert.

Massendisposition

Für das gegenständliche Bauvorhaben wurde für die Bauphase ein Massenverwertungskonzept ausgearbeitet. Es wurde mit dem Ziel erstellt, einen bestmöglichen Massenausgleich zu erreichen und eine wirtschaftliche und umweltgerechte Projektabwicklung zu gewährleisten: Transporte sollten minimiert und damit Ressourcen geschont werden.

Die geotechnischen Untersuchungen haben gezeigt, dass das gewonnene Abtragsmaterial wiederverwendet werden kann. Für die Herstellung der unteren und der oberen ungebundenen Tragschicht kann nach entsprechender Aufbereitung der überschüssige Abtrag verwendet werden. Material, das eventuell zur Erfüllung der Qualitätsanforderungen für die Aufbereitung erforderlich ist, muss jedoch angeliefert werden. Die

Aufbereitung der Abtrags- bzw. Aushubmassen ist in der nördlich der Trasse bei km 8,0 geplanten Aufbereitungsanlage (Ausmaß ca. 15.000 m²) vorgesehen. Hier befindet sich auch die Zwischenlagerfläche.

In der Massenbilanz wird erkennbar, dass keine Deponierung von Überschussmassen erforderlich ist. Wertvoller, überschüssiger humoser Oberboden und Schotter werden dem Wirtschaftskreislauf zugeführt.

1.3 ÜBERSICHT ÜBER DIE WICHTIGSTEN ANDEREN GEPRÜFTEN LÖSUNGSMÖGLICHKEITEN / PROJEKTHISTORIE

1.3.1 Projekthistorie

Im Bundesstraßengesetz (BStG) in der Fassung von 1971 war die S 8 ursprünglich als „S 1 Marchfelder Schnellstraße, Wien -Kaisermühlen (A 20, A 22; A 24) über Groß-Enzersdorf bis Staatsgrenze bei Schloßhof“ angeführt. Im Jahr 1978 wurde das hochrangige Straßennetz in Österreich neu definiert. Eine Redimensionierung des hochrangigen Straßennetzes führte zum Entfall des Straßenzuges. Mit dem Fall des „Eisernen Vorhanges“ und der Öffnung der Grenzen Richtung Osteuropa änderte sich aber auch die verkehrspolitische Situation in der Ostregion.

Ende der 1990er Jahre kam es in Anlehnung an eine Studie, der GSD - Studie (Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum), zu weiteren Untersuchungen mit dem Thema des Ausbaus des hochrangigen Straßennetzes in der Ostregion. Vertiefend zur GSD - Studie wurden im Jahr 2000 durch die Planungsgemeinschaft Ost (PGO - einer gemeinsamen Organisation der Länderverwaltungen Burgenland, Niederösterreich und Wien) weitere Korridoruntersuchungen in der Ostregion durchgeführt. 2004 wurde eine Korridoruntersuchung im Bereich des Marchfeldes durch das Land Niederösterreich beauftragt. Als Ergebnis dieser Korridoruntersuchung wurde aufgrund der höchsten Zielerfüllung im Bereich Verkehr, der besten Vereinbarkeit mit räumlichen Entwicklungszielen und der weitgehend kompensierbaren Konfliktpotenziale im Umweltbereich die Weiterverfolgung einer Schnellstraße mit einem Korridor Mitte- Süd zur weiteren Untersuchung empfohlen.

Seitens des Amtes der NÖ Landesregierung wurde 2005 das Projekt „Marchfeld Straße: Abschnitt Landesgrenze Wien/NÖ (S 1) – Staatsgrenze bei Marchegg bzw. Angern“ zur Strategischen Prüfung-Verkehr (SP-V) beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) eingereicht. Das Ergebnis der SP-V war die Aufnahme der Marchfeld Straße als S 8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten bei Raasdorf (S 1) bis Staatsgrenze bei Marchegg, in das Bundesstraßengesetz. Die Maßnahmen aus der SP-V wurden im Zuge der Einreichprojektierung berücksichtigt.

2006 wurde das Projekt von der ASFINAG übernommen, woraufhin 2007 die Vorbereitung des Vorprojektes gestartet wurde. 2008 wurde aufbauend auf das Vorprojekt mit dem Einreichprojekt der S 8 Marchfeld Schnellstraße begonnen. Im Gegensatz zum Vorprojekt wurde das Einreichprojekt auf zwei Abschnitte

aufgeteilt. Das vorliegende Projekt beinhaltet den ersten Abschnitt – Abschnitt West, vom Anschluss an die S 1 bis zur L9 ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn. Die Fortsetzung des östlichen Abschnittes von Gänserndorf / Obersiebenbrunn bis zur Staatsgrenze ist aber in der gegenständlichen Planung bereits berücksichtigt.

Zeitraum	Inhalt	Bearbeitung
1999	Studie zur Gestaltung des Straßennetzes im Donaeuropäischen Raum	BMwA
2000	Korridoruntersuchung Ostregion –Studie	PGO
2004	Korridoruntersuchung Marchfeld	NÖ LRG
2005	SP-V	NÖ LRG
2007	Vorbereitung des Vorprojekts	ASFINAG
2008	Vorprojekt	ASFINAG
2008-2010	Optimierungen zur Festlegung der Trassenachse	ASFINAG
2010	Planung Einreichprojekt S 8 Marchfeld Schnellstraße	ASFINAG

Tabelle 2: Zeittafel Planungsschritte zur S 8 Marchfeld Schnellstraße

1.3.2 Geprüfte Varianten

Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V)

Bereits in der Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V) wurden zur Berücksichtigung von Wechselwirkungen zwischen dem Verkehrssystem und der Verkehrsnachfrage verschiedene Szenarien der Raumentwicklung unterstellt und verschiedene Alternativen (Planfälle) untersucht.

Vorbereitung des Vorprojektes

Im Rahmen der Vorbereitung des Vorprojekts erfolgte aufbauend auf den bisherigen Ergebnissen eine Vorprüfung aller Korridorvarianten aus der Strategischen Prüfung Verkehr auf ihre grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit, insbesondere hinsichtlich der Natura 2000 Gebiete im Projektgebiet. Durch die Alternativenprüfung gemäß Natura 2000 wurden jene Trassenkorridore und -varianten mit hohem Erheblichkeitsrisiko bereits im Vorfeld ausgeschieden.

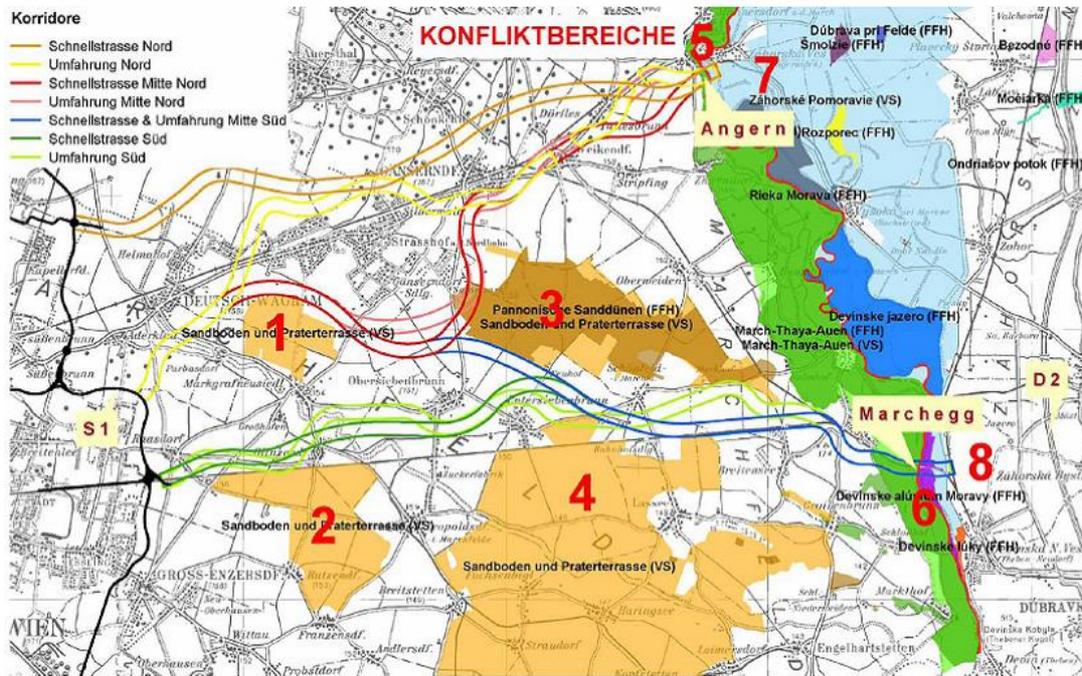


Abbildung 2: Konfliktbereiche Trassenkorridore mit Natura 2000 Gebieten im Marchfeld

Im Bereich der Marchquerung wird voraussichtlich jede Variante im Bereich zwischen DÜB Angern und Marchegg mit erheblichen Beeinträchtigungen der Natura 2000 Gebiete verbunden sein, da in jedem Fall sowohl österreichische als auch slowakische Natura 2000 Gebiete gequert werden müssen.

Da in der gemeinsamen Betrachtung der österreichischen und slowakischen Natura 2000-Schutzgebiete die Variante Marchegg das geringere Erheblichkeitsrisiko vermuten lässt, wurde diese Variante zur Weiterbearbeitung empfohlen. Für die beiden daraus verbleibenden Korridor – Varianten Mitte-Süd und Süd erfolgte eine Analyse zur Abschätzung des Konfliktpotenzials Raum und Umwelt und eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, in der auch die Möglichkeit von Teilrealisierungen untersucht wurde.

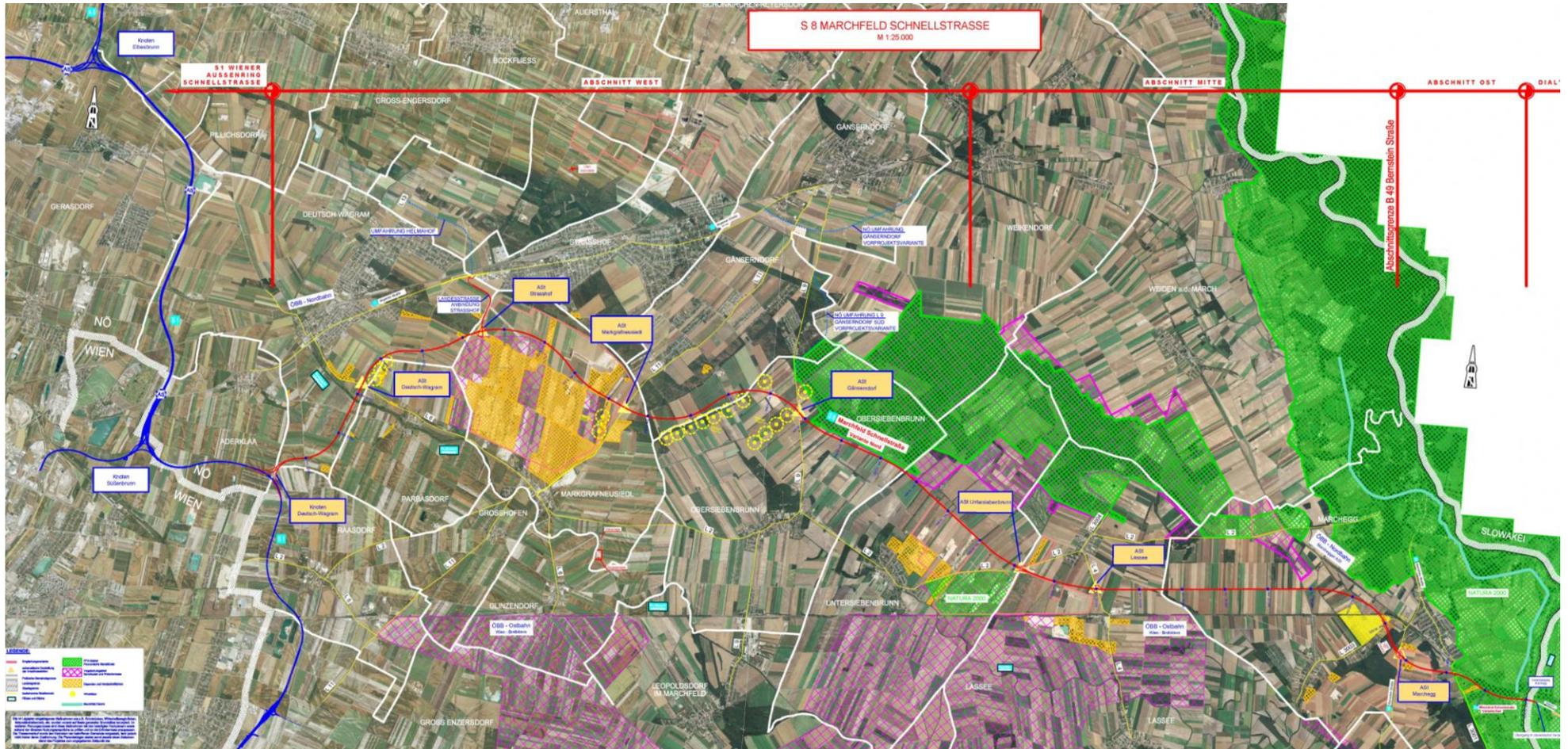


Abbildung 4: Übersichtslageplan Vorprojekt 2008 – Empfehlungsvarianten je Abschnitt

Einreichprojekt

Aufbauend auf dem im Vorprojekt empfohlenen Trassenkorridor erfolgte für den S 8-Abschnitt West, Knoten S 1/S 8 bis ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9), die Ausarbeitung des vorliegenden Einreichprojekts und der Umweltverträglichkeitserklärung.

Nullvariante

In den Projektunterlagen werden auch die relevanten Auswirkungen bei Unterbleiben des Vorhabens (=Nullvariante) dargelegt. Für das vorliegende Projekt sind relevante Auswirkungen bei den Themenbereichen Verkehr, Siedlungs- und Wirtschaftsraum und Emissionen feststellbar.

Verkehr

Der Prognosezeitpunkt ist mit 2025 festgelegt. Die verkehrliche Situation im Nullplanfall beschreibt das Bestandsnetz inkl. der S 2, S 1 Ost und S 1 West und der A 5 Nord Autobahn von Eibesbrunn – Drasenhofen und die S 1 je nach Planfall im Teilrealisierungsabschnitt Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn oder im Vollrealisierungsabschnitt Schwechat bis Süßenbrunn. Die Spange Seestadt Aspern wird nicht berücksichtigt. Es werden folgende verkehrlichen Wirkungen prognostiziert:

- erhebliche Verlagerung des Richtung Wien gerichteten Verkehrs von der B 8 auf die L 11 zur S 1
- Entlastung der Breitenleer Straße in Wien durch Verlagerung von Verkehrsströmen zur S 1
- Entlastung der B 3 in Wien durch Verkehrsverlagerungen zur S 1
- Entlastung der S 2 und der A 23 Südosttangente Wien sowie des Biberhaufenwegs in Wien in den Fällen mit S 1 Donau-Lobau-Querung

Siedlungs- und Wirtschaftsraum

Es werden bei Unterbleiben des Vorhabens folgende Auswirkungen prognostiziert:

- Die Verkehrsbelastung im B 8 Korridor nimmt zu, die Trennwirkung entlang der B 8 bleibt bestehen und wird durch das gesteigerte Verkehrsaufkommen noch weiter erhöht.
- Für die Bevölkerung nimmt die Beeinträchtigung durch Luftschadstoffe und v.a. Lärm zu, da ein Großteil der Emissionen weiterhin innerhalb der Ortsgebiete auftritt.
- Keine Entlastung der Ortsgebiete südlich der B 8 (Raasdorf, Markgrafeneusiedl, Obersiebenbrunn,...), der Schwerverkehr (Schottertransporte) belastet weiterhin die Ortschaften.
- Eine Entwicklung des Wirtschaftsstandortes wird nicht gefördert.
- Die (wirtschaftliche) Standortqualität, die sich durch die Erreichbarkeiten der nächstgelegenen Ballungsräume ergibt (Wien, Bratislava) wird nicht aufgewertet.

Damit können wesentliche soziale, wirtschaftliche aber auch verkehrliche Zielsetzungen aus der SP-V, die der Projektbegründung dient, nicht erreicht werden.

Emissionen

Obwohl die Gesamtfahrleistung im Gesamtnetz durch die Umsetzung der S 8 West steigt, werden für Siedlungsgebiete sowohl hinsichtlich Luftschadstoffe als auch betreffend Lärmimmissionen Verbesserungen erzielt.

Mit Unterbleiben des Vorhabens entfällt eine Alternative zu den bestehenden Straßenzügen, wodurch eine Entlastung von den auftretenden Immissionen nicht erfolgen kann. Sowohl die B 8 als auch die Landesstraßen südlich davon, die z.T. durch die Schottertransporte in den Ortsgebieten stark belastet sind, erfahren keine Entlastungen sondern müssen mit weiteren Zunahmen rechnen.

1.4 BESCHREIBUNG DER MÖGLICHERWEISE VOM VORHABEN ERHEBLICH BEEINTRÄCHTIGTEN UMWELT UND DER MÖGLICHEN AUSWIRKUNGEN DES VORHABENS AUF DIE UMWELT SOWIE DER MAßNAHMEN GEGEN NACHTEILIGE AUSWIRKUNGEN UND DER WECHSELWIRKUNGEN

1.4.1 Zusammenfassung für den Teilraum Knoten S 1/S 8 bis inkl. Anschlussstelle Deutsch-Wagram

Beschreibung



Abbildung 5: Abschnitt KN S 1 / S 8 bis ASt Deutsch-Wagram, Auszug Begleitplanung (Einlage 1.5)

Die S 8 Marchfeld Schnellstraße bindet beim Knoten S 1/S 8 an die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Abschnitt Schwechat bis Süßenbrunn, die sich in diesem Abschnitt im laufenden Genehmigungsverfahren befindet, auf den Gemeindegebieten von Aderklaa, Raasdorf und Deutsch-Wagram an. Die S 1 wird im Bereich des Knotens in leichter Tieflage (Einschnitt) geführt, wodurch die Knotenrampen als Überführungen ausgeführt werden können. Von hier führt die S 8 knapp über Geländeniveau Richtung Nordosten und quert die beiden Landesstraße L3019 und L3023, die die S 8 mit einer Brücke überführen. Im Bereich der „Langen Äcker“ zwischen den beiden Landesstraßen wird eine Grünbrücke (20 m breit), mit der auch eine Wirtschaftswegüberführung mitgeführt wird, errichtet. Kurz vor der ASt Deutsch-Wagram wird der Rußbach mittels eines Brückenbauwerkes gequert.

Die Trasse liegt in der freien Landschaft, die nächstgelegenen Siedlungsräume sind die Invalidensiedlung südwestlich des Knotens S 1/S 8 in Wien und die Ortschaften Raasdorf, Aderklaa, und Deutsch-Wagram. Bis auf vereinzelte kleine Gehölzstrukturen, dominieren landwirtschaftliche Nutzflächen das Erscheinungsbild. Auf dem ebenen Relief der Praterterrasse sind die intensiv genutzten Ackerschläge großflächig und geometrisch einheitlich angelegt. Der Teilraum weist eine hohe Strukturarmut auf. Die einzigen größeren zusammenhängenden und raumbildenden Gehölzstrukturen finden sich entlang des Rußbaches (Uferbegleitgehölz). Im Querungsbereich der S 8 mit dem Gewässer befindet sich ein Silberpappel-Eschen-Altbestand mit Feldulme, Traubenkirsche usw..

Ein besonderes, landschaftliches und ökologisch wertvolles Element ist unter anderem der Napoleonstein, eine kleine Erhebung an der L3019, welche mit Föhren und Robinien bestockt ist und eine sandige Bodenstruktur (Sanddüne) aufweist. Teilweise finden sich hier Trockenrasenfragmente. Weiters gibt es einen Schotterteich im Nahbereich zur Invalidensiedlung.

Eingriffe und Maßnahmen

Die Lage des Knotens S 1/S 8 ist an der Grenze Aderklaa / Raasdorf derart gewählt, dass beiderseits der Gemeindegrenze die landwirtschaftlichen Flächenverluste gering gehalten werden und die Bewirtschaftung der Flächen nach Errichtung des Knotens möglichst gut machbar ist. Die Lärmschutzwände im Bereich des KN S 1/S 8 sind in Kapitel 1.6.4.1.1 dargestellt und erläutert. Gleichzeitig sollen die Überführungsbauwerke der Rampen nicht weit aus dem Gelände gehoben werden, wodurch auf den Längenschnitt der S 1 bzw. der Lage des Tiefpunktes zur Überführung der S 1 durch die Rampen Rücksicht genommen wurde. Aus dieser Abwägung ergibt sich die Lage des Schnittpunkts zwischen S 1 und S 8.

Im Anschluss an den Knoten wird die S 8 in Niveaulage geführt, d.h. knapp über dem bestehenden Gelände. Da die im südlichen Bereich von Deutsch-Wagram gelegenen landwirtschaftlichen Flächen in der Länge West-Ost orientiert sind, werden diese durch die S 8 zerschnitten. Die Bewirtschaftbarkeit nach Errichtung der S 8 wird durch die Schaffung einer entsprechenden Wegeführung begleitend zur neuen Trasse sichergestellt.

Die West-Ost – Orientierung der landwirtschaftlichen Fluren wechselt nach der ersten Wirtschaftswegbrücke in eine Nord-Süd – Orientierung. Die Wirtschaftswegbrücke ist mit einer Grünbrücke kombiniert und insgesamt 20 m breit. Damit wird ergänzend zur Wildquerungsmöglichkeit im Zuge der Rußbachbrücke in diesem Abschnitt die Querungsmöglichkeiten für das Wild erhöht. In diesem Bereich liegt auch östlich der S 8 Trasse und südlich der Brücke ein Entwässerungsbecken, dessen Lage auf die Wildquerung abgestimmt und dahingehend optimiert wurde.

Nördlich der Brücke beginnt ein Bereich Nord-Süd – orientierter Fluren. Hier wurde die Trassenlage an den Verlauf der Grundstücks- und Bewirtschaftungsgrenzen angepasst, so dass eine Zerschneidung in diesem Bereich nicht erfolgt und die Bewirtschaftung über die bereits bestehenden Wege weiterhin erfolgen kann.

Der Rußbach wird mit einer 4-Feld-Brücke überquert, wobei die Brücke von Pfeilern getragen wird. Dadurch wird mit je einem Feld der südliche Wirtschaftsweg, der Rußbach, der Mühlgang und der nördliche

Wirtschaftsweg / Radweg überbrückt und durch den großzügigen Querschnitt auch eine gute Lebensraumvernetzung geschaffen. Die Ausführung der tragenden Elemente als Pfeiler statt Scheiben erhöht auch die Durchlässigkeit für querende Wildtierarten. Die Brücke selbst wird mit einem Kollisionsschutz versehen, womit ein Schutz für Vögel und Fledermäuse erreicht wird.

In diesem Teilraum sind als relevante, schützenswerte Arten Vogelarten des Offenlandes (Wachtel und Rebhuhn) und Laufkäfer zu nennen. Um Lebensraumverluste und Zerschneidungseffekte auszugleichen, werden im Trassenumfeld Bracheflächen angelegt, die als Habitat und Nahrungsquelle eine geeignete Funktion übernehmen können. Ergänzend ist hier festzustellen, dass die Bracheflächen in diesem Teilraum als Maßnahme nicht allein diesem Raum zugeordnet sind, sondern auch für Eingriffe in den angrenzenden Streckenabschnitten als Maßnahme dienen.



Abbildung 6: Visualisierung KN S 1 / S 8, Blick entlang S 8 Richtung ASt Deutsch-Wagram (Quelle: GeoConsult)

Nach dem Rußbach wird die Trasse wieder abgesenkt, so dass die S 8 in die Schotterterrasse, die den „Wagram“ bildet, in einen Einschnitt eintaucht. Die L6 wird im Bereich der S 8 angehoben und führt somit über die S 8.

Da sich die Trasse der S 8 im Teilraum zwischen dem Knoten S 1/S 8 und der ersten Anschlussstelle (ASt) in Niveaulage befindet und lediglich für die Überbrückung des Rußbachs aus dem Gelände herausgeführt wird,

wird begleitend beiderseits der Trasse eine Sichtschutzpflanzung vorgenommen. Dadurch wird die Schnellstraße in das Landschaftsgefüge eingebettet und die Raumkante nicht bzw. nicht so stark als technisches Bauwerk wahrnehmbar.

Die Siedlungsgebiete von Aderklaa, Raasdorf, Parbasdorf und auch Deutsch-Wagram liegen deutlich entfernter als die Invalidensiedlung in Wien. Der Knoten S 1/S 8 bildet daher den siedlungsnächsten Punkt. Um den Lärmschutz entsprechend der Einhaltung von Grenzwerten zu gewährleisten, sind an den Knotenrampen Lärmschutzwände vorgesehen. Im weiteren Streckenverlauf, auch in den folgenden Streckenabschnitten, sind Lärmschutzmaßnahmen an der Trasse nicht erforderlich.

Die L3019 (Verbindung B 8 – Raasdorf – Groß-Enzersdorf) und die L3023 (Aderklaa – Parbasdorf) überführen die S 8 mit einer Brücke. Bei der L3019 liegt die Brücke in relativer Nahelage zum Napoleondenkmal. Das Denkmal, wird während des Baus geschützt und eine beanspruchte Waldfläche wird wieder aufgeforstet.

In Raasdorf liegt zwischen L3019 und der Grenze zu Deutsch-Wagram ein größeres geschlossenes Gebiet, das als Ersatzaufforstungsfläche herangezogen wird. Da dieses Gebiet allerdings von einer 380KV-Leitung (Verbund) gequert wird, wird der Korridor der Freileitung als Niederwald aufgeforstet.

Weitere Ersatzaufforstungsflächen befinden sich im Bereich nördlich und südlich des Rußbachs, wobei der Großteil der Flächen zwischen Rußbach und L6 liegt und hier auch eine Funktion als Auwald übernehmen wird.

1.4.2 Zusammenfassung für den Teilraum Anschlussstelle Deutsch-Wagram bis inkl. Anschlussstelle Strasshof (inkl. Spange zur B 8)

Beschreibung



Abbildung 7: Abschnitt ASt Deutsch-Wagram bis ASt Strasshof, Auszug Begleitplanung (Einlage 1.5)

Die Trasse im Teilraum zwischen ASt Deutsch-Wagram (L6) und ASt Strasshof liegt nahezu ausschliesslich im südöstlichen Gemeindegebiet von Deutsch-Wagram. Lediglich kurz nach der ASt L6 wird auf einem kurzen Stück Parbasdorfer Gemeindegebiet beansprucht und auch die ASt Strasshof selbst liegt auf Gemeindegebiet von Markgrafneusiedl. Die Spange von der ASt Strasshof zur B 8 kommt wiederum in Deutsch-Wagram zu liegen.

Landschaftlich auffällig ist in diesem Abschnitt vor allem der Geländesprung der Schotterterrasse, der entlang der L6 verläuft. Die Nutzung des Schotter bzw. die Materialgewinnung steht in diesem Abschnitt allerdings nicht im Vordergrund. Hier dominiert landwirtschaftliche Nutzung.

Forstflächen als Windschutzstreifen sind in diesem Abschnitt nicht vorhanden. Im trassennahen Bereich liegen allerdings zwei ökologisch wertvolle Wälder, der Aulüssenwald in Deutsch-Wagram und ein kleineres Waldgebiet in Parbasdorf östlich des nördlichen Windrads, die nicht berührt werden sollten und somit den Trassenverlauf mitbestimmen. Zwischen Hagerfeldsiedlung und der Gemeindegrenze Deutsch-Wagram / Strasshof liegt auch ein größeres geschlossenes Waldgebiet.

Als landschaftsprägend müssen in diesem Abschnitt die 3 Windräder bezeichnet werden, die auf Gemeindegebiet von Parbasdorf unmittelbar an der Gemeindegrenze zu Deutsch-Wagram stehen.

Östlich der Windräder liegt eine Motocross – Strecke, die von der Errichtung der S 8 nicht betroffen ist. Als weitere landschaftsgebundene Erholungsmöglichkeit ist noch der Wanderweg vom Hagerfeld Richtung Markgrafneusiedl anzuführen, der lediglich im Bereich der ASt Strasshof kleinräumig verlegt werden muss.

Im gesamten Verlauf der Trasse in diesem Teilraum liegt die S 8 in großem Abstand von Siedlungsgebieten. Im Schotterabbaugebiet Markgrafneusiedl liegt das Natura 2000 Schutzgebiet „Sandboden und Praterterrasse“ das unmittelbar hinter der Gemeindegrenze Deutsch-Wagram beginnt.

Eingriffe und Maßnahmen

Im Wesentlichen werden Auswirkungen in diesem Teilraum bereits durch die Wahl des Trassenverlaufs in Lage und Höhe vermieden. Die Trasse liegt ab der L6 in einem 4 bis 6m tiefen Einschnitt unter der Geländekante. Dieser Einschnitt gemeinsam mit der Distanz zum Siedlungsgebiet – sowohl Parbasdorf als auch die Hagerfeldsiedlung in Deutsch-Wagram – bietet Schutz hinsichtlich Schalleintrag, so dass keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen entlang der S 8 getroffen werden müssen.

Direkt an der L6 westlich der Anschlussstelle liegt die Gemeindedeponie Deutsch-Wagram Spindler. In Deutsch-Wagram verlaufen im Bereich der Anschlussstelle darüber hinaus trassenparallel drei OMV Gasleitungen (darunter eine Sauer gasleitung). Durch die Wahl der Trassenlage werden in diesem Bereich aufwendige technische Maßnahmen vermieden.

Gleich nach der ASt Deutsch-Wagram schwenkt die Trasse nach Osten ab und kommt so im Bereich des Windparks am Standort des mittleren Windrades zu liegen. Auch durch die Richtung der Trasse, die hier mit einem leichten Rechtsbogen Richtung Osten abschwimmt, kann der Schalleintrag in der Hagerfeldsiedlung minimiert werden.

Anschließend wird die Trasse in gestreckter Linienführung zum nordöstlichen Punkt des Natura 2000 – Gebiets geführt. Dadurch bleibt das Schutzgebiet von einer flächigen Beanspruchung unberührt, was den Zielsetzungen der Naturverträglichkeit entspricht. Durch diese Linienführung wird weiters eine Beanspruchung der kleinen Waldflächen in diesem Teilgebiet vermieden. Allerdings werden die landwirtschaftlichen Fluren entlang der Strecke jeweils schräg angeschnitten. Die verbleibenden Restflächen sind vergleichsweise klein und sollen als Ersatzaufforstungsflächen für Einbußen von Waldgebieten entlang der weiteren Trasse hernagezogen werden.

Die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen wird durch Wegequerungen und Begleitwege aufrecht erhalten.

Aus Sicht des Landschaftsbildes kann festgestellt werden, dass durch den Einschnitt und die Distanz zu den Siedlungsgebieten eine Beeinträchtigung weitestgehend entfällt. Für die Erholungsnutzung ist es allerdings erforderlich, den Wanderweg, der den Wald östlich der Hagerfeldsiedlung begleitet, im Bereich der Anschlussstelle zu verlegen.



Abbildung 8: Visualisierung S 8 Zwischen Rußbach (Vordergrund und ASt Strasshof (rechts hinten) (Quelle: GeoConsult)

Ökologisch relevante Arten sind hier, wie auch im ersten Abschnitt Rebhuhn und Wachtel sowie Laufkäfer. Für diese Arten werden mit dem Anlegen von Brachflächen im Umfeld des Vorhabens Strukturen geschaffen, die geeignete Lebensräume für diese Arten darstellen.

Im Gegensatz zur S 8 Trasse wird die Verbindungsspanne zur B 8 in Niveaulage geführt. Die Trasse der Spanne hat mit je einer Richtungsfahrbahn einen deutlich geringeren Querschnitt und ein niedrigeres Verkehrsaufkommen. Trassenbegleitende Maßnahmen sind auch entlang dieser Spanne nicht erforderlich.

Allerdings wird hier ein Gebiet beansprucht in dem das Ziesel als schützenswerte Art ihren Lebensraum findet. Es wird daher für diese Art westlich der Spanne in Deutsch-Wagram eine Fläche als neuer Lebensraum angelegt und auch Querungsmöglichkeiten in Form von Durchlässen geschaffen. Ergänzend dazu wird entlang der Spanne eine Zieselschutzwand beiderseits der Trasse hergestellt werden, um ein kontrolliertes Queren der Straße durch das Ziesel zu ermöglichen.

1.4.3 Zusammenfassung für den Teilraum Anschlussstelle Strasshof bis inkl. Anschlussstelle Markgrafneusiedl

Beschreibung



Abbildung 9: Abschnitt ASt Strasshof bis ASt Markgrafneusiedl, Auszug Begleitplanung (Einlage 1.5)

Der Teilraum von der ASt Strasshof bis zur ASt Markgrafneusiedl liegt vollständig im nördlichen Teil des Gemeindegebiets von Markgrafneusiedl. Die Gemeindegrenze zu Strasshof befindet sich ebenso wie jene zu Gänserndorf – ganz im Osten im Bereich der L11 – hinter der Waldkulisse in einem Abstand zur Trasse.

Auch in diesem Teilraum dominiert im Trassenbereich landwirtschaftliche Nutzung, wobei sich in diesem Abschnitt entlang der Trasse weitere Nutzungen und Interessen ebenfalls finden. Im westlichen Teil liegt ein altes Flugfeld, an dessen südlichem Ende sich ein Modellflugplatz befindet. In diesem Teil der Schotterterrasse sind auch intensive Abbautätigkeiten zu verzeichnen, die das Landschaftsbild südlich der Trasse aber auch im östlichen Teil dieses Abschnitts sehr stark prägen. Östlich der Gemeindestraße zwischen Strasshof und Markgrafneusiedl wird das abgebaute Gebiet auch gezielt einer landwirtschaftlichen Nachnutzung zugeführt.

Das Schotterabbaugelände selbst liegt in einem der vier Teile des Natura 2000 Gebietes „Sandboden und Praterterrasse“, das westlich der Gemeindestraße Strasshof – Markgrafneusiedl bis nahe an die S 8 heranreicht, östlich allerdings mit dem trassenparallelen Wirtschaftsweg, der zur L11 führt, begrenzt ist.

Im östlichen Teil dieses Trassenabschnitts befindet sich eine ökologisch wertvolle Fläche, die ruderal bewachsen ist und auch als Tierlebensraum Bedeutung hat. Im Bereich der L11, wo die Trasse aus der Tieflage, bedingt durch den Grundwasserstand wieder ansteigen muss, liegt die Anschlussstelle

Markgrafneusiedl. Die ASt kommt im Bereich einer bestehenden Wiederaufforstungsfläche an der L11, einem Föhrenwald, zu liegen.

Eingriffe und Maßnahmen

Die Trasse schwenkt nach der ASt Strasshof in einem Rechtsbogen ab und liegt dann weitestgehend nördlich parallel zum Wirtschaftsweg, der den laufenden Schotterabbau begrenzt, bis zum Anschluss an die L11.

Die Maßnahmen in diesem Gebiet beziehen sich stark auf das Natura 2000 – Gebiet, das südlich der Trasse gelegen ist, bzw. die Schutzgüter darin. Die Berücksichtigung der Schutzgüter erfolgt bereits durch die Lage der Trasse und der Wahl der Querschnittsgestaltung.

Die Trasse liegt im gesamten Teilbereich im Einschnitt bzw. höhenmäßig optimiert über dem Grundwasser. Wo ein Einschnitt nicht möglich ist, da die Schottervorkommen bereits abgebaut sind, werden beiderseits der Trasse Wälle aufgeschüttet, so dass sich der Querschnitt der S 8 in diesem Abschnitt nicht verändert. Die südliche Böschung des Einschnitts wird aus schalltechnischen Gründen als Steilwall ausgeführt, auf den eine weitere Aufhöhung aufgesetzt ist. Im Norden ist für den Schallschutz eine Böschung mit Neigung 2:3 ausreichend. Für das Natura 2000 – Gebiet und den Triel als Schutzgut ist mit dieser Trassenausgestaltung gewährleistet, dass relevante Einflüsse unterbleiben. Auch weitere Einflußfaktoren wie Blendung oder Bewegungsstörung durch die Fahrzeuge werden durch die Einschnittlage ebenfalls hintangehalten.

Durch die Lage der Trasse im Einschnitt und den durchgängig großen Abstand zu den Siedlungsgebieten ist hinsichtlich Schallwirkung und Luftschadstoffeintrag ein zusätzliches Setzen von Maßnahmen nicht erforderlich. Durch die Einschnittlage bzw. durch die begleitenden Dämme tritt die S 8 auch als Bauwerk nicht markant in Erscheinung, wodurch eine Abschwächung der Wirkung auch hinsichtlich des Landschaftsbildes und z.B. der Wahrnehmung durch die nächsten Anrainer gegeben ist, die auch durch ein Waldstück von der S 8 und deren Einsehbarkeit getrennt sind.

Beginnend mit der ASt Strasshof bis fast zu L11 werden eine Zieselschutzwand sowie Amphibienleiteinrichtungen beiderseits der Trasse angebracht. Lediglich bei der 50m breiten Grünbrücke, die eine Wiedervernetzung der durch die S 8 unterbrochenen Strukturen schafft, werden diese Schutzeinrichtungen selbstverständlich unterbrochen.

An die Grünbrücke im Bereich südlich der Gemeindegrenze Gänserndorf schließen beiderseits der S 8 geplante Ruderalstandorte (offene kiesig-sandige bis sandig-schluffige Standorte unter Duldung von aufkommenden, niedrigwüchsigen Gebüsch) und Laichgewässer auf Rohboden (Wasserfläche ca. 200m² pro Laichgewässer) an. Diese Flächen dienen der Stärkung des Korridors zur Grünbrücke und als Ersatzstandort für Amphibien, die durch die Trasse in diesem Bereich z.T. direkt Lebensraum verlieren, aber auch durch die Trennwirkung von Habitaten oder Wanderungslinien abgeschnitten sind. Auch für weitere Arten bildet der Maßnahmenkomplex um die Grünbrücke eine Ausgleichsmaßnahme (Grauammer, Kiebitz, Reptilien v.a. Zauneidechse, Laufkäfer, Schmetterlinge, Heuschrecken).



Abbildung 10: Visualisierung von der L11 ASt Markgrafneusiedl entlang der S 8 Richtung ASt Strasshof (Quelle: GeoConsult)

Die Außenböschungen des trassenbegleitenden Walls im Süden werden als Trockenrasen für Reptilien (va. Zauneidechse) gestaltet. Diese Flächen dienen auch als Ersatzstandorte für Trockenrasenflächen, die im Zuge des Vorhabens beansprucht werden.

Um die landwirtschaftliche Nutzung bzw. die Erreichbarkeit der Flächen auch nach Errichtung der S 8 sicherstellen zu können, wird das Wirtschaftswegenetz südlich der S 8 um einen Begleitweg ergänzt. Dieser führt von der Verbindungsstraße Strasshof – Markgrafneusiedl bis zur Gemeindegrenze Deutsch-Wagram, wo dieser in den Bestand einmündet.

1.4.4 Zusammenfassung für den Teilraum Anschlussstelle Markgrafneusiedl bis inkl. Anschlussstelle Gänserndorf / Obersiebenbrunn

Beschreibung

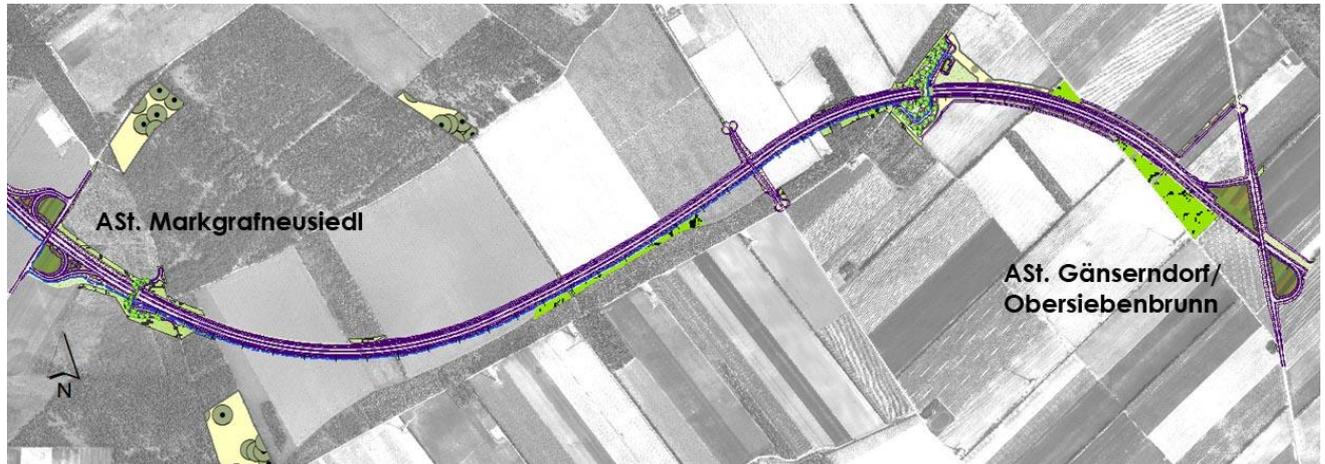


Abbildung 11: Abschnitt ASt Markgrafneusiedl bis ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn, Auszug Begleitplanung (Einlage 1.5)

Bei diesem Abschnitt handelt es sich um den Planungsraum des östlichsten Teils des vorliegenden Vorhabens und liegt zwischen der L11 und der L9. Der Teilraum wird durch zwei Elemente dominiert:

- der Weite des Klingenfels, das allseitig von Wald umgeben ist
- den beiden Windrad-Reihen, die weithin sichtbar sind.

Die Windräder sind in unregelmäßigen Abständen angeordnet, wodurch im östlichen Bereich jeweils größere Abstände entstehen.

Der Waldstreifen nördlich der ersten Windrad-Reihe liegt an der Grenze zu Obersiebenbrunn, d.h. die Windräder sind direkt an der Gemeindegrenze Obersiebenbrunn – Gänserndorf bzw. einer Flurgrenze im Süden angeordnet.

Im Teil östlich der L11 liegen Waldbereiche, in denen an der Gemeindegrenze zu Markgrafneusiedl auch ein Rad-/Fußweg liegt. Hier erstrecken sich die größten zusammenhängenden Waldgebiete direkt an der Trasse. Erholungsnutzungen sind vor allem an die Wegeführungen im Bereich der Waldränder um das Klingenfeld gebunden.

Die nächstgelegenen Siedlungen sind Gänserndorf Süd an der L9, gegenüber dem ehemaligen Safaripark, und in gleicher Distanz der nördliche Siedlungsrand von Obersiebenbrunn. Gänserndorf Süd ist neben der Distanz auch durch den Wald, der die Siedlung vollständig umgibt und der im Osten in die Weikendorfer Remise übergeht, umgeben.

Im Bereich der Weikendorfer Remise östlich der L9 sind in unterschiedlichen Abgrenzungen verschiedene Schutzgebiete ausgewiesen. Dazu gehören eines der vier Teilgebiete des Natura 2000 Gebietes „Sandboden und Praterterrasse“ (Vogelschutzgebiet), das Natura 2000 FFH-Gebiet „Pannonische Sanddünen“ und auch Naturschutzgebiete („Wacholderheide Obersiebenbrunn“, „Weikendorfer Remise“ bzw. „Sandberge Oberweiden“ weiter im Osten).

Eingriffe und Maßnahmen

Die Trasse taucht nach der ASt Markgrafneusiedl aus der Tieflage auf und liegt anschließend bis zum Projektende ähnlich wie im ersten Teilraum knapp über dem Gelände d.h. in Niveaulage. Dieser Umstand ist durch das Ansteigen des Grundwasserstandes gegenüber dem vorangegangenen Teilraum begründet.

Unmittelbar nach der L11 wird ein Waldstück gequert. Hier war es das Ziel, im Bereich der hier anzutreffenden Eichenbestände im schmalsten Bereich den Wald zu queren, um den Standort minimal zu beeinträchtigen. Nach der Wald – Durchquerung wird die Trasse, die hier sehr zentral am Klinginfeld und damit in der landwirtschaftlichen Nutzung liegt, an die Gemeindegrenze Gänserndorf – Obersiebenbrunn herangeführt, womit die Trasse in diesem Abschnitt parallel zu einem bestehenden Wald geführt wird.

Die S 8 schwenkt erst zwischen den beiden nördlichsten Windrädern nach Osten und nutzt so den Abstand zwischen den Windrädern bzw. deren Gefährdungsbereichen. Mit diesem Abschnenken muss der angesprochene Wald an der Grenze zu Obersiebenbrunn durchquert werden. Auf Obersiebenbrunner Gemeindegebiet orientiert sich die S 8 an einem bestehendem Wirtschaftsweg, wodurch die Durchschneidung der Landwirtschaftsflächen reduziert wird und die ASt an der L9 mittig zwischen Gänserndorf Süd und Obersiebenbrunn zu liegen kommt. Durch die Anordnung der Windschutzstreifen zwischen Obersiebenbrunn und der S 8 ist eine Blickbeziehung vom nördlichen Siedlungsrand zur S 8 nicht gegeben.

Für die durch den Trassenverlauf erforderlichen Rodungen werden Ersatzaufforstungen vorgesehen, die zum Teil auch in anderen Teilräumen umgesetzt werden. In diesem Teilraum werden Ersatzmaßnahmen zwischen S 8 und dem Wald an der Gemeindegrenze am Klinginfeld und am Projektende zwischen Wirtschaftsweg und S 8 getroffen.

Die Nahelage zu bzw. Durchquerung von Wald führt aber auch dazu, dass für Fledermäuse Maßnahmen getroffen werden müssen. Im Bereich der Grünbrücke an der Gemeindegrenze zu Markgrafneusiedl sowie trassenbegleitend in diesem Bereich wird eine Leiteinrichtung vorgesehen. Ebenso muss am Klinginfeld, wo die Trasse entlang des Waldes führt, und bei der Waldquerung an der Grenze zu Obersiebenbrunn ein engmaschiger Zaun als Kollisionsschutzwand errichtet werden.

Für Fledermäuse, geschützte Vogelarten und Hirschkäfer werden auch in Bereichen etwas abseits der Trasse in den angrenzenden Waldgebieten Maßnahmen vorgesehen, die eine Sicherung und Verbesserung von Lebensräumen für diese Arten zum Ziel haben.

Um den Anforderungen eines landwirtschaftlichen Betriebes zu entsprechen, wird eine Wirtschaftswegbrücke für den querenden Weg bei Gut Sieh-dich-für errichtet und eine weitere Querung in Obersiebenbrunn an der Gemeindegrenze. Diese ist – wie jene in Markgrafeneusiedl – mit einer Grünbrücke kombiniert und mit Leit- und Schutzeinrichtungen für Fledermäuse ausgestattet.

Das Wegenetz wird am Klingenfeld nördlich der S 8 um Begleitwege ergänzt und im Bereich der Anschlussstelle wird die Grünbrücke ins Wegenetz eingebunden.

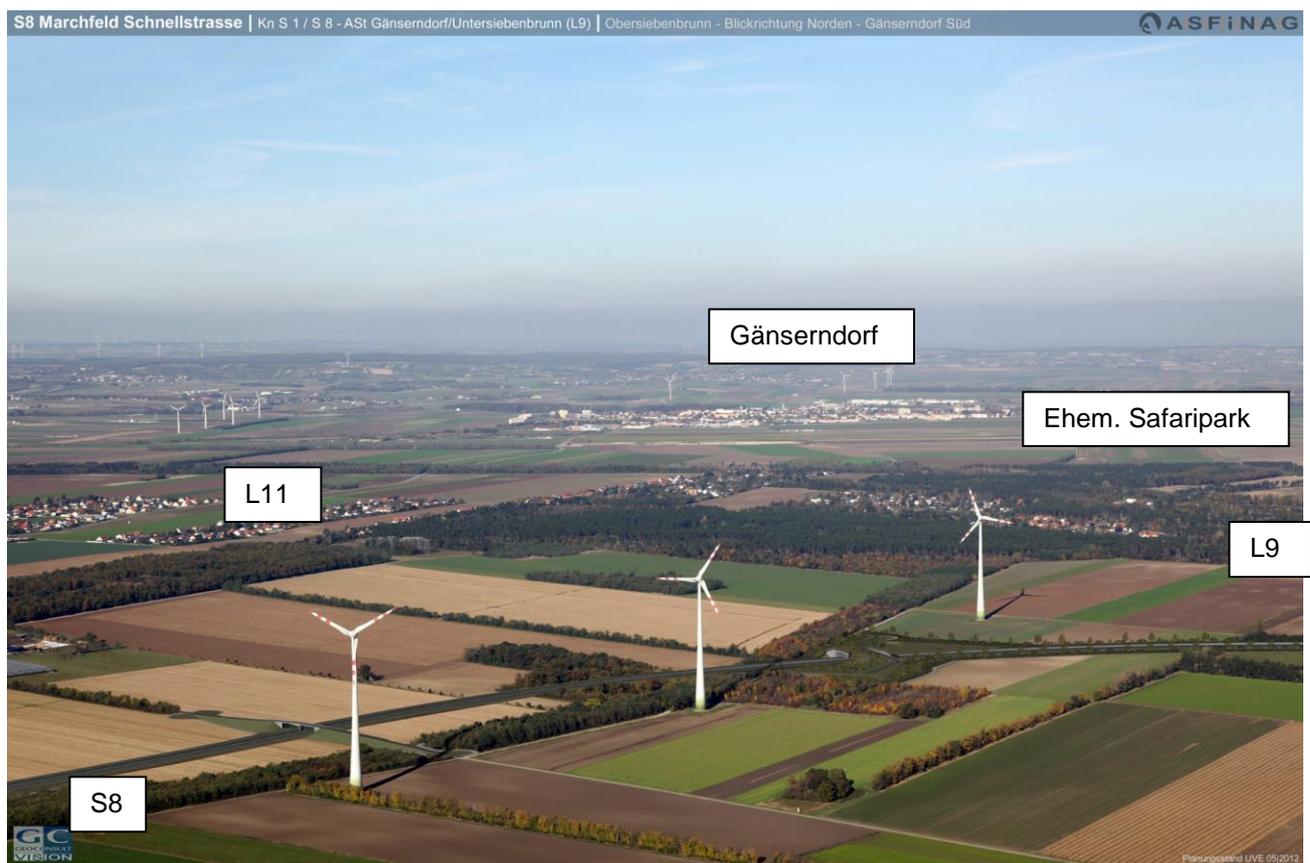


Abbildung 12: Visualisierung S 8 im Bereich Obersiebenbrunn / Gänserndorf (im Hintergrund), (Quelle: GeoConsult)

Hinsichtlich der Themen Schall und Luftschadstoffe ist auch in diesem Teilraum festzustellen, dass auf Grund der Distanz zum Siedlungsgebiet trassenbegleitende Schutzmaßnahmen nicht erforderlich sind. Da auch die Siedlungsgebiete durch Waldgebiete (Gänserndorf) oder Windschutzstreifen (Obersiebenbrunn) keine Blickbeziehung zur Trasse haben, sind die landschaftsgestalterischen Maßnahmen entlang der S 8 vor allem für Erholungssuchende relevant.

1.5 ZUSAMMENFASSENDER BESCHREIBUNG DER WECHSELWIRKUNGEN

Die Berücksichtigung der Wechselwirkungen erfolgte in jeder Phase der Planung. Einerseits wurden sie im Rahmen der technischen Planung (Projektoptimierung, Berücksichtigung des Flächenbedarfs für Pflanzungen bei der Regelprofildefinition) berücksichtigt. Andererseits gab es im Zuge der Bewertung und Maßnahmenentwicklung für die einzelnen Fachbereiche und Schutzgüter gemeinsame Maßnahmenworkshops und Abstimmungsgespräche.

1.5.1 Mensch / Siedlungsraum / Sach- und Kulturgüter

Für den Fachbereich Siedlungsraum, Wirtschaftsraum / Raumentwicklung und Ortsbild sind themenübergreifende Wirkungen gegeben, die sämtliche Nutzungen des Raumes durch den Menschen umfassen. Die indirekten Projektwirkungen (Luftschadstoffe, Lärm und Erschütterungen) beziehen sich ua. unmittelbar und direkt auf den Menschen. Eine Zumutbarkeit von Belästigungen wurde geprüft, eine Gesundheitsgefährdung wird ausgeschlossen.

Weiters stehen insbesondere die für die Landschaft, die Freizeit und Erholung sowie das Ortsbild ermittelten Auswirkungen in direktem Zusammenhang mit den Nutzungen und Wahrnehmungen des Menschen bzw. des Lebensraumes (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Erholung). Daher sind die in den jeweiligen Fachbereichen festgelegten Maßnahmen, insbesondere jene Maßnahmen in den Fachbereichen Landschaftsbild, Freizeit und Erholung für den Siedlungsraum relevant und decken sich.

Wechselwirkungen bestehen ebenfalls zwischen dem Ortsbild und den Sach- und Kulturgütern, welche das Ortsbild, den Ortscharakter bzw. das äußere Erscheinungsbild wesentlich mit bestimmen. Sach- und Kulturgüter bestimmen das äußere Erscheinungsbild der Landschaft.

1.5.2 Nutzungen Land- und Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei

Im Zuge der Maßnahmenplanung werden für Ersatzaufforstungen und strukturverbessernde Maßnahmen (Hecken, Baumreihen, Strauchgruppen) landwirtschaftliche Flächen beansprucht, dabei werden definierte Mindestabstände der Gehölze zum Schutz angrenzender landwirtschaftlicher Kulturen eingehalten.

Durch straßennahe Immissionsschutzpflanzungen entlang der Trasse werden die Auswirkungen auf den Boden und damit auf die landwirtschaftliche Produktion weitestgehend vermindert.

Aus Rodungen und die Zerschneidung von Strukturen resultieren u.a. Trennwirkungen auf vorhandene Biotopstrukturen.

1.5.3 Landschaft

Die Auswirkungen durch Flächenverluste oder Standortveränderungen in den Fachgebieten Pflanzen und ihre Lebensräume, Forstwirtschaft und Landwirtschaft ziehen wiederum eine Veränderung und Verlust von Strukturelementen und eine erlebbare Veränderung des Raumusters mit sich. Eine Wechselwirkung ist mit dem Fachbereich Lärm insofern gegeben, dass Lärmschutzwände dominante Fremdkörper in der Landschaft sind, die Interessensabwägung zwischen Landschaftsbild und Lärmschutz entscheidet aber klar zugunsten des Lärmschutzes. Lärmschutzwände sind aber beim gegenständlichen Vorhaben ausschließlich beim Knoten S 1/S 8 vorgesehen. Ansonsten kommt vor allem die Trassenführung im Einschnitt dem Landschaftsbild zugute.

Die Aufwertung der Landschaft durch die Erhöhung der Strukturvielfalt (Baumreihen, Ausprägung von Waldrändern, Strauchgruppen, Hecken, etc.) besitzt positive Wirkungen auf den Erholungswert der Landschaft. Somit besitzen die Maßnahmen des Fachbereichs Landschaftsbild einen positiven Mehrwert für das landschaftliche Erleben des Erholungssuchenden. Ersatzaufforstungen des Fachbereichs Forstwirtschaft, lebensraumverbessernde Maßnahmen für Tiere - wie die Anlage von Hecken - sowie der Ausgleich von verloren gehenden Pflanzenlebensräumen dienen einer strukturellen Aufwertung des Landschaftsraumes und damit einer Verbesserung des Landschaftsbildes.

1.5.4 Naturraum, Ökologie

Wechselwirkungen bestehen insbesondere zwischen Flora und Fauna und somit indirekt auch mit den Themen Land- und Forstwirtschaft, Lebensraumstrukturen inkl. (Natur-) Schutzgebiete, Boden, Luft sowie Klima. Biotope und Pflanzenlebensräume stellen für Tiere wichtige Fortpflanzungs- und Nahrungslebensräume sowie Wander- und Ausbreitungskorridore dar. Die projektbedingten (Nutzungs-) Änderungen und Beanspruchungen von Pflanzenlebensräumen verändern auch Habitate und raumbedeutsame Funktionen für Tiere und können sich auf den Schutzstatus schutzgebietsrelevanter Tierarten auswirken. Ebenso wirken sich geplante Maßnahmen sowohl auf Lebensräume und Funktionen für Tierarten als auch auf Pflanzen und deren Lebensräume aus.

1.5.5 Boden, Luft und Klima

Emissionen von Luftschadstoffen sowie Änderungen des Mikroklimas können sich auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und Sachgüter sowie auf die Land und Forstwirtschaft auswirken.

Der Boden hat eine wichtige Schutzfunktion für den darunter liegenden Grundwasserkörper und steht auch in direktem Zusammenhang als Produktionsgrundlage mit der Land- und Forstwirtschaft. Ebenso können Beeinträchtigungen des Bodens zu einer Veränderung der Pflanzenwelt führen.

1.6 ZUSAMMENFASSENDE BESCHREIBUNG DER MAßNAHMEN

Um die Umweltverträglichkeit des Projekts zu gewährleisten, werden von jedem Fachbereich verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen, welche die Auswirkungen auf die Umwelt minimieren, ausgleichen oder ersetzen können. Im Rahmen der Maßnahmensynthese wurden alle sektoralen Maßnahmen aufeinander abgestimmt und in interdisziplinärer Zusammenarbeit zu einem gemeinsamen Maßnahmenkatalog zusammengestellt.

Die folgende Maßnahmenübersicht stellt eine Zusammenschau aller entlang der S 8 durchgeführten und seitens der einzelnen Fachbereiche eingebrachten Maßnahmen dar. Neben den Umweltmaßnahmen, welche den Kernteil der Maßnahmenplanung darstellen, werden auch die technischen Schutzmaßnahmen berücksichtigt. Letztere wurden bereits während der Erstellung des technischen Projekts entwickelt.

1.6.1 Umweltmaßnahmen in der Betriebsphase

1.6.1.1 Land- und Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei

Zur Reduzierung der Wirkung des Vorhabens auf die Forstwirtschaft werden großflächige Ersatzaufforstungen, linearen Strukturpflanzungen Niederwälder und Auwaldgesellschaften zum Ausgleich angelegt.

Hinsichtlich der Landwirtschaft werden vor allem technische Maßnahmen (Querungen, Begleitwegenetz) umgesetzt.

Aus Sicht der Wildökologie werden Maßnahmen zur Kompensation von Habitatverlusten und zur Minderung von Lebensraumzerschneidung wie etwa durch die Verbesserung von Äsungs- und Deckungsangeboten und durch lineare Gehölzstrukturen und Waldflächen entlang der Trasse gesetzt. Zur Minderung der Mortalität durch Kollision werden entlang der Landesstraßen im Wirkraum optische Wildwarnreflektoren errichtet. Eine wichtige Maßnahme ist die Errichtung von Grünbrücken, welche in erster Linie Wildquerungsmöglichkeiten anbieten sollen (vgl. Kap.:1.6.6.1)

1.6.1.2 Landschaft

Es ist die Anlage von Landschaftselementen (Baumreihen, Einzelbaumpflanzung) als Sichtschutzmaßnahme vorgesehen.

1.6.1.3 Naturraum, Ökologie

Es ist die Anlage von Ausgleichsmaßnahmen wie Trockenrasen, Bracheflächen, Laichgewässern, Ruderal- / Rohbodenstandorte, Lichten Eichenwäldern und Gehölzstreifen geplant.

Weiters sind die Errichtung von technischen Vernetzungs- und Leitelementen wie etwa die Anlage von Grünbrücken und die Errichtung von Kleintierdurchlässen, Amphibienleiteinrichtungen,

Kollisionsschutzwänden und einem Wildschutzzaun vorgesehen. Im Bereich des Rußbachs ist zur Verbesserung der Waldausstattung eine Aufforstung als Harte Au vorgesehen.

1.6.1.4 Flächenbilanzierung der Ausgleichsmaßnahmen

Kategorie	Flächen (ha)
Fachbereich Forstwirtschaft: Ersatzaufforstung	31,32
Fachbereich Forstwirtschaft: Wiederaufforstung	4,8
Fachbereich Landschaftsbild: Sichtschutz- und Gestaltungsmaßnahmen (Breite 5 m)	2,29
Fachbereich Tiere und deren Lebensräume: Ökologische Maßnahmen	33,48
Fachbereich Pflanzen und deren Lebensräume: Ökologische Maßnahmen	2,59
Gesamt	74,48

Tabelle 3: Übersicht des vorgesehenen Flächenausmaßes der Ausgleichsmaßnahmen

1.6.2 Umweltmaßnahmen in der Bauphase

1.6.2.1 Allgemein

Viele festgelegte Maßnahmen zur Reduktion von nachteiligen Umwelteinwirkungen spielen in den direkten Bauablauf hinein. Hierzu zählen beispielsweise zeitliche Beschränkungen von Baumaßnahmen (beschränkte Baudauer, zeitliche Einschränkung von Rodungen usw.), Einschränkungen des Baustellenverkehrs (Fahrverbote,...), Vermeidung von Schadstoffeinträgen auf Boden, Grund- und Oberflächenwässer durch Vorsorge- und Schutzmaßnahmen oder reduzierte Lichteinflüsse durch Baustellenbeleuchtung auf das nur unbedingt erforderliche Ausmaß u.v.m..

1.6.2.2 Land- und Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei

Aus Sicht der Landwirtschaft werden Maßnahmen zum Schutz der angrenzenden landwirtschaftlichen Produktionsflächen getätigt. Hierzu zählen ein fachgerechter und flächenschonender Umgang mit der Ressource Boden, Reduktion der Staubeinträge durch Befeuchtung oder Begrünung. Eine Zugängigkeit der Produktionsflächen während der Bauphase ist gegeben.

Aus dem Themenbereich Forstwirtschaft werden durch die Bauphase temporär beanspruchte Waldflächen nach Beendigung wiederbewaldet. So auch im Bereich der Rußbachquerung, wo eine gewässernahe Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden.

1.6.2.3 Naturraum, Ökologie

Neben den allgemeinen Maßnahmen, welche im Bauablauf berücksichtigt werden, sind aus dem Themenbereich der Ökologie Maßnahmen wie etwa die Abgrenzung der Baubereiche, die Abgrenzung der Baustelle von wertvollen Biotopen, Befeuchten der Bauflächen zur Reduktion von Staubeinträgen, Reinigung von Bauabwässern und viele mehr (vgl. dazu Maßnahmenbericht Einlage 1-2.2) vorgesehen. Es werden auch Rekultivierungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen sowie Umsiedlungsmaßnahmen einer durch das Vorhaben sonst isolierten Zieselpopulation durchgeführt.

Die während der Bauphase beanspruchten Flächen, welche nach Fertigstellung des Vorhabens nachfolgend nicht Teil der Maßnahmenplanung bzw. der Landschaftspflegerischen Begleitplanung sind, werden rekultiviert und wieder ihrer vorherigen Flächennutzung zugeführt.

1.6.3 Maßnahmen zur Nachsorge und Beweissicherung

- Kontrolle der Maßnahmen und Überwachung der Zieselpopulation durch fachkundiges Personal
- Monitoring der Maßnahmen zur Beweissicherung und Nachkontrolle aus dem Fachbereich Grund- und Oberflächengewässer erfolgt mit Beginn der ersten Salzstreuperiode ab Verkehrsfreigabe. Die Bestandsaufnahmen gelten dabei als Nullbeprobung.

1.6.4 Lärmschutzmaßnahmen

Durch die Errichtung der S 8 werden aufgrund der prognostizierten Lärmentwicklung aktive als auch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

- **Aktive Lärmschutzmaßnahmen – Fahrbahndecke:** Zur Reduzierung der Lärmentwicklung wird im gesamten Streckenabschnitt der S 8 eine lärmarme Splittmastix-Asphaltbetondecke aufgebracht. Ausgenommen sind die Rampen der Anschlussstellen und des Knotens S 1/S 8 sowie die Brücken, auf welchen aus technischen Gründen eine Asphaltbetondecke aufgebracht wird. Im Bereich der Invalidensiedlung wird zudem eine lärmarme Betondecke auf die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im Abschnitt km 29,220 bis km 32,500 aufgebracht.
- **Aktive Lärmschutzmaßnahmen – Lärmschutzwände:** Die Errichtung von Lärmschutzwänden ist im gesamten Streckenverlauf der S 8 nur im Bereich des Knotens S 1/S 8 erforderlich. Für den Siedlungsbereich Invalidensiedlung ergibt sich unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit eine durchgehende Schirmkante von 6,0 m über dem Fahrbahnrand der S 1. Zusätzlich werden an den über die S 1 führenden Rampen der S 8 2,0 m hohe Lärmschutzwände errichtet.
- **Passive Lärmschutzmaßnahmen:** Für einzelne Gebäude ist es trotz der angeführten aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich die geforderten Zielwerte zu erreichen, weshalb ein passiver

Lärmschutz (Lärmschutzfenster mit Schalldämmlüfter) vorgeschlagen wird. Betroffen sind jene Wohnobjekte, an denen durch das Projekt eine Erhöhung über 0,9 dB erfahren. Eine vollständige Liste der betroffenen Objekte sind dem Fachbeitrag Schalltechnik (EZ: 3-1.1) Kapitel 5.3 zu entnehmen.

1.6.4.1.1 Lärmschutzwände im Bereich Knoten S 1 / S 8

Es sind nur im Bereich des Knotens S 1 / S 8 Lärmschutzwände vorgesehen. Folgende Abbildung zeigt die Lage der zu errichtenden bzw. zu adaptierenden Lärmschutzwände:

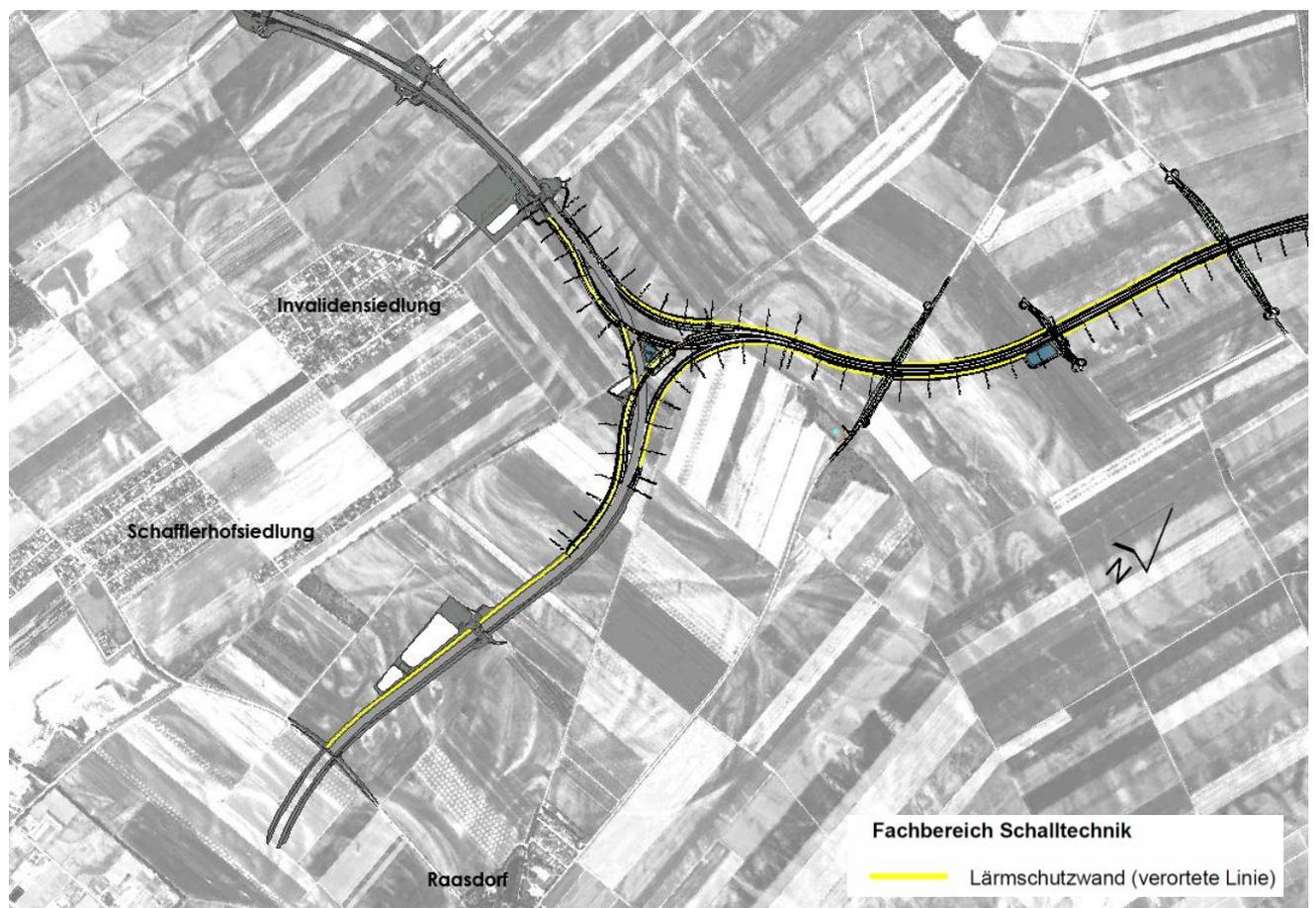


Abbildung 13: Lärmschutzwände im Bereich des Verkehrsknotens S 1 / S 8, Darstellung Lärmschutzwände in gelber Farbe

Objekt Nr.	Objekt Beschreibung	Lage	km Anfang	km Ende	Länge Wand	Höhe Wand	Fläche Wand	Höhe Damm	Absorptionsgrad	Anmerkung
S1 Wiener Außenring Schnellstraße										
LSW 1	LSW auf Damm Erhöhung +1m	RFB Schwechat, rechts	29.220	29.901	686 m	2,0 m	1.372 m ²	4,0 m	straßenseitig ≥ 8 dB	Anbindung an Widerlager Brücke L2 über S1 S1 UVE Damm 4m + LSW 1m Anbindung an Grünbrücke
LSW 2	LSW auf Damm Erhöhung +1m	RFB Schwechat, rechts	29.947	30.357	408 m	2,0 m	816 m ²	4,0 m	straßenseitig ≥ 8 dB	Anbindung an Grünbrücke S1 UVE Damm 4m + LSW 1m Einbindung Rampe R104 Übergang zu LSW 3
LSW 4	LSW auf Damm	RFB Schwechat, rechts	31.044	31.068	26 m	2,0 m	52 m ²	4,0 m	straßenseitig ≥ 8 dB	Anbindung an Widerlager Brücke Rampe R104
	LSW auf Damm	RFB Schwechat, rechts	31.068	31.317	242 m	2,0 m	484 m ²	4,0 m	straßenseitig ≥ 8 dB	S1 UVE Damm 4m
	LSW auf Damm	RFB Schwechat, rechts	31.317	31.336	21 m	2,0 m	42 m ²	4,0 m	straßenseitig ≥ 8 dB	Anbindung an Widerlager Brücke Rampe R103
Rampe 104										
LSW 3	LSW auf Randbalken	Marchegg - Schwechat rechts	0.380	0.467	88 m	2,0 m	176 m ²		beidseitig ≥ 8 dB	Randbalkenstatik für Erhöhung bis 4,0m vorsehen
	LSW am Bankettrand	Marchegg - Schwechat rechts	0.467	0.559	93 m	2,0 m	186 m ²		beidseitig ≥ 8 dB	
	LSW auf Randbalken	Marchegg - Schwechat rechts	0.559	0.679	122 m	2,0 m	244 m ²		beidseitig ≥ 8 dB	Randbalkenstatik für Erhöhung bis 4,0m vorsehen
	LSW am Bankettrand	Marchegg - Schwechat rechts	0.679	0.820	143 m	2,0 m	286 m ²		straßenseitig ≥ 8 dB	
	LSW auf Dammübergang	Marchegg - Schwechat rechts	0.820	1.344	514 m	2,0 m	1.028 m ²	0,0 - 4,0 m	straßenseitig ≥ 8 dB	Erd-km = S1 km 30,357 Einbindung Rampe R104 Übergang zu LSW 2
Rampe 103										
LSW 5	LSW auf Dammübergang	Süßenbrunn - Marchegg rechts	0.044	0.394	348 m	2,0 m	696 m ²	4,0 - 0,0 m	straßenseitig ≥ 8 dB	Anbindung an Grünbrücke Beginn-km = S1 km 31,809
	LSW am Bankettrand	Süßenbrunn - Marchegg rechts	0.394	0.507	115 m	2,0 m	230 m ²		beidseitig ≥ 8 dB	
	LSW auf Randbalken	Süßenbrunn - Marchegg rechts	0.507	0.615	110 m	2,0 m	220 m ²		beidseitig ≥ 8 dB	Randbalkenstatik für Erhöhung bis 4,0m vorsehen

Tabelle 4: zu errichtende Lärmschutzwände im Bereich des Verkehrsknotens S 1 / S 8

1.6.5 Gewässerschutzmaßnahmen

Grundsätzlich werden über die gesamte Trasse sämtliche Straßenoberflächenwässer sowohl im Sommer wie im Winter zur Versickerung gebracht. Zu einem überwiegenden Teil werden die anfallenden Wassermengen der Straßenoberflächen- und Böschungswässer in parallel zur Straße geführten Kombinationsmulden dezentral versickert.

Nur im Bereich zwischen km 5,5 und 10,2 (1,0 km vor der ASt. Strasshof bis zur ASt. Markgrafneusiedl) auf der RFB Bratislava ist das Fassungsvermögen der Mulde für eine dezentrale Versickerung zu gering, wodurch hier dieses Konzept nicht angewandt werden kann. Die Wässer werden deshalb in der Mulde gefasst und über Einlaufschächte und Rohre zu Hebewerken geleitet. Von diesen Hebewerken wird das Wasser auf Geländeneiveau gehoben und nach Durchlauf durch Absetzbecken in Filterbecken zur Versickerung gebracht. Für die Versickerung der Winterwässer sind die beiden dafür vorgesehenen Becken lagemäßig so angeordnet, dass die Chloridkonzentration im Grundwasser gleichmäßiger verteilt wird. Daher werden die Wässer im Winter nach Passage des Absetzbeckens in das Winter-Filterbecken gepumpt. Sämtliche Becken sind im unmittelbaren Nahebereich der Trasse situiert.

Für die Errichtung der Brücke über den Rußbach wird zur Vermeidung von Gewässerverunreinigung und Eintrübungen des Mühlgrabens durch temporäre Verrohrung geschützt. Die Errichtung der Brücke erfolgt vom Ufer aus wobei erforderliche Bautätigkeiten im Gewässer über die Baustellenzufahrt über den Mühlgraben abgewickelt werden. Die Verrohrung wird nach Beendigung der Bautätigkeit wieder rückgebaut.

Weitere Bereiche in denen dieses Konzept nicht angewendet werden kann, befinden sich im Knoten S 1 / S 8. Die Straßenwässer werden im Hebewerk auf Geländeneiveau gehoben und einem Puffer- bzw. Absetzbecken im Knoten S 1 / S 8 zugeführt. Im Winter wird dieses Becken als Pufferbecken verwendet. Die Winterwässer werden von dort mittels eines Pumpwerks und einer Druckleitung dem Winterwasserreinigungsbecken der Beckenanlage 4 der S 1 zugeführt, von wo diese unter Beinhaltung der Konsenswassermengen in die Vorflut eingeleitet werden. Im Sommer erfüllt das Becken die Funktion eines Absetzbeckens und nach diesem werden die Wässer über ein Filterbecken zur Versickerung gebracht.

1.6.5.1 Quantitatives und qualitatives Beweissicherungsprogramm

Um relevante Beeinträchtigungen von Trink- und Nutzwasserbrunnen ausschließen zu können, erfolgt im Rahmen der Bau – sowie Betriebsphase ein qualitatives und quantitatives Beweissicherungsprogramm für Trink- und Nutzwasserbrunnen sowie Grundwasserpegel. Es werden die Einflussreichweite und mögliche Anstauereffekte im Grundwasser ober- und -unterstrom des Bauwerkes kontrolliert; weiters erfolgt eine Kontrolle der Auswirkungen im Bereich von Versickerungsanlagen.

1.6.6 Technische Bauwerke

1.6.6.1 Grünbrücken und sonstige technische Bauwerke

Entlang der S 8 sind unterschiedliche technische Objekte vorgesehen. Nachfolgend angeführt werden Grünbrücken sowie sonstige Querungsbauwerke, welche auch speziell als Vernetzungselemente Gegenstand der vorliegenden Maßnahmenplanung sind.

Objekt	Stationierung - S 8 km	Beschreibung
Brücke der Rampe 103 über die S 1	- 0,003	LW= 91,00m; LHmin= 4,70m
Brücke der Rampe 104 über die S 1	- 0,010	LW= 91,00m; LHmin= 4,70m
Brücke der Rampe 104 über die Rampe 103	0,155	LW= 55,30m; LHmin=4,70m
Brücke der L 3019 über die S 8	0,968	LW= 20,84m + 21,69m; LHmin= 4,70m
Grünbrücke und Weg über die S 8	1,587	Breite= 20,00m
Brücke der L 3023 über die S 8	2,305	LW= 18,60m + 18,60m; LHmin=4,70m
Brücke der S 8 über den Rußbach	2,742	LW= 82,50m, LHmin= 4,50m
Brücke der L 6 über die S 8	3,129	LW= 19,09m + 19,09m, LHmin= 4,70m
Wirtschaftswegbrücke über die S 8	3,367	LW= 20,10m +20,10m; LHmin= 4,70m
Grünbrücke und Weg über die S 8	4,624	Breite= 35,00m
Brücke des Zubringers über die S 8	6,072	LW= 16,02m + 16,02m; LHmin= 4,70m
Wirtschaftswegbrücke über die S 8	7,900	LW= 18,15m + 16,35m; LHmin=4,70m
Grünbrücke über die S 8	9,640	Breite= 50,00m
Brücke der L 11 über die S 8	10,171	LW= 19,10m + 19,10m; LHmin=4,70m
Grünbrücke und Weg über die S 8	10,513	Breite= 25,00m
Wirtschaftswegbrücke über die S 8	12,714	LW= 18,15m + 18,15m; LHmin=4,70m
Grünbrücke und Weg über die S 8	13,340	Breite= 35,00m
Brücke der L 9 über die S 8	14,577	LW= 17,31m + 17,31m; LHmin=4,70m

Tabelle 5: Grünbrücken und sonstige Kunstbauten

1.6.6.2 Steilwand

Die Steilwand beginnt bei km 5,010 und verläuft auf der südlichen Seite der Trasse bis zu km 10,168. Sie dient der Verringerung der Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet „Sandboden und Praterterrasse“ und als Böschungssicherungsmaßnahme. Die Steilwand ist mit einer Neigung von 5:1 und einer Höhe von 7,00 m über der Fahrbahn der S 8 geplant und kann als Raumgitterwand ausgeführt werden. Abhängig von der Bauweise wird die „Steilwand“ wie in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehen begrünt.

1.7 GESAMTBETRACHTUNGEN DER BE- UND ENTLASTUNGEN DER SCHUTZGÜTER / FACHBEREICHE

Die nachfolgenden Kapiteln 1.7.1 sowie 1.7.2 zeigen eine Zusammenstellung sämtlicher verbleibender Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase, um die Umweltverträglichkeit des Projekts beurteilen zu können. Zur Erläuterung der dafür verwendeten Einstufungen die Entlastungs- bzw. Belastungswirkungen betreffend, wird die folgende Tabelle aus der RVS „Umweltuntersuchungen“ verwendet:

Entlastung/Belastung Schutzgut	Verbale Beschreibung der Entlastungs-/ Belastungswirkungen
Positive Wirkungen	Die fachspezifischen Auswirkungen des Vorhabens ergeben eine qualitative und/oder quantitative Verbesserung gegenüber der Prognose ohne Realisierung der Projektes (Null-Variante).
Nicht relevante Wirkungen	Auswirkungen sind projektbedingt nicht relevant: Die fachspezifischen Auswirkungen verursachen weder qualitative noch quantitative Veränderungen des Zustandes ohne Realisierung der Projektes (Null-Variante).
Geringfügige Wirkungen	Die Auswirkungen des Vorhabens bedingen derart geringe nachteilige Veränderungen im Vergleich zur Prognose ohne Realisierung des Projektes (Null-Variante), dass diese im Bezug auf die Erheblichkeit der möglichen Beeinträchtigung in qualitativer und quantitativer Hinsicht vernachlässigbar sind.
vertretbare Auswirkungen:	Die Auswirkungen des Vorhabens stellen bezüglich ihres Ausmaßes, ihrer Art, ihrer Dauer und ihrer Häufigkeit eine qualitativ nachteilige Veränderung dar, ohne das Schutzgut jedoch in seinem Bestand / seiner Funktion (quantitativ) zu gefährden.
wesentliche Auswirkungen:	Die Auswirkungen des Vorhabens bedingen wesentliche nachteilige Beeinflussungen des Schutzgutes, so dass dieses dadurch in seinem Bestand / seiner Funktion negativ beeinflusst werden könnte.
Untragbare Auswirkungen:	Die Auswirkungen des Vorhabens bedingen gravierende qualitativ und quantitativ nachteilige Beeinflussungen des Schutzgutes, so dass dieses dadurch in seinem Bestand / seiner Funktion gefährdet ist.

Tabelle 6: Verbale Beschreibung der Entlastungs- bzw. Belastungswirkungen (RVS 04.01.11)

1.7.1 Bauphase

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenstellung sämtlicher verbleibender Auswirkungen während der Bauphase, um die Umweltverträglichkeit des Projekts beurteilen zu können:

	Prüfinhalt / Schutzgut	Bauphase	
		Verbleibende Auswirkungen	Entlastung / Belastung
Schutz- gutüber- greifend	Schall	gering	geringfügig
Mensch, Lebensräume (inkl. Nutzungen)	Siedlungsraum	mittel	vertretbar
	Landwirtschaft	gering	geringfügig
	Boden	mittel	vertretbar
	Forstwirtschaft	mittel	vertretbar
	Wildökologie, Jagd	gering	geringfügig
	Freizeit und Erholung	mittel	vertretbar
Tiere, Pflanzen, Lebensräume	Tiere und Lebensräume	mittel	vertretbar
	Pflanzen und Lebensräume	gering	geringfügig
Wasser und Unter- grund	Oberflächenwasser	sehr geringe	nicht relevant
	Grundwasser	sehr geringe	nicht relevant

	Gewässerökologie und Fischerei	gering	geringfügig
	Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie	nicht relevantes Kriterium	--
	Altlasten	Verbesserung	positiv
Luft und Klima	Luft	mittel	vertretbar
	Klima	keine	nicht relevant
Land- schafts- /Stadt- bild	Landschafts- und Stadtbild	gering	geringfügig
Sach- und Kulturgüter	Sachgüter	gering	geringfügig
	Kulturgüter	gering	geringfügig

Hinsichtlich des Sachgutes Altlasten kommt es zu einer Verbesserung der gegenwärtigen Situation.

Aus Sicht der Schutzgutes Luft und Klima sowie Grund- und Oberflächenwasser sind die Auswirkungen des Vorhabens während der Bauphase als nicht relevant zu beurteilen. In der Bauphase sind die verbleibenden Auswirkungen im Fachbeitrag Luft als mittel eingestuft. Aus diesem Grund sind die Wirkungen in der Bauphase laut RVS als vertretbar einzustufen.

Aufgrund der kurzen Dauer der Bauphase ist das IG-L nicht anzuwenden. Die Ergebnisse aus dem Themenbereich fließen jedoch als Wirkfaktor in andere Kriterien mit ein.

Ansonsten gibt es überwiegend geringfügige Belastungen etwa hinsichtlich Sach- und Kulturgüter, das Landschaftsbild, Gewässerökologie, Pflanzen und deren Lebensräume, Wildökologie, Landwirtschaft oder Schall.

Vertretbare Belastungen zeigt das Vorhaben auf die Kriterien Forstwirtschaft, Tiere und deren Lebensräume, Freizeit und Erholungsnutzung, Boden und Siedlungsraum.

Bei keinem Schutzgut / Fachbereich verbleiben „wesentliche“ oder „untragbare“ Auswirkungen.

Für die Bauphase nicht relevante Kriterien sind die Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie. Die Ergebnisse der Untersuchungen aus diesem Themenbereich werden jedoch als Grundlage bei der Errichtung des Vorhabens berücksichtigt.

1.7.2 Betriebsphase

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenstellung sämtlicher verbleibender Auswirkungen während der Betriebsphase, um die Umweltverträglichkeit des Projekts beurteilen zu können:

	Prüfinhalt / Schutzgut	Betriebsphase	
		Verbleibende Auswirkungen	Entlastung / Belastung
Schutzgutübergreifend	Schall	gering	geringfügig
Mensch, Lebensräume (inkl. Nutzungen)	Siedlungsraum	gering	geringfügig
	Landwirtschaft	mittel	vertretbar
	Boden	mittel	vertretbar
	Forstwirtschaft	gering	geringfügig
	Wildökologie, Jagd	Gering	geringfügig
	Freizeit und Erholung	mittel	vertretbar
Tiere, Pflanzen, Lebensräume	Tiere und Lebensräume	Mittel	vertretbar
	Pflanzen und Lebensräume	gering	geringfügig
Wasser und Untergrund	Oberflächengewässer	Keine	Nicht relevant
	Grundwasser	gering	geringfügig
	Gewässerökologie und Fischerei	sehr gering	Nicht relevant

	Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie	Nicht relevantes Kriterium	--
	Altlasten	Nicht relevantes Kriterium	--
Luft und Klima	Luft	keine bis sehr geringe	nicht relevant
	Klima	keine bis sehr geringe	nicht relevant
Land- schaft- und Stadtbild	Landschafts- und Stadtbild	mittel	vertretbar
Sach- und Kulturgüter	Sachgüter	gering	geringfügig
	Kulturgüter	gering	geringfügig

Für die Betriebsphase nicht mehr relevante Schutzgüter sind die Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie. Die Ergebnisse der Untersuchungen aus diesem Themenbereich werden jedoch als Grundlage bei der Errichtung des Vorhabens berücksichtigt.

Nicht relevante Auswirkungen hat das Vorhaben auf Oberflächengewässer sowie auf Luft und Klima.

Darüber hinaus ergeben sich überwiegend geringfügige oder vertretbare Belastungen.

Bei keinem Schutzgut / Fachbereich verbleiben „wesentliche“ oder „untragbare“ Auswirkungen.

2 EINLEITUNG

2.1 ALLGEMEINES

Für das Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße Abschnitt West, KN S 1 / S 8 – ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn ist gemäß Umweltverträglichkeitsgesetz 2000 idgF., 3. Abschnitt, „Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken – Anwendungsbereich für Bundesstraßen“, § 23a, Abs.1, Ziffer 1, „für den Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte“, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Nach § 6 UVP-G 2000 idgF. hat die Umweltverträglichkeitserklärung folgende Angaben zu enthalten:

- Beschreibung des Vorhabens nach Standort, Art und Umfang inklusive Alternativen
- Beschreibung der vom Vorhaben voraussichtlich beeinträchtigten Umwelt
- Beschreibung der zu erwartenden negativen und positiven Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt
- Beschreibung von Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen zur Vermeidung, Einschränkung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen
- Eine allgemein verständliche Zusammenfassung

Das Ziel der Umweltverträglichkeitsprüfung ist es, auf fachlicher Grundlage die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf die Schutzgüter

- Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
- Boden, Wasser, Luft und Klima
- Landschaft
- Sach- und Kulturgüter

festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten.

Weiters sind Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert bzw. günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden.

2.2 GESETZLICHE GRUNDLAGEN

Grundlage für die Planung der S 8 Marchfeld Schnellstraße ist das Bundesstraßengesetz (BStG) 1971 i.d.g.F. Die S 8 Marchfeld Schnellstraße wurde am 09.05.2006 auf Basis einer Empfehlung aus einer Strategischen Prüfung für den Verkehrsbereich in das Bundesstraßengesetz aufgenommen. Gemäß „Verzeichnis 2 Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen)“ des BStG ist der Verlauf der S 8 wie folgt definiert:

S 8 Marchfeld Schnellstraße:

Knoten bei Raasdorf (S 1) – Staatsgrenze bei Marchegg

Auf Grundlage dieses gesetzlichen Auftrages beauftragte der Projektwerber ASFiNAG – BMG die Erstellung eines Vorprojektes. Das Vorprojekt wurde mit 17.12.2008 beim BMVIT eingereicht. Auf Basis dieses Vorprojektes wurden die Planungen zum Einreichprojekt weitergeführt.

Mit 7. Februar 2011 wurde das Bundesstraßenplanungsgebiet nach § 14 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 24/2010, verordnet (37. Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Erklärung eines Bundesstraßenplanungsgebietes im Bereich der Gemeinden Aderklaa, Raasdorf, Deutsch-Wagram, Parbasdorf, Markgrafneusiedl, Gänserndorf, Obersiebenbrunn, Untersiebenbrunn, Lasseer und Marchegg).

Weiters wurde für den projektsgegenständlichen Abschnitt West Knoten S 1 / S 8 – Anschlussstelle Gänserndorf / Obersiebenbrunn der S 8 Marchfeld Schnellstraße ein **Vorverfahren gemäß § 4 UVP-G 2000 idgF.** durchgeführt. Das Vorverfahren wurde mit einer Stellungnahme der Behörde gemäß § 24 Abs. 7 iVm § 4 UVP-G 2000 mit 16.07.2009 abgeschlossen.

2.3 ABLAUF GENEHMIGUNGSVERFAHREN

Für die S 8 Marchfeld Schnellstraße Abschnitt West ist ein mehrstufiges Genehmigungsverfahren („teilkonzentriertes Verfahren“) in folgenden Teilschritten durchzuführen:

- UVP Verfahren: Teilkonzentrierter Genehmigungsbescheid für sämtliche Bundesrechtsmaterien für die der Verkehrsminister oder ein anderer Bundesminister zuständig ist (z.B. Forstrecht) sowie Themenbereiche, die nicht in Materienrechten abgedeckt sind (z.B. Schall). Behörde = BMVIT
- Bundesrechtsmaterien (LH): Teilkonzentrierter Genehmigungsbescheid durch den Landeshauptmann für alle übrigen Bundesrechtsmaterien (z.B. Wasserrecht). Behörde = Landeshauptmann
- Landesrechtsmaterien (LR): Bescheid(e) für Verwaltungsvorschriften der Länder (z.B. Naturschutz). Behörde = entsprechend der jeweiligen Verwaltungsvorschrift der Länder (in der Regel Bezirksverwaltungsbehörde)

Im Rahmen des Einreichprojektes wurde ein Gesamtvorhaben ausgearbeitet, welches eine integrale Darstellung und Beurteilung der Umweltauswirkungen im Sinne des UVP-G ermöglicht.

Die Genehmigung dieses Vorhabens erfolgt in den oben dargestellten Genehmigungsstufen, wobei jeweils die in den jeweiligen Kompetenzbereich der Genehmigungsstufe fallenden Tatbestände beurteilt werden.

2.4 PROJEKTBEGRÜNDUNG

2.4.1 Strategische Prüfung Verkehr 2005

Mit der nationalstaatlichen Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme in Form des Bundesgesetzes über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V Gesetz) müssen Netzveränderungen in Form von Straßenzügen vor Erklärung zu Bundesstraßen und der damit verbundenen Aufnahme in das Verzeichnis zum Bundesstraßengesetz einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich unterzogen werden.

Für die S 8 Marchfeld Schnellstraße wurde eine Strategische Prüfung Verkehr im Jahr 2005 durchgeführt und beim BMVIT vorgelegt. Gegenstand der strategischen Prüfung war die Aufnahme einer hochrangigen Straßenverbindung zwischen der Landesgrenze Wien / NÖ (S 1) und der Staatsgrenze bei Marchegg bzw. Angern in den Anhang zum Bundesstraßengesetz.

Zur Berücksichtigung von Wechselwirkungen zwischen dem Verkehrssystem und der Verkehrsnachfrage wurden verschiedene Szenarien der Raumentwicklung unterstellt und 8 intermodale Alternativen (Planfälle) untersucht:

Die wichtigsten Ziele der beabsichtigten Netzveränderung im Rahmen der strategischen Prüfung Verkehr waren:

- Verbesserung der Verbindungssituation im motorisierten Individualverkehr zwischen Wien und Bratislava nördlich der Donau
- Verbesserung der Anbindung der Bezirkshauptstadt Gänserndorf an die Bundeshauptstadt
- Entlastung der stark belasteten Ortsdurchfahrten entlang der B 8 vom Durchgangsverkehr

Damit waren folgende erwartete Nutzen verbunden:

- Verbesserung der sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Verflechtung zwischen Österreich und der Slowakei, dadurch Abbau der Grenzen und Stärkung der Region Wien – Bratislava
- Erhöhung der Lebensqualität in den Orten entlang der B 8 infolge Verlagerung des Durchgangsverkehrs

- Verbesserung der Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung durch Verbesserung Erreichbarkeit im Raum Wien – Bratislava

Die Verkehrsanalyse hat gezeigt, dass eine Schnellstraßen-Alternative mit Grenzübergang in Angern verkehrlich nicht begründbar ist.

In der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung haben die Schnellstraßen-Ausbauplanfälle Süd / ÖV+ und Mitte Süd / ÖV+ ein Nutzen-Kosten-Verhältnis >1 erreicht, das sind jene Schnellstraßenkorridore, die im Vorprojekt 2008 untersucht wurden unter Berücksichtigung eines verstärkten öffentlichen Verkehrs. Die geringe Verkehrswirksamkeit einer Schnellstraßenverbindung über Angern spiegelt sich auch im schlechtesten Kosten-Nutzen Verhältnis wieder.

Für die Planfälle ohne Ausbau des Straßennetzes wurde nur ein geringer Beitrag zur sozialen und ökonomischen Nachhaltigkeit ermittelt. Bei Umsetzung von Schutz-, Minderungs- und Ersatzmaßnahmen wurde der Beitrag der Planfälle mit Ausbaumaßnahmen im Straßennetz zur ökologischen Nachhaltigkeit als neutral bis leicht negativ eingestuft.

Bei der Auswertung der voraussichtlichen Raum- und Umweltauswirkungen hat sich gezeigt, dass hinsichtlich räumlicher Aspekte die MIV-Maßnahmenplanfälle mit Ausnahme des Kriteriums Bodennutzungen positiv bzw. neutral zu werten waren. Nennenswerte Verschlechterungen treten hingegen in den Umweltkriterien Klima sowie Naturraum und Ökologie auf. Eine Minimierung vermeidbarer Verschlechterungen wurde als Aufgabe nachfolgender Planungsschritte definiert.

Die Zielvorstellungen

- Schaffung einer höheren Durchlässigkeit zur Vernetzung der Region Wien – Bratislava
- Sicherung und Steigerung der Standortattraktivität
- Reduktion der Belastung der Bevölkerung entlang der Ortsdurchfahrten der B 8

können ohne Ausbaumaßnahmen im Straßennetz nur unzureichend erfüllt werden.

Für eine dynamische Entwicklung der Region Wien – Bratislava und eine Stärkung der regionalen Entwicklungsachsen sind nur bei Realisierung einer Schnellstraße optimale Voraussetzungen gegeben.

Der Grenzübergang Marchegg verbindet die Ballungsräume Wien und Bratislava in direkter Linie. Dementsprechend hoch ist auch das Potenzial hinsichtlich der Verkehrsbelastung.

Konfliktpotenziale im Umweltbereich, die sich bei Realisierung einer Schnellstraße ergeben, wurden zwar als lokal gegeben, durch Maßnahmen aber weitgehend kompensierbar eingeschätzt.

Es wurde daher empfohlen, eine Schnellstraße zwischen Wien und der Staatsgrenze bei Marchegg weiter zu verfolgen. Aufgrund der besseren Vereinbarkeit mit den räumlichen Entwicklungszielen, der besseren verkehrlichen Wirkung und auch der kürzeren Durchquerung des Natura 2000 – Gebietes ist der Korridor

Mitte-Süd zu präferieren. Eine Umsetzung der ÖV-Ausbaumaßnahmen gemäß S-Bahn Konzept ist dabei anzustreben.

Mit der Errichtung der S 8 Marchfeld Schnellstraße werden daher u.a. folgende **wesentliche Ziele** verfolgt:

- Schaffung einer hochrangigen Verbindung der Städte Wien und Bratislava sowie deren Einzugsbereiche; Lückenschluss zum „Regionenring“ durch Verbindung mit der S 1
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im untergeordneten Netz durch Reduktion der Verkehrsmengen in den Ortszentren
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Regionen, Attraktivierung der Standorte Wien und Bratislava (Infrastruktur, Nahversorgung), dadurch Erhöhung der Attraktivität bestehender Wirtschaftsstandorte und Schaffung von Rahmenbedingungen für zukünftige Entwicklungen
- Verbesserung der Erreichbarkeit (in) der Region und Sicherung des Standortes im internationalen Wettbewerb
- Verbesserung der Verkehrsqualität im hochrangigen und nachrangigen Netz
- Erhöhung der Lebensqualität durch Verringerung der Emissionen in den Ortsdurchfahrten

Mit der Umsetzung des Abschnitts West, KN S 1/S 8 – ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn als ersten Teil der gesamten S 8 Marchfeld Schnellstraße von Wien zur Staatsgrenze bei Marchegg werden unabhängig der Weiterführung ab der L9 nach Osten und der Grenzquerung in die Slowakei folgende Ziele durch die Netzveränderung erreicht:

- Verbesserung der Anbindung der Bezirkshauptstadt Gänserndorf an die Bundeshauptstadt
- Entlastung der stark belasteten Ortsdurchfahrten entlang der B 8 vom Durchgangsverkehr

Die daraus resultierenden Nutzen sind gemäß der o.a. Punkte:

- Verbesserung der Erreichbarkeiten
- Sicherung des Standortes
- Verbesserung der Verkehrsqualität
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Lebensqualität durch Verringerung der Emissionen in den Ortsdurchfahrten

Der Abschnitt West der S 8 Marchfeld Schnellstraße deckt damit unabhängig der Umsetzung der gesamten S 8 gem. dem definierten Verlauf im BStG einen eigenen verkehrlichen Bedarf ab und ist auch für sich eine gemäß den Zielvorgaben der Projektbegründung im Rahmen der SP-V eine zielführende Netzergänzung. Durch die Wahl der Trasse, gemäß der Variantenempfehlung aus dem Vorprojekt (2008), wird eine Weiterführung nach Osten mit Grenzquerung bei Marchegg ermöglicht.

2.5 GLIEDERUNGSSTRUKTUR DER PROJEKTUNTERLAGEN

2.5.1 Gliederung der Projektunterlagen

Die Unterlagen des vorliegenden Projektes sind thematisch in Mappen zusammengefasst, welche wiederum auf 3 Kisten aufgeteilt sind. Die Aufteilung der einzelnen Mappen auf die Kisten erfolgte nach thematischen Gesichtspunkten sowie aufgrund platztechnischer Erfordernisse.

Aus oben genannten Gründen, ergibt sich folgende **Gliederungsstruktur der Einreichunterlagen:**

KISTE 1: DAS VORHABEN – ZUSAMMENFASSUNG UND GRUNDLAGEN

Unterlagen gem. §4 BStG, Zusammenfassung, **Umweltverträglichkeitserklärung (= ggst. Bericht)**, Maßnahmenplanung, Landschaftspflegerische Begleitplanung, Gesamtkostenschätzung, Projektgeschichte und Alternativen, Verkehrliche Grundlagen, Forstrechtliches Einreichoperat

KISTE 2: TECHNISCHES PROJEKT – STRASSE S 8

Übersichtspläne und technischer Bericht, Detaillagepläne, Lagepläne Einbauten, Entwässerung, Detaillängenschnitte, Querschnitte, Massenermittlung und Baukonzept

KISTE 3 – Teil 1: FACHBEITRÄGE ZUR UVE

UVE – Fachbeiträge zu den Themenbereichen Schalltechnik, Luft und Klima, Klima und Energiekonzept

KISTE 3 – Teil 2: FACHBEITRÄGE ZUR UVE

Siedlungs- und Wirtschaftsraum / Sach- und Kulturgüter, Land- und Forstwirtschaft, Wildökologie und Jagd Freizeit- und Erholungsnutzung, Landschafts- und Ortsbild, Ökologie (Tiere und Pflanzen), Geologie und Geotechnik, Hydrogeologie und Altablagerungen, Oberflächenwasser, Gewässerökologie und Fischerei, Überprüfung der Projektwirkungen auf Natura 2000-Gebiete und den Artenschutz

Eine genaue Auflistung sowie Zuordnung der Einlagen findet sich im Einlagenverzeichnis des Projektes (Einlage 1-1.1).

2.5.2 Gliederung gemäß Projektierungsdienstanweisung

Im Anhang 3 der Dienstanweisung zur Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten wird die Gliederung eines Einreichprojektes grundsätzlich vorgegeben. Nachfolgend werden unter Bezugnahme auf die Dienstanweisung die im gegenständlichen Projekt enthaltenen Inhalte in Art und Umfang beschrieben sowie der jeweilige Ablageort der Unterlagen (Kiste / Mappe / Einlagezahl) angegeben.

Gliederung EP gem. Dienstanweisung	Ablageort „Einreichprojekt 2010“	Anmerkungen
1. Inhaltsverzeichnis	Kiste I, Mappe 1, Einlage 1-1.1	Einlagenverzeichnis
2. Übersichtskarte	Kiste I, Mappe 1, Einlage 1-1.2 Kiste II, Mappe 1, Einlage 2-1-1 Kiste II, Mappe 1, Einlage 2-1.3	Übersichtslageplan mit benachb. Projekten Techn. Proj. S 8, Übersichtskarte
3. Technischer Bericht	Kiste II, Mappe 1, Einlage 2-1.2	Technischer Bericht
3.a Beschreibung des Bau-phase	Kiste II, Mappe 6, Einlage 2-6.1 – Einlage 2-6.2	TB Baukonzept und Materialbewirtschaftung UELP Baukonzept
3.b Projekthistorie	Kiste I, Mappe 3, Einlage 1-3.1 – Einlage 1-3.4	Projektgeschichte und Alternativen
3.c Bestand	Kiste II, Mappe 4, Einlage 4-1.1	Verkehrsuntersuchung
3.d Kostenermittlung	Kiste I, Mappe 1, Einlage 2-1.7	Baukostenschätzung
4. Übersichtslageplan	Kiste I, Mappe 1, Einlage 1-1.2 Kiste II, Mappe 1, Einlage 2-1.1 Kiste II, Mappe 1, Einlage 2-1.3	Übersichtslageplan mit benachb. Projekten Techn. Proj. S 8, Übersichtskarte
5. Übersichtslängenschnitt	Kiste II, Mappe 1, Einlage 2-1.4	Übersichtslängenschnitt
6. Lageplan	Kiste II, Mappe 2, Einlage 2-2.1 – Einlage 2-2.7	Detaillagepläne
7. Kotierte Lagepläne		Erstellung im Bauprojekt
8. Achsberechnungen		-
9. Längenschnitt	Kiste II, Mappe 3, Einlage 2-3.1 – Einlage 2-2.9	Detaillängenschnitte
10. Regelprofile	Kiste II, Mappe 1, Einlage 2-1.4	Regelquerschnitte
11. Querprofile	Kiste II, Mappe 4 Einlage 2-4.1.1.1 – 2-4.7	Querschnitte
12. Entwässerung	Kiste II, Mappe 5, Einlage 2-5.1 – Einlage 2-5.4	Entwässerung Bericht Lageplan Entwässerungsschema, Regelschnitte Entwässerung Auslaufbauwerk Rußbach

13. Sonderbauwerke	Kiste II, Mappe 1, 2 und 3	Darstellung d. Kunstbauten im Technischen Projekt Straßenplanung enthalten
14. Massenberechnung	Kiste II, Mappe 1, Einlage 2-1.6	Massenermittlung
15. Massenverteilungsplan	Kiste II, Mappe 6, Einlage 2-6.1	Massenverwertungskonzept im Baukonzept
16. Leistungsverzeichnis	Kiste 2, Mappe 1, Einlage 2.1-7	Baukostenschätzung
17. Grundeinlösungsplan	-	-
18. Grundeinlösungsverzeichnis	-	-
19. Fachbeiträge zur UVE	Kiste III, Mappen 1 – 12	Fachbeiträge zur UVE
20. Geotechnische Untersuchungen	Kiste III, Mappe 11, 3-11.1.1 bis 3-11.1.6	Fundierungsempfehlungen, Feld- und Laboruntersuchungen, Bodenaufschlüsse, FB Geologie und Geotechnik, Hydrogeologie, Erschütterung
21. Zeitplan für Projektrealisierung	Kiste II, Mappe 6, Einlage 2-6.1	Baukonzept und Materialbewirtschaftung

3 FACHBEARBEITUNG

An der Erstellung des Einreichprojektes und der Umweltverträglichkeitserklärung für die S8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 – ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn sowie der dazu notwendigen Untersuchungen hat folgendes Planungsteam gearbeitet:

<u>PROJEKTWERBERIN</u>	<u>ASFINAG BMG im Vollmachtsnamen der ASFINAG</u>
Projektleitung	DI Thomas Schröfelbauer DI Thomas Kalina
<u>FACHBEREICH</u>	<u>BEARBEITER</u>
Projektsteuerung	Werner Consult ZT GmbH
Koordination Umwelt	Beitl ZT GmbH
Technisches Projekt, Straßenplanung	ARGE ibk Kronawetter / Retter & Partner
E+M Technik	is Industrial Services GmbH
Kunstabautenplanung	
Grünbrücken, Brücken der S8	Robl Ingenieurconsulting ZT GmbH
Brücken über die S8	stella & stengel und Partner ZT GmbH
Geologie, Hydrogeologie und Altlasten, Verdachtsflächen	ARGE Geoconsult Wien/ZT Novy
Verkehrsuntersuchungen	Snizek & Partner Verkehrsplanung
Verkehrssicherheitsaudit	IKK Kaufmann-Kribernegg ZT-GmbH
Detaillärmuntersuchung	ARGE Rinderer & Partner/ Rosinak & Partner
Luftschadstoffe und Klima	LUA – Labor für Umweltanalytik GesmbH
Klima- und Energiekonzept	Zierl Consult ZT GmbH
Ökologie - Tiere / Jagd	Ziviltechnikkanzlei Dr. Hugo Kofler

Landwirtschaft, Boden, Rohstoffe	Steinwender & Partner GmbH/ Land in Sicht
Landschafts-, Ortsbild / Freizeit, Erholung	Freiland Umweltconsulting
Pflanzen und Forst	Revital Ecoconsult – LACON – Steinwender & Partner GmbH
Gewässerökologie & Fischerei	Revital Ecoconsult – TB Grasser
Siedlungs-, Wirtschaftsraum/Sach-, Kulturgüter	Büro Dr. Paula ZT GmbH
Vermessung	DI Wenger-Oehn ZT GmbH
Visualisierung	Geoconsult Wien ZT GmbH

4 SYSTEMABGRENZUNG

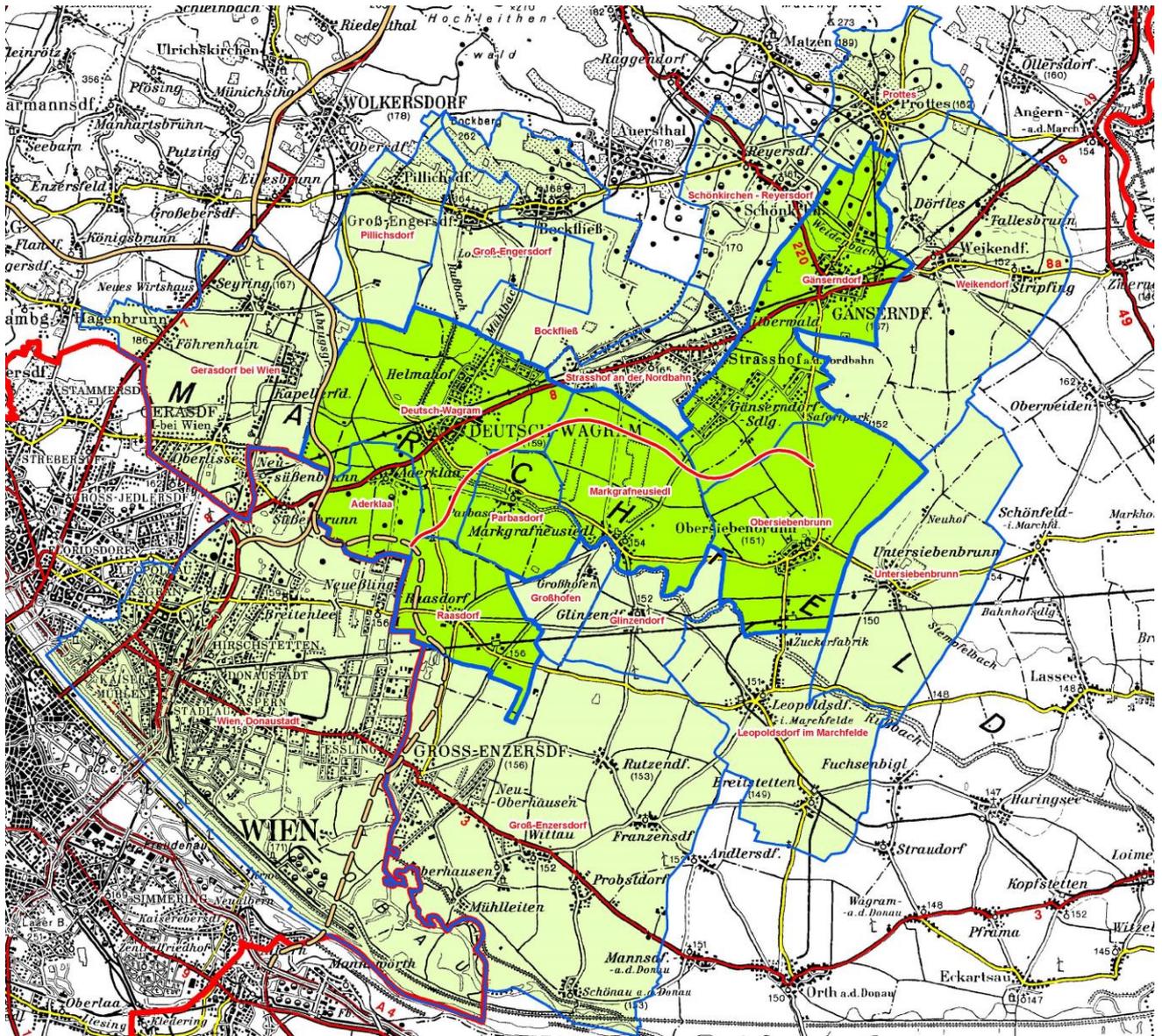
4.1 RÄUMLICHE ABGRENZUNG

4.1.1 Betroffene Gemeinden

Gemäß §19 Abs. 3 UVP-G 2000 idgF. besitzen Standortgemeinden im Genehmigungsverfahren Parteistellung. Im gegenständlichen Projekt sind dies:

Gemeinde	Bezirk	Adresse
Stadtgemeinde Gänserndorf	Gänserndorf	Rathausplatz 1 2230 Gänserndorf
Marktgemeinde Obersiebenbrunn	Gänserndorf	Hauptplatz 11 2283 Obersiebenbrunn
Stadtgemeinde Deutsch-Wagram	Gänserndorf	Bahnhofstraße 1a 2232 Deutsch-Wagram
Gemeinde Aderklaa	Gänserndorf	Aderklaa 12 2232 Aderklaa
Gemeinde Raasdorf	Gänserndorf	Bahnstraße 5 2281 Raasdorf
Gemeinde Parbasdorf	Gänserndorf	Parbasdorf 32 2231 Parbasdorf
Gemeinde Markgrafneusiedl	Gänserndorf	Altes Dorf 49 2282 Markgrafneusiedl

Alle Standortgemeinden liegen im Bezirk Gänserndorf, NÖ.



Projekt S 8 Abschnitt West

- Trassenachse
- Standortsgemeinde
- Angrenzende Gemeinde
- Landesgrenze / Staatsgrenze
- S1- / S2- / A5-Trasse (Bestand)
- S1-Trasse (Planung)

Abbildung 14: Standortsgemeinden und deren angrenzende Gemeinden

Weiters sind gemäß §19 Abs. 3 UVP-G 2000 idgF unmittelbar an die Standortgemeinde angrenzende österreichische Gemeinden (im Folgenden als Anrainergemeinden bezeichnet) zu berücksichtigen wenn sie "[...] von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt betroffen sein können [...]".

Die angrenzenden Gemeinden sind: Gerasdorf bei Wien, Pillichsdorf, Groß – Engersdorf, Bockfließ, Strasshof an der Nordbahn, Schönkirchen – Reyersdorf, Prottes, Weikendorf, Untersiebenbrunn, Leopoldsdorf im Marchfelde, Glinzendorf, Großhofen, Groß- Enzersdorf und Wien Donaustadt.

Aufgrund des großen räumlichen Abstandes weiterer Gemeindegrenzen von der Trasse der S 8 können wesentliche Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt im Bereich der Anrainergemeinden ausgeschlossen werden. Mögliche Auswirkungen, die sich durch etwaige verkehrliche Änderungen ergeben sind in den relevanten Fachbeiträgen (Luft, Lärm) dargestellt.

4.1.2 Beschreibung des Planungsraumes

Der Planungsraum lässt sich mit folgenden Einheiten kurz beschreiben:

- Freie Landschaft mit intensiver landwirtschaftlicher Nutzung, großflächige Ackerschläge mit entsprechend geometrischen Formenmuster charakterisieren die Landschaft, hohe Strukturarmut vorherrschend, vor allem im Nahbereich zu Wien und im Westen des Planungsraumes kaum Gehölzstrukturen, Richtung Osten Zunahme der Gehölzstrukturen
- Kleiner Wagram (Geländesprung zwischen Prater- und Gänserndorfer Terrasse), als Geländekante erkennbar
- Schotterabbauflächen im Bereich Markgrafneusiedl
- Bereits rekultivierte Abbauflächen mit deutlich mehr Gehölzstrukturen als in der übrigen Kulturlandschaft
- Größere Waldremisen im nördlichen Bereich des Planungsraumes
- Häufige technogene Elemente sind Windkraftanlagen und Hochspannungsleitungen

Durch das gegenständliche Vorhaben S 8 sind keine Ortschaften oder Siedlungsflächen direkt betroffen. Die Ortsränder befinden sich in einem Abstand von mehr als 500 m von der geplanten Trasse.

4.1.3 Schutzgebiete

4.1.3.1 Belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz

In der 483. Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (BGBl. II Nr. 483/2008) sind Gebiete, in denen die Immissionsgrenzwerte des Immissionsschutzgesetzes – Luft wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden und Luftschadstoffe, für die dort entsprechende Überschreitungen gemessen wurden, taxativ aufgelistet. Der Bezirk Gänserndorf wird als Bezirk mit Überschreitungen für PM10 angeführt.

Damit ist der Bezirk Gänserndorf und damit der gesamte Planungsraum Schutzgebiet der Kategorie D des Anhanges 2 zum UVP-G 2000 (belastetes Gebiet – Luft) für PM 10. Diesem Umstand wird in der Ausarbeitung des Fachberichts Luft und Klima (Einlage 3-3.1) und den Beurteilungen darin, die auch im gegenständlichen Bericht „Umweltverträglichkeitserklärung“ dokumentiert sind, Rechnung getragen.

4.1.3.2 Schutzgebiete nach NÖ Naturschutzgesetz

4.1.3.2.1 Natura 2000 Vogelschutzgebiet – Sandboden und Praterterrasse

Das Europaschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse umfaßt große Teile des Marchfeldes südlich des der Ostbahn (Marchegger Ast) sowie das Trielgebiet bei Markgrafneusiedl. Das Schutzgebiet besteht aus 4 Gebietsteilen, die jedoch nicht unmittelbar miteinander verbunden sind

Das Natura 2000 – Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse wurde mit Verordnung am 7. Juli 2009 (LGBl. 5500–6) aufgrund des § 9 Abs. 3 und 4 des NÖ Naturschutzgesetzes 2000 um die Gebietsteile im Gemeindegebiet Markgrafneusiedl erweitert. Als Schutzgegenstand des Vogelschutzgebietes Sandboden und Praterterrasse, AT1213V00, ist im Bereich des gegenständlichen Vorhabens S 8 KN S 1/S 8 bis ASt L9 d.h. im Schutzgebietsteil Markgrafneusiedl insbesondere der Triel (*Burhinus oediconemus*) zu nennen.

Als Erhaltungsziel für dieses Gebiet gilt die Erhaltung oder Wiederherstellung einer ausreichenden Vielfalt und einer ausreichenden Flächengröße der Lebensräume aller relevanten Arten.

Die Berücksichtigung des Schutzgebietes, der dort vorkommenden Arten und der Erhaltungsziele erfolgt in den Berichten „Tiere und deren Lebensräume“ (Einlage 3-8.1), „Überprüfung der Projektwirkungen auf Natura 2000-Gebiete“ (Einlage 3-10.1) und „Überprüfung der Projektwirkungen auf den Artenschutz“ (Einlage 3-10.2) sowie den zugehörigen Plandarstellungen. Die rechtliche Vorgabe der Schutzgebiete ist folglich auch in die Beurteilung eingeflossen und daher auch in den Kapiteln der Schutzgüter „Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume“ in Bestand, Auswirkungen und Maßnahmendefinition des Berichts Umweltverträglichkeitserklärung eingegangen.

4.1.3.2.2 Naturschutzgebiet Schlosspark Obersiebenbrunn

Das Gebiet „Schlosspark Obersiebenbrunn“ ist mit Verordnung über die Naturschutzgebiete (5500/13–28) aufbauend auf dem § 11 Abs. 1 und 5 des NÖ Naturschutzgesetzes 2000 als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Auf Grund der vorkommenden Arten ist der Schlosspark von Obersiebenbrunn für die Vogelwelt von hoher Bedeutung mit Vorkommen von typischen Arten älterer, höhlenreicher Waldbestände (Blutspecht, Mittelspecht, Kleinspecht, Wendehals, Hohltaube, Gartenbaumläufer). Am von Westen bzw. Nordwesten kommenden und durch den Schlosspark fließenden Stempfelbach wurde ein Revier des Eisvogels nachgewiesen. Auch für Fledermausvorkommen ist der Schlosspark ein besonderer Standort.

Analog der Vorgehensweise zum Natura 2000 – Gebiet werden auch die besonderen Charakteristika des Schutzgebietes in Obersiebenbrunn in den Fachberichten zu den Schutzgütern Tiere und Pflanzen berücksichtigt und beurteilt. Die Ergebnisse sind ebenso im gegenständlichen Bericht dokumentiert.

4.1.3.3 Schutzgebiete nach Wasserrechtsgesetz

Die Beurteilung der Beeinträchtigung der Widmungszwecke bzw. Schutz- und Schonziele der Gebiete erfolgt in den Fachberichten zu „Grund- und Oberflächenwasser“ (Einlage 3-12) und ist auch in der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellt.

4.1.3.3.1 Wasserwirtschaftliche Rahmenverfügung Marchfeld

Per Verordnung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft (BGBl. Nr. 32/1964) vom 21. Februar 1964 wurde eine wasserwirtschaftliche Rahmenverfügung für das Marchfeld erlassen. Diese sieht vor, dass das Grundwasservorkommen im Marchfeld - unbeschadet bestehender Rechte - der Wasserversorgung und der Bewässerung gewidmet wird. Die exakte Definition des Gebietes wird in § 2 der Verordnung vorgenommen, umfaßt allerdings sämtliche Standortgemeinden für das Projekt S 8 KN S 1 / S 8 bis L9.

4.1.3.3.2 Wasserschutzgebiete

Wasserschutzgebiete dienen der Vermeidung negativer Einflüsse auf das Trinkwasser. Wasserschutzgebiete werden per Bescheid der zuständigen Wasserrechtsbehörde festgelegt. Grundlage für die Festlegung von Schutzgebieten sowie deren Geboten und Verboten ist die ÖVGW Richtlinie W72.

Mögliche typische Verbote innerhalb eines Schutzgebietes sind:

- Verbot der Errichtung und des Betriebes von Verkehrsflächen.
- Verbot der punktuellen Versickerung kontaminierter Niederschlagswässer.
- Verbot von Eingriffen in die Überdeckung.(z.B. Geländeänderungen)

Die trassennächsten Schutzgebiete sind

- das Brunnenschutzgebiet Parbasdorf Brunnen II (Postzahl GF-000929, Entfernung des trassennächsten Punktes im Schutzgebiet zur S 8-Achse: >720m, zur Baufeldgrenze: >400m)
- das Schutzgebiet EVN-Brunnenfeld Obersiebenbrunn (Postzahl GF-003000, Entfernung des trassennächsten Punktes im Schutzgebiet zur S 8-Achse: >380m, zur Baufeldgrenze: >340m).

In diesem Zusammenhang ist die grundwasserabstromige Lage von Grundwasserschutzgebieten gegenüber der S 8 besonders zu berücksichtigen.

4.1.3.3 Wasserschongebiet

Das Grundwasserschongebiet zentrales Marchfeld (Stammverordnung 6950/22) findet sich im Zentralbereich Leopoldsdorf-Obersiebenbrunn und bedeckt eine Fläche von rd. 152,5 km². Es ist mit einer Auflistung von Maßnahmen belegt, die jeweils einer wasserrechtlichen Genehmigungspflicht unterliegen. Das Untersuchungsgebiet quert einen Teil des Grundwasserschongebietes im Bereich nordöstlich von Obersiebenbrunn. Eine Bewilligung nach § 1 der Verordnung darf nur erteilt werden, wenn die Gewinnung von hygienisch einwandfreiem Trinkwasser im Grundwasserschongebiet gewährleistet bleibt.

4.1.4 Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Je nach Schutzgut können sich unterschiedliche Untersuchungsräume in Bezug auf Größe und Lage des Verkehrsvorhabens ergeben. Ein exakt abgegrenzter Untersuchungsraum wird daher fachspezifisch von jedem beteiligten Fachgebiet definiert.

Generell lassen sich allerdings drei Untersuchungsebenen für die Abgrenzung des Untersuchungsraumes definieren:

- **Anlagenbezogene Abgrenzung (Vorhaben):**

Der Vorhabensort ist die vom Vorhaben direkt beanspruchte Grundfläche. Dadurch werden oftmals Wert- und Funktionselemente eines Schutzgutes durch das Bauwerk selbst beeinträchtigt (Verkehrsflächen samt Nebenanlagen, Begleitmaßnahmen wie Lärmschutz und Ausgleichsmaßnahmen, Stützkonstruktionen, Geländemodellierung, Baustellenflächen u.a.).

- **Betriebsbedingte Abgrenzung (engerer Untersuchungsraum):**

Der Eingriffsraum leitet sich aus der Prognose der Beeinträchtigungen innerhalb des Wirkraumes ab und umfasst alle erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen bzw. Veränderungen, die durch bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren hervorgerufen werden.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die räumliche Reichweite der betriebsbedingten Beeinträchtigungen bzw. Veränderungen (Schadstoffeinträge, Schallemissionen, Erschütterungen,

Grundwasserveränderungen u.a.) und die Empfindlichkeit der jeweiligen Schutzgüter gegenüber diesen Beeinträchtigungen für die Abgrenzung des Eingriffsraumes ausschlaggebend sind.

- **Abgrenzung für Fernwirkungen (weiterer Untersuchungsraum):**

Hier werden Wirkungen der Anlage berücksichtigt, die über die beiden oben genannten Kategorien hinaus gehen.

In vielen Fachbereichen kann aufgrund vorangegangener Beschreibung von einem engeren Untersuchungsraum von ungefähr 500 m rechts und links der Trasse ausgegangen werden, womit alle erheblichen Projektwirkungen erfasst und beurteilt werden können.

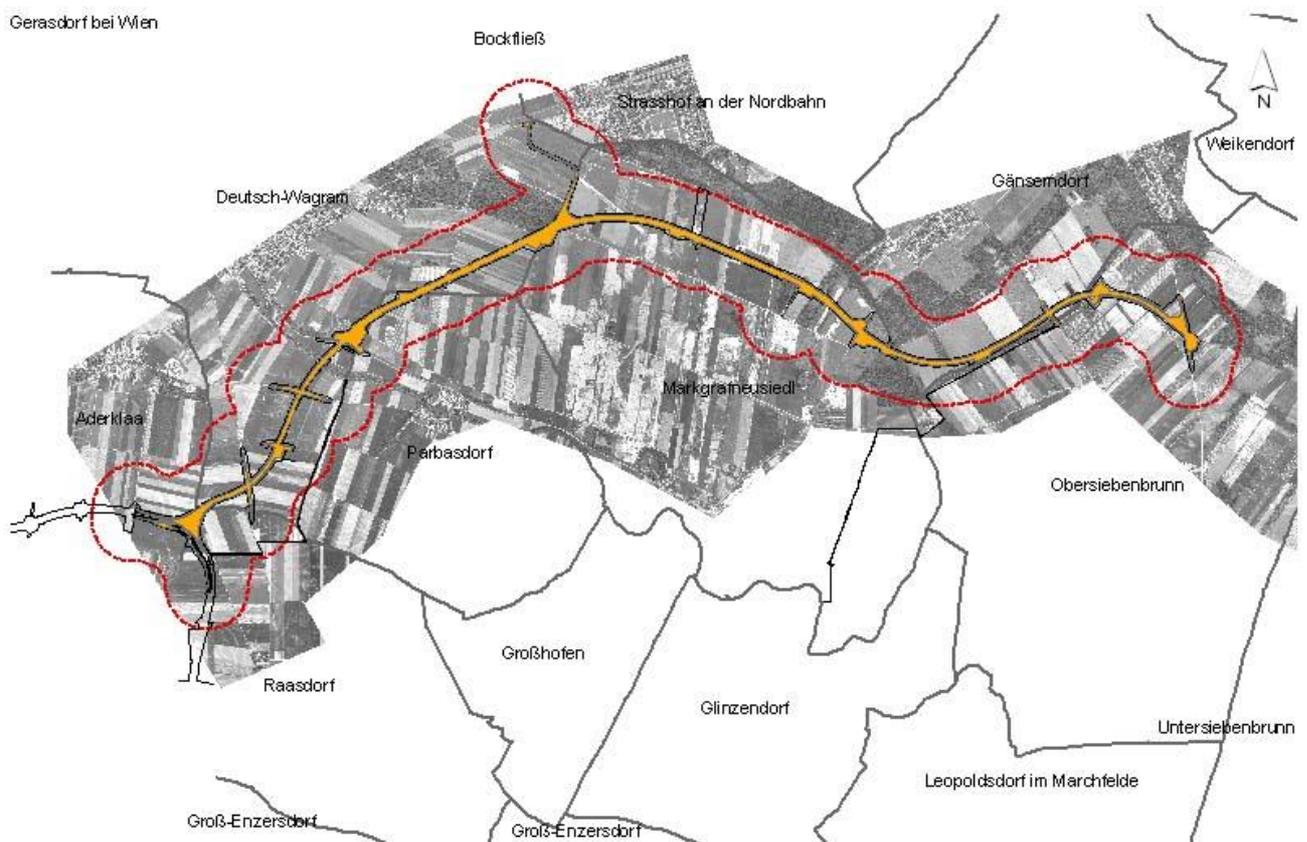


Abbildung 15: Darstellung des 500 m Untersuchungsraumes, rote Umrandung, in vielen Fachuntersuchungen sind Auswirkungen innerhalb dieses Puffers zu lokalisieren, Betriebsumhüllende der S 8 orange dargestellt.

- **Berücksichtigung von Wirkungen aus Planungsprojekten des Landes Niederösterreich**

Grenzübergang Angern:

Da sich in Angern im Bestand ein Grenzübergang (GÜ) mittels Rollfähre befindet und seitens des Amtes der NÖ LReg hier eine Landesstraßenbrücke als Grenzquerung errichtet werden soll, kann es in diesem Punkt

eine Netzveränderung geben. Erste Planungen zu diesem Vorhaben sind im Gange. Einreichung und Bewilligung sind noch nicht erfolgt.

Allfällige Auswirkungen dieser Netzveränderung, die durch den Ersatz der Rollfähre durch die Straßenbrücke eintreten, sind Gegenstand der Planungen des Amtes der NÖ LReg zu dieser Grenzquerung.

In den Verkehrsuntersuchungen des Amtes der NÖ LReg wird die S 8 Abschnitt West immer berücksichtigt.

Induzierte Wirkungen durch den GÜ Angern:

Ausgelöst vom neuen Netzelement Grenzübergang als Brücke bei Angern und die dadurch gegenüber der Rollfähre gesteigerte Kapazität können neue zusätzliche Verkehre im Straßennetz im Marchfeld auftreten. Die Brücke als Grenzübergang ist vom Amt der NÖ LReg als regionaler Grenzübergang, d.h. ohne überregionalen Stellenwert, konzipiert.

Dennoch können in geringem Ausmaß auch zusätzliche Verkehrsbelastungen auf der S 8 entstehen. Diese Zusatzbelastungen veranlasst durch den GÜ Angern sind allerdings von der Stärke her als sehr geringfügig im Vergleich zu den Belastungen auf der S 8 Haupttrasse anzusehen, zumal als Beurteilungsgrundlage und als Bemessungsfall auf der S 8 ein maximaler Planfall angesetzt wurde.

Aufgrund der großen Entfernung der Trasse der S 8 zu Siedlungs- und schützenswerten Waldgebieten wird auch durch die voraussichtliche Zunahme des Verkehrs verursacht durch den GÜ Angern keine relevante Verschlechterung der Luftgütesituation an der S 8 zu erwarten sein bzw. keinen Überschreitungen der IG-L Grenzwerte in der Gesamtbelastung eintreten. Der durch den GÜ Angern induzierte Verkehr führt somit aus Sicht des Schutzguts Luft und Klima zu keinen relevanten Auswirkungen und erfordert keine zusätzlichen Maßnahmen.

Die verkehrlichen Zunahmen werden in Anbetracht der Verkehrsbelastungen auf der S 8 relativ einen sehr geringen Anteil einnehmen. Unter Berücksichtigung einer zu erwartenden Tonnagebeschränkung der Brücke zur Sicherstellung des regionalen Charakters können auf der S 8 irrelevante Pegeländerungen innerhalb der Rechengenauigkeit erwartet werden. Die im Einreichprojekt S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, definierten Lärmschutzmaßnahmen sind hinsichtlich ihres Schutzzieles auch unter Berücksichtigung dieses eventuellen zusätzlichen Verkehrsaufkommens auch wegen der Betrachtung des Maximalplanfalls 1-Max für die Maßnahmenplanung ausreichend dimensioniert.

Landesstraßen-Umfahrungen

Im Untersuchungsraum der S 8 Marchfeld Schnellstraße werden derzeit neben der grenzquerenden Brücke bei Angern weitere Projekte im Landesstraßennetz entwickelt. Das Amt der NÖ LReg plant derzeit die Umfahrung Gänserndorf sowie die Spange L9 – L2.

In den Umweltbeurteilungen der S 8 wurden für die Bildung des Maximalplanfalls auf der S 8 Trasse alle möglichen verkehrlichen Netzentwicklungen berücksichtigt, wodurch die Umsetzung von Umfahrungen auch in die Bildung des Maximalplanfalls eingegangen sind (Kap. 6.2.3 Verwendete Planfälle). Auf der S 8 Trasse sind die möglichen induzierten Wirkungen von Umfahrungsprojekten des Landes berücksichtigt.

In der Beurteilung des untergeordneten Netzes wurden keine Umfahrungsprojekte des Landes als Beurteilungsgrundlage der S 8 herangezogen. Dadurch werden allein Wirkungen, die durch die S 8 im Landesstraßennetz induziert werden, vollständig dargestellt.

4.2 ZEITLICHE ABGRENZUNG

Die zeitliche Abgrenzung erfolgt durch die Festlegung der für die Beurteilung maßgeblichen Zeiträume entsprechend den für Genehmigungsverfahren üblichen Zeiträumen.

Als Bestandsjahr für die verkehrlichen Untersuchungen wurde 2011 definiert. Die raum- und umweltrelevanten Erhebungen erfolgten zwischen 2008 und 2010.

Der Betrachtungszeitraum erstreckt sich, entsprechend der Verkehrsprognose, bis zum Jahr 2025.

Die für die Beurteilung der Projektwirkungen auf die Schutzgüter erforderlichen Zeiträume für nötige Kartierungen oder Erhebungen werden fachspezifisch definiert und sind in den einzelnen Fachbeiträgen nachzusehen.

4.3 INHALTLICHE ABGRENZUNG

Die dargelegten Untersuchungen beziehen sich auf spezifische räumliche und umweltbezogene Auswirkungen des ggst. Vorhabens. Eine Abgrenzung des inhaltlichen Untersuchungsrahmens hat sich durch die Abschätzung der zu erwartenden Wirkungen auf die im UVP-G 2000 idgF. definierten und für die einzelnen Fachbereiche relevanten Schutzgüter ergeben.

RELEVANZMATRIX		Wirkungen / Indikatorgruppe															
		Lärm		Erschütterungen		Luftschadstoffe		Wasserhaushalt Veränderungen Qualitativ		Wasserhaushalt Veränderungen Quantitativ		Flächenbeanspruchung		Veränderung Funktionszusammenhänge		Veränderungen Erscheinungsbild Landschaft / Stadt / Ort	
		Bau	Betrieb	Bau	Betrieb	Bau	Betrieb	Bau	Betrieb	Bau	Betrieb	Bau	Betrieb	Bau	Betrieb	Bau	Betrieb
Mensch, Lebensräume (Nutzung)	Siedlungsraum	■	■	■	■	■	■					■	■	■	■		
	Wirtschaftsraum	■	■	■	■												
	Landwirtschaft					■	■										
	Forstwirtschaft					■	■										
	Jagdwirtschaft	■	■														
	Fischerei	■	■					■	■								
	Erholung	■	■	■												■	■
Tiere, Pflanzen u. deren Lebensr.	Tiere (Arten)							■	■	■	■	■	■	■	■		
	Pflanzen (Arten)					■	■			■	■	■	■	■	■		
Boden	Bodenqualität					■	■			■	■						
	Alt./Verdachtsflächen																
Wasser	Oberflächenwasser								■	■	■	■					
	Grundwasser									■	■						
Luft und Klima	Luft					■	■										
	Klima						■										
Landschaft	Landschaftsbild		■										■	■	■	■	■
	Stadtbild/ Ortsbild											■	■	■	■	■	■
Sach- und Kulturgüter	Sachgüter			■	■	■	■						■	■	■		
	Kulturgüter																■

In Anlehnung an RVS Umweltuntersuchungen 04.01.11

Die Relevanzmatrix für das Projekt S 8 Marchfeld Schnellstraße Abschnitt West stellt zu erwartende Auswirkungen und gegenseitige Beeinflussungen auf die angeführten Schutzgüter dar. Es wurden nur jene Kriterien / Indikatoren ausgewählt, in denen infolge des Projekts wesentliche / relevante Veränderungen oder Wirkungen erwartet werden.

Zum potenziellen Wirkfaktor Licht / Blendung / Beschattung in der S 8 Relevanzmatrix ist folgendes zu festzuhalten:

Die S 8 liegt in allen Abschnitten siedlungsfern, d.h. mehrere 100 m vom Siedlungsrand entfernt. Im Abschnitt zwischen L6 ASt Deutsch-Wagram und L 11 ASt Markgrafneusiedl liegt die Trasse zudem im Einschnitt. In allen Abschnitten kann der Trassenverlauf als tangential zu den Siedlungsrändern charakterisiert werden, wodurch eine Blendung durch KFZ-Scheinwerfer alleine daraus nicht möglich ist.

Die S 8 ist durchgängig nicht beleuchtet. Lärmschutzwände sind nur an den Rampen des Knotens S 1 / S 8 vorgesehen.

Für die Betriebsphase kann folglich auf Grund von Lage und Verlauf keine Wirkung aus Licht oder Blendung eintreten. Im KN S 1 / S 8 der hinsichtlich der Strahlwirkung Richtung Invalidensiedlung (Wien) orientiert ist, wirken die geplanten Lärmschutzwände an den Knotenrampen als Blendschutz.

Es kann folglich aus technischer Sicht keine Abstrahlwirkung aus der S 8 oder dem Knoten in das räumliche Umfeld der Trasse auftreten.

In der Bauphase sind ebenfalls keine Wirkungen möglich, da nur eine punktuelle Beleuchtung des Baufelds erfolgt. Aus Folge der siedlungsfernen Lage der Trasse liegt auch das Baufeld entsprechend siedlungsfern. Gemäß Baukonzept ist der Betrieb der Baustelle auf Werktage beschränkt. Baustellenbeleuchtung dient der Ausleuchtung des Baufelds im Falle, dass Arbeiten abends oder in den Wintermonaten durchgeführt werden müssen, da hier schon im Laufe des Nachmittags eine Beleuchtung erforderlich sein kann.

Hieraus kann auch für die Bauphase abgeleitet werden, dass eine Beeinträchtigung durch Beleuchtung / Blendung aus technischen Gründen (Arbeitszeit, Lage des Baufelds / Distanz zum Siedlungsrand, Zweck der Beleuchtung) nicht eintreten kann.

Beschattung durch die S 8 kann überwiegend gar nicht eintreten, da die Trasse über die gesamte Strecke in Niveaulage bzw. im Einschnitt verläuft. Querungsobjekte (Brücken) sind vor allem im Bereich von bestehender Infrastruktur (Straßen, Wegen) und den erforderlichen Anschlussstellen bzw. dem KN S 1 / S 8 geplant. Da somit nur punktuell eine Veränderung der Beschattungsverhältnisse auftritt und diese dann bestehende Straßen und Wege betrifft, wird der potenzielle Wirkfaktor Beschattung nicht als beurteilungsrelevant eingestuft.

Die Straßen im untergeordneten Netz werden durch die Errichtung der S 8 betreffend Nutzung, Verlauf, Lage oder technischer Ausstattung nicht verändert. Lediglich durch die bereits o.a. Ausnahme der Errichtung der

Anschlussstellen erfolgt auf den Zulaufstrecken eine kleineräumige Anpassung. Es folgt daraus, dass auch abseits der S 8 Haupttrasse aus Licht / Blendung / Beschattung keine Wirkungen induziert werden.

Aus diesen Gründen ist der potenzielle Wirkfaktor Licht / Blendung / Beschattung in der Relevanzmatrix nicht aufgeführt. Eine gesonderte Prüfung der Auswirkungen in Hinblick auf die Schutzgüter lt. UVP-G wurde nicht erforderlich.

5 EINBINDUNG DER ÖFFENTLICHKEIT IM EINREICHPROJEKT

5.1 PRESSEKONFERENZ UND ÖFFENTLICHE AUFLAGE

Das Vorprojekt wurde im Dezember 2008 im BMVIT eingereicht. Die Auflage zur öffentlichen Einsicht vor Erlassung der VO gem. § 14 BStG startete von 09.03.2009 und lief bis einschließlich 20.04.2009. Am 23.03.2009 fand diesbezüglich eine Pressekonferenz in Gänserndorf statt.

5.2 PLANUNGS AUSSTELLUNGEN

Um den aktuellen Planungsstand einer breiten Öffentlichkeit präsentieren zu können wurden von der ASFINAG in ausgewählten Standortgemeinden Planungsausstellungen veranstaltet. Die Planungsausstellungen waren sehr gut besucht und wurden vor allem dazu genutzt, konkrete Problemstellungen mit der Projektleitung sowie den Fachplanern vor Ort zu diskutieren. Insgesamt wurden ergänzend zu den Informationsveranstaltungen im Zuge des Vorprojekts zwei Planungsausstellungen in folgenden Gemeinden durchgeführt:

31.03.2009	Planungsausstellung in der Gemeinde Deutsch-Wagram
01.04.2009	Planungsausstellung in der Gemeinde Obersiebenbrunn
02.04.2009	Planungsausstellung in Marchegg

5.3 INFORMATION DER GEMEINDEN

Im Zuge des Einreichprojektes wurden die Gemeinden regelmäßig über den aktuellen Planungsstand informiert. Ziel dieser Abstimmungsbesprechungen war es, den Projektstatus zu dokumentieren und die Gemeinden in den Planungsprozess zu integrieren.

13.01.2009	Information Bezirksvorstehung Donaustadt
16.01.2009	Gemeindeinformation Raasdorf / Aderklaa
22.01.2009	Gemeindeinformation Deutsch-Wagram / Parbasdorf
18.02.2009	Gemeindeinformation Markgrafneusiedl
06.03.2009	Gemeindeinformation Aderklaa

17.03.2009	Gemeindeinformation Gänserndorf / Obersiebenbrunn
14.05.2009	Gemeindeinformation Aderklaa / Raasdorf
24.06.2009	Gemeindeinformation Aderklaa
24.06.2009	Gemeindeinformation Deutsch – Wagram
29.06.2009	Gemeindeinformation Gänserndorf
29.06.2009	Gemeindeinformation Markgrafneusiedl
29.06.2009	Gemeindeinformation Obersiebenbrunn
29.06.2009	Gemeindeinformation Parbasdorf
29.06.2009	Gemeindeinformation Raasdorf
29.06.2009	Gemeindeinformation Untersiebenbrunn
10.11.2009	Gemeindeinformation Markgrafneusiedl
18.11.2009	Gemeindeinformation Obersiebenbrunn
24.11.2009	Gemeindeinformation Gänserndorf
01.12.2009	Gemeindeinformation Strasshof
20.01.2010	Gemeindeinformation Deutsch – Wagram
20.01.2010	Gemeindeinformation Parbasdorf
20.01.2010	Gemeindeinformation Raasdorf
27.01.2010	Gemeindeinformation Aderklaa
02.02.2010	Gemeindeinformation Strasshof
30.04.2010	Gemeindeinformation Gänserndorf

6 BESCHREIBUNG DES VORHABENS

6.1 PROJEKTbeschreibung

6.1.1 Trassenverlauf

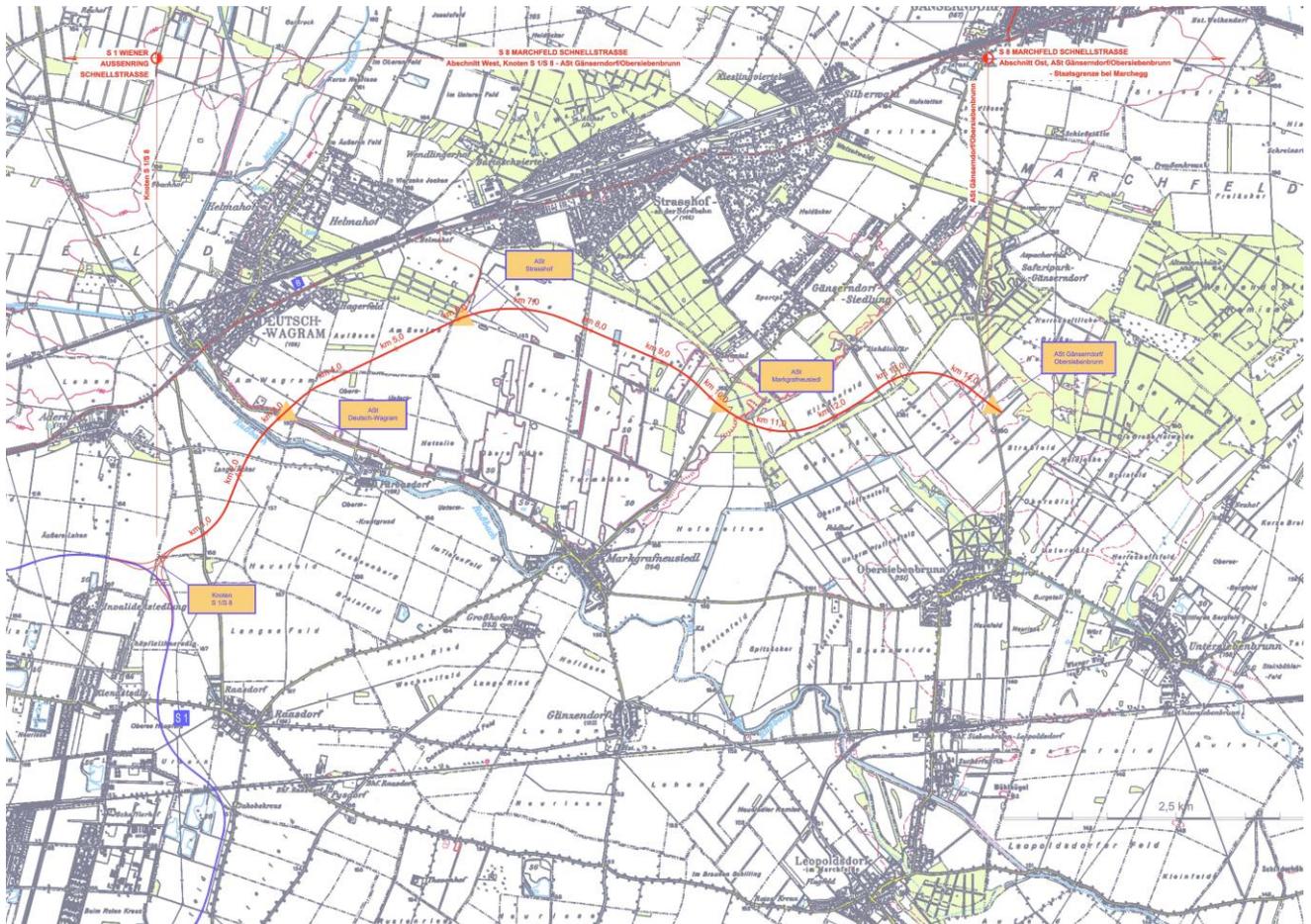


Abbildung 16: Übersichtskarte S 8 Marchfeld Schnellstraße Abschnitt West, Trassenverlauf in roter Darstellung vom Knoten S1 (blaue Darstellung) bis Obersiebenbrunn

Die Trasse der S 8, beginnt beim Knoten S 1/S 8, im Bereich der Grenzen der Gemeindegebiete Aderklaa, Deutsch- Wagram und Raasdorf. Der Knoten verknüpft die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn mit der S 8 und ist als dreiecksförmiger Knoten ausgebildet.



Abbildung 17: Visualisierung S 8 MarchfeldSchnellstraße, Beginn beim Knoten S1/S8, Invalidensiedlung Blickrichtung Nordosten, ©GeoConsult

Die Haupttrasse der S 8 beginnt im Anschluss an den Knoten S 1/S 8 mit einem Rechtsbogen $R=800$ m, quert die L3019 und schwenkt mit einem Linksbogen $R=1.000$ m Richtung Norden, verläuft weiter auf Deutsch-Wagramer Gemeindegebiet mit einem Abstand von ca. 500 m parallel zur Gemeindegrenze zu Parbasdorf. Die Landstraße L3019 wird in der Lage verbleibend über die S 8 geführt. Die S 8 quert die Landesstraße L3023 und schwenkt danach mit einem Rechtsbogen $R=2.000$ m in Richtung Osten, um eine annähernd rechtwinklige Querung des Rußbaches zu erreichen und der westlich der S 8 liegenden OMV-Trasse auszuweichen. Die Landesstraße L3023 wird in der Lage verbleibend über die S 8 geführt.



Abbildung 18: Visualisierung S 8 Marchfeld Schnellstraße im Bereich der Rußbachquerung und ASt Deutsch-Wagram, ©GeoConsult

Nach der Rußbachquerung erreicht die Trasse mit der ASt Deutsch-Wagram die L6. Die Anschlussstelle ist in der Form eines halben Kleeblattes Richtung Norden ausgebildet und bindet die L6 an die S 8 niveaufrei an. Anschließend an die Anschlussstelle schwenkt die Trasse mit einem Rechtsbogen $R=1.200$ m weiter Richtung Osten, um eine zweimalige Querung der OMV-Trasse zu vermeiden. Im Weiteren wird im Bereich des Wagrams ein Windpark durchquert, wobei eine Windkraftanlage abzutragen ist. Danach verläuft die Trasse in gestreckter Linienführung in Richtung Nordost. Zirka 300 m nach der Querung der Gemeindegrenze zwischen Deutsch-Wagram und Markgrafneusiedl liegt die nächste Anschlussstelle. Die ASt Strasshof ist als rechts liegende Trompete ausgebildet und bindet die B 8 mittels eines neu zu errichtenden Zubringers, der entlang der Gemeindegrenze Deutsch-Wagram – Markgrafneusiedl und der Spange B 8 an die S 8 an. Im weiteren Verlauf führt die Trasse auf dem Gemeindegebiet Markgrafneusiedl mit einem Rechtsbogen $R=2.000$ m um die Grenze zum Natura 2000 Schutzgebiet herum. Ab km 8,0, bei dem ein Wirtschaftsweg über die S 8 geführt wird, verläuft die Trasse in einer Geraden in südöstliche Richtung, um dann an dem rechts neben der Trasse gelegenen Waldstück mit einem Bogen $R=2.000$ m in südlichere Richtung zu verschwenken. Anschließend folgt ein Linksbogen mit $R=2.000$ m in dem bei der Querung mit der L 9 die ASt Markgrafneusiedl liegt.



Abbildung 19: Visualisierung S 8 Marchfelder Schnellstraße im Bereich der ASt Markgrafneusiedl, ©GeoConsult

Nach der Anschlussstelle führt die Trasse mittels eines Linksbogens $R=1.200$ m auf das Gemeindegebiet von Gänserndorf. Die Trasse verläuft weiter im südlichen Gemeindegebiet von Gänserndorf am so genannten „Klingenfeld“, wobei die Trasse unter Berücksichtigung der Sicherheitsabstände so nah als möglich an die Windkraftanlagen heranrückt.



Abbildung 20: Visualisierung S 8 Marchfelder Schnellstraße im Bereich des Windparks bei Obersiebenbrunn, ©GeoConsult

Ab der Querung des Wirtschaftsweges bei km 12,7 schwenkt die Trasse mit einem Rechtsbogen $R=1.050$ m in Richtung der Windräder und auf das Gemeindegebiet von Obersiebenbrunn. Die Trasse quert den Windpark der Ökoenergie in Obersiebenbrunn (Johannesfeld) im nördlichen Bereich unter Ausnützung der vorhandenen Lücke. Im anschließenden Linksbogen $R=3.500$ m liegt die ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn, die die L 9 an die S 8 anbindet. Hier endet das Projekt mit der Überführung der L 9 über die S 8, wobei eine Weiterführung in Richtung Osten berücksichtigt wurde.

6.1.2 Nivellette

Die S 1 querenden Rampen des Knotens S 1/S 8 führen über die S 1. Anschließend an diese Rampe des Knotens fällt die Trasse der S 8 mit 1,5 % bis sie in etwa Geländeniveau vor der Querung mit der L 3019 erreicht. Danach liegt die Nivellette ca. 1-2 m über Gelände mit Längsneigung $< 0,3$ % bis zur Querung mit der L3023. Die querenden Landesstraßen und ein Wirtschaftsweg werden über die S 8 geführt. Ab der Querung der L3023 steigt die Trasse mit max. 2 % an, um an ihren Hochpunkt den Rußbach und die Wirtschaftswege zu überqueren.

Nach der Überführung des Rußbaches und des Mühlgangs fällt die Trasse bis zur ASt Deutsch-Wagram mit max. 2 % um nach der Überführung der L6 über die S 8 einen Tiefpunkt zu erreichen. Bei der Anschlussstelle taucht die Trasse in eine Geländestufe ein und liegt dann ca. 6 m unter dem bestehenden Gelände. Im Weiteren folgt die Trasse bis nach der ASt Markgrafneusiedl in einem Abstand von 2,0-2,5 m dem Grundwasserspiegel (HGW 100) mit einer maximalen Längsneigung von 0,3 %. Der Abstand der Nivellette zum Grundwasserspiegel ergibt sich daraus, dass der gesamte Straßenkörper und die Straßenentwässerung einen ausreichenden Abstand zum Grundwasserspiegel haben. Andererseits wird durch die Lage von ca. 4-7 m unter dem bestehenden Gelände ein „natürlicher Lärmschutz“ und auch ein geringerer Einfluss auf das Landschaftsbild erreicht. Im Bereich der bis dato ausgehobenen Schottergruben liegt die Trasse bedingt durch den Grundwasserspiegel in etwa auf bzw. über der Grubensohle.

Um die zu überwindende Höhendifferenz bei der ASt Markgrafneusiedl nicht unnötig zu erhöhen, folgt die Nivellette vorerst nicht dem Grundwasserspiegel sondern bleibt in etwa 5,5 m unter Gelände. Nach der ASt fällt die Nivellette mit 1,05 % um wieder dem minimalen Abstand zum Grundwasserspiegel zu erreichen. Auch das Gelände fällt nach der ASt Markgrafneusiedl ab und liegt teilweise nur mehr knapp über dem Grundwasserspiegel. Die Nivellette folgt wieder dem Grundwasserspiegel (HGW 100) mit maximal 0,4 % Längsneigung und liegt nun bis zum Projektsende bis zu 2 m über dem Gelände.

6.1.3 Regelquerschnitte

Die Fahrflächenbreite beträgt 7,50 m, die Fahrbahnbreite von 11,50 m ermöglicht im Baustellenfall eine 3+1 Verkehrsführung mit leichter Mitteltrennung. Die Straßenkronenbreite beträgt 28,00 m. Die Mitteltrennung erfolgt einseitig mit Betonleitwänden der Aufhaltstufe H3. Im Bereich der Mittelstützen werden asymmetrische Betonleitwände mit der Aufhaltstufe H2 beidseitig jeweils am inneren Fahrbahnrand aufgestellt.

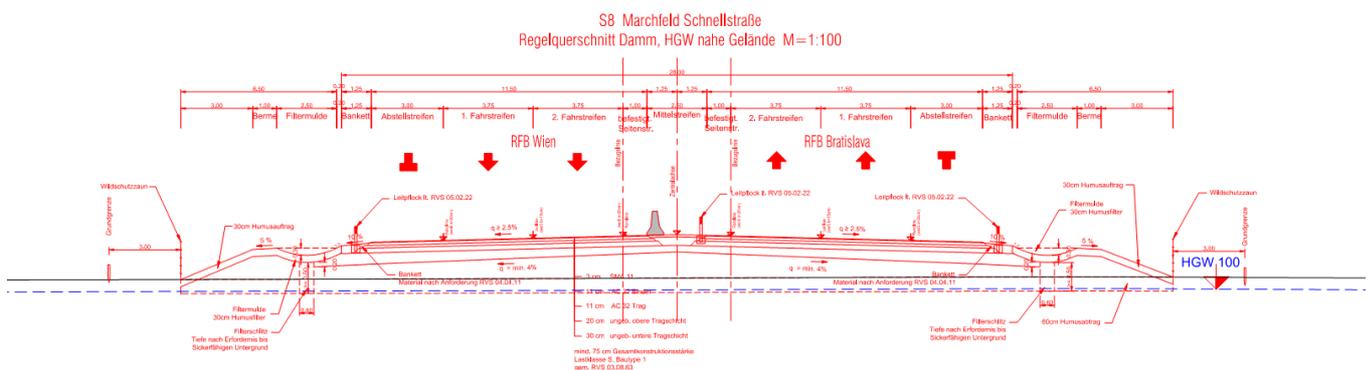


Abbildung 21: Regelquerschnitt S 8 Marchfeld Schnellstraße

Querschnitt: Kronenbreite 28,00 m

1,25 m	Bankett
3,00 m	Sicherheitsstreifen
3,75 m	Fahrstreifen
3,75 m	Fahrstreifen
1,00 m	innerer befestigter Seitenstreifen
2,50 m	Mittelstreifen
1,00 m	innerer befestigter Seitenstreifen
3,75 m	Fahrstreifen
3,75 m	Fahrstreifen
3,00 m	Sicherheitsstreifen
1,25 m	Bankett

6.1.4 Lärmschutzmaßnahmen in der Betriebsphase

Im Zuge der Errichtung der S 8 sind zur Hintanhaltung von Lärmemissionen durch die Trasse sowohl aktive als auch passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

6.1.4.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Lärmarmer Straßenbelag: auf der gesamten S 8 wird eine lärmarme Splittmastix-Asphaltbetondecke verwendet. Ausgenommen sind Rampen der Anschlussstellen und des Knotens S 1/S 8, sowie der Brücken, wo aus technischen Gründen eine Asphaltbetondecke aufgebracht wird. Weiters wird die Betondecke auf der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im Abschnitt km 29,220 bis km 32,500 als lärmarme Betondecke GK8 ausgeführt.

Lärmschutzwände:

Zur Reduktion von Lärmemissionen werden im Knoten S 1 / S 8 Lärmschutzwände errichtet. Die im Einreichprojekt zur S 1 Schwechat - Süßenbrunn definierten Lärmschutzmaßnahmen werden im Bereich des zukünftigen Knotens KN S 1/S 8 adaptiert und ergänzt. Entlang des weiteren Trassenverlaufs werden an der S 8 keine weiteren Lärmschutzwände errichtet. Folgende Abbildung zeigt die zu errichtenden Lärmschutzwände im Bereich des Knotens S 1/S 8.

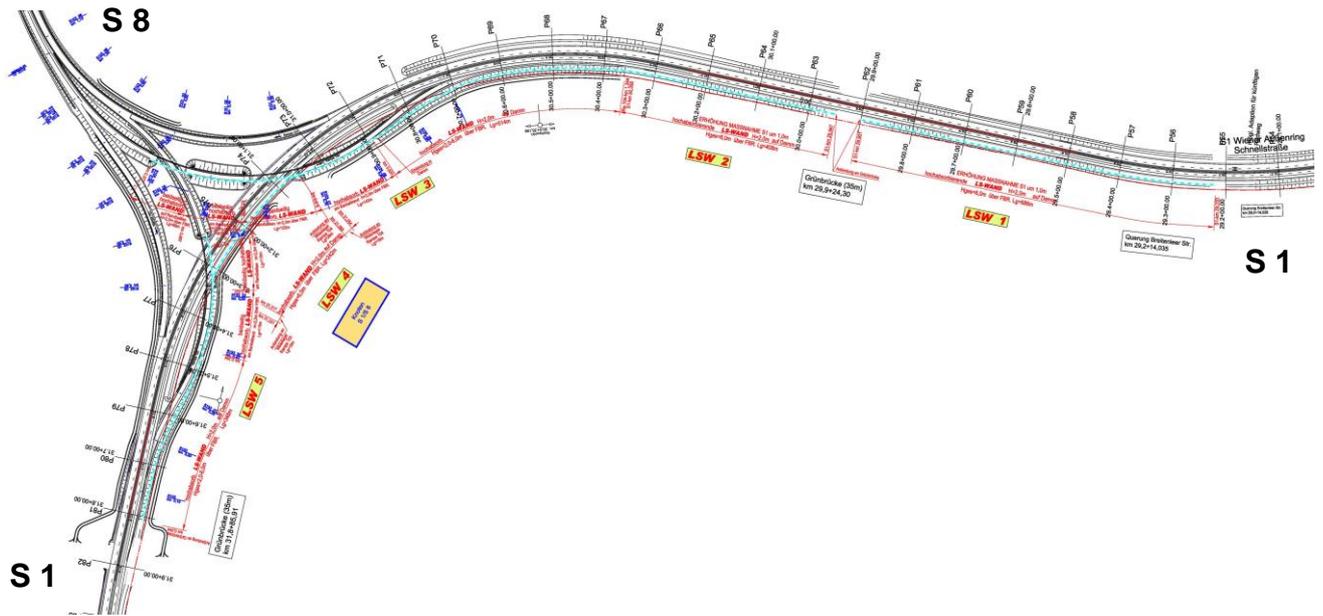


Abbildung 22: Lärmschutzwände im Bereich des Verkehrsknotens S 1 / S 8, Darstellung Lärmschutzwände hellblau

Objekt Nr.	Objekt Beschreibung	Lage	km Anfang	km Ende	Länge Wand	Höhe Wand	Fläche Wand	Höhe Damm	Absorptionsgrad	Anmerkung
S1 Wiener Außenring Schnellstraße										
LSW 1	LSW auf Damm Erhöhung +1m	RFB Schwechat, rechts	29.220	29.901	686 m	2,0 m	1.372 m²	4,0 m	straßenseitig ≥ 8 dB	Anbindung an Widerlager Brücke L2 über S1 S1 UVE Damm 4m + LSW 1m Anbindung an Grünbrücke
LSW 2	LSW auf Damm Erhöhung +1m	RFB Schwechat, rechts	29.947	30.357	408 m	2,0 m	816 m²	4,0 m	straßenseitig ≥ 8 dB	Anbindung an Grünbrücke S1 UVE Damm 4m + LSW 1m Einbindung Rampe R104 Übergang zu LSW 3
LSW 4	LSW auf Damm	RFB Schwechat, rechts	31.044	31.068	26 m	2,0 m	52 m²	4,0 m	straßenseitig ≥ 8 dB	Anbindung an Widerlager Brücke Rampe R104
	LSW auf Damm	RFB Schwechat, rechts	31.068	31.317	242 m	2,0 m	484 m²	4,0 m	straßenseitig ≥ 8 dB	S1 UVE Damm 4m
	LSW auf Damm	RFB Schwechat, rechts	31.317	31.336	21 m	2,0 m	42 m²	4,0 m	straßenseitig ≥ 8 dB	Anbindung an Widerlager Brücke Rampe R103
Rampe 104										
LSW 3	LSW auf Randbalken	Marchegg - Schwechat rechts	0.380	0.467	88 m	2,0 m	176 m²		beidseitig ≥ 8 dB	Randbalkenstatik für Erhöhung bis 4,0m vorsehen
	LSW am Bankettrand	Marchegg - Schwechat rechts	0.467	0.559	93 m	2,0 m	186 m²		beidseitig ≥ 8 dB	
	LSW auf Randbalken	Marchegg - Schwechat rechts	0.559	0.679	122 m	2,0 m	244 m²		beidseitig ≥ 8 dB	Randbalkenstatik für Erhöhung bis 4,0m vorsehen
	LSW am Bankettrand	Marchegg - Schwechat rechts	0.679	0.820	143 m	2,0 m	286 m²		straßenseitig ≥ 8 dB	
	LSW auf Dammübergang	Marchegg - Schwechat rechts	0.820	1.344	514 m	2,0 m	1.028 m²	0,0 - 4,0 m	straßenseitig ≥ 8 dB	Erd-km = S1 km 30,357 Einbindung Rampe R104 Übergang zu LSW 2
Rampe 103										
LSW 5	LSW auf Dammübergang	Süßenbrunn - Marchegg rechts	0.044	0.394	348 m	2,0 m	696 m²	4,0 - 0,0 m	straßenseitig ≥ 8 dB	Anbindung an Grünbrücke Beginn-km = S1 km 31,809
	LSW am Bankettrand	Süßenbrunn - Marchegg rechts	0.394	0.507	115 m	2,0 m	230 m²		beidseitig ≥ 8 dB	
	LSW auf Randbalken	Süßenbrunn - Marchegg rechts	0.507	0.615	110 m	2,0 m	220 m²		beidseitig ≥ 8 dB	Randbalkenstatik für Erhöhung bis 4,0m vorsehen

Tabelle 7: zu errichtende Lärmschutzwände im Bereich des Verkehrsknotens S 1 / S 8

6.1.4.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Engerer Untersuchungsraum – Projektgebiet

Einzelne Gebäude werden mit den projektierten aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht vollständig geschützt. Ein gänzlicher Schutz dieser Objekte mittels aktiver Maßnahmen kann aus technischer und wirtschaftlicher Sicht nicht erreicht werden. Es ist daher vorgesehen, diese Objekte mit passiven Lärmschutzmaßnahmen (Schalldämmlüfter) auszustatten. Die Schallschutzmaßnahmen sind vorgesehen für Räumlichkeiten in Gebäuden mit rechtsgültiger Bau- und Benützungsbewilligung, die Schlafzwecken dienen.

Im Folgenden sind die Gebäude, welche mit passivem Lärmschutz ausgestattet werden sollen, angeführt.

Obj.-Nr.	Adresse	
Gemeinde Wien		
WI 65	Pfirsichgasse 48	1220 Wien
WI 68	Pfirsichgasse 44	1220 Wien
WI 70	Maulbeergasse 35	1220 Wien
WI 71	Harriegelgasse 3	1220 Wien
WI 82	Pfeifenstrauchweg 18	1220 Wien
WI 85	Pfirsichgasse 56	1220 Wien
WI 96	Pfeifenstrauchweg 8	1220 Wien
WI 97	Pfeifenstrauchweg 5	1220 Wien
WI 99	Pfeifenstrauchweg 3	1220 Wien
WI 100	Harriegelgasse 14	1220 Wien
WI 101	Harriegelgasse 12	1220 Wien
WI 105	Hauswurzweg 30	1220 Wien
WI 133	Pfirsichgasse 64	1220 Wien
WI 134	Pfirsichgasse 62	1220 Wien
WI 136	Pfirsichgasse 58A	1220 Wien
WI 141	Telephonweg 394	1220 Wien
WI 144	Harriegelgasse 17	1220 Wien
WI 149	Telephonweg 343A	1220 Wien
WI 152	Harriegelgasse 23	1220 Wien
WI 154	Harriegelgasse 24	1220 Wien
WI 155	Harriegelgasse 30	1220 Wien
WI 908	Maulbeergasse 10	1220 Wien
WI 913	Fingerhutweg 3	1220 Wien
WI 938	Pfirsichgasse 38	1220 Wien
WI 942	Maulbeergasse 27A	1220 Wien
WI 952	Hauswurzweg 13	1220 Wien

Tabelle 8: Objekte, für die mit passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind

Die Beurteilungskategorie 3 gibt an, wo der Zielwert überschritten, das Irrelevanzkriterium nicht eingehalten ist und zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind (Einlage 3.1.1, Schalltechnik Betriebsphase, Kapitel 2.4.2). Laut den Ergebnissen der Immissionsberechnungen wird an allen untersuchten Zulaufstrecken mit Erhöhungen der Lärmbelastung bereits im Referenzplanfall (2025, ohne S 8) an den meisten straßenseitigen Häuserfronten eine Immission von 50 dB in der Nacht überschritten.

Weiterer Untersuchungsraum – Zulaufstrecken

Gemäß Vereinbarung zwischen der ASFINAG und dem Land Niederösterreich erfolgt die schalltechnische Sanierung der betroffenen Ortsgebiete vor Verkehrswirksamkeit der S 8 Marchfeld Schnellstraße durch das Land Niederösterreich. Das wesentliche Beurteilungskriterium dafür ist ein maximaler Immissionspegel von 50 dB in der Nacht. Relevante Pegelzunahmen wurden an Hand der Vergleiche des Planfalls 1-C 2025 mit Plf. R 2025 bzw Plf 0-C 2025 bzw. durch die Vergleiche des Planfalls 1-E 2025 mit Plf. R 2025 bzw Plf 0-B 2025 ermittelt.

6.1.5 Lärmschutzmaßnahmen in der Bauphase

In der Bauphase werden die Arbeitstage pro Woche mit 6 Tagen definiert. Die tägliche Arbeitszeit beläuft sich von frühestens 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr. In Ausnahmefällen kann für definierte, unbedingt erforderliche Arbeiten an Sonn- und Feiertagen, sowie in den Nachtstunden (22:00 bis 06:00 Uhr) gearbeitet werden. Überschreitungen des Zielpegels infolge des Baubetriebs von 45 dB (Nacht) sollen in diesem Zusammenhang jedoch auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Für die Abwicklung des Baustellenverkehrs werden zwei Erschließungsszenarien betrachtet. Im Szenario 1 „Erschließung Nord“ wird der gesamt Bauverkehr über die Landesstraßen Richtung B 8 abgewickelt, in Szenario 2 „Erschließung Süd“ erfolgt die Abwicklung Richtung der Landesstraßen im Süden (Richtung L5). Um übermäßige Pegelerhöhung in den Ortsdurchfahrten zu vermeiden werden die Baufahrten im öffentlichen Straßennetz für die einzelnen Streckenabschnitte geplant. Es werden daher je nach Szenario 1 oder 2 auf Streckenabschnitten und in Ortsdurchfahren starke Einschränkungen oder Sperren definiert. Für den Bauverkehr ergeben sich im Szenario 1:

- Die Ortsdurchfahrt L3023 im Ortsgebiet von Aderklaa ist start limitiert.
- Die L3025 (Ortsdurchfahrt Strasshof) wird gänzlich vom Bauverkehr freigehalten.

In Szenario 2 gibt es folgende starke Einschränkungen:

- Sehr starke Einschränkungen für den Lkw-Verkehr bestehen für die L6 zwischen Glinzendorf und Markgrafneusiedl.
- Folgende Straßenzüge werden gänzlich vom Bauverkehr freigehalten:
 - L3023 (Ortsdurchfahrt Parbasdorf)

-
- L3018 (Ortsgebiet Raasdorf)
 - L11 (Ortsdurchfahrt Großhofen)
 - L3010 (Ortsdurchfahrt Glinzendorf)
 - L6 (Glinzendorf Richtung Leopoldsdorf)
 - L3025 (Ortsdurchfahrt Strasshof)

Die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur Bauphase sind in Bericht Fachbeitrag Schall – Bauphase (Einlage 3.2.1, Kapitel 4.2.2) im Detail beschrieben.

6.1.6 Entwässerung

Grundsätzlich wird über die gesamte Trasse, vom Knoten S 1 / S 8 bis zur ASt. Gänserndorf / Obersiebenbrunn, eine dezentrale Versickerung der Straßenwässer seitlich der Straße angestrebt. In Teilbereichen ist durch Gegebenheiten (z. B. Einschnitt, Abschirmkante für Schall nahe beim Fahrbahnrand, große Längsneigung) und Festlegungen zum Bemessungsereignis eine zentrale Versickerung über Filterflächen sowie über Beckenanlagen, bestehend aus Absetz- und Bodenfilterbecken, vorgesehen.

Durch die für die Versickerung ins Grundwasser geltenden Qualitätskriterien gemäß der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser – QZV Chemie GW, BGBl. II Nr. 98/2010 werden zwei Betriebsfälle, Winter und Sommer, unterschieden. Der betrachtete Zeitraum für den Winterbetriebsfall reicht vom 01. Oktober – 31. März und der für den Sommerbetriebsfall vom 01. April – 30. September. Unabhängig vom Betriebsfall erfolgt die Sammlung und Ableitung der durch die Niederschläge entstehenden Straßenoberflächenwässer so, dass fremde Rechte nicht beeinträchtigt werden.

6.1.6.1 Betriebsfalls Sommer

Im Sommer wird angestrebt, die anfallenden Wassermengen der Bemessungsniederschläge, Straßen- und Böschungswässer in parallel zur Straße geführten Kombinationsmulden dezentral zu versickern. In Teilbereichen kann dieses Konzept aus den nachfolgend dargestellten Gründen nicht angewendet werden. Durch die Festlegung, von großen Bemessungsereignissen und der Anforderung die Abschirmkante für den Schall nahe am Fahrbahnrand zu situieren, ist das Fassungsvermögen der Mulde auf der RFB Bratislava im Bereich zwischen km 5,0 und 10,2 (kurz vor der ASt. Strasshof bis zur ASt. Markgrafneusiedl) für eine dezentrale Versickerung zu gering. Die Wässer werden deshalb in der Mulde gefasst und über Einlaufschächte und Vollrohre zu Hebewerken geleitet. Von diesen Hebewerken wird das Wasser je Abschnitt in eine Beckenanlage, bestehend aus Absetz- und Bodenfilterbecken gepumpt. Die Versickerung in das Grundwasser erfolgt über das Bodenfilterbecken. Entlang der RFB Wien wird in diesem Bereich die dezentrale Versickerung beibehalten.

Bei den Rampen, der im Einschnittsbereich der Trasse liegenden Anschlussstellen Deutsch-Wagram, Strasshof und Markgrafneusiedl ist eine dezentrale Versickerung der Straßen- und Böschungswässer durch die Längsneigung der Mulden nicht möglich. Die Fassung und der Transport der Wässer erfolgt über Ableitungsmulden mit Bodenfilter zu im Bereich der Rampenanschlüsse vorgesehenen Filterflächen mit Bodenfilter.

6.1.6.2 Betriebsfall Winter

Im Winter kommt es durch die Salzstreuung zur Erhöhung der Chloridbelastung der gesammelten und abgeleiteten Straßenoberflächenwässer die nur unter Einhaltung der Vorgaben aus der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser – QZV Chemie GW, BGBl. II Nr. 98/2010 in das Grundwasser

versickert werden können. Im überwiegenden Bereich der Trasse erfolgt die Versickerung, wie im Sommer über dezentrale Versickerung. Im Bereich von der ASt. Strasshof bis zur der ASt. Markgrafneusiedl auf der RFB Bratislava ist eine zentrale Versickerung der im Winter anfallenden chloridbelasteten Wässer, auf Grund der Vorgaben aus der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser – QZV Chemie GW, BGBl. II Nr. 98/2010 in das Grundwasser nicht möglich. Daher wird das im jeweiligen Abschnitt in der Mulde gefasste, über Einlaufschächte und Rohrleitung transportierte, im Hebewerk gesammelte Wasser in ein Pufferbecken gepumpt. Das Pufferbecken erfüllt zusätzlich die Absetzbeckenfunktion. Von dort wird das Wasser zu einem Bodenfilterbecken gepumpt das in einem Bereich situiert ist in dem die Vorgaben aus der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser eingehalten werden. Entlang der RFB Wien wird in diesem Bereich die dezentrale Versickerung beibehalten.

Bei den Rampen, der im Einschnittsbereich der Trasse liegenden Anschlussstellen Deutsch-Wagram, Strasshof und Markgrafneusiedl werden die Straßenoberflächenwässer und die Böschungswässer so wie im Betriebsfall Sommer zentral über die Filterflächen versickert.

Weitere Bereiche in denen dieses Konzept nicht angewendet werden kann, befinden sich im Knoten S 1 / S 8. Zum einen, im Anschlussbereich der Rampen 102, 103 und 104 an die beiden Richtungsfahrbahnen der S 8. Dort wird das Straßenwasser mittels Dammschultermulden gefasst und über Einlaufschächte sowie Rohrkanäle dem Hebewerk östlich der S 1 zugeführt. Zum anderen, ebenfalls über Mulden sowie Rohrkanäle zu diesem Hebewerk geführt werden die Straßenwässer der S 1 RFB Süßenbrunn im Bereich km 31,0 bis 31,5. Die Straßenwässer werden im Hebewerk auf Geländenniveau gehoben und einem Puffer- bzw. Absetzbecken im Knoten S 1 / S 8 zugeführt. Im Winter wird dieses Becken als Pufferbecken verwendet. Die Winterwässer werden von dort mittels eines Pumpwerks und einer Druckleitung dem Winterwasserreinigungsbecken der Beckenanlage 4 der S 1 zugeführt, von wo diese unter Beinhaltung der Konsenswassermengen in die Vorflut eingeleitet werden. Im Sommer erfüllt das Becken die Funktion eines Absetzbeckens und nach diesem werden die Wässer über ein Filterbecken zur Versickerung gebracht.

6.1.6.3 Untergeordnetes Netz

Die Ableitung der Fahrbahnwässer im untergeordneten Verkehrsnetz erfolgt wie im Bestand: im Dammbereich, flächig über das Bankett und die Straßenböschung; im Einschnittsbereich sind zusätzlich Sickermulden (Bodenfiltermulden) vorgesehen.

6.1.6.4 Entwässerungsarten

Im Projekt gibt es, abhängig von den Gegebenheiten (z. B. Sommerbetriebsfall, Winterbetriebsfall, Damm, Einschnitt, Abschirmkante für Schall nahe beim Fahrbahnrand, große Längsneigung) und Festlegungen zum Bemessungsereignis, 9 zur Anwendung kommende Arten der Entwässerung:

Sommerbetriebsfall / Winterbetriebsfall:

Dammbereich:

- dezentrale Versickerung Böschung, flächige Versickerung (nur bei Rampen)
- dezentrale Versickerung Böschung mit Böschungsfußmulde (Sickermulde / Bodenfiltermulde)
- dezentrale Versickerung Mittelstreifenentwässerung in Böschungsfußmulde (Sickermulde /Bodenfiltermulde)
- Fassung Dammschultermulde (Sickermulde / Bodenfiltermulde) und dezentrale Versickerung
- Fassung Dammschultermulde (Kombinationsmulde / Bodenfiltermulde), Einlaufschächte und zentrale Versickerung (Absetz- u. Bodenfilterbecken)

Einschnittsbereich:

- dezentrale Versickerung Mulde (Sickermulde / Bodenfiltermulde)
- Fassung Ableitungsmulde mit Bodenfilter und zentrale Versickerung (Filterfläche mit Bodenfilter, Bereich Anschlussstellen)
- Fassung Kombinationsmulde (Bodenfiltermulde) und zentrale Versickerung (Bereich Steilwall)

Winterbetriebsfall:

- Fassung Kombinationsmulde (Bodenfiltermulde), Pufferung und zentrale Versickerung außerhalb des Einzugsbereiches (Bereich Steilwall)

6.2 VERKEHRLICHE GRUNDLAGEN

6.2.1 Ausgangssituation und Zielsetzung

Im Untersuchungsgebiet (Marchfeld) sind die wesentlichsten Probleme hinsichtlich der Verkehrsbelastungen im bestehenden Straßennetz:

- hohe Verkehrsbelastungen auf den radialen Routen Richtung Wien mit Problemen im Verkehrsablauf in den Hauptverkehrszeiten, insbesondere auf der B 8
- hohe Verkehrsbelastungen in vielen Orten, insbesondere durch den Schwerverkehr auf Grund der regionalen Schottertransporte aus den Abbaugebieten im Marchfeld

Die Verkehrsbeziehungen im Untersuchungsgebiet sind sehr stark auf Wien ausgerichtet. Dies führt zu stark richtungsabhängigen Verkehrsbelastungen und insbesondere in den Hauptverkehrszeiten zu Überlastungen auf den radialen Stadtein- bzw. -ausfahrten, am stärksten auf der B 8. Schottertransporte aus den Abbaugebieten sind ebenfalls stark Richtung Wien orientiert und führen dabei in den betroffenen Orten zu entsprechenden Belastungen für die Bevölkerung.

Im Nullplanfall Bestand 2011 zeigen sich im Straßennetz des engeren Untersuchungsgebiets die folgenden wesentlichsten Probleme im Verkehrsablauf:

- Hohe Verkehrsbelastungen auf der B 8 zwischen Wien und Gänserndorf (15.100 Kfz/24h westlich von Gänserndorf, 25.400 Kfz/24h westlich von Aderklaa) mit entsprechenden Belastungen in Süßenbrunn, Deutsch-Wagram und Strasshof
- Hohe Verkehrsbelastungen in den Wiener Stadteinfahrten aus dem Osten, z. B. auf der Breitenleer Straße (11.000 Kfz/24h an der Stadtgrenze, 15.600 Kfz/24h zwischen Telefonweg und Hausfeldstraße), auf der B 3 Esslinger Hauptstraße (17.700 Kfz/24h an der Stadtgrenze, 24.700 Kfz/24h in Essling, 29.800 Kfz/24h in Aspern)
- Hohe Verkehrsbelastungen in vielen Orten, insbesondere mit Schwerverkehr durch die regionalen Schottertransporte, z.B. in Raasdorf (13.200 Kfz/24h, 1.400 Lkw/24h), in Markgrafneusiedl (10.100 Kfz/24h, 1.300 Lkw/24h), in Obersiebenbrunn (7.400 Kfz/24h, 1.100 Lkw/24h), in Untersiebenbrunn (5.500 Kfz/24h, 900 Lkw/24h), in Leopoldsdorf i.M. (6.500 Kfz/24h, 500 Lkw/24h)
- Ausweichverkehr im untergeordneten Netz aufgrund von Überlastungen der Haupttrouten, z.B. entlang der Wiener Stadteinfahrten aus dem Osten (Marchfeld)

Die zentralen Projektziele für die S 8 Abschnitt West sollen entsprechend deren Formulierung in Kap.2.4 genau an diesen Problemen ihre verkehrliche Wirkung entfalten:

- Verbesserung der Anbindung der Bezirkshauptstadt Gänserndorf an die Bundeshauptstadt
- Entlastung der stark belasteten Ortsdurchfahrten entlang der B 8 vom Durchgangsverkehr

6.2.2 Verkehrliche Wirkungen der S 8

Der Planfall 1-C 2025 ist das maßgebliche Beurteilungsszenario für das nachgeordnete Netz. Er wurde auf Basis der zuletzt für die S 1 entwickelten Prognoseplanfälle erstellt und im Netz und in der räumlich-strukturellen Nutzung überarbeitet.

Zur Entlastung von Obersiebenbrunn und Untersiebenbrunn beabsichtigt das Land Niederösterreich, die Spange L 2-L 9 zu errichten (siehe auch Abbildung 23). Diese Spange soll für den Zeitraum, in dem der Westabschnitt der S 8 zwischen dem KN S 1/S 8 und der ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn in Betrieb ist, der Ostabschnitt bis zur Staatsgrenze jedoch noch nicht, die Orte Obersiebenbrunn und Untersiebenbrunn vom Verkehr aus dem östlichen Marchfeld Richtung S 8 und Richtung Wien entlasten.

Der Beurteilungsplanfall enthält das Bestandsnetz inkl. Y-PPP (S 2 Umfahrung Süßenbrunn, S 1 Ost, S 1 West, A 5 Eibesbrunn – Schrick) und die A 5-Abschnitt Schrick – Drasenhofen sowie die S 1 im Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn, nicht jedoch die S 1 Spange Seestadt Aspern. Die vom Land Niederösterreich geplante Spange L 2-L 9 ist ebenso wie die begleitenden Projekte des Landes NÖ, nämlich die Ortsumfahrungen für Raasdorf und Groß-Enzersdorf sowie die „B 8 Umfahrung Gänserndorf, L9 Umfahrung Gänserndorf Süd“ in diesem Planfall nicht berücksichtigt (Erläuterung im Folgekapitel 6.2.3). Für diese begleitenden Planungen besteht eine Absichtserklärung seitens des Landes Niederösterreich, sie sind daher in weiteren Betrachtungsplanfällen enthalten. Die S 8 ist in diesem Planfall mit 10.500 bis 29.600 Kfz/24h Gesamtverkehr bzw. 2.100 bis 4.100 Kfz/24h Schwerverkehr belastet.

Der Planfall 1-C 2025 zeigt im Vergleich mit dem Nullplanfall 0-C 2025 deutlich die Wirkungen der S 8:

- starke Entlastung der B 8 zwischen Gänserndorf und der S 1
- starke Entlastung der L 2 zwischen Markgrafneusiedl und Wien
- Verkehrssteigerungen auf den Zulaufstrecken zur S 8, z.B. auf der B 8 östlich von Gänserndorf, auf der L 9 zwischen Gänserndorf und Obersiebenbrunn, auf der L 2 in Untersiebenbrunn und in Schönfeld, auf der L 4 in Lasse
- Verkehrssteigerung auf der Route B 49, L5 von der Donaubrücke Hainburg kommend aufgrund des Zulaufs zur S 8 und durch die verbesserte Situation der östlichen Wiener Stadteinfahrt

Insgesamt werden durch die Verlagerungswirkungen der S 8 vor allem die im Nullplanfall hoch belasteten Ortsdurchfahrten an der B 8 (Strasshof, Deutsch-Wagram) und an der L 2 (Markgrafneusiedl, Raasdorf)

entlastet. Die Erreichbarkeitsverhältnisse im Untersuchungsgebiet werden mit der S 8 im Abschnitt KN S 1/S 8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn deutlich verbessert. Die beschriebenen Wirkungen betreffen sowohl den Gesamtverkehr als auch den Schwerverkehr.

6.2.3 Verwendete Planfälle

Im Zuge der Planungen zum ggst. Projekt wurde eine Vielzahl an Planfällen ermittelt. Die jeweils maßgebenden Planfälle und deren Einsatz sind nachfolgend dargestellt.

Nullplanfall Bestand 2011: beschreibt die verkehrliche Situation zum Analysezeitpunkt 2011 im Bestandsnetz unter Berücksichtigung der 2009 bzw. 2010 frei gegebenen hochrangigen Straßenprojekte S 1 Ost Eibesbrunn – Angerner Straße (Verkehrsfreigabe 31.10.2009), S 2 Umfahrung Süßenbrunn, (Verkehrsfreigabe 31.10.2009), S 2 Niveaufreimachung Rautenweg und Breitenleer Straße, (Verkehrsfreigabe 18.12.2009), S 1 West Korneuburg – Eibesbrunn, (Verkehrsfreigabe 31.01.2010), A 5 Nord Autobahn, Eibesbrunn – Schrick (Verkehrsfreigabe 31.01.2010).

Vergleichsplanfall R 2025: Dieser Planfall beschreibt die verkehrliche Situation zum Prognosezeitpunkt 2025 mit dem Bestandsnetz inkl. Y-PPP (S 2 Umfahrung Süßenbrunn, S 1 Ost, S 1 West, A 5 Eibesbrunn – Schrick) und dem A 5-Abschnitt Schrick – Drasenhofen, jedoch ohne Realisierung der hochrangigen Straßenplanungsprojekte in der Ostregion (S 1 Schwechat-Süßenbrunn, S 1 Spange Seestadt Aspern, S 8). Der Vergleichsplanfall R dient der Beurteilung der Wirkungen des System S 1 + S 8 gegenüber dem Zustand ohne diese beiden hochrangigen Projekte.

Prognoseplanfälle mit dem Index A, B oder E beinhalten jeweils die S 1 Schwechat – Süßenbrunn im gesamten Verlauf. Die Planfälle mit den Buchstaben C oder D berücksichtigen die S 1 nur im teilrealisierten Zustand im Abschnitt Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn.

Nullplanfälle 2025: wie Vergleichsplanfall R 2025 jedoch mit S 1 Teilrealisierung Groß-Enzersdorf bzw. mit S 1 Vollrealisierung Schwechat – Süßenbrunn. Diese beiden Planfälle wurden jeweils mit bzw. ohne Realisierung der Ortsumfahrungen in NÖ erstellt, womit sich insgesamt vier Nullplanfälle ergeben. Die Planfälle basieren auf den entsprechenden Planfällen des S 1 Abschnitts Schwechat – Süßenbrunn, wurden jedoch im Untersuchungsgebiet wie der Vergleichsplanfall R 2025 verfeinert und aktualisiert. Sie dienen der Interpretation und Beurteilung der Wirkungen der S 8 Maßnahmenplanfälle.

Maßnahmenplanfälle 2025: wie Nullplanfälle 2025 jedoch mit S 8 West. Diese Planfälle enthalten wie die Nullplanfälle die S 1 im Teilrealisierungsabschnitt Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn bzw. im Vollrealisierungsabschnitt Schwechat – Süßenbrunn. Ebenso wurden die Planfälle mit bzw. ohne Realisierung der Ortsumfahrungen in NÖ erstellt.

Planfall	S 1		S 8 West	NÖ Umfahrungen			
	komplett	Teilrealisierung		Groß-Enzersdorf	Raasdorf	Gänsernd. & Gänsernd. Süd	Spange L 2-L 9
Bestand 2011							
Plf R							
Plf 0-A	✓						
Plf 0-B (=0-E)	✓			✓	✓		
Plf 0-C		✓					
Plf 0-D		✓		✓	✓		
Plf 0-E (=0-B)	✓			✓	✓		
Plf 1-A	✓		✓				
Plf 1-B	✓		✓	✓	✓	✓	✓
Plf 1-C		✓	✓				
Plf 1-D		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Plf 1-E	✓		✓	✓	✓		

Tabelle 9: Erläuterung Planfallbezeichnung entsprechend Netzelementen

Planfall 1-Max 2025: Sowohl für die S 8 Haupttrasse als auch für alle Rampen in Anschlussstellen und im Knoten S 1 / S 8 wurden die jeweils höchsten Verkehrsbelastungen aus allen oben angeführten Planfällen 1-A bis 1-E ermittelt. Diese abschnittswisen Maximalbelastungen wurden tabellarisch zusammengefasst und als synthetischer Planfall den Schall- und Luftschadstoff-Untersuchungen für die S 8 zu Grunde gelegt.

S 8 Abschnitt		Belastung Gesamtverkehr DTVw [Kfz/24h]					
		Planfall					1-Max
von	bis	1-A	1-B	1-C	1-D	1-E	
Knoten S 1	Dt. Wagram	30.800	29.100	29.600	30.200	28.100	30.800
Dt. Wagram	Strasshof	27.300	25.700	27.000	27.500	24.400	27.500
Strasshof	Markgrafneusiedl	18.800	17.300	18.900	19.300	16.000	19.300
Markgrafneusiedl	Gänserndorf	9.600	17.100	10.500	17.700	9.500	17.700

Tabelle 10: Zusammensetzung Plf 1-Max durch höchste Abschnittsbelastungen (gelb hinterlegt)

Planfall 1-C 2025: Dieser beinhaltet nur Netzelemente, die im Zuständigkeitsbereich der ASFINAG liegen. Die S 1 wird allerdings nur im Abschnitt ASt. Groß-Enzersdorf bis KN Süßenbrunn berücksichtigt. Es werden sowohl an der S 1 als auch an der S 8 keine Umfahrungen dargestellt. Durch das Fehlen der Ortsumfahrungen sowie des donauquerenden Abschnitts der S 1 gibt es keine weiteren Alternativrouten zum bestehenden Straßennetz. Sowohl der Zulaufverkehr als auch der donauquerende Verkehr bleiben damit im

Bestandsnetz. Dieser Planfall wird somit der Immissionsbeurteilung für Luftschadstoffe und Lärm im nachrangigen Netz und der Prüfung sensibler Nutzungen zu Grunde gelegt.

Vergleichsplanfall ist wiederum Planfall 0-C, bei dem die S 8 nicht enthalten ist, sowie der Planfall R.

Auch für die Untersuchung des Trielschutzgebiets wird im nachrangigen Netz aus o.a. Gründen der Planfall 1-C verwendet. Auf der S 8 kommen für die Triel-Untersuchung die Zahlen aus dem Planfall 1-Max zur Anwendung.

Planfall 1-E 2025: Dieser Planfall beinhaltet sowohl die S 1 Schwechat – Süßenbrunn als Gesamtvorhaben als auch den Antragsgegenstand S 8 West. Bei diesem Planfall werden keine Umfahrungen an der S 8 berücksichtigt. Somit berücksichtigt dieser Planfall sämtliche bereits eingereichte Bundesstraßenprojekte mit den beinhalteten Netzergänzungen.

An Hand dieses Planfalls wird folglich die Auswirkungen von Luftschadstoffen durch die S 8 im A- und S-Netz geprüft. Außerdem werden die Lärmimmissionen ergänzend zu Planfall 1-C an Hand dieses Planfalls additiv geprüft. Der Vergleich wird hier mit den Planfällen 0-B und R gezogen.

Dieser Planfall wird mit seiner Eigenschaft, das Zielnetz abzubilden, für die Bilanzierungen der Lärmbelastungen im gesamten Einflussgebiet herangezogen. Die Bilanz basiert auf einem Vergleich allein mit Planfall 0-B.

Die **Leistungsfähigkeitsberechnungen** werden für zwei Planfälle gemacht:

- Plf 1-E 2025 (Zielnetz in der Zuständigkeit der ASFINAG)
- Plf mit S 8 Ost 2025 (längerfristige Entwicklung mit mehr Verkehr auf der S 8)

Die **Oberbaubemessung** erfolgt auf Basis des Planfalls mit S 8 Ost 2025.

Alle weiteren untersuchten Verkehrsplanfälle sind in der Einlage Verkehrsuntersuchung (Einlage 1 – 4.1) dargestellt und beschrieben.

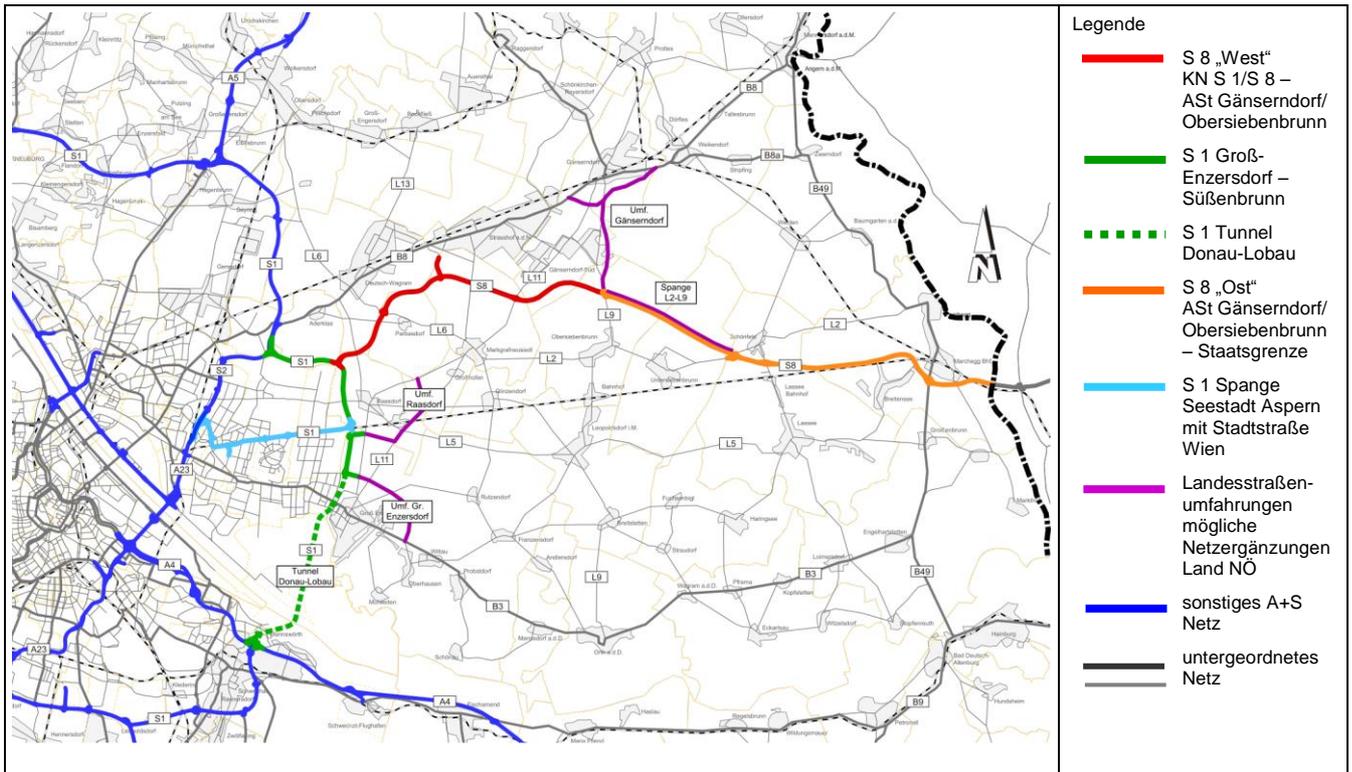


Abbildung 23: Übersicht benachbarte Projekte im Bereich der S 8

Folgende Planfälle wurden im Rahmen der Planungen und Umweltuntersuchungen verwendet bzw. den Arbeiten zu Grunde gelegt:

FACHGEBIET	PLANFALL
Straßenplanung	Plf mit S 8 Ost 2025: Leistungsfähigkeit Haupttrasse, Knoten S 1 / S 8, alle ASt außer Gänserndorf / Obersiebenbrunn, Oberbaubemessung 1-E 2025: Leistungsfähigkeit ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn, da mit Umsetzung S 8 Ost die ASt in ihrer endgültigen Ausformung neu berechnet und dargestellt werden wird
Schalltechnik	1-Max für Haupttrasse sowie 1-C und 1-E 2025 für untergeordnetes Netz
Luft und Klima	1-Max für Haupttrasse sowie 1-C und 1-E 2025 für untergeordnetes Netz und 1-E für Beurteilungen weiteres A- und S-Netz
Raumordnung	1-Max für Haupttrasse und 1-E 2025 für untergeordnetes Netz als Grundlage für die Bilanzierung Be- und Entlastungen

Tabelle 11: Verwendung von Verkehrsplanfällen

Mit dem Planfall 1-C 2025 ist für das untergeordnete Netz gemäß Bericht Verkehrsuntersuchung (Einlage 1 – 1.4) jener Fall berücksichtigt, der die geringsten Entlastungen aller Planfälle abbildet. Auf der Haupttrasse werden die Wirkungen gezeigt, die durch das projektgegenständliche Vorhaben hervorgerufen werden.

6.2.4 Verkehrliche Grundlagen für die Beurteilung der Auswirkungen auf die Schutzgüter

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen finden als verkehrliches Mengengerüst Eingang in die Bearbeitungen einer Reihe von Fachgebieten. Für den Fachbereich Schalltechnik mussten die in DTVw-Werten vorliegenden Modellergebnisse in JDTV- Werte umgerechnet werden.

In den Lärmberechnungen ist gemäß RVS 04.02.11 der JDTV die maßgebliche verkehrliche Eingangsgröße. Bei Vorliegen der erforderlichen Informationen kann jedoch der DTV_{6Mo} (durchschnittlicher täglicher Verkehr für die sechs Monate mit den höchsten Verkehrsstärken) verwendet werden. Der DTV_{6Mo} liefert höhere Verkehrsbelastungen als der JDTV und führt damit zu besser abgesicherten Lärmuntersuchungen. Da diese Angabe für den Prognosezeitpunkt 2025 nicht vorliegt, wurde der DTV_w näherungsweise dem DTV_{6Mo} gleichgesetzt und als Grundlage für die Lärmberechnungen herangezogen.

6.2.5 Verkehrssicherheit

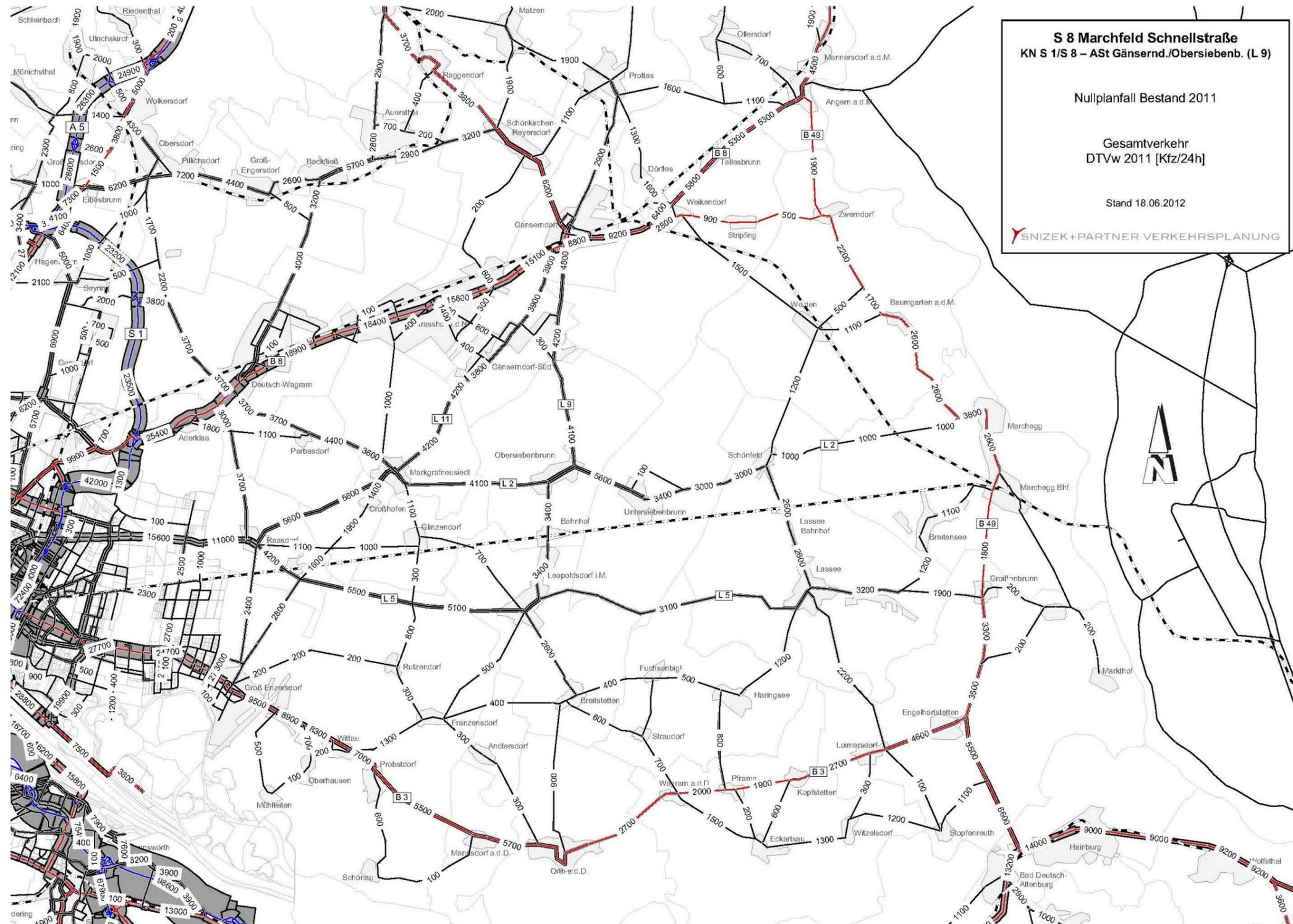
Der Planfall 1-C 2025 mit der S 8 KN S 1/S 8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn führt mit der Verlagerung von Verkehrsströmen vom untergeordneten Netz auf hochrangige Abschnitte des Straßennetzes zur Verbesserung des Verkehrsablaufs im Untersuchungsgebiet gegenüber dem Nullplanfall 0-C 2025. Die Darstellung des Unfallrisikos erfolgt über das Unfallpotenzial, das sich aus den Fahrleistungen in den

einzelnen Planfällen errechnet. Dafür wurde ein Gebiet definiert, in welchem die Wirkungen der S 8 zu relevanten Änderungen der Verkehrsbelastungen und damit der Fahrleistungen führen. Dieses Gebiet wird im Westen umgrenzt von der A 22 Donauufer Autobahn und der S 1 West, im Norden von der L 12 und der L 19, im Osten von der Staatsgrenze zur Slowakischen Republik, und im Süden von der A 6 und der A 4. Die Fahrleistungen im Untersuchungsgebiet werden getrennt nach Straßenkategorie ausgewertet. Für jede Straßenkategorie wird eine spezifische Unfallrate angesetzt. Das höchstrangige Netz (A und S) weist die niedrigsten Unfallraten auf, Straßen im Ortsgebiet dagegen die höchsten.

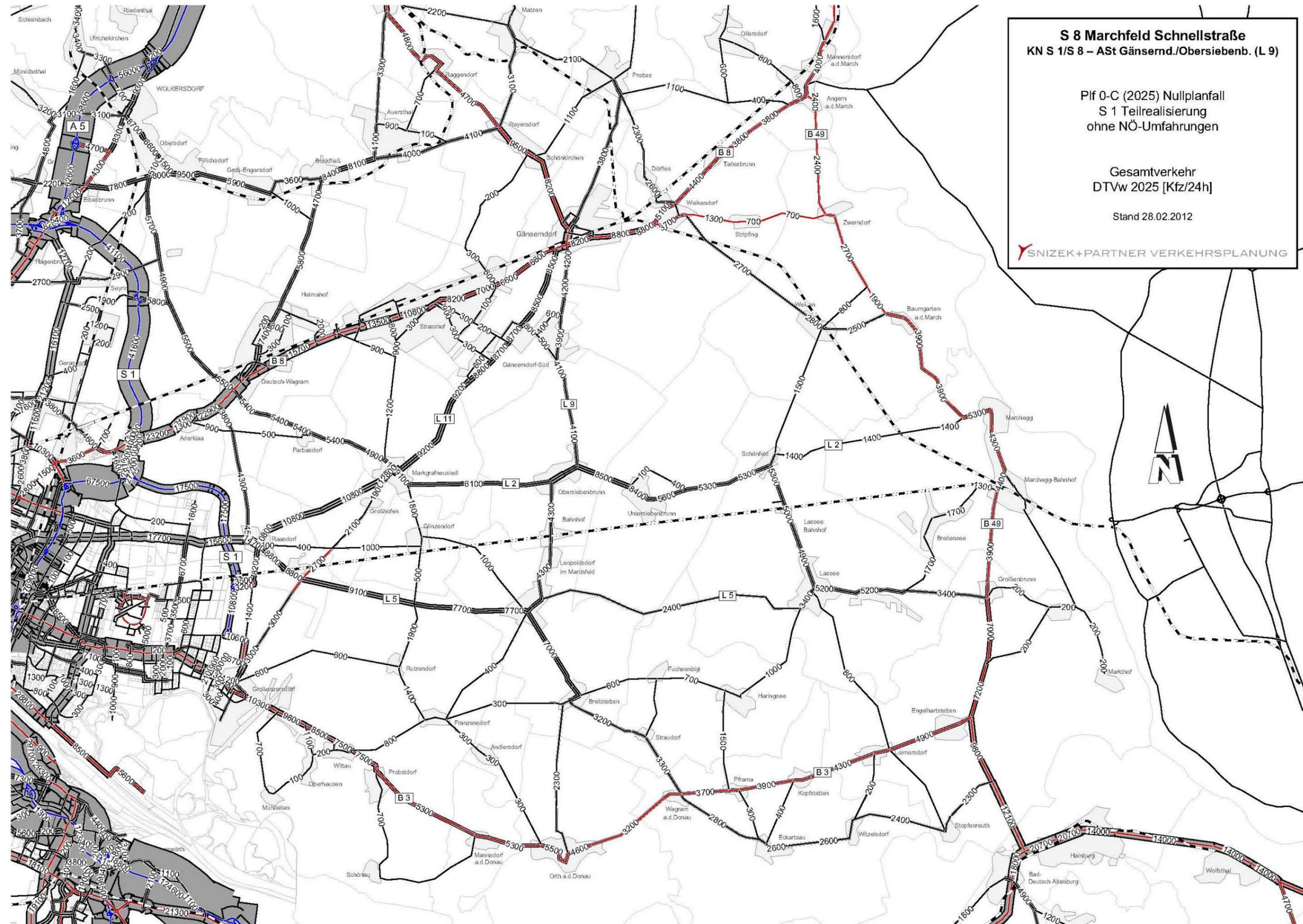
Die Berechnungen zeigen, dass im Nullplanfall 0-C 2025 das Unfallpotenzial gegenüber dem Bestand stark ansteigt. Dies liegt an den stark steigenden Verkehrsstärken im gesamten betrachteten Straßennetz des Untersuchungsgebiets. Im Planfall 1-C 2025 liegt das Unfallpotenzial gegenüber dem Planfall 0-C 2025 geringfügig höher. Insgesamt ist das Verkehrsaufkommen im Planfall 1-C 2025 höher, womit sich aufgrund der starken Orientierung der Verkehrsbeziehungen nach Wien auch ein höheres Unfallpotenzial ergibt. Die S 8 führt überdies zu Zulaufverkehr, wodurch sich auf manchen Routen im Untersuchungsgebiet höhere Verkehrsleistungen und höhere Unfallpotenziale ergeben. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Entlastung der Ortsgebiete wird also durch andere Effekte kompensiert.

6.2.6 Maßgebende Planfälle

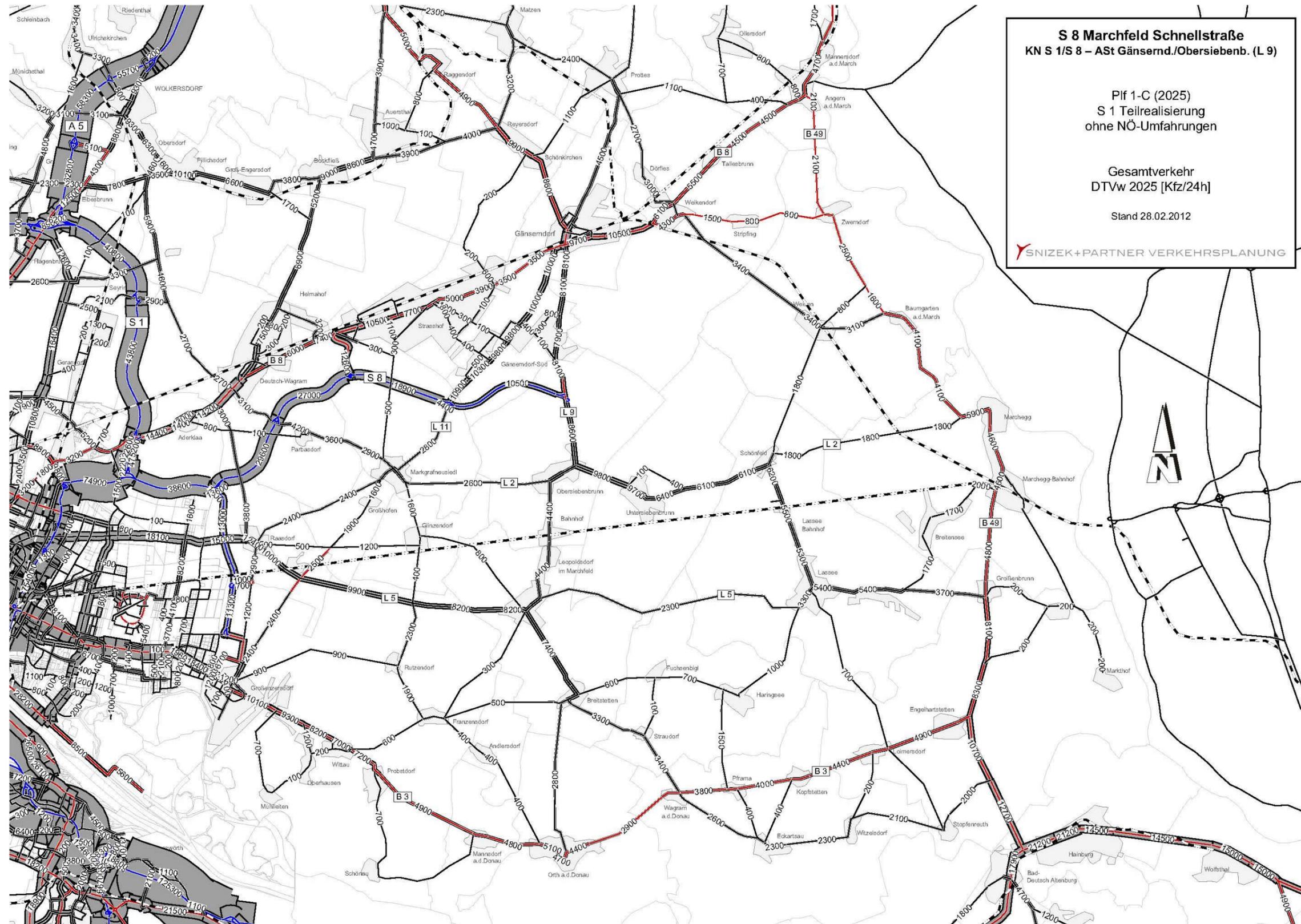
6.2.6.1 Bestand 2011



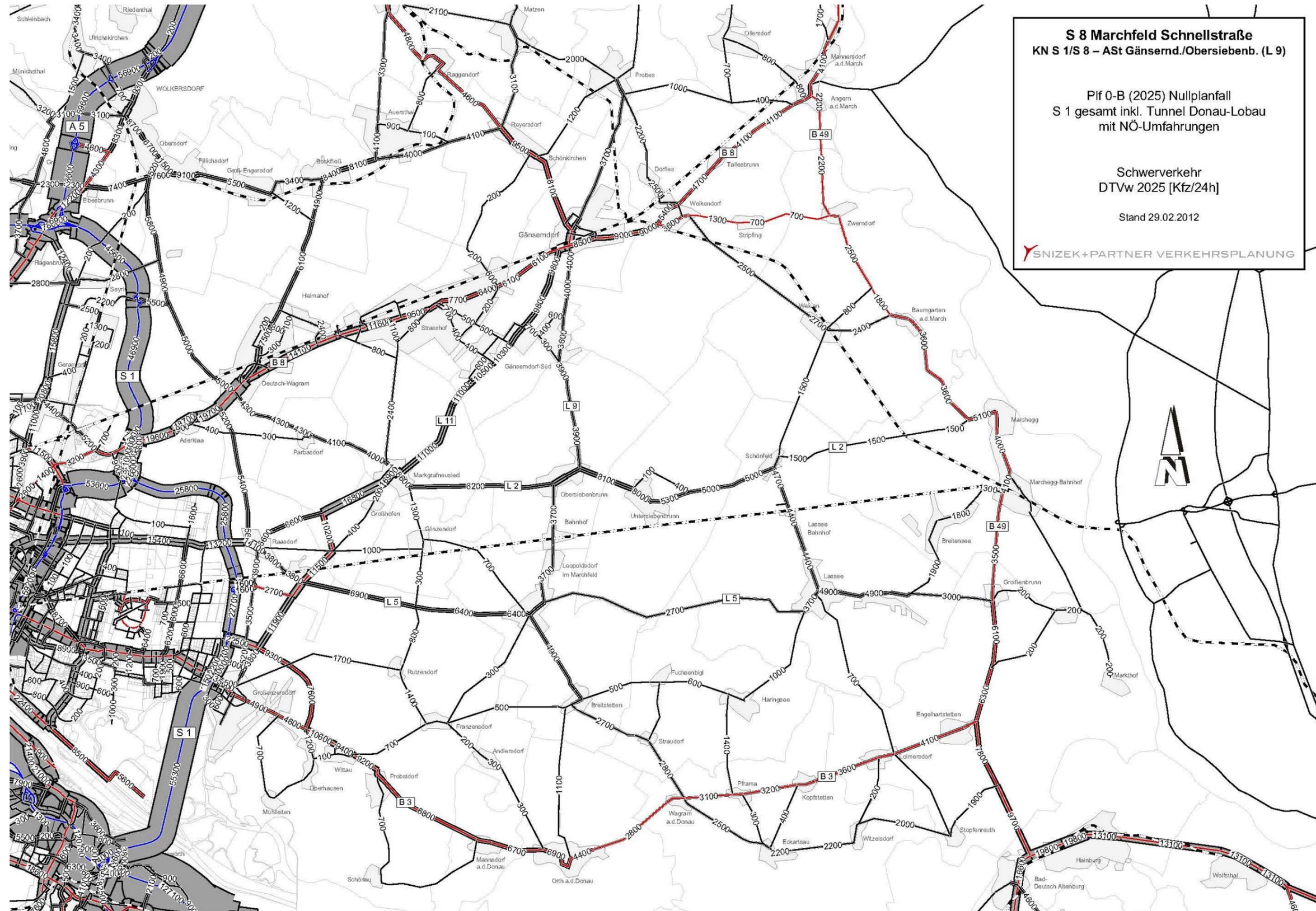
6.2.6.2 Nullplanfall 0-C 2025



6.2.6.3 Planfall 1-C 2025



6.2.6.4 Planfall 0-B = 0-E 2025



S 8 Marchfeld Schnellstraße
 KN S 1/S 8 – ASt Gänsernd./Obersiebenbr. (L 9)

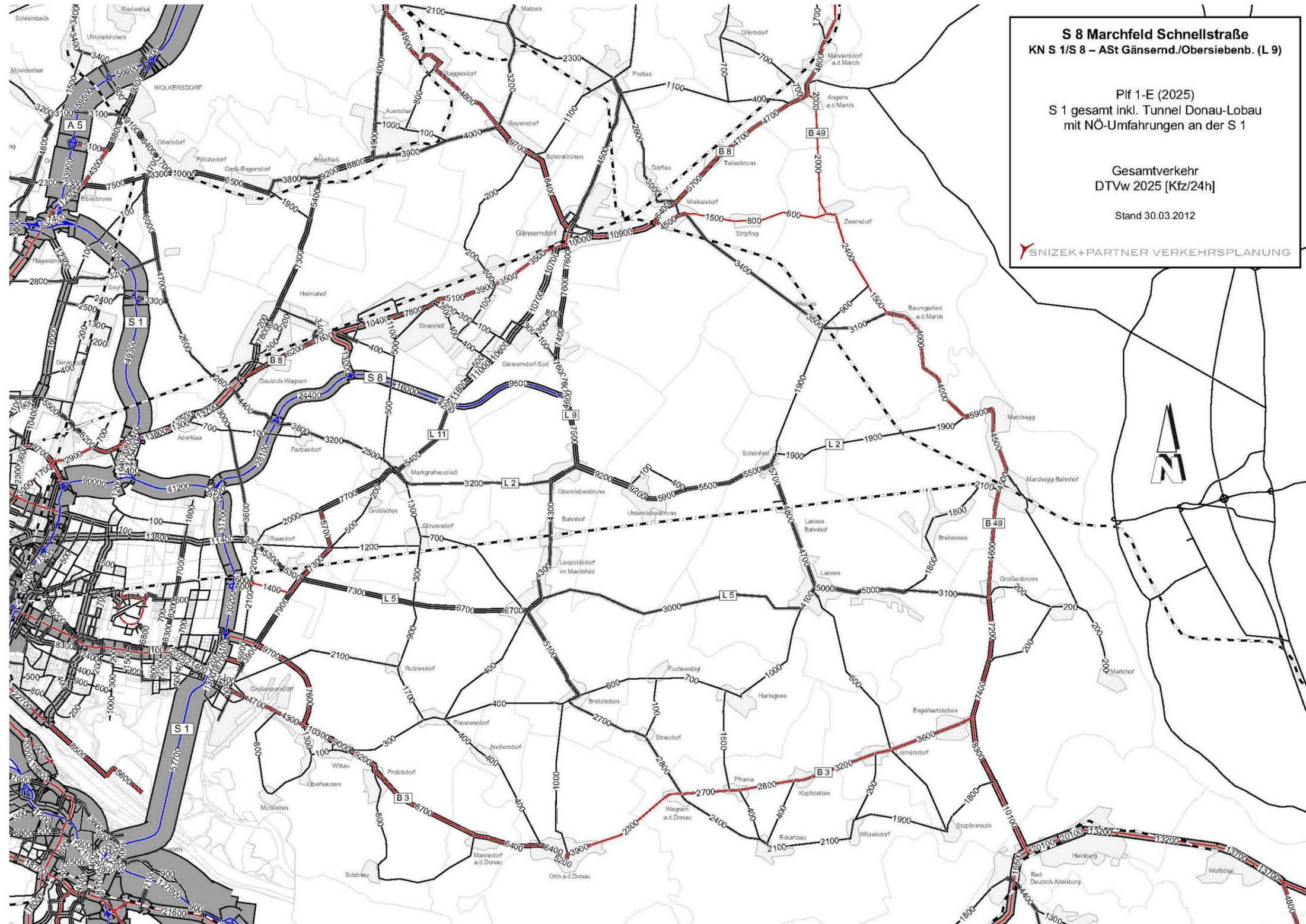
Pif 0-B (2025) Nullplanfall
 S 1 gesamt inkl. Tunnel Donau-Lobau
 mit NÖ-Umfahrungen

Schwerverkehr
 DTVw 2025 [Kfz/24h]

Stand 29.02.2012

SNIZEK+PARTNER VERKEHRSPLANUNG

6.2.6.5 Planfall 1-E 2025



Zufahrtmöglichkeit (Baustraße) zu den einzelnen Objekten herzustellen. Dazu zählt auch die Herstellung der Zufahrt von der B 8 zur ASt Strasshof (Spange B 8).

In den Phasen 1 und 2 werden hauptsächlich die Objekte errichtet, um eine durchgehende Baustraße im Trassenverlauf zu erhalten. Ziel der Bauphase 1 ist die Herstellung einer durchgehenden Baustraße über das gesamte Baufeld damit der Massenlängstransport durchgeführt werden kann. Dafür muss die Brücke der S 8 über den Rußbach errichtet werden. Gleichzeitig dazu können bereits die Objekte M01 bis M08 errichtet sowie mit dem Erdabtrag ab km 3,1 begonnen werden. Die Abtragsmassen dienen dabei zur Errichtung der Anschüttung beim östlichen Widerlager des Objektes M07 (Rußbachbrücke).

In der Bauphase 2 werden alle weiteren Objekte errichtet. Da die Trasse bei den Objekten M10, M11, M12, M13 und M14 im Einschnitt liegt, wird erforderlichenfalls der Aushub vorgezogen. Die Aushubmassen werden auf der Baustraße transportiert, gelagert bzw. bereits zur punktuellen Dammschüttung verwendet.

In der Bauphase 3, welche sich jedoch mit der Phase 1, 2 und 4 überlappen kann, erfolgen die gesamten Erdarbeiten zur profilgerechten Herstellung der Trasse und des Unterbauplanums im gesamten Baulos.

Teile der Überschussmassen werden dabei zur Aufbereitung und zur Weiterverwendung als Dammschüttmaterial und für die untere und obere ungebundene Tragschicht zur vorgesehenen Aufbereitungsanlage nördlich der Trasse bei km 8,0 geführt bzw. von dort wieder angeliefert. Darüber hinaus anfallende Überschussmassen, die nicht unmittelbar abtransportiert werden, können auf der ebenfalls in diesem Bereich situierten Zwischenlagerfläche gelagert werden. Im Zuge der Schüttung des Dammes (Bereich km 5,1 bis km 10,1) wird auch die Raumgitterwand errichtet. Weiters werden in dieser Phase die Gewässerschutzanlagen hergestellt.

In der Bauphase 4 (Überlappung mit Phase 3 und 5 möglich) werden die unteren und oberen ungebundenen Tragschichten und die Entwässerungsmaßnahmen errichtet. Die Zuführung des Materials für die untere bzw. für die obere ungebundene Tragschicht erfolgt dabei aus der unter Phase 3 angeführten Aufbereitungsanlage.

In der abschließenden Bauphase 5 (Überlappung mit Phase 4 möglich) erfolgen die Abschlussarbeiten. Es werden die bituminösen Schichten, die Straßenausrüstung, hergestellt, die temporäre Verrohrung des Mühlganges und ev. noch vorhandener Baustraßen rückgebaut.

6.3.2 Baustelleneinrichtungen – Verkehrsführung und Flächenbedarf

Für die Verkehrsführung sind punktuelle und zeitlich begrenzte provisorische Straßen- und Wegverlegungen erforderlich. Dafür werden auch zusätzliche Flächen benötigt. Darüber hinaus erfolgt die Bauabwicklung innerhalb der vorgesehenen permanent eingeschlossenen Flächen (inkl. Rampen, Begleitwegen, Dämmen und Rest- bzw. Ersatzflächen). Die Baustelleneinrichtung für den Erd- und Straßenbau mit einem Umfang von ca. 1.500 m² bis 2.500 m² ist südöstlich der L6 vorgesehen. Die Baustelleneinrichtungen zur Errichtung der Objekte sind jeweils punktuell bei den Objekten selbst innerhalb der eingelösten Flächen vorgesehen.

Die geplanten Provisorien, die zusätzlich beanspruchten Flächen sowie die Baustellenzufahrten sind im Lageplan KN S 1 / S 8 - ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn zum Baukonzept (vgl. Einlage 2-1.3) dargestellt.

6.3.3 Massenverwertungskonzept

Für das gegenständliche Bauvorhaben wurde ein Massenverwertungskonzept ausgearbeitet. Ziel ist, einen Massenausgleich zu erreichen, Transporte zu minimieren, Ressourcen zu schonen und eine wirtschaftliche Projektabwicklung zu gewährleisten. Folgende Rahmenbedingungen mussten im Massenverwertungskonzept berücksichtigt werden

- Das gewonnene Abtragsmaterial kann für die Herstellung der Straßendämme und dergleichen verwendet werden.
- Die dargestellten Kubaturen der Erdmassen, die im Folgenden verwendet werden, sind als aufgelockerte Kubaturen in der weiteren Berechnung berücksichtigt.
- Für die Herstellung der unteren und der oberen ungebundenen Tragschicht kann, gegebenenfalls nach Aufbereitung, der überschüssige Abtrag verwendet werden. Material für die eventuelle Aufbereitung muss angeliefert werden.
- Die Aufbereitung der Abtrags- bzw. Aushubmassen erfolgt in der nördlich der Trasse bei km 8,0 vorgesehenen Aufbereitungsanlage (Ausmaß ca. 15.000 m²).
- Auf derselben Fläche, die insgesamt ca. 55.000 m² groß ist, ist eine Zwischenlagerfläche (ca. 40.000 m²) vorgesehen.

Folgende Abbildung zeigt die schematische Darstellung der Massendisposition des gesamten Projektes:

Schematische Darstellung der Massendisposition

Massenangaben beziehen sich auf aufgelockertes Material in m³
(=Oberboden, Aussand fest*1,12)
(=Schotter fest*1,2)

	Quersumme	
Abtrag		
Oberboden	163.504 m ³	169.798 m ³
Schüttmaterial	42.103 m ³	42.103 m ³
Aussande	125.501 m ³	114.896 m ³
Schotter	1.084.829 m ³	850.554 m ³
Einbau		
Oberboden	44.539 m ³	35.966 m ³
Aufschüttung Grünbrücken	672 m ³	1.792 m ³
Schüttmaterial	47.592 m ³	1.792 m ³
Dammerschüttmaterial	1.232 m ³	1.792 m ³
Hinterfüllung Stehwand	74.977 m ³	484.116 m ³
Oberbau	20.143 m ³	44 m ³
Mat. für Tragschichten	81.226 m ³	95.101 m ³
Mat. für Aufbereitung TS	8.123 m ³	9.510 m ³
Mat. für Bankette	3.881 m ³	2.872 m ³
Mat. für Filterkies	1.997 m ³	3.117 m ³

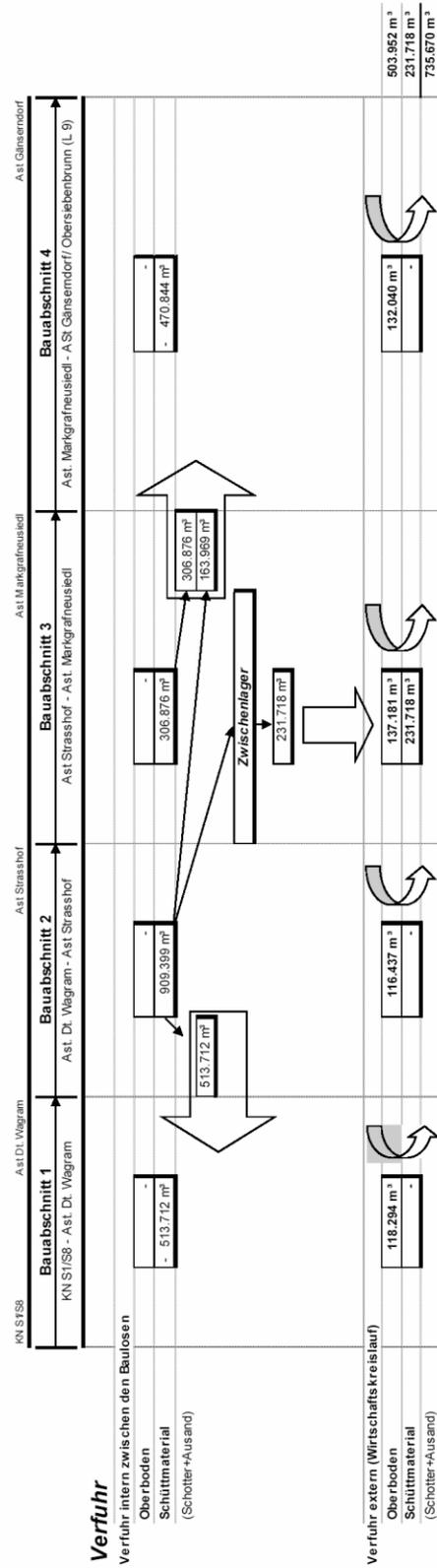


Abbildung 24: Schematische Darstellung der Massendisposition

Die Ergebnisse aus dem Massenverwertungskonzept sind:

- Es ist keine Deponierung von Überschussmassen erforderlich.
- Überschüssiger Oberboden und wertvoller Schotter werden dem Wirtschaftskreislauf zugeführt.
- Der überwiegende Teil der Abtragsmassen wird zwischen der ASt Deutsch-Wagram und der ASt Markgrafneusiedl gewonnen und entweder im unmittelbaren Baubereich (für Steilwall bzw. Dämme) wieder eingebaut oder in die Bereiche KN S 1 / S 8 (Baulosanfang) bis ASt Deutsch-Wagram bzw. ASt Markgrafneusiedl bis ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn (Baulosende) verführt und eingebaut.

6.4 KLIMA- UND ENERGIEKONZEPT

Im Rahmen der Planung zur S 8 Abschnitt West wurde ein Klima- und Energiekonzept erstellt. Darin wird einerseits der Energiebedarf für die Bauphase ermittelt, andererseits werden die klimarelevanten Schadstoffemissionen ermittelt.

Ergänzend dazu werden Maßnahmen entwickelt die auf zweierlei abzielen:

- Steigerung der Energieeffizienz
- Reduktion von Treibhausgasen

6.4.1 Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz

Der grundsätzlich energieintensive Bauprozess wurde hinsichtlich seiner Einsparungspotenziale betrachtet. Um den umweltschädlichen CO₂-Ausstoß zu degenerieren (die auf der Baustelle eingesetzten Maschinen und Fahrzeuge werden hauptsächlich mit Strom und Diesel betrieben und sind somit Hauptemittent des auf Baustellen anfallenden CO₂-Ausstoßes) und auch den steigenden Energiepreisen zu begegnen, ist es zielführend Energiesparpotenziale auf Baustellen zu untersuchen. Die Komplexität der Abläufe innerhalb eines Bauprozesses führt unweigerlich zu Schnittstellen, die durch interdisziplinäre Lösungsansätze optimiert werden können. In den nachstehenden Beispielen wird aufgezeigt, wie Bauabläufe hinsichtlich ihres Energiesparpotenzials optimiert sowie in der Bauproduktion verwendete Maschinen besser vorangetrieben werden.

- Durch Implementierung günstig gelegener Baustelleneinrichtungsflächen in entsprechender Größe sowie richtig platzierten Zwischenlagerflächen wird der interne Baustellenverkehr effektiver abgewickelt.
- Grundsätzlich wird das Ziel verfolgt, die im Bauprozess gewonnenen Materialien möglichst vor Ort wiederzuverwerten um so etwaige LKW-Fahrten (An- und Abtransport) zu vermeiden.
- Des Weiteren wird die Baustelleneinrichtung so geplant, dass die Lagerplätze für die benötigten Materialien bzw. die Abstellplätze der Baumaschinen, entsprechend dem Bauverlauf möglichst nahe an den jeweiligen Einsatzorten liegen und somit der Baustellenverkehr im Allgemeinen reduziert wird.

- Eine weitere Steigerung der Energieeffizienz ist die Vermeidung von Leerfahrten, insbesondere bei den LKW Transporten. Der Bauablauf wird dahingehend optimiert.
- Während der Bauarbeiten werden Baumaschinen und (Bau-) Geräte eingesetzt, die dem Stand der Technik entsprechen und einen möglichst geringen Treibstoffverbrauch aufweisen.
- Eine zusätzlich mögliche Energiesparmaßnahme für die Betriebsphase ist die Verwendung von Solarzellen für die Energieversorgung der Notrufsäulen.

Die Ergebnisse des Klima- und Energiekonzepts wurden im Zuge der Entwicklung des Baustellenkonzeptes und des Bauablaufes für gegenständliches Vorhaben im Sinne der Planungen zur UVE berücksichtigt.

6.4.2 Maßnahmen zur Reduktion von klimarelevanten Gasen

Die bei der Errichtung der geplanten Anlage entstehenden Treibhausgase gehen nahezu ausschließlich auf die Verwendung von LKWs und Baumaschinen zurück. Da diese Geräte nach derzeitigem Stand der Technik lediglich mit Verbrennungsmotoren betrieben werden können, ergibt sich zur Einsparung von Treibhausgasen lediglich der möglichst effiziente Einsatz bzw. die möglichst effiziente Nutzung dieser Maschinen. Die Strategien hierzu sind im vorangegangenen Kapitel beschrieben. Zusätzlich werden die nachstehenden Maßnahmen in der Bauphase mit einbezogen:

- Kompakte, zügig vorangehende Arbeitszyklen, um etwaige (Maschinen-) Stehzeiten zu vermeiden.
- Die Arbeitsabläufe werden vorab derart gestaltet und geplant, sodass unvermeidbare Wartezeiten bei Maschinen und Fahrzeugen mit minimalstem Treibstoffverbrauch kompensiert werden.
- Das Auskosten der Tageslichtzeit und vermehrtes Bauen über die Sommermonate, um die elektrischen Beleuchtungszeiten auf der Baustelle quantitativ möglichst niedrig zu halten.

7 PROJEKTHISTORIE / GEPRÜFTE LÖSUNGSMÖGLICHKEITEN

7.1 PROJEKTHISTORIE / ÜBERSICHT

Im Bundesstraßengesetz (BStG) in der Fassung von 1971 war die S 8 als „S 1 Marchfelder Schnellstraße, Wien/ Kaisermühlen (A 20, A 22; A 24) über Groß-Enzersdorf bis Staatsgrenze bei Schloßhof“, im Verzeichnis 2 angeführt. Im Jahr 1978 wurde das hochrangige Straßennetz in Österreich neu definiert. Diese Redimensionierung des hochrangigen Straßennetzes führte u. a. auch zum Entfall dieses Straßenzuges.

Mit dem Fall des „Eisernen Vorhanges“ und der Öffnung der Grenzen Richtung Osteuropa änderte sich auch die verkehrspolitische Situation in der Ostregion. Ende der 1990er Jahre kam es in Anlehnung an die GSD-Studie des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten zu weiteren Untersuchungen zum Ausbau des hochrangigen Straßennetzes in der Ostregion. Vertiefend zur GSD-Studie wurden im Jahr 2000 durch die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) Korridoruntersuchungen in der Ostregion durchgeführt.

Seitens des Amts der NÖ Landesregierung wurde 2005 das Projekt „Marchfeld Straße: Abschnitt Landesgrenze Wien/NÖ (S 1) – Staatsgrenze bei Marchegg bzw. Angern“ zur strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) eingereicht. Das Ergebnis der SP-V war die Aufnahme der Marchfeld Straße als S 8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten bei Raasdorf (S 1) bis Staatsgrenze bei Marchegg, im Verzeichnis 2 des Bundesstraßengesetzes.

Mit der Aufnahme der S 8 Marchfeld Schnellstraße in das BStG am 09.05.2006 wurde das Projekt von der ASFINAG zur weiteren Bearbeitung übernommen.

7.1.1 GSD – Studie

Im Jahr 1999 wurde im Auftrag des damaligen 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 und in Straßentypen eingeteilt. Für die Verbindung Wien – Bratislava wurde eine verkehrsträgerübergreifende Korridoruntersuchung empfohlen.

7.1.2 PGO – Korridoruntersuchung Ostregion

Aufbauend auf die GSD-Studie wurde eine weiterführende Überprüfung in Form von verkehrsträgerübergreifenden Netz- und Korridoruntersuchungen erforderlich. Eine durch die

Planungsgemeinschaft Ost (PGO) für die Korridore um Wien in Auftrag gegebenen Korridoruntersuchung für die gesamte Ostregion wurde Ende 2000 abgeschlossen.

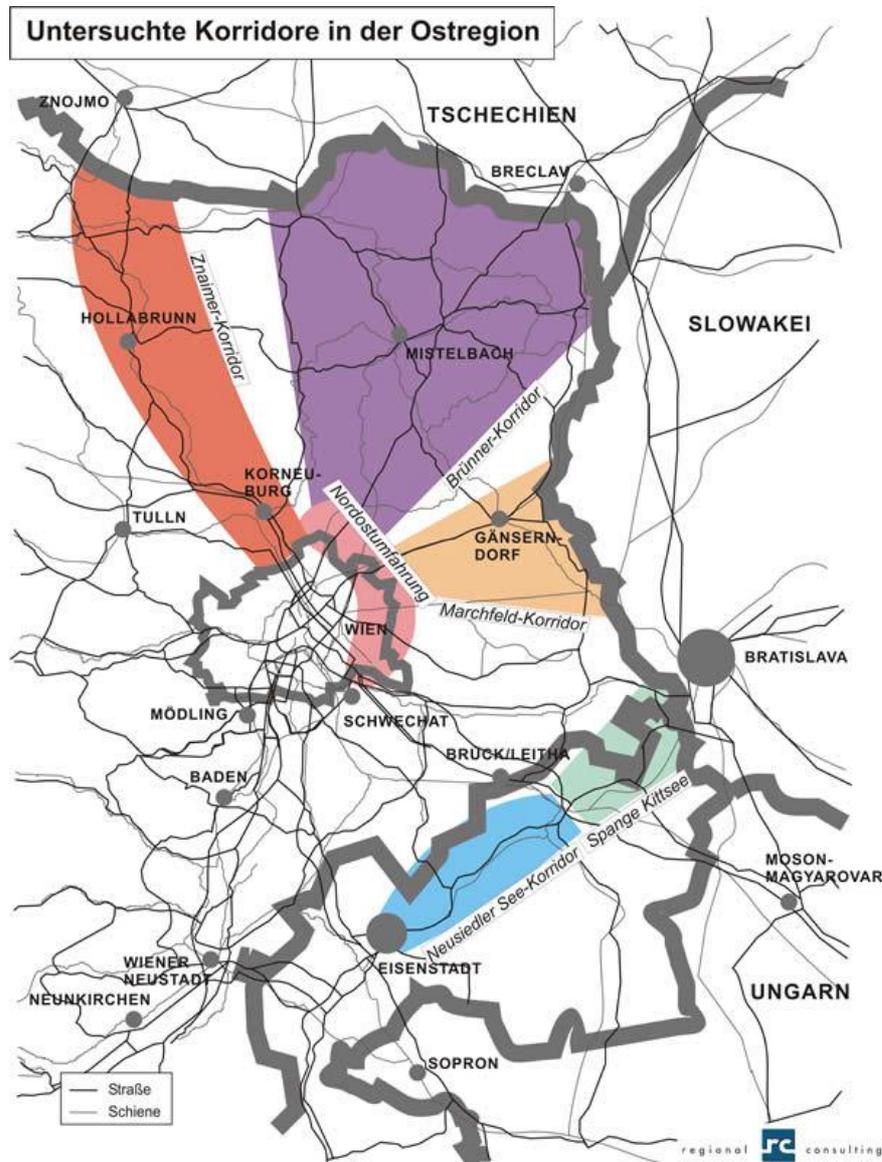


Abbildung 25: PGO - untersuchte Korridore in der Ostregion

Ziel war die Vertiefung der Ergebnisse aus der GSD – Studie durch Erhebung der Bestandssituation sowie durch die Darstellung der räumlichen Funktionszusammenhänge. Dadurch konnten durch Auswertung der Untersuchungen als Ergebnis Verkehrsbelastungen in verschiedenen Szenarien definiert werden.

Im Bestand zeigt sich, dass es durch die extreme Ausrichtung des Berufs- und Wirtschaftsverkehrs auf Wien zu Engpässen in der Leistungsfähigkeit der radialen Verkehrsachsen kommt. Besonders betroffen sind die überaus stark frequentierten Ortsdurchfahrten im Nordosten von Wien.

Unter der Bezeichnung „Marchfeld-Korridor“ wurden die Verkehrsverbindungen Richtung Slowakei untersucht, die im Nordosten von Wien einen Raum in etwa zwischen Nordbahn im Norden und der Donau im Süden abdecken. Hierbei handelt es sich um eine im Bundesstraßengesetz 1971 als S 1 enthaltene, später wieder entfallene Straßenverbindung in die Slowakei, die nach Errichtung einer Marchbrücke eine Alternative zu den Grenzübergängen Berg bzw. Kittsee zwischen Wien und Bratislava bilden könnte.

7.1.3 Korridoruntersuchung Marchfeld

Im Jahr 2004 entschloss sich das Land Niederösterreich eine dreiphasige Korridoruntersuchung im Bereich des Marchfeldes zu beauftragen, die in Form eines Beteiligungsverfahrens durchgeführt wurde. Der generelle Untersuchungsablauf dieser Korridoruntersuchung erfolgte im Rahmen von Phase 1 („Bestandsanalyse und Entwicklungsperspektiven, Raumwiderstandsuntersuchung), Phase 2 (Szenariendefinition Trassenkorridore, Planfallauswertung, Verkehrswirksamkeit) und Phase 3 (Gegenüberstellung der Auswirkungen in den Planfällen, Empfehlung). Als Ergebnis dieser Korridoruntersuchung wurde aufgrund der höchsten Zielerfüllung im Bereich Verkehr, der besten Vereinbarkeit mit räumlichen Entwicklungszielen und der vorhandenen, jedoch weitgehend kompensierbaren Konfliktpotenzialen im Umweltbereich die Planfallgruppe Schnellstraßen mit einem Korridor Mitte- Süd zur weiteren Untersuchung empfohlen.

7.1.4 SP – V

Mit der nationalstaatlichen Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme in Form des Bundesgesetzes über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V Gesetz) müssen Netzveränderungen in Form von Straßenzügen vor Erklärung zu Bundesstraßen und der damit verbundenen Aufnahme in das Verzeichnis zum Bundesstraßengesetz einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich unterzogen werden.

Ergebnis der strategischen Prüfung war die Aufnahme einer hochrangigen Straßenverbindung zwischen der Landesgrenze Wien/NÖ (S 1) und der Staatsgrenze bei Marchegg bzw. Angern in den Anhang zum Bundesstraßengesetz. Zur Berücksichtigung von Wechselwirkungen zwischen dem Verkehrssystem und der Verkehrsnachfrage wurden verschiedene Szenarien der Raumentwicklung unterstellt.

Als Grundlage für die Aufnahme der S 8 Marchfeld Schnellstraße in die Anlage 2 des Bundesstraßengesetzes mit Verlauf Knoten bei Raasdorf (S 1) – Staatsgrenze bei Marchegg wurde seitens des BMVIT in der „Zusammenfassenden Erklärung“ Maßnahmen definiert, die im Zusammenhang mit der Umsetzung der S 8 zu beachten waren.

7.1.4.1 Überwachungsmaßnahmen und Festlegungen im Bereich der Umwelt

Die hier angeführte Aufzählung ist der Zusammenfassenden Stellungnahme des BMVIT entnommen:

- Optimale gestalterische Einbindung der Trasse, von Tunnelportalen und Brückenbauwerken in die Landschaft (Bepflanzungsmaßnahmen, Sichtschutzpflanzungen);
- Aufrechterhaltung von Querungsmöglichkeiten für Rad-, Reit- und/oder Wanderwege;
- Ausreichende Anordnung von Grünbrücken mit Leitsystemen;
- Optimierung von Brückenbauwerken in Bezug auf ökologische Funktionen;
- Ausreichende Anzahl von naturnahen Durchlässen im Bereich von Amphibienlebensräumen bzw. Amphibienwanderwegen;
- Optimierung der Gestaltung von Querungen von Fließgewässern (z.B. längere Brücke, Trassenverlegungen an nicht sensiblen Bereiche, möglichst kurze senkrechte Querungen);
- Waldverbessernde Maßnahmen am bleibenden Bestand (Bestandsumwandlung mit standortgerechten forstlichen Gehölzen, Einleitung von Pflege- und Durchforstungsmaßnahmen);
- Ökologische Ausgleichsflächen in Form mehrstufiger Schutzpflanzungen zur Auskämmung von Luftschadstoffen bzw. als Lärm- und Wind- und Erosionsschutz);

Die hier dokumentierten Vorgaben aus der SP-V sind im Zuge des Planungsprozesses durch die technische Ausführung des Vorhabens S 8 selbst wie auch die Planungen der entsprechenden umweltrelevanten und gestalterischen Maßnahmen im Rahmen der UVE berücksichtigt. Die Umsetzung dieser Punkte ist sowohl in gegenständlichem Bericht (im Überblick) und in den Fachberichten (im Detail) dokumentiert.

7.1.4.2 Weitere Festlegungen und Überwachungsmaßnahmen

Die hier angeführte Aufzählung ist wie jene aus dem vorangegangenen Punkt der Zusammenfassenden Stellungnahme des BMVIT entnommen:

- Die vorgeschlagene Netzveränderung ist nur weiterzuverfolgen, wenn bei daraus resultierenden Projekten auch im Hinblick auf allfällige Kostensteigerungen weiterhin eine Wirtschaftlichkeit gegeben ist (positive Nutzen-Kosten-Untersuchung). Zudem muss der volkswirtschaftliche Nutzen der vorgeschlagenen Netzveränderung auch im weiteren Verlauf und Projektfortschritt positiv ausfallen und nachgewiesen werden.
- Die Wahl der Trasse einer Marchfeld Schnellstraße ist zwischen der ASFINAG und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erst in den weiteren gesetzlich vorgeschriebenen Projektschritten zu treffen - dies auch insbesondere deshalb, da in der Nutzen-Kosten-Untersuchung nicht zwischen beim Land anfallenden (lokale Umfahrungen, Zulaufstrecken) und beim Bund bzw. der ASFINAG anfallenden Kosten (Bau der Schnellstraße) unterschieden wurde. Eine hochrangige Verkehrsverbindung zwischen Wien und Bratislava mit einem Grenzübergang bei Angern ist aus Sicht des Bundesverkehrswegeetzes grundsätzlich nicht weiterzuverfolgen

- Für jene Abschnitte der vorgeschlagenen Netzveränderung bzw. den daraus resultierenden Projekten, die nur geringen Bundesnutzen (Funktion für den Durchzugsverkehr) abdecken, ist eine dem Nutzenanteil angemessene Kostenbeteiligung des jeweiligen Nutznießers zu vereinbaren.
- Um den Bundesnutzen sicherzustellen und die Funktion als Verkehrsverbindung für den Durchzugsverkehr zu gewährleisten, hat die Verbindung zwischen den beiden Hauptstädten Wien und Bratislava möglichst direkt zu verlaufen. Mit ausschlaggebend für eine Realisierung der vorgeschlagenen Netzveränderung werden Bestrebungen auf slowakischer Seite sein, durch den so genannten „Nullring“ eine nördliche Verbindung zur D1 herzustellen, womit eine leistungsfähige Verbindung der Ostregion mit dem Großteil der Slowakei nördlich der Donau gewährleistet wäre.
- Bei der Umsetzung allfälliger, sich aus der vorgeschlagenen Netzveränderung ergebenden Projekte, ist die betriebswirtschaftliche Situation der ASFINAG zu berücksichtigen. Die Realisierung der vorgeschlagenen Netzveränderung ist abschnittsweise und abhängig von den wirtschaftlichen Möglichkeiten der ASFINAG von der Entwicklung der Verkehrsnachfrage vorzunehmen.
- Bei der Positionierung von Anschlussstellen ist deren Notwendigkeit für den Durchzugsverkehr nachzuweisen. Zudem sind die Erfordernisse der betrieblichen Wirtschaftlichkeit (Bemantung der Streckenabschnitte) und der Verkehrssicherheit (Verflechtungsstrecken, Linienführung) zu berücksichtigen.
- Das Zweckzuschussgesetz (§ 4) betreffend den Zuschuss des Bundes an die Länder für die übertragenen Bundesstraßen B ist auf Grund der veränderten Form und Funktion des untergeordneten Netzes zu evaluieren. Der geringere Aufwand der Bundesländer für Bau, Betrieb und Instandhaltung für das untergeordnete Straßennetz ist bei einer Novellierung des Zweckzuschussgesetzes zu berücksichtigen.
- Beim grenzüberschreitenden Abschnitt ist rechtzeitig eine Abstimmung mit der slowakischen Seite, sowie mit den Österreichischen Bundesbahnen und der slowakischen Eisenbahn herzustellen um potentielle ökologische Synergieeffekte bei der Marchquerung zu nutzen.
- Der geforderte Ausbau des ÖPNV gemäß S-Bahn Konzept fällt großteils in den Wirkungsbereich der betroffenen Bundesländer als Besteller des Nahverkehrs. Ein Ausbau des Marchegger Asts kann daher nur dann sinnvoll sein, wenn gleichzeitig sichergestellt wird, dass die notwendigen Betriebsbestellungen im Schienenbereich ebenfalls durchgeführt werden. Die Realisierung der Marchfeldstraße steht somit in engem Kontext mit den im Umweltbericht vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich des ÖPNV und sind ebenso zu realisieren.
- Dem Land NÖ wird empfohlen im Rahmen seiner Kompetenz für die überörtliche Raumplanung die Freihaltung der für das Verkehrsprojekt potentiell direkt notwendigen Grundflächen, sowie die Freihaltung der potentiell unmittelbar von Immissionen betroffenen Flächen vom Siedlungsbau, zu überwachen.

Mit den Planungsschritten zur Vorbereitung des Vorprojekts und mit dem Vorprojekt selbst eine schlüssige Aufbereitung der Trassenauswahl und –optimierung gemäß den hier angeführten Punkten im Planungsprozess der ASFINAG für die S 8 umgesetzt worden. Die Auswahl der Trassenvariante, die dem

gegenständlichen Einreichprojekt zu Grunde gelegt wurde, erfolgte im Rahmen einer Nutzen – Kosten – Untersuchung. Die Lage und Notwendigkeit der Anschlussstellen wurde in einem Anschlussstellenkonzept im Rahmen des Vorprojekts verkehrlich geprüft und dokumentiert. Lokale Umfahrungen und Netzergänzungen im Landesstraßennetz fallen in Abstimmung mit dem Amt der NÖ LReg in die Planungszuständigkeit des Landes Niederösterreich. Diese Vereinbarung wurde auch in einer Absichtserklärung dokumentiert (siehe Einlage 1-3.4 NKU - Bericht (Vorprojekt Dez. 2008)).

Auf Grund des intermodalen Prüfcharakters der Strategischen Prüfung Verkehr sind auch Punkte angeführt, die den Ausbau des ÖPNV betreffen. Diese Punkte können substantiell nicht in gegenständlichem Vorhaben behandelt werden, da diese in die Zuständigkeit Dritter fallen. Eine Abstimmung mit der ÖBB Infrastruktur AG erfolgte jedoch parallel zur Einreichplanung der S 8.

7.2 VON PROJEKTWERBERIN GEPRÜFTE LÖSUNGSMÖGLICHKEITEN, TRASSENVARIANTEN

7.2.1 Übersicht Projektgeschichte

Zeitraum	Inhalt	Bearbeitung
1999	Studie zur Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum	BMwA
2000	Korridoruntersuchung Ostregion –Studie	PGO
2004	Korridoruntersuchung Marchfeld	NÖ LRG
2005	SP-V	NÖ LRG
2007	Vorbereitung des Vorprojekts	ASFINAG
2008	Vorprojekt	ASFINAG
2008-2010	Optimierungen und Festlegungen der Trassenachse	ASFINAG
2010	Abschluss Planungen Einreichprojekt S 8 Marchfelder Schnellstraße beim BMVIT	ASFINAG

Tabelle 14: Zeittafel Planungsschritte zur S 8 Marchfeld Schnellstraße Vorbereitung des Vorprojektes

Im Rahmen der Vorbereitung des Vorprojekts erfolgte aufbauend auf den bisherigen Ergebnissen eine Vorprüfung aller Korridorvarianten aus der SP-V (Korridore Nord, Mitte-Nord, Mitte-Süd und Süd) auf ihre grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit, insbesondere hinsichtlich der Natura 2000 Gebiete im Projektsgebiet. Ziel war die Selektion von Trassenvarianten, welche in der folgenden Planungsstufe des Vorprojektes im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) weiter untersucht wurden.

Im Rahmen einer Alternativenprüfung wurden Konfliktzonen mit ausgewiesenen Natura 2000 Gebieten im Planungsgebiet geprüft und innerhalb dieser Konfliktzonen betroffene Schutzgebiete analysiert. Darauf aufbauend erfolgte die Ermittlung des Gesamtrisikos für jede Konfliktzone und eine Zusammenfassung des Gesamtrisikos in den Alternativen (Alternativen aufzählen). Durch die Alternativenprüfung gemäß Natura 2000 wurden jene Trassenkorridore und -varianten mit hohem Erheblichkeitsrisiko ausgeschieden.

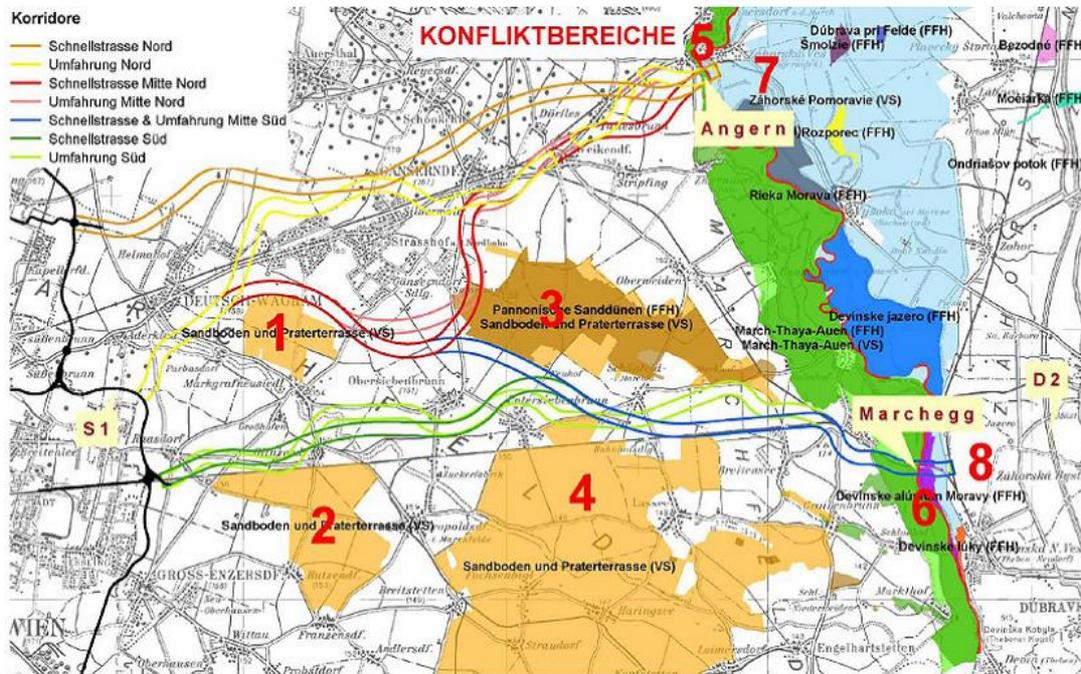


Abbildung 26: Konfliktbereiche Trassenkorridore mit Natura 2000 Gebieten im Marchfeld

Im Bereich der Marchquerung wird voraussichtlich jede Variante im Bereich zwischen Düb Angern und Marchegg mit erheblichen Beeinträchtigungen der Natura 2000 Gebiete verbunden sein, da in jedem Fall sowohl österreichische als auch slowakische Natura 2000 Gebiete gequert werden müssen. Wenn dieser Umstand eintritt, so kann nach Artikel 6 Absatz 4 der Habitatrichtlinie ein Vorhaben trotz negativer Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung nur dann durchgeführt werden, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen und eine Alternativlösung nicht vorhanden ist. Da in der gemeinsamen Betrachtung der österreichischen und slowakischen Natura 2000-Schutzgebiete die Variante Marchegg das geringere Erheblichkeitsrisiko vermuten lässt, wurde diese Variante zur Weiterbearbeitung empfohlen. Für die beiden verbliebenen Varianten Mitte-Süd und Süd erfolgte, aufbauend auf den Untersuchungsergebnissen der Korridoruntersuchung 2004, der Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich 2005 und der Voruntersuchung 2006, eine Analyse zur Abschätzung des Konfliktpotenzials Raum und Umwelt und eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, in der auch die Möglichkeit von Teilrealisierungen untersucht wurde.

Als wesentlicher Vorteil des Korridors Mitte-Süd wurde die Entlastungswirkung auf die B 8 und somit der Ortszentren von Deutsch-Wagram, Strasshof an der Nordbahn und Gänserndorf herausgearbeitet. Im Falle der Errichtung einer Schnellstraße im Korridor Süd würde zusätzlich eine Umfahrungsstraße der B 8 notwendig werden, um die gleiche Entlastungswirkung zu erzielen. Der Bau einer Umfahrungsstraße kann jedoch ebenfalls negative Auswirkungen auf den Naturraum nach sich ziehen. Da die Marchfeld Schnellstraße im Rahmen der Vorbereitung des Vorprojektes isoliert betrachtet wurde, wurden diese negativen Effekte nicht berücksichtigt.

Aus der Sicht des Themenbereiches „Siedlungs- und Wirtschaftsraums“ wurde beim Korridor Mitte-Süd eine höhere Zielerfüllung ermittelt als beim Korridor Süd. Die Themenbereiche „Naturraum und Ökologie“ sowie „Landwirtschaft und Boden, Forst- und Jagdwirtschaft“ zeigten jedoch (bei alleiniger Betrachtung der S 8, d.i. ohne zusätzliche Umfahrungen an der B 8 im Falle Variante Süd) ein geringeres Konfliktpotenzial für den Korridor Süd. Konfliktpotenziale im Hinblick auf den Naturraum wurden grundsätzlich in beiden Korridoren eruiert.

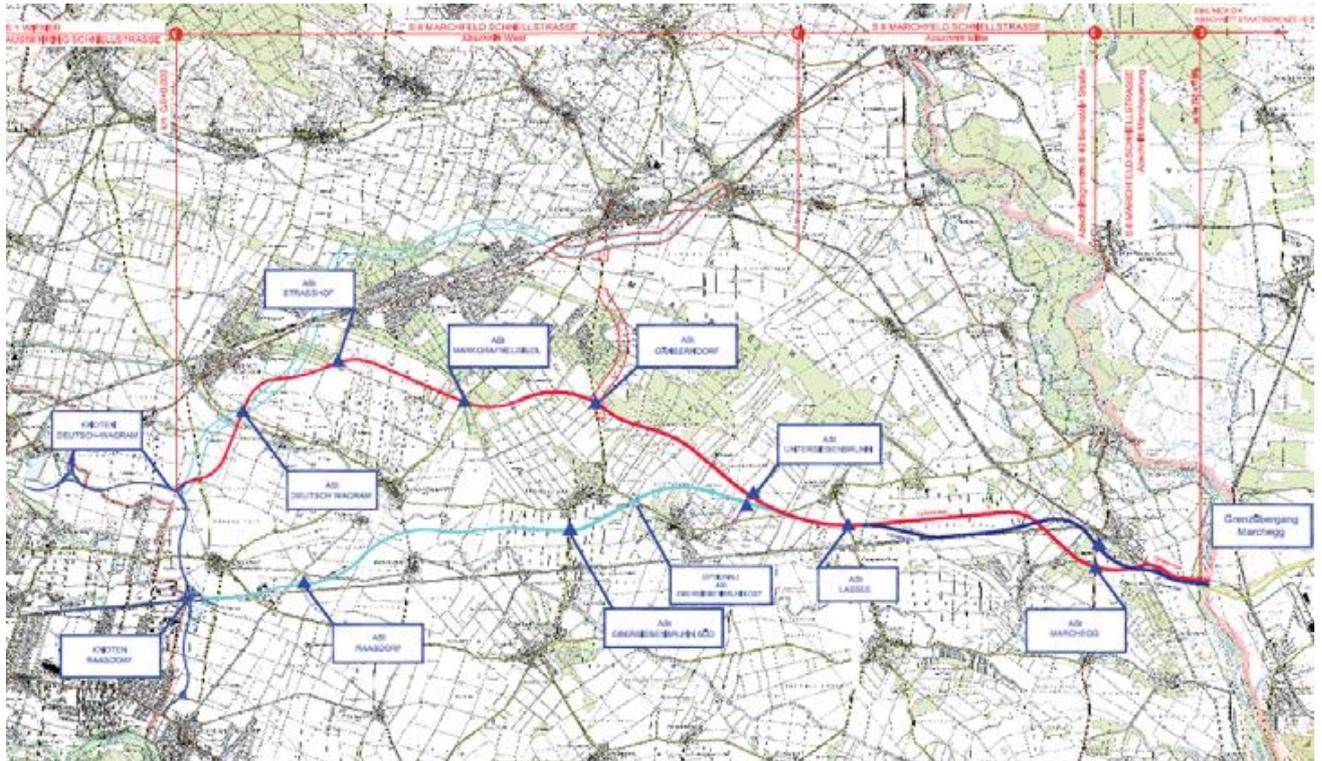


Abbildung 27: Übersichtskarte Trassen, Vorbereitung des Vorprojekts

Als wesentlicher Konfliktbereich wurde die Marchquerung definiert, da dort, im Hinblick auf viele Kriterien, eine Häufung der Konfliktpotenziale auftritt. Im Rahmen des Vorprojekts sollten beide Korridore weiterverfolgt und Varianten in beiden Korridoren untersucht werden, auch wenn auf Grundlage dieser und vorangegangener Untersuchungen eine Präferenz für den Korridor Mitte-Süd feststellbar war. Eine weitere Trassenoptimierung wurde jedenfalls als Ziel definiert.

7.2.2 Vorprojekt

Aufbauend auf den vorangegangenen Untersuchungen (GSD, PGO, SP-V), sowie einer Variantenvorauswahl im Rahmen der „Vorbereitung des Vorprojekts“ erfolgte ab 2007 die Ausarbeitung des Vorprojektes für die S 8.

Im Rahmen des Vorprojektes wurden 3 Abschnitte (West, Mitte, Ost) jeweils in zwei Korridoren (Nord und Süd) untersucht und mittels Nutzen-Kosten-Untersuchung einander gegenübergestellt. Darauf aufbauend wurde eine Trassenempfehlung ausgearbeitet. Für den Abschnitt West (S 1 bis nordöstlich Untersiebenbrunn) und für den Abschnitt Mitte (nordöstlich Untersiebenbrunn bis B 49) wurde die Variante Nord, für den Abschnitt Ost (B 49 bis Staatsgrenze) wurde die Variante Süd zur Weiterverfolgung im Einreichprojekt empfohlen.

Im Rahmen der „Absichtserklärung“ vom 13.12.2007 über die Realisierung des Projekts S 8 Marchfeld Schnellstraße wurde zwischen BMVIT, Land Niederösterreich und ASFINAG festgelegt, die S 8 in zwei Realisierungsschritten – Abschnitt West vom Knoten S 1/S 8 bis Anschlussstelle (ASt) Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9) und Abschnitt Ost von ASt Gänserndorf/ Obersiebenbrunn (L9) bis Staatsgrenze bei Marchegg – zeitlich gestaffelt umzusetzen.

Am 17.12.2008 wurde das Vorprojekt mit der Trassenempfehlung beim BMVIT zur Verordnung zum Bundesstraßenplanungsgebiet gemäß § 14 BStG eingereicht. Die öffentliche Auflage der Unterlagen des Vorprojekts in den Standortgemeinden fand zwischen 09.03.2009 und 20.04.2009 statt.

Mit 7. Februar 2011 wurde das Bundesstraßenplanungsgebiet nach § 14 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 24/2010, verordnet (37. Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Erklärung eines Bundesstraßenplanungsgebietes im Bereich der Gemeinden Aderklaa, Raasdorf, Deutsch-Wagram, Parbasdorf, Markgrafneusiedl, Gänserndorf, Obersiebenbrunn, Untersiebenbrunn, Lasseer und Marchegg).

Aufbauend auf dem im Vorprojekt empfohlenen Trassenkorridor erfolgte für den Abschnitt West Knoten S 1/S 8 bis ASt Gänserndorf/ Obersiebenbrunn (L 9) die Ausarbeitung des vorliegenden Einreichprojekts und der Umweltverträglichkeitserklärung.

7.3 TRASSENFÜHRUNG IM EINREICHPROJEKT

Im Einreichprojekt erfolgte eine detaillierte Planung der Trasse und der Bauwerke innerhalb des vom BMVIT verordneten § 14 Trassenkorridors. Als Abschluss dieser Planungsphase erfolgt die Einreichung beim BMVIT zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Empfehlungsvariante im Abschnitt West aus dem Vorprojekt wurde weiterverfolgt und führte in zahlreichen Besprechungen und Präsentationen zur Optimierung des Projekts:

- Optimierung Rampenführung Knoten S 1/S 8
- Optimierung Linienführung der S 8 unter besonderer Rücksichtnahme auf
 - die Grundwassersituation
 - die Natura 2000 Gebiete

- Lage Parbasdorf/ Deutsch-Wagram
- Siedlungsgebiet Gänserndorf Süd
- Optimierung der Anschlussstellen
- Optimierung/ Berücksichtigung der Umfahrung Gänserndorf Süd
- Optimierung der Lärmschutzmaßnahmen
- Optimierung Einbindung in das Landschaftsbild
- Optimierung des landwirtschaftlichen Begleitwegenetzes und der Querungsmöglichkeiten
- Optimierung der Entwässerung

7.4 AUSWIRKUNGEN DER NULLVARIANTE

Gemäß § 1, Abs. 1, Zi.3, UVP- G 2000 idgF. sind im Rahmen der vom Projektwerber/der Projektwerberin geprüften Alternativen auch die relevanten Auswirkungen bei Unterbleiben des Vorhabens (= Nullvariante) darzulegen.

7.4.1 Verkehr

Zur Beschreibung der verkehrlichen Auswirkungen bei Unterbleiben des Vorhabens werden Nullplanfälle 2025 herangezogen. Diese beschreiben die verkehrliche Situation zum Prognosezeitpunkt 2025 mit dem Bestandsnetz inkl. Y-PPP (S 2 Umfahrung Süßenbrunn, S 1 Ost, S 1 West, A 5 Eibesbrunn – Schrick) und dem A 5-Abschnitt Schrick – Drasenhofen und zusätzlich mit der Realisierung der S 1 im Teilrealisierungsabschnitt Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn bzw. Vollrealisierungsabschnitt Schwechat – Süßenbrunn, jedoch ohne S 1 Spange Seestadt Aspern.

In den Nullplanfällen 2025 zeigt sich im Vergleich mit dem Planfall R 2025 in erster Linie die Wirkung der S 1, wodurch folgende verkehrliche Wirkungen im Jahr 2025 bei Unterbleiben des Vorhabens S 8 Abschnitt West prognostiziert werden:

- erhebliche Verlagerung des Richtung Wien gerichteten Verkehrs von der B 8 auf die L11 zur S 1
- Entlastung der Breitenleer Straße in Wien durch Verlagerung von Verkehrsströmen zur S 1
- Entlastung der B 3 in Wien durch Verkehrsverlagerungen zur S 1
- Entlastung der S 2 und der A 23 Südosttangente Wien sowie des Biberhaufenwegs in Wien in den Fällen mit S 1 Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn

7.4.2 Siedlungsraum / Wirtschaftsraum

Aus Sicht des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes treten bei Unterbleiben des Vorhabens jene Effekte auf, denen man mit der Umsetzung der S 8 entgegensteuern möchte:

- Die Verkehrsbelastung im B 8 Korridor nimmt zu.
- Die Trennwirkung entlang der B 8 bleibt bestehen und wird durch das gesteigerte Verkehrsaufkommen noch weiter erhöht.
- Für die Bevölkerung nimmt die Beeinträchtigung durch Luftschadstoffe und v.a. Lärm zu, da ein Großteil der Emissionen weiterhin innerhalb der Ortsgebiete auftritt.
- Eine Entlastung der Ortsgebiete südlich der B 8 erfolgt nicht (Raasdorf, Markgrafneusiedl, Obersiebenbrunn,...), der Schwerverkehr (Schottertransporte) belastet weiterhin die Ortschaften.
- Eine Entwicklung des Wirtschaftsstandortes wird nicht gefördert. Durch die Überlastung des hochrangigen Verkehrsnetzes (B 8) ist eine großflächige Ansiedlung von Betrieben im B 8 Korridor nicht mehr möglich.
- Die (wirtschaftliche) Standortqualität, die sich durch die Erreichbarkeiten der nächstgelegenen Ballungsräume ergibt (Wien, Bratislava) wird nicht aufgewertet.

Damit können wesentliche soziale, wirtschaftliche aber auch verkehrliche Zielsetzungen aus der SP-V, die der Projektbegründung dient, nicht erreicht werden.

7.4.3 Emissionen

Obwohl die Gesamtfahrleistung im Gesamtnetz durch die Umsetzung der S 8 West steigt, werden für Siedlungsgebiete – v.a. für Ortschaften im B 8 Korridor – sowohl hinsichtlich Luftschadstoffe als auch betreffend die Lärmimmissionen Verbesserungen erzielt.

Mit Unterbleiben des Vorhabens entfällt eine Alternative zu den bestehenden Straßenzügen, wodurch eine Entlastung von den auftretenden Immissionen nicht erfolgen kann. Sowohl die B 8 als auch die Landesstraßen südlich davon, die z.T. durch die Schottertransporte in den Ortsgebieten stark belastet sind, erfahren keine Entlastungen sondern müssen mit weiteren Zunahmen rechnen.

8 BEURTEILUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODE

Die Auswirkungen des Vorhabens auf alle Schutzgüter sollen möglichst vergleichbar dargestellt werden. Angestrebt wird daher ein nachvollziehbares und einfaches Beurteilungssystem, welches unabhängig von der fachspezifischen Methodik anwendbar ist. Dies ermöglicht eine fachbereichsübergreifende Gegenüberstellung und einheitliche Analyse der Auswirkungen des vorliegenden Projektes.

Es wird in diesem Fall ein Bewertungssystem verwendet, welches der RVS Umweltuntersuchungen (Nr. 04.01.11) entspricht. Eine spezifische Definition der nachfolgenden Stufen erfolgt in den einzelnen Fachbeiträgen.

Die Beurteilung der sektoralen Eingriffsauswirkungen erfolgt dabei in fünf Schritten:

1. Schritt: Beurteilung des Ist – Zustandes (=Sensibilität)

Das Ergebnis der Bewertung des Bestandes stellt die Sensibilität dar; diese Darstellung erfolgt in den folgenden 4 Stufen:



2. Schritt: Beurteilung der Eingriffsintensität des Vorhabens

In diesem Schritt werden die möglichen Einwirkungen des Projekts auf die Umwelt hinsichtlich ihrer Art und Stärke beschrieben und hinsichtlich ihrer Intensität bewertet.

Ergebnis der Bewertung der Eingriffsintensität sind die folgenden Stufen:



3. Schritt: Eingriffserheblichkeit

Aus der Verknüpfung der IST – Zustandsqualität (Sensibilität) und der Eingriffsintensität wird die Eingriffserheblichkeit ermittelt. Dies erfolgt durch eine Verknüpfungsmatrix.

Die Ableitung der Eingriffserheblichkeit kann auch ohne die Schritte 1 und 2 durch eine reine verbale Beschreibung erfolgen, sofern trotzdem eine gute Nachvollziehbarkeit gegeben ist. (Bewertung der Wirkungsintensität kann auch in wenigen Stufen – (z.B. Wirkung vorhanden / nicht vorhanden vorhanden)– erfolgen)

Ergebnis der Ableitung der Eingriffserheblichkeit sind die folgenden Stufen:



4. Schritt: Maßnahmenwirksamkeit

Aufbauend auf die Ermittlung der Eingriffserheblichkeit werden „sektorale Maßnahmen“ entwickelt, die erhebliche Auswirkungen des Projektes auf die Umwelt und den Raum vermeiden, vermindern, einschränken, oder ausgleichen.

Ein und dieselbe Maßnahme kann in Abhängigkeit vom betroffenen Schutzgut unterschiedliche Wirksamkeiten aufweisen.

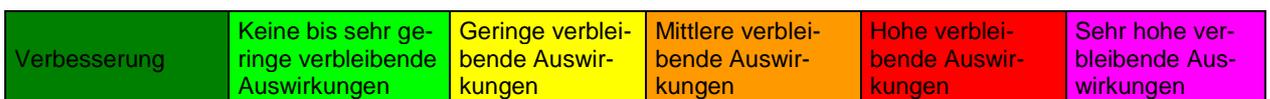
keine bis gering	Maßnahme ermöglicht nur eine geringe Vermeidung/Kompensation der negativen Wirkungen des Projektes
mäßig	Maßnahme ermöglicht eine teilweise Vermeidung/Kompensation der negativen Wirkungen des Projektes
hoch	Maßnahme ermöglicht eine weitgehende Vermeidung/Kompensation der negativen Wirkungen des Projektes
sehr hoch	Maßnahme ermöglicht eine (nahezu) vollständige Vermeidung/Kompensation der negativen Wirkungen des Projektes bzw. zu einer Verbesserung des Ist-Zustandes

5. Schritt: Verbleibende Auswirkungen

Aus der Maßnahmenwirksamkeit werden durch Verknüpfung mit der Eingriffserheblichkeit die verbleibenden Auswirkungen (verbleibende Belastung nach Wirksamwerden und Funktionserfüllung der Maßnahmen) ermittelt.

Verbleibende Auswirkungen		Eingriffserheblichkeit (Belastung)				
		sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
Maßnahmen-wirkung	keine/gering	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
	mäßig	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
	hoch	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
	sehr hoch	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch

Die **Einstufung der verbleibenden Auswirkung** erfolgt in den folgenden sechs Stufen:



Die Bewertung der verbleibenden Auswirkungen der Kriterien bildet die Basis für die Zusammenführung auf Themenbereichs- bzw. Schutzgutebene:

Entlastung/Belastung Schutzgut	Verbale Beschreibung der Entlastungs-/ Belastungswirkungen
Positive Wirkungen	Die fachspezifischen Auswirkungen des Vorhabens ergeben eine qualitative und/oder quantitative Verbesserung gegenüber der Prognose ohne Realisierung der Projektes (Null-Variante).
Nicht relevante Wirkungen	Auswirkungen sind projektbedingt nicht relevant: Die fachspezifischen Auswirkungen verursachen weder qualitative noch quantitative Veränderungen des Zustandes ohne Realisierung der Projektes (Null-Variante).
Geringfügige Wirkungen	Die Auswirkungen des Vorhabens bedingen derart geringe nachteilige Veränderungen im Vergleich zur Prognose ohne Realisierung des Projektes (Null-Variante), dass diese im Bezug auf die Erheblichkeit der möglichen Beeinträchtigung in qualitativer und quantitativer Hinsicht vernachlässigbar sind.
vertretbare Auswirkungen:	Die Auswirkungen des Vorhabens stellen bezüglich ihres Ausmaßes, ihrer Art, ihrer Dauer und ihrer Häufigkeit eine qualitativ nachteilige Veränderung dar, ohne das Schutzgut jedoch in seinem Bestand / seiner Funktion (quantitativ) zu gefährden.
wesentliche Auswirkungen:	Die Auswirkungen des Vorhabens bedingen wesentliche nachteilige Beeinflussungen des Schutzgutes, so dass dieses dadurch in seinem Bestand / seiner Funktion negativ beeinflusst werden könnte.
Untragbare Auswirkungen:	Die Auswirkungen des Vorhabens bedingen gravierende qualitativ und quantitativ nachteilige Beeinflussungen des Schutzgutes, so dass dieses dadurch in seinem Bestand / seiner Funktion gefährdet ist.

Tabelle 15: Verbale Beschreibung der Ent-/Belastungsstufen für die Schutzgüter (RVS 04.01.11)

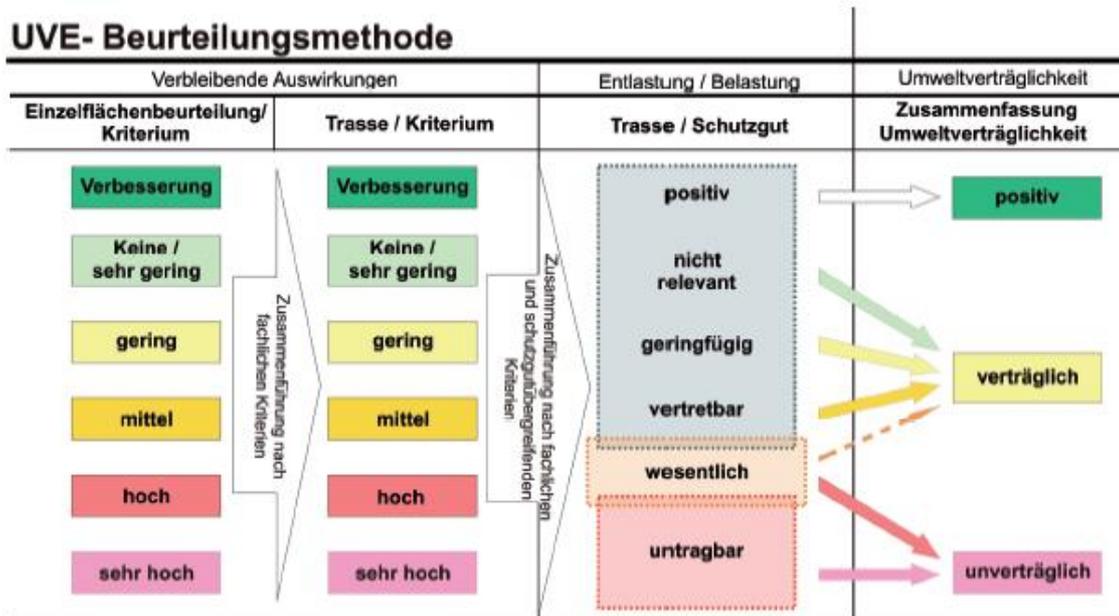


Abbildung 28: Ablaufschema zur Erklärung der Umweltverträglichkeit gemäß RVS (RVS 04.01.11)

Die Umweltverträglichkeit des Projektes wird abschließend anhand einer Zusammenführung der Ergebnisse aller Schutzgüter erklärt .

Diese Gesamtbeurteilung bzgl. der Umweltverträglichkeit des Projektes erfolgt in den drei Stufen:

POSITIV

VERTRÄGLICH

UNVERTRÄGLICH

9 BESTANDSANALYSE (MÖGLICHERWEISE VOM VORHABEN ERHEBLICH BEEINTRÄCHTIGTE UMWELT)

9.1 SCHUTZGUTÜBERGREIFEND

9.1.1 Schall

Ausgehend von den Verkehrsbelastungen aus dem Fachbeitrag Verkehr werden in der vorliegenden Untersuchung die Schallimmissionen in im Bestandsnetz Plf R 2025 der Nullvariante Plf 0-C 2025 und in der Prognose Plf 1-C 2025 dargestellt. Der projektierten S 8 wird eine aus den zahlreichen Varianten der Verkehrsuntersuchung für jeden Abschnitt die sich daraus ergebende maximale Belastung in einem Planfall Plf 1-max unterstellt. Die ortsüblichen Schallimmissionen werden durch Schallmessungen dokumentiert.

Der IST-Zustand des Untersuchungsraumes ist dominiert durch den Straßenlärm der Landesstraßen B und L, überlagert von den Lärmeinträgen des Bahn- und Flugverkehrs sowie der zahlreichen Windenergieanlagen. Eine für dieses Gebiet charakteristische Lärmquelle sind die zahlreichen Schotterabbaugebiete mit den dadurch bedingten LKW-Verkehrsaufkommen.

Generell ist aufgrund der für das Marchfeld charakteristischen Anordnung kompakter Ortskerne an den Häuserfronten entlang der Ortsdurchfahrten mit straßenlärmbedingten Immissionspegeln von über 50 dB nachts auszugehen. Ortsumfahrungen zur Entlastung sind im IST-Zustand mit wenigen Ausnahmen (z.B. Aderklaa) nicht vorhanden. Wie sich aus der messtechnischen Erhebung ergibt, sind im Untersuchungsraum Marchfeld kaum Bereiche anzutreffen, in denen die ortsübliche Schallimmission im Nachtzeitraum deutlich unter 40 dB absinkt.

Aus den geltenden Regelungen werden für die Beurteilung des Projekts, die Dimensionierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen und die Festlegung zusätzlicher objektseitiger Lärmschutzmaßnahmen folgende Zielwerte abgeleitet.

Zeitraum Tag (6:00 – 19:00 Uhr): 55 dB

Zeitraum Abend (19:00 – 22:00 Uhr): 50 dB

Zeitraum Nacht (22:00 – 6:00 Uhr): 45 dB

Die Zielwerte sollen bei den Anrainern in der Prognose, Planfall Plf 1-C 2025, eingehalten werden. Sollte es im Vergleichsplanfall (Planfall Plf R 2025, Bestandsnetz, ohne Realisierung der S 8) bereits Überschreitungen des Zielwertes geben, so darf dieser Pegel nicht mehr merkbar angehoben werden. Eine Erhöhung um den

sogenannten „Irrelevanzbereich“ von $< 1,0$ dB wird toleriert. Der aus schalltechnischer Sicht als Realisierungs-Zwischenstufe anzusehende Planfall Plf 0-C 2025 wird ebenso berechnet und dargestellt.



Abbildung 29: Schall im Bestandsnetz Plf R 2025 (Einlage 03-01.29)



Abbildung 30: Schall im Prognose Plf 1-C 2025 mit 1-max (Einlage 03-01.10)

Der engere Untersuchungsraum wird so abgegrenzt, dass außerhalb dieses Untersuchungsraumes die Beurteilungskriterien Grenzwerteinhaltung bzw. irrelevante Belastung infolge des Projekts S 8 eingehalten werden. So erfolgt die Ausdehnung des Rechengebietes bis über jenen Bereich hinaus, in dem die Zusatzbelastung seitens der S 8 mehr als 35 dB im Zeitraum Nacht beträgt. Weiters werden in die Untersuchungen jene Bereiche miteinbezogen, welche als Natura 2000 – Gebiet bzw. Schutzgebiet nach der FFH-Richtlinie ausgewiesen sind, um auch hier die Wirkungen und Auswirkungen darzustellen und gegebenenfalls zusätzliche Maßnahmen vorschlagen zu können.

Darüber hinaus werden jene Straßenabschnitte des in der Verkehrsuntersuchung dargestellten untergeordneten Straßennetzes (Landesstraßen B und L) einer Untersuchung unterzogen, an denen aufgrund der durch die S 8 Marchfeld Schnellstraße induzierten Verkehrssteigerung eine Veränderung der Lärmbelastung der angrenzenden Siedlungsbereiche um zumindest 1,0 dB zu verzeichnen sein wird und aufgrund des Verkehrsaufkommens in Abhängigkeit von der örtlich zulässigen Geschwindigkeit davon auszugehen ist, dass an den Fassaden direkt an den Straßenraum angrenzender Wohnhäuser die für das Landesstraßennetz geltenden Grenzwerte 60 dB im Zeitraum Tag bzw. 50 dB im Zeitraum Nacht überschritten werden.

9.1.2 Erschütterungen

Auf Grund der siedlungsfernen Lage der S 8 Marchfeld Schnellstraße und auf Grund des Umstandes, dass nur wenige Objekte und Kunstbauten im Zuge der Strecke errichtet werden, spielen Erschütterungen im gegenständlichen Vorhaben eine sehr untergeordnete Rolle. Es werden als Beurteilungsbezug vor allem für das Schutzgut Sach- und Kulturgüter allerdings auf Basis der Projektcharakteristika, der Bauherstellung und der Verkehrsverlagerungen qualitative Aussagen für die Bau- und die Betriebsphase getroffen. Diese Aussagen sind in Kapitel 10.1.2 dokumentiert.

9.2 SCHUTZGUT MENSCH, LEBENSÄRUME (INKL. NUTZUNGEN)

9.2.1 Siedlungs- und Wirtschaftsraum

Der trassenbezogene Untersuchungsraum umfasst einen rund 2 x 500 Meter breiten Gebietsstreifen, welcher jeweils rechts und links der projektierten Trassenachse verläuft. Um Aussagen betreffend die Auswirkungen des Lärms auf den Siedlungsraum treffen zu können, wird der Untersuchungsraum auf jenen des Fachbereichs Lärm ausgedehnt.

Der Engere Untersuchungsraum für die S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt KN S 1/S 8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn, umfasst verwaltungspolitisch die Standortgemeinden Aderklaa, Raasdorf, Deutsch-Wagram, Parbasdorf, Markgrafneusiedl, Gänserndorf und Obersiebenbrunn, die zwischen der Nordbahn und

dem Marchegger Ast der Ostbahn gelegen sind. Im Westen grenzt der Engere Untersuchungsraum an die Stadt Wien und im Osten endet er an der Gemeindegrenze zu Untersiebenbrunn. Sämtliche Standortgemeinden liegen im Bezirk Gänserndorf. Für den Engeren Untersuchungsraum werden vor allem raumstrukturelle Aussagen getroffen.

Ergänzend dazu werden im Weiteren Untersuchungsraum verkehrs- und raumrelevante Zusammenhänge berücksichtigt. Der Weitere Untersuchungsraum wird einerseits durch die Standortgemeinden sowie andererseits durch die daran angrenzenden Gemeinden bzw. Gemeindebezirke gebildet. Vor allem die Auswirkungen des Lärms im untergeordneten Netz (Zulaufstrecken) werden im weiteren Untersuchungsraum betrachtet.

Der Themenbereich Siedlungs- und Wirtschaftsraum umfasst, neben den wichtigsten sozio-ökonomischen Kenndaten, auch die Darstellung und Analyse der räumlichen Struktur und funktionalen Gliederung des Raumes auf Basis der überörtlichen Konzepte, Verordnungen und Programme sowie der geltenden Rechtsbestände der örtlichen Entwicklungskonzepte und Flächenwidmungspläne der Standortgemeinden. In diesen Grundlagen sind der Siedlungsbestand mit seinen Funktionen bzw. Widmungen (Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Erholung, Verkehr etc.) sowie die mittel- bis langfristigen Zielsetzungen abgebildet.

Die B 8 Angerner Straße (Wien - Gänserndorf - Angern a.d. March) stellt die Anbindung an das höherrangige Straßenverkehrsnetz im Engeren Untersuchungsraum dar. Im Westen des Engeren Untersuchungsraums verläuft außerdem die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, welche sich teilweise noch im Planungsstadium befindet (Abschnitt Schwechat - Süßenbrunn). Die Verkehrsanbindung im Öffentlichen Verkehr (ÖV) erfolgt vorwiegend durch die Regional- und Schnellbahnachsen (S 1) Wien - Gänserndorf - Breclav - Prag sowie durch die Schnellbahn (S 2) und die Regionalbahnen nach Retz-Znojmo, Laa an der Thaya, Mistelbach sowie die R80 Wien - Marchegg - Devínska Nová Ves - Bratislava (nicht elektrifiziert) und der Seitenlinie R81 Obersiebenbrunn - Engelhartstetten („Kaiser-Karl-Gedächtnisbahn“).

Der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung im Engeren Untersuchungsraum liegt im Nahbereich der Achse Nordbahn / B 8 (Deutsch-Wagram, Strasshof, Bezirkshauptstadt Gänserndorf). Südlich davon ist die Besiedlungsdichte deutlich geringer. Der durchschnittliche Einwohnerzuwachs im Engeren Untersuchungsraum von rd. 17 % im Zeitraum von 2001 bis 2009 zeigt, dass insgesamt in den Gemeinden eine stark positive Bevölkerungsentwicklung stattgefunden hat. Ein Grund dafür sind die Suburbanisierungsprozesse, die sich aufgrund der Nahelage zu Wien ergeben, und die damit verbundenen Zuwanderungsgewinne.

Regionalökonomisch ist das Marchfeld stark von der Nähe zu Wien als Zentrum der Europa-Region „Vienna Region“ geprägt. Im Zuge der Osterweiterung im Juni 2004 rückte das Marchfeld auch auf den geopolitischen Landkarten ins Zentrum Europas und erhält die Chance zur wirtschaftlichen Nutzung des Standortvorteils, der sich aus der Lage zwischen den Großstädten Wien und Bratislava (Pressburg) ergibt. Doch auch die landwirtschaftliche Nutzung mit nachgelagerten Verarbeitungsstrukturen ist aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten (hohe Bodenbonität, ausreichend Sonnenstunden, ebene Flächen), die eine landwirtschaftliche Intensivproduktion ermöglichen, nach wie vor von großer überregionaler Bedeutung.

Um die Empfindlichkeit des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes in Bezug auf mögliche Eingriffe im trassenbezogenen Untersuchungsraum aufzuzeigen, erfolgte die Einstufung der Sensibilität anhand der Flächenwidmung (Wohnbauland, Betriebsbauland, Grünland mit je nach Nutzung abgestufter Sensibilität etc.) sowie anhand der funktionalen Raumgliederung (Intensität der funktionalen Verflechtung, Bedeutung der Wegeverbindungen).

Bei Analyse der im trassenbezogenen gelegenen Widmungen kann festgestellt werden, dass hier Widmungen mit geringer Sensibilität deutlich überwiegen. Lediglich im Bereich Gänserndorf Süd an der L11 liegen durch die Flächenwidmungen an der reitanlage im Randbereich des Untersuchungsraumes Widmungen mit hoher Sensibilität vor. Eine flächige Benaspruchung hoch sensibler Widmungskategorien tritt nicht ein.

In Bezug auf die Funktionale Raumgliederung ist die Sensibilität des betrachteten Raumes als gering einzuordnen. Die räumlichen Verflechtungen der weit entfernten Siedlungskörper sind gering und erfolgen hauptsächlich über einige wenige Landesstraßen.

9.2.2 Landwirtschaft

Der Untersuchungsraum für den Fachbeitrag „Landwirtschaft“ umfasst das landwirtschaftliche Kleinproduktionsgebiet „Marchfeld“. Dieses erstreckt sich auf österreichischem Staatsgebiet von der Agglomeration Wien im Westen bis zur March.

Das Marchfeld ist aufgrund der klimatischen und standörtlichen Voraussetzungen noch immer Hauptagrargebiet, die Streusiedlungsstruktur ist lediglich entlang der Verkehrsachsen oder in Gunstlagen verdichtet. Die agrarisch dominierte Siedlungsstruktur unterliegt aber auch hier einem Funktionswandel, der durch hohe Pendlerquoten und Abwanderungstendenzen zu Ungunsten der Landwirtschaft verändert wird.

Die heutige Kulturlandschaft im Marchfeld wird von einer offenen, wenig strukturierten Agrarlandschaft dominiert. Struktur gebend in dieser homogenen, ebenen Landschaft wirken Waldflächen und Reste offener Steppenlandschaft sowie (ehemalige) Schottergruben. In der großflächig kommassierten Agrarlandschaft sind vernetzende Landschaftselemente nur rudimentär in Form von Hecken, Rainen und Windschutzanlagen vorhanden.

Nach pflanzengeographisch – klimatologischen Gesichtspunkten ist das Marchfeld dem pannonischen Klimaraum zuzuordnen. Charakteristisch sind hohe Temperatursummen in der Vegetationsperiode mit relativ geringen Niederschlagsmengen sowie viele Sonnenscheinstunden zu erwarten. Der Untersuchungsraum weist demnach gerade für die Landwirtschaft ein sehr günstiges Klima auf, zählt jedoch zu den trockensten Gebieten Österreichs. Die Niederschlagsmenge in der Vegetationsperiode schwankt zwischen 250 und 300 mm.

Die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Marchfeld liegen sowohl auf der Niederterrasse (Praterterrasse) als auch auf der Hochterrasse (Seyringer Schotterfächer, Gänserndorfer Terrasse, Tallesbrunner Platte). Die

Niederterrasse umfasst Aueböden im Nahbereich der March und Donau sowie Schwemm- und Tschernosemböden von hoher Ertragsfähigkeit im übrigen Teil. Das Grundwasser befindet sich nur wenige Meter unter GOK, die vorhandenen Brunnen verfügen über eine gute Ergiebigkeit.

Im Bereich der Hochterrasse sind nur in den Randzonen Tschernoseme anzutreffen, der Grossteil entfällt auf eher seichte, weniger fruchtbare Böden (Paratschernoseme, Rhegosole) mit schlechterem Wasserhaushalt. Das Grundwasser befindet sich in größerer Tiefe, wobei die vorhandenen Brunnen infolge dichter Lagerung der Sande eine geringe Ergiebigkeit zeigen.

Das Marchfeld ist nach wie vor Hauptanbaugesamt für Getreide, daneben werden vor allem Hackfrüchte (Zuckerrüben, Mais, Kartoffel) sowie im Rahmen der Fruchtfolge übliche Alternativkulturen und Feldgemüse angebaut. Das Ziel, die Erreichung zumindest ausgeglichener Erträge, kann in trockenen Jahren ohne zusätzliche Bewässerung nicht erreicht werden. Der Bewässerungsbedarf für landwirtschaftliche Kulturen wurde in der Vergangenheit fast ausschließlich aus dem Grundwasserkörper gedeckt. Die Entnahme aus Oberflächengewässern hatte in Folge deren geringen Wasserführung und mäßiger Wasserqualität wenig Bedeutung. Die Wasserentnahme für die Bewässerung erfolgt sowohl im Rahmen von Einzelbrunnen als auch von genossenschaftlichen Bewässerungsanlagen.

Die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe geht in allen Gemeinden des Untersuchungsgebietes zurück. Im Gegensatz zum übrigen Österreich geht der Rückgang überwiegend zu Lasten der Nebenbetriebe. Im Marchfeld bedingen die günstigen Bewirtschaftungsverhältnisse einen vermehrten Hang zum Vollerwerbsbetrieb, wobei hier der mittel- bis großbäuerliche Betrieb dominiert.

Bei den Betriebsformen nehmen im Untersuchungsraum die Marktfruchtbetriebe mit Abstand die führende Rolle ein. Von Bedeutung sind zudem Dauerkultur- und Gartenbaubetriebe (sowie Forstwirtschaftliche Betriebe), während alle anderen Betriebsformen einen verschwindend geringen Anteil an der Gesamtheit ausmachen. In allen Gemeinden dominiert die Ackerwirtschaft, während sowohl Grünland als auch die Forstwirtschaft hinsichtlich ihres Flächenanteils von marginaler Bedeutung sind. Im zentralen Marchfeld entfallen gemäß der letzten Agrarstrukturerhebung rund 55 % der landwirtschaftlichen Produktionsflächen auf den Getreideanbau, rund 15 % auf Hackfruchtbau, 20 % auf sonstige Fruchtarten (Hülsenfrüchte, Ölfrüchte, Feldgemüse, Feldfutter) sowie rund 10 % auf Brachen.

Für die Bewertung der Sensibilität wurden drei Indikatoren herangezogen, nämlich die Bodeneignung auf Basis des natürlichen Bodenwertes, die agrarstrukturelle Verhältnisse und damit zusammenhängende Flurformen und Erschließung der landwirtschaftlichen Produktionsflächen sowie die Gefährdung der Produktionsgrundlagen durch Naturgefahren. Zusammenfassend wurde die Sensibilität mit „mäßig“ beurteilt.

9.2.3 Boden

Im Untersuchungsraum haben sich in Abhängigkeit vom jeweiligen Ausgangssubstrat verschiedene Bodentypen entwickelt. Im Bereich der Praterterrasse dominieren Tschernoseme, die typischen Böden des pannonischen Klimaraumes. In der Lasseer Wanne und Siebenbrunner Bucht findet man in Mulden und entlang von Entwässerungsgräben Anmoore und Gleye. Im Nahbereich grundwasserbeeinflusster Bodenformen treten anmoorige Feuchtschwarzerden auf, die aus kalkhaltigen Feinsedimenten entstanden sind. Im Bereich der höher gelegenen Gänserndorfer Terrasse liegen meist Paratschernoseme und Tschernoseme. Wie im Bereich der Praterterrasse sind auch hier Böden aus Löss vorherrschend. Die vorwiegend lehmig-schluffigen Tschernoseme sind zumeist mäßig trocken. Neben großflächigen, mittel- bis tiefkrumigen Tschernosemen sind im Südteil tiefreichende humose kolluvial überlagerte Tschernoseme weit verbreitet. Im Bereich äolischer und kolluvialer Deckschichten des nördlichen Teils der Gänserndorfer Terrasse finden sich Tschernoseme aus Flugsand und Löss. Im Mittelteil überwiegen seicht- bis mittelgründige Paratschernoseme aus kalkfreiem Flugsand. Kleinräumig kommen Lößrohböden und Kulturrohböden aus rezentem, kalkhaltigem Flugsand vor. In den Großmulden innerhalb der Terrasse findet man – je nach Wasserversorgung und Sedimentation – Braune Aueböden, Gleye und vergleyte Feuchtschwarzerden, die unter starkem Grundwassereinfluss entstanden sind.

Die Sande und Kiese des Marchfeldes sind als Schüttmaterial sowie für die Betonherstellung bestens geeignet. Im Untersuchungsraum sind 33 Abbaubereiche (Trockenbaggerungen) nach dem Mineralrohstoffgesetz (MinRoG) genehmigt, die allerdings zum Teil bereits stillgelegt bzw. teilverfüllt worden sind (Nachnutzung als Deponie).

Im Rahmen der NÖ. Bodenzustandsinventur 1994 wurde der Untersuchungsraum in einem flächendeckenden Raster aufgenommen. In die von der geplanten Trasse betroffenen Katastralgemeinden fallen 14 Profilpunkte bzw. 20 Bodenproben. Die Ergebnisse liegen für die lithologische und bodenkundliche Zuordnung der Rasterpunkte, bodenkundliche Grundparameter, pflanzenverfügbare Nährstoffe und Schwermetalle vor. Der Vergleich der BZI-Daten mit den Daten des durchgeführten Bodenbeweissicherungsprogramms (8 Wald- und landwirtschaftliche Standorte) zeigen im Großen und Ganzen eine gute Übereinstimmung der Werteverteilung. Die untersuchten Böden weisen insgesamt durchwegs eine gute Pufferkapazität für atmosphärische Einträge auf und sind keinen wesentlichen Versauerungseinflüssen ausgesetzt. Im Rahmen der Bodenuntersuchung wurden die Elemente As, Cd, Co, Cr, Cu, Mo, Ni, Pb, Se, V und Zn interpretiert. Sämtliche Werte liegen im Bereich geogener Hintergrundwerte und sind nicht auffällig.

Die Bodenempfindlichkeit hinsichtlich potenzieller Schadstoffeinträge aus dem Straßenverkehr ist in Bezug auf die einschlägigen Grenz-, Richt- und Orientierungswerte als gering bis mäßig einzustufen. Bei Stickstoffoxiden bzw. Stickstoffeinträgen liegt die Schadstoffvorbelastung deutlich unter den Grenzwerten der IG-L bzw. der VO zum Schutz der Vegetation. Bei PM10 liegt die Schadstoffvorbelastung zwar unter dem Langzeit-Grenzwert, es kommt jedoch zu Überschreitungen des Kurzzeit-Grenzwertes. Andere Schadstoffe, wie z.B.

Benzo(a)pyren, Schwefeldioxid, Blei, usw. wurden im Schadstoffmodell nicht berücksichtigt, mit dem Hinweis, dass die Emissionen derart gering sind und nur eine irrelevante Zusatzbelastung erwartet werden kann bzw. sind deren Gehalte in Treibstoffen derart gering, dass man von vernachlässigbaren Beiträgen durch diese Komponenten sprechen kann.

Insgesamt gesehen ist die Pufferkapazität bzw. Kationenaustauschkapazität der Böden gegenüber Schadstoffeinträgen im Untersuchungsraum nach den Ergebnissen der NÖ. Bodenzustandsinventur und eigener Untersuchungen ausreichend bis hoch. Die pH-Werte der Böden schwanken in Abhängigkeit von den vorkommenden Bodentypen und sind im Durchschnittsbereich dem Kohlensäure-Silikat-Pufferbereich (schwach sauer) bzw. Kohlensäure-Karbonat-Pufferbereich (neutral), Ausreißer nach unten dem Austauscher-Pufferbereich (mäßig sauer) zuzuordnen.

Für die Bewertung der Sensibilität wurden drei Indikatoren herangezogen, nämlich die „natürliche Eignung des Bodens für die landwirtschaftliche bzw. forstwirtschaftliche Nutzung als Standortfaktor für die Land- und Forstwirtschaft“ bzw. die „Infiltrationseigenschaften des Bodens“ sowie das „Puffervermögen als Faktor für den Boden- und Grundwasserschutz“. Zusammenfassend wurde die Sensibilität des Ist-Zustandes mit „mäßig“ beurteilt.

9.2.4 Forstwirtschaft

Der Untersuchungsraum umfasst das westliche Marchfeld und erstreckt sich von der Agglomeration Wien im Westen bis zur Großen Remise und Weikendorfer Remise im Raum Gänserndorf Süd – Obersiebenbrunn - Untersiebenbrunn im Osten. Die Kulturlandschaft im Marchfeld wird von einer offenen, wenig strukturierten Agrarlandschaft dominiert („Kornkammer Österreichs“). Strukturgebend in dieser homogenen, ebenen Landschaft wirken Waldflächen und Reste offener Steppenlandschaft sowie Schottergruben. Der Untersuchungsraum wird intensiv landwirtschaftlich genutzt (v.a. Getreide-, Hackfrucht- und Feldgemüseanbau), die Forstwirtschaft spielt hingegen eine nur sehr untergeordnete Rolle. Größere Waldremisen sind im Bereich Deutsch-Wagram - Strasshof sowie Markgrafneusiedl – Gänserndorf - Obersiebenbrunn erhalten geblieben. Ansonsten beschränken sich Waldflächen und Gehölzstrukturen auf kleinere „Schacherl“, Bachbegleitgehölze am Russbach sowie Windschutzanlagen.

Der Untersuchungsraum ist dem forstlichen Hauptwuchsgebiet „Sommerwarmer Osten, Pannonisches Tief- und Hügelland“ zuzuordnen. In den tiefen Lagen finden sich auf warmen, mäßig bodensauren Standorten Zerreichen-Traubeneichenwälder, auf kalkhaltigen Löss-Standorten fragmentarisch Löss-Eichenwälder, im Übergangsbereich zum Weinviertler Hügelland Eichen-Hainbuchenwälder. Entlang der March und Donau bzw. entlang kleinerer Bäche finden sich auch Auewälder mit Gehölzen der Weichen und Harten Aue. Natürliche Wald-Grenzstandorte wurden großflächig mit Schwarz- und Rotkiefer sowie Robinie aufgeforstet.

Im Hinblick auf die Naturnähe der Waldbestände im Marchfeld zeigen wissenschaftliche Untersuchungen eine mäßige bis starke Veränderung im Hinblick auf die potenzielle natürliche Vegetation. Im Untersuchungsraum

wurden in Abhängigkeit von den jeweiligen Standortsverhältnissen in Summe 10 forstliche Bestandstypen ausgeschieden. In den ehemaligen Wohlfahrtsaufforstungen (Waldremisen) sind nach wie vor Kiefernforste sowie Kiefern-Eichen-Mischbestände weit verbreitet, die in den letzten Jahren einer Bestandsumwandlung in Laub-Mischwälder unterliegen. In den größeren Waldgebieten finden sich des Weiteren Eichenwälder und Eichen-Laubmischwälder, die als Mittel- oder Niederwald forstwirtschaftlich genutzt werden. Auf sehr trockenen Standorten mit Waldsteppencharakter haben sich Eichen-Robinien-Buschwälder etabliert. Entlang der Bäche und Flüsse bzw. auf gut wasserversorgten Standorten kommen Eichen-Eschen-Laubmischwälder sowie Weiden-Pappel-Schwarzerlenaue vor. In der landwirtschaftlich dominierten Offenlandschaft finden sich kleinflächige Feldgehölze sowie systematisch angelegte Windschutzstreifen.

Die Waldausstattung in den Katastralgemeinden im (weiteren) Untersuchungsraum ist sehr unterschiedlich und reicht von 0,1 % (KG Pysdorf) bis 20,5 % (KG Strasserfeld). Im Durchschnitt ist die Waldausstattung mit 10,2 % sehr gering und entspricht der dominierenden Agrarnutzung im Marchfeld. Die Waldbestände unterliegen in den letzten Jahrzehnten einem starken Siedlungsdruck (Gemeinden entlang der B 8) und Nutzungsdruck (Sand- und Kiesabbau), dennoch zeigt die Mehrzahl der Standortgemeinden v.a. im zentralen Marchfeld eine positive Waldbilanz, was u.a. auch auf die Aufforstungspraxis bzw. Maßnahmen und Auflagen der Forstbehörde in Rodungsverfahren zurückzuführen ist.

Im Waldentwicklungsplan sind die Waldbestände im Untersuchungsraum mit prioritärer überwirtschaftlicher Waldfunktion ausgewiesen (Kennziffern 331, 332), d.h. die Erhaltung des Waldes und dessen hohe Schutz- und Wohlfahrtswirkung stehen in besonderem öffentlichen Interesse. Relevante Schutzgebietsfestlegungen im unmittelbaren Bereich der Trasse betreffen Ausweisungen des Naturschutzes (EU Vogelschutz-Richtlinie) bzw. der Wasserwirtschaft (Wasserrahmenverordnung bzw. Wasserschongebiet Marchfeld).

Hinsichtlich des Auftretens abiotischer Gefährdungen ist anzumerken, dass der Untersuchungsraum generell sehr niederschlagsarm und sommerheiß ist und somit längere Trockenperioden zu erheblichen Trockenstress der Waldvegetation, v.a. im Bereich der Sandbodenzone mit Extremstandorten, führen können. In den letzten Jahren ist es auch verstärkt zu Windwürfen v.a. im Bereich der instabilen Kiefernforste gekommen. Im Hinblick auf biotische Gefährdungen ist v.a. das Kiefernsterben im Bereich der Waldremisen zu nennen. Das ist auch ein Grund, warum in den letzten Jahren verstärkt Bestandsumwandlungen in stabilere Laub-Mischwälder initiiert werden. In Bezug auf Wildschäden ist trotz erhöhter Abschusszahlen der Wilddruck noch immer sehr groß, v.a. die aus dem Oberholz stammende Naturverjüngung (Eiche, Linde, Ahorn) wird sehr stark zurückgebissen.

Die Bioindikatorergebnisse für den Untersuchungsraum zeigen generell eine nur mäßige Schwefelbelastung der Waldbestände unter dem Grenzwert, punktuell kommt es aber immer wieder zu geringfügigen Überschreitungen, die Fernimmissionen aus den östlichen Nachbarländern zuzuschreiben sind. Die Werte für Stickstoff liegen unter dem Grenzwert, die Nährstoffversorgung mit Phosphor, Kalium, Calcium und Magnesium ist ausreichend. Die Bodenzustandsinventuren zeigen standortsbedingt eine mittlere bis hohe Kationenaustauschkapazität und damit eine ausreichende bis gute Pufferkapazität gegenüber Versauerung.

Im Hinblick auf die Immissionsgrundbelastung der Waldbestände im Untersuchungsraum ist anzumerken, dass die Schadstoffbelastung für Stickstoffoxide und Stickstoffeinträge deutlich unter den einschlägigen Richt- und Grenzwerten liegen. Bei Feinstaub liegt die Vorbelastung zwar unter dem Langzeitgrenzwert, es kommt jedoch zu Überschreitungen des Kurzzeitgrenzwertes. Andere emissionsrelevante Schadstoffe wie Schwefeldioxid, Benzol, Benzo(a)pyren oder Staub sowie Schwermetalle zeigen vernachlässigbare Grundbelastungen.

Für die Beurteilung der Sensibilität wurden die Indikatoren „Bedeutung der Waldfunktionen gem. WEP“, die „Naturnähe der Bestände“ sowie „die Pufferkapazität der Waldböden hinsichtlich Stoffeinträge“ herangezogen. Zusammenfassend wurde die Sensibilität des Ist-Zustandes mit „mäßig“ beurteilt.

9.2.5 Wildökologie und Jagd

Zur Beurteilung der Auswirkungen durch das ggst. Vorhaben wurden für das Kriterium Wildökologie und Jagd als Indikatoren Habitatbeeinträchtigung, Störung von Raum/Zeitschemata, Barriere- und Isolationswirkungen, Ökofallen, Revierzerschneidung und Beeinträchtigung des Jagdbetriebes herangezogen.

Der Untersuchungsraum ist jagdpolitisch in 4 Hegeringe mit insgesamt 10 Jagdrevieren eingeteilt. Von den Jagdrevieren sind 7 Genossenschaftsjagden und 3 Eigenjagden.

Der Untersuchungsraum ist überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzt und weist in großen Teilen aufgrund fehlender Strukturen geringe Einstandsmöglichkeiten auf. In Teilbereichen ist die Agrarlandschaft jedoch durch Windschutzgürtel mehr oder weniger stark gegliedert. Die Windschutzgürtel spielen als Leitstrukturen und Rückzugsräume insbesondere für Rehwild, Feldhase, Fasan und Rebhuhn eine Rolle. Hervorzuheben sind die größeren Waldbestände im Norden des Untersuchungsraumes südlich der großen Siedlungsbereiche Strasshof und Gänserndorf, die als Einstandsgebiete für Wild (hier auch für Schwarzwild, in Teilbereichen auch für Rotwild) und somit auch aus jagdwirtschaftlichen Gesichtspunkten im Marchfeld eine höhere Bedeutung haben.

Hauptwildarten im Untersuchungsraum sind in erster Linie Reh, Feldhase und Fasan sowie Raubwild. Das Rehwild kommt einerseits im Bereich der größeren Waldbestände in hoher Dichte vor, wo ein ausreichendes Verhältnis zwischen Äsungs- und Einstandsangebot besteht. Andererseits besiedelt es auch als „Feldreh“ die ausgeräumte Agrarlandschaft, wo es insbesondere in den Wintermonaten in großen Sprüngen auf großen unzerschnittenen Feldtafeln lagert. Die Besatzdichten bei Feldhase und Fasan haben verglichen mit den Beständen der letzten Jahrzehnte abgenommen. Beide Wildarten sind jedoch in der Agrarlandschaft noch in ausreichender (bejagbarer) Dichte vorhanden. Die Bestände des Rebhuhns haben hingegen durch die landwirtschaftliche Intensivierung stark abgenommen. Das Rebhuhn hat derzeit jagdwirtschaftlich eine untergeordnete Bedeutung und wird in den meisten Revieren aktuell nicht oder nur fallweise bejagt.

Das Rotwild kommt aktuell verstärkt in den Waldgebieten der Großen und Weikendorfer Remise (bereits östlich des Untersuchungsgebietes) vor. Es gelangt von Osten aus den Marchauen über Trittsteinbiotope in

die westlich gelegenen größeren Waldbestände und wird vor allem in diesen Bereichen bejagt. Das Schwarzwild konzentriert sich ebenfalls auf den Bereich der Waldbestände, tritt jedoch je nach Äsungsangebot auch in der Agrarlandschaft auf.

Weitere Wildarten, die hinsichtlich der Bejagung eine untergeordnete Bedeutung haben, sind Kaninchen, Wasserwild und die Waldschnepfe.

Bewegungsachsen und Wildkorridore sind im Untersuchungsraum aufgrund der ausgeräumten Kulturlandschaft großteils nur mehr fragmentarisch gegeben. Leitstrukturen von mittlerer Bedeutung, die vorwiegend lokal von Rehwild genutzt werden, sind die Windschutzgürtel und trittsteinartig die kleineren Waldinseln im Offenland. Die großen Waldremisen östlich des Untersuchungsgebietes stellen einen regionalen Verbindungskorridor für das Rotwild und Schwarzwild dar und sind dementsprechend von hoher Bedeutung. Der Rußbach ist zusätzlich als Verbindungskorridor für das Schwarzwild von Bedeutung. Die Marchauen sind Teil eines international bedeutenden Wildkorridors (Alpen-Karpaten-Korridor) und sind demnach als Migrationsachse von sehr hoher Bedeutung.

Die Bejagung des Schalenwildes (in erster Linie Rehwild) findet vornehmlich durch Ansitz statt. Im Nahbereich größerer Waldbestände wurden hierfür Hochsitze und Kanzeln errichtet. In den Revieren bzw. Revierteilen, die überwiegend Ackerland umfassen, werden in erster Linie mobile Ansitze verwendet. Die Bejagung des Schwarzwildes erfolgt überwiegend im Bereich der Waldbestände bzw. deren näherem Umfeld. Die Niederwildbejagung (Feldhase, Fasan) erfolgt durchwegs in Form von Treibjagden. Zur Bejagung des Raubwildes finden jährliche Bezirksbaujagten statt. Neben den Hochsitzen zählen Fütterungen für Niederwild (bereichsweise auch für Rehwild) zu den wichtigsten Reviereinrichtungen, die vorwiegend am Rand von Einständen situiert sind. Zusätzlich werden Schöpfungsmöglichkeiten errichtet, da aufgrund der klimatischen Verhältnisse Wasser mitunter einen limitierenden Faktor darstellt. Vereinzelt werden als Hegemaßnahmen auch Wildäcker angelegt, die schwerpunktmäßig im Bereich der Waldbestände und Wildschutzstreifen situiert sind.

Trotz allgemein erhöhter Abschusszahlen für das Rehwild ist im Bereich der Waldbestände durch selektiven Verbiss an der Naturverjüngung die Wildschadensituation unbefriedigend. Insbesondere in den Wintermonaten ist der Verbissdruck in den Waldbeständen, kleineren Waldkomplexen und Windschutzanlagen dementsprechend hoch. Wildschäden an Kulturflächen durch Schwarzwild halten sich im Untersuchungsgebiet in Grenzen.

Gemäß den Wildarten und der Revierausstattung ist eine einheitliche Sensibilitätseinstufung über den gesamten Untersuchungsraum der S 8 nicht möglich. Die Bewertung erfolgt daher in 3 Teilräumen:

Teilraum 1: Knoten S1/S8 – ASt Strasshof

Der Teilraum wird hinsichtlich seiner Wertigkeit als mäßig eingestuft, in erster Linie durch den Mangel in der Habitatausstattung infolge der intensiven Landwirtschaft, was sich in der Wildartenzusammensetzung widerspiegelt und sich indirekt auf die jagdliche Attraktivität auswirkt.

Teilraum 2: ASt Strasshof – Waldbestand östl. ASt Markgrafneusiedl

Das Schotterabbaugebiet wird vor allem aufgrund der guten Habitatausstattung und der erhöhten Dichte an Wildbeständen mit einer hohen Sensibilität bewertet. Die Waldbestände im Norden und Nordosten des Teilraums weisen vor allem aufgrund ihrer Funktion als Einstandsgebiet und Rückzugsraum ebenfalls eine hohe Sensibilität auf. Von mäßiger Sensibilität sind die intensiver genutzten landwirtschaftlichen Flächen bzw. die intensiv in Abbau befindlichen Grundstücke im Bereich Neurisse und Zinsäcker

Teilraum 3: Klingefeld – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn

In den landwirtschaftlich genutzten Bereichen dieses Teilraumes herrscht noch ein befriedigendes Verhältnis an Deckungs- und Freiflächen. Gewisse Mängel bestehen v.a. in den Wintermonaten an Äsungsflächen durch die intensive Nutzung. Gemäß der bejagbaren Wildarten und der Revierausstattung weisen die Revierteile ebenfalls eine befriedigende jagdliche Attraktivität auf. Diese Bereiche werden somit hinsichtlich ihrer Sensibilität als mäßig bewertet. Von hoher Sensibilität sind die größeren Waldbestände des Teilraumes bzw. östlich an die L 9 angrenzend. Diese Teile weisen auch eine höhere jagdliche Attraktivität auf.

9.2.6 Freizeit und Erholungsnutzung

In Anlehnung an den Fachbericht Landschaftsbild wird das Untersuchungsgebiet in Teilräume gegliedert und die jeweilige Freizeit- und Erholungsinfrastruktur erfasst sowie der Erlebniswert und die Vorbelastungen durch Lärmimmissionsquellen dargestellt.

Das Untersuchungsgebiet ist durch landwirtschaftlich intensiv genutzte Nutzungen mit relativ großen und va. langen Ackerschlägen charakterisiert. Dementsprechend dient das Untersuchungsgebiet vorwiegend der Nah- und Kurzeiterholung aus den umliegenden Siedlungsgebieten. Ortsgebundene Freizeitinfrastrukturen liegen nur in geringer Dichte vor. Im Untersuchungsraum finden sich lediglich ein Crossbike Parcours und ein Modellflugplatz. Touristische Erholungsinfrastrukturen, wie der Obersiebenbrunner Schlosspark befinden sich außerhalb des Untersuchungsraumes. Wichtigste Bewegungslinie ist der Marchfeldkanal Radwanderweg, der entlang des Rußbaches im westlichen Bereich den Untersuchungsraum quert. Weitere bedeutende Bewegungslinien sind der Radweg R5 und der Napoleonradweg mit Verbindungsradwegen. Darüber hinaus wird das gut ausgebaute landwirtschaftliche Wegenetz für die Kurzeiterholung genutzt. Neben den weitläufigen Ackerfluren befinden sich einige Waldflächen (Hagerfelder Wald und Große Remise) im Untersuchungsraum bzw. grenzen an diesen an. Sie stellen einen wichtigen Erholungsraum dar und sind durch eine Vielzahl an Wegen gut erschlossen.

Vorbelastungen durch Schallemissionen sind va. durch die S 1 und durch Landesstraßen gegeben. Punktuell wirksam sind auch die vorhandenen Rohstoffgewinnungsbetriebe, die auf den Flächen nördlich von Obersiebenbrunn zu finden sind.

9.3 SCHUTZGUT TIERE, PFLANZEN, LEBENSÄRÄUME

9.3.1 Tiere und deren Lebensräüme

Indikatoren für dieses Kriterium sind die Beeinträchtigung von Beständen für die ausgewählten Indikatorgruppen, deren Lebensräüme mit erhöhter standortökologischer Bedeutung, die Beeinträchtigung von Anhang IV- Arten, Zerschneidungs- und Barrierewirkung, sowie die Beeinträchtigung bestehender / geplanter Schutzgebiete (Schutz- und Erhaltungsziele). Als Indikatorgruppen wurden die Artgruppen Vögel, Säügetiere (ohne Fledermäuse), Fledermäuse, Reptilien, Amphibien, Heuschrecke, Laufkäfer sowie weitere Arten des Anhang II und Anhang IV der FFH- Richtlinie (Arten der Tiergruppen Schmetterlinge, Libellen, Käfer [ohne Laufkäfer]) gewählt.

Lebensräüme mit sehr hoher Wertigkeit liegen im Bereich des Schotterabbauggebietes nördlich von Markgrafneusiedl sowohl nördlich und südlich der geplanten Trasse (ausschlaggebende Arten / Artgruppe[n]: Vögel: insbesondere Triel und Brachpieper, Ziesel, Laufkäfer) als auch im Bereich der Waldbestände der Großen Remise (ausschlaggebende Artgruppe[n]: Vögel: insbesondere Ziegenmelker). Lebensräüme von hoher Wertigkeit sind Teilflächen nördlich des Schotterabbauggebietes (ausschlaggebende Artgruppe[n]: Vögel, Amphibien, Heuschrecken, Laufkäfer), Waldbestände nordöstlich von Markgrafneusiedl (ausschlaggebende Artgruppe[n]: Fledermäuse), des Schlossparks Obersiebenbrunn sowie Teilflächen der Großen Remise (ausschlaggebende Artgruppe[n]: Vögel, Fledermäuse). Der Rußbach ist als Ausbreitungskorridor insbesondere für den Biber von hoher Bedeutung.

In den großflächig ackerbaulich genutzten Bereichen des Untersuchungsgebietes sind fast ausschließlich Artbestände mittlerer Bedeutung vertreten (in erster Linie für die Artgruppen Vögel und Laufkäfer, in Teilbereichen auch für Heuschrecken). Der breite Windschutzstreifen im Klingefeld weist insbesondere als Vernetzungskorridor für Fledermäuse eine mittlere Wertigkeit auf.

9.3.2 Pflanzen und deren Lebensräüme

Als Untersuchungsraum wurde der Wirkraum von mind. 500 m beiderseits der Straße festgelegt. Bei diesem Wirkraum kann davon ausgegangen werden, dass sowohl direkte (Flächenbeanspruchung) als auch indirekte (Veränderung der Standorteigenschaften) Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Pflanzen identifiziert, und entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Ausgleich formuliert werden können.

Innerhalb des Untersuchungsraumes erfolgt eine Typisierung der Biotope, wobei Hauptmerkmale der Typisierung die Artenkombination, die Vegetationsstruktur sowie der räumliche Kontext der Biotope sind. Eine Bewertung der Biotoptypen erfolgt nach den Kriterien Artenspektrum, Gefährdung und Regenerationsfähigkeit. Auf Basis dieser Kriterien erfolgt eine 4-stufige Sensibilitätseinstufung. Der Eingriff wird an Hand von Flächenverbrauch, Luftschadstoffeintrag, Eingriff in den Wasserhaushalt und Beschattungsverhältnissen

beurteilt und mit der Sensibilität des jeweiligen Standortes in Zusammenhang gebracht. Die verbleibenden Auswirkungen werden vor diesem Hintergrund und vor allem auch unter Berücksichtigung der Maßnahmen, die im Zuge des Vorhabens gesetzt werden, beurteilt.

Biotoptypen besonderer Sensibilität¹

Gemäß der obigen Reihenfolge stellen die naturnäheren Gewässer die erste Gruppe besonderer Sensibilität dar. Das gilt im Untersuchungsraum für die besser entwickelten ^(*)**Schotterteiche**. Sie sind zwar vergleichsweise gut zu regenerieren, enthalten aber Arten spezieller Ökologie inklusive der in Niederösterreich geschützten Rohrkolben-Arten.

Im Untersuchungsraum ist weiters das gesamte Grünland von hoher bis sehr hoher Sensibilität. Es handelt sich um ****Trockenrasen**, die allesamt in Österreich gefährdet, teilweise sogar vom Erlöschen bedroht sind.

Die Trockenrasen liegen brach und sind mehr oder weniger verbuscht, was ihre Sensibilität nicht mindert. Etlliche Biotope befinden sich auf Bahngelände.

Innerhalb der großen Gruppe der **Ruderalfluren** sind die Ruderalfluren und Ackerbrachen mit initialen Trockenrasen zu nennen, die zwar aufgrund ihrer guten Regenerierbarkeit und vergleichsweise geringen Gefährdung nur mittlere Sensibilität aufweisen, aber ein hohes naturschutzfachliches Entwicklungspotenzial haben.

Innerhalb der Hauptgruppe der **Gehölze der Offenlandschaft** sind die kleinen naturnahen Feldgehölze (Eichen-Bestände u.ä.) hervorzuheben, ferner die wenigen naturnahen Gebüsche. Eine Streuobstbrache (ebenfalls hochsensibel) konnte nur einmal gefunden werden.

In der Gruppe der **Wälder** sind alle naturnahen Schlusswälder als hochsensibel zu betrachten. Das gilt für die *****Auwaldreste**, insbesondere die am Rußbach, die ^(**)Eichenwälder und die besser erhaltenen, neophytenärmeren Feldahorn-Feldulmen-Wälder. Innerhalb der Pionierwälder und Forste ist dem Unterwuchs besonderes Augenmerk zu schenken. Aufgrund der extremen Standortverhältnisse sind vielfach trockenrasenartige Bestände anzutreffen, die die Sensibilität aufwerten.

In der Hauptgruppe der **technischen Biotoptypen** sind die Schottergruben hervorzuheben, in denen sich vielfach Bestände naturschutzfachlich bedeutender Arten angesiedelt haben, die von der ständigen Neuschaffung offener Flächen profitieren. Diese Biotope sind zwar nicht von hoher, aber doch von mittlerer Sensibilität.

¹ Ein Sternchen (*) – Biotoptyp einem FFH-Lebensraumtyp nahestehend oder angehörend. Zwei Sternchen (**) – Biotoptyp einem prioritären FFH-Lebensraumtyp nahestehend oder angehörend. In Klammern gesetzt: Nur teilweise oder bedingt angehörend.

Bereiche besonderer Sensibilität

Anmerkung: Die Abgrenzung der Teilräume ist in der Einlage 3-9.1 dargestellt.

Teilraum 1: Raum Parbasdorf–Rußbach

Der Teilraum 1 verläuft vom Knoten S1 / S8 bis zum Rußbach. Der erste sensible Bereich von Südwesten her betrachtet ist der Napoleonstein mit seinen zwar kleinen, aber naturschutzfachlich hochsensiblen ****Sand- bzw. **Lössstrockenrasenresten**. Nach einigen kleinen ****Auwaldresten** folgt dann der Rußbach, der auf der ganzen Länge hochsensible Biotope aufweist.

Teilraum 2: Schottergrubenzone West

Teilraum 2 verläuft vom Rußbach bis zur ASt Markgrafneusiedl. An den Teilraum 1 schließt der Wagram mit ruderalisierten **(**)**Trockenrasenfragmenten sowie Eichen- und Feldulmen-Beständen an. Die große Schottergruben-Zone von Markgrafneusiedl ist reich an trockener Ruderalvegetation und initialen Trockenrasen, beide Typen enthalten zahlreiche Rote-Liste-Arten. Die meisten der dortigen Biotope sind von mittlerer Sensibilität, an der Grenze zu hoher Sensibilität. Hier befinden sich auch die zwei **(*)**Schotterteiche hoher Sensibilität. Dieses Schottergruben-Areal ist im Westen und Norden von Waldflächen auf Trockenstandorten eingefasst. Diese haben einen hohen Anteil an hochsensiblen **(**)**Eichenwäldern, in Lücken finden sich teilweise ****Trockenrasen** (ebenfalls hochsensibel).

Teilraum 3: Tiefental

Teilraum 3 befindet sich zwischen der ASt Markgrafneusiedl und der L 9. Die größten **(**)**Eichenwälder schließen im Osten (Raum Tiefental südlich von Gänserndorf) an die Schottergruben-Zone an. In der großen Furche des hochsensiblen Eichenwaldgebietes von Tiefental herrscht ein steiler Standorts-Gradient. Dort findet sich ein sehr reichhaltiger Biotopkomplex, mit einem der größten ****Trockenrasen** des Untersuchungsraumes, Eichen-Altholzbestände bis hin zu einem kleinen, aber baumartenreichen ****Auwald**. Auch nach Süden hin herrscht hier Eichen-Trockenwald vor. Von Tiefental zieht sich dieses Eichenwald-Gebiet mit Trockenrasen nach Osten bis über Siehdichfür hinaus hin. Die aufgelockerten Bestände dieses Bereiches stehen dem FFH-Typ ***Euro-Sibirische Eichen-Steppenwälder** und dem UBA-Typ **Steppenwald** (vom Aussterben bedroht) am nächsten.

Dieser Raum ist fast zur Gänze von hoher Sensibilität, mit Ausnahme der Schmalstelle des Eichenwaldbereiches, und der westlich daran angrenzenden Laubholz- und Föhrenforste.

Daran schließt sich ein vorwiegend ackerbaulich genutztes Gebiet an, in dem u.a. einige hochsensible Eichenwäldchen, ein auwaldartiges Silberweiden-Flurgehölz sowie naturnahe Gebüsche – letztere teilweise nur von mittlerer Sensibilität – liegen.

Teilraum 4: Wacholderheide-Untersiebenbrunn / Natura 2000-FFH-Gebiet „Pannonische Sanddünen“

Teilraum 4 liegt angrenzend an Teilraum 3 östlich der L9. Innerhalb des Untersuchungsgebietes befindet sich nur der westliche Teil des Natura 2000-Gebietes. Die eigentliche Obersiebenbrunner Wacholderheide, in der sich die sensibelsten Biotope dieses Teilraumes befinden, liegt bereits außerhalb. Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind vier hochsensible (***) Eichenwälder zu nennen, die dem FFH-Typ *Euro-Sibirische Eichen-Steppenwälder und dem UBA-Typ Steppenwald (vom Aussterben bedroht) nahe stehen, wenn auch nicht so nahe wie die aufgelockerten Bestände etwa in Tiefental. Es sind die einzigen Biotope hoher Sensibilität in diesem Teilraum.

9.4 SCHUTZGUT WASSER UND UNTERGRUND

9.4.1 Grundwasser und Oberflächenwasser

Die projektierte Trasse der S 8 Marchfeld Schnellstraße verläuft von der S 1 beginnend südlich von Aderklaa bis zur Anbindung an die L 9 südlich von Gänserndorf auf einer Länge von 14,7 km und quert damit sowohl die Niederterrasse, als auch die Hochterrasse des Marchfeldes. Bei Projekts km 2,7 wird der Russbach mit einer Brücke gequert. Von den markanten Höhenunterschieden zwischen der Nieder- und der Hochterrasse abgesehen, grenzen an die Trasse keine Hangebereiche bzw. werden – abgesehen vom Russbach – Gewässer gequert.

Die gesamte Trasse befindet sich im Bereich des Porengrundwasserkörpers Marchfeld (WGEV-Nr. 92240). Seine Gesamtfläche beträgt rd. 942 km², seine Länge (in GW-Fließrichtung) ca. 50 km und seine maximale Breite rd. 30 km. Die Aquifermächtigkeit variiert von wenigen Metern bis 80 m, wobei die Flurabstände zwischen 0 und 16 m betragen können. Die in einigen Bereichen auftretende Deckschicht liegt in Mächtigkeiten von etwa 1 bis 10 m vor. Die durchschnittliche hydraulische Leitfähigkeit liegt bei etwa 5×10^{-3} l/s. Das Volumen des Grundwasservorkommens im Marchfeld kann mit rd. 1,4 Mrd. m³ Wasser angegeben werden. Die größten Vorkommen befinden sich in drei bis zu 80 m mächtigen Schotterwannen: der Aderklaaer, Leopoldsdorfer und der Lasseer Wanne. Der Grundwasserstrom bewegt sich im Wesentlichen von Nordwest nach Südost mit einem mittleren Gefälle von ca. 0,4 ‰.

Die typische Jahresganglinie des Grundwasserspiegels im Untersuchungsgebiet weist eine Sägezahnform auf. Diese kommt durch den saisonalen Wechsel von Grundwassererneuerung, maßgeblich im Winter, und Grundwasserentnahmen, maßgeblich im Sommer, zustande. Die höchsten gemessenen Grundwasserspiegellagen traten in den Jahren 1965 bis 1967 auf. Seither sind die Pegel über weite Bereiche des Marchfelds um einige dm bis m gefallen, wobei in den letzten Jahren (etwa seit Mitte 2007) – vermutlich aufgrund der Niederschlagssituation – wieder ein Anstieg zu verzeichnen ist.

Den Hauptanteil der mittleren jährlichen Grundwasserneubildung stellt der Grundwasserzustrom. Untergeordnet trägt die Versickerung von Oberflächen- und Niederschlagswässern sowie künstliche Grundwasseranreicherung bei. Letztere, in Form des Marchfeldkanalsystems, dient der nachhaltigen Grundwasserbewirtschaftung des Marchfeldes. Die Grundwasseranreicherung erfolgt dezentral über die drei Standorte Stallingerfeld, Russbach-Mühlbach und Speltengarten.

Der mittlere Grundwasserspiegel steigt vom Projektbeginn weg mit ca. 153 m ü.A. bis zu den „Zinsäckern“ auf bis zu 155 m ü.A. an und fällt dann vergleichsweise rasch in Richtung des erneuten Übergangs in die Niederterrasse auf ein Niveau von 147 bis 148 m ü.A. bis zum Projektende ab. Die Aquifermächtigkeit beträgt zunächst zwischen 5 und 10 m im Bereich der Niederterrasse. Im Bereich der Hochterrasse liegt der Stauer einige Meter höher und die Mächtigkeit des Grundwasserkörpers nimmt auf unter 5 m, abschnittsweise bis auf ca. 2 m ab. Die Niederterrasse am Projektende weist wiederum Grundwassermächtigkeiten von 10 bis 20 m und mehr auf.

Grundwasserhochstände mit 100-jährlicher Eintrittswahrscheinlichkeit liegen im Bereich der Niederterrasse ca. 0,5 bis 2 m über MGW und daher auf ca. 154 bis 155 m ü.A. Der Hochpunkt im Trassenverlauf wird in der Querung der Hochterrasse mit rd. 156 m ü.A. im Bereich der „Zinsäcker“ erreicht. Danach fällt der HGW100-Spiegel in Richtung Übergang zur Niederterrasse auf etwas unter 153 m ü.A. ab, wodurch sich dort und auch im weiteren Trassenverlauf bis zum Projektende Grundwasserstände über der Geländeoberkante ergeben können. Im weiteren Trassenverlauf fällt der GW-Spiegel weiter vergleichsweise rasch bis zum „Klingenfeld“ – von wo an er etwa konstant bleibt – auf etwa 150 m ü.A. ab.

Das im niederschlagsarmen Marchfeld gelegene Projektgebiet ist aus der Sicht der Oberflächengewässer und der negativen Bilanz Niederschlag – Verdunstung als Wassermangelgebiet zu bezeichnen. Zur Deckung des sich solcherart großen Wasserbedarfes der Landwirtschaft für deren großflächige Kulturen an Getreide, Gemüse sowie sonstige Nutzpflanzen wurden einerseits viele lokale Systeme zur Bewässerung errichtet, die ihr Wasser in der Regel aus Feldbrunnenanlagen beziehen. Andererseits wurde das überregional wirkende System des Marchfeldkanals errichtet. Über dieses wird Donauwasser entnommen und nach Reinigung dosiert in den Untergrund im Wege von Versickerungsanlagen eingebracht.

Die mittlere Chloridkonzentration beträgt im gesamten Grundwasserkörper derzeit etwa 60 bis 70 mg/l, mit leicht steigendem Trend bezogen auf die letzten 9 Jahre, wobei innerhalb der letzten 6 Jahre ein etwas stärkerer Anstieg des Trends zu verzeichnen ist.

9.4.2 Gewässerökologie und Fischerei

Durch die geplante S 8 im Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn wird der Rußbach mit dem Mühlgraben zwischen Deutsch-Wagram und Parbasdorf gequert. Mögliche Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen des Gewässerlebensraumes sind daher auf den Detailwasserkörper 804390002 (Rußbach von der Mündung des Marchfeldkanals bis zur Mündung in die Donau) beschränkt.

Der Detailwasserkörper 804390002 ist im Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan 2009 (BMLFUW 2010) als im unbefriedigenden Zustand zufolge hydromorphologischer Belastungen ausgewiesen. Es erfolgte jedoch keine Ausweisung als erheblich veränderter Wasserkörper im Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan 2009. Als Ziel wird die Erreichung eines guten ökologischen Zustandes bis 2027 angegeben, wofür jedoch keine konkreten Maßnahmen vorgesehen sind.

Durch Einbeziehung in das Marchfeldkanalsystem ist der Rußbach flussab von Deutsch-Wagram sowohl hydrologisch als auch morphologisch verändert. Die überwiegende Dotation mit Wasser aus der Donau schlägt sich auch in der Ausprägung der tierischen und pflanzlichen Besiedlung nieder. Die im Rahmen der Erstellung des Fachbeitrages Gewässerökologie und Fischerei 2008 durchgeführten Erhebungen der biologischen Qualitätselemente zeigen, dass insbesondere die Artenzusammensetzung der Bodenfauna durch einen hohen Anteil an aus der Donau eingewanderten Neozoa geprägt ist und dadurch starke Abweichungen vom biozönotischen Leitbild (Referenzzustand) auftreten. Gemäß Leitfaden des BMLFUW (2010) erfolgt die Einstufung des Rußbaches flussab Deutsch-Wagram 2008 in den unbefriedigenden ökologischen Zustand.

Hinsichtlich der Belastung des Rußbaches mit leicht abbaubarem organischem Material und mit Nährstoffen indizieren Bodenfauna und Algen nur geringfügige Abweichungen vom flusstypspezifischen Grundzustand. Auch die Vorbelastung durch Chlorid liegt weit unterhalb der Umweltqualitätsnorm der Qualitätszielverordnung (Bundesgesetzblatt 267/2007) von 150 mg/l.

Die mittels Streifenbefischungsmethode im September 2008 erhobenen Fischbestände weisen auf einen mäßigen fischökologischen Zustand des Rußbaches flussab Deutsch-Wagram hin. Als Leitbild wird die Fischfauna der Fließgewässer der östlichen Flach- und Hügelländer der Region „Epiptamal klein“ herangezogen (BMLFUW 03/2010). Für etliche Arten kann eine natürliche Reproduktion im Marchfeldkanalsystem belegt werden, wenngleich der Populationsaufbau der Leitarten und wichtiger Begleitarten deutliche bis starke Störungen aufweist.

Das dokumentierte Artenspektrum umfasst 24 Species. 15 Arten zählen zur Familie der Cyprinidae (Aitel, Barbe, Brachse, Giebel, Güster Hase, Laube, Nase, Nerfling, Rotauge, Karpfen und Zobel sowie die FFH-Arten Frauenerfling, Schied und Bitterling), 4 Arten zu jener der Percidae (Flussbarsch, Zander sowie die FFH-Arten Streber und Zingel). Weiters konnte noch Wels (Siluridae), Aalrutte (Gadidae), Hecht (Esocidae), die marmorierte Grundel (Gobiidae) sowie als weitere FFH-Art die Koppe (Cottidae) nachgewiesen werden. Hinsichtlich Veränderungen der Hydromorphologie inklusive des für den ökologischen Zustand maßgeblichen Umlandes wird der Rußbach anhand des sensibelsten Teilkriteriums, des fischökologischen Zustandes, als hoch sensibel eingestuft.

Betreffend stofflicher Belastungen ist trotz nur geringer Vorbelastung im Ist-Zustand aufgrund der Aufstockungen durch den Ausbau des hochrangigen Straßennetzes im Umfeld des gegenständlichen Projektes (A 5, S 1) von einer mäßigen Sensibilität auszugehen. Im Hinblick auf die fischereiliche Nutzung

wird der Rußbach aufgrund der attraktiven und zum Teil auch selbstreproduzierenden Fischbestände als hoch sensibel bewertet.

9.4.3 Geologie und Geotechnik, Hydrogeologie, Ablagerungen

Das Bearbeitungsgebiet liegt im Wiener Becken, einem tektonischen Zerrungsbecken, dessen Genese eng mit der Entstehung der Alpen verknüpft ist. Durch eine West-Ost gerichtete Dehnung kam es zur Entstehung von beckenwärts gerichteten Staffelbrüchen und Störungen. Die Bruchtektonik ist für die Ablagerung von Sedimenten mit einer Mächtigkeit von mehreren Kilometern, sowie für eine strukturelle Gliederung des Beckens in eine Reihe von Tief- und Hochzonen verantwortlich. Die im Projektgebiet abgelagerten Sedimente des Neogen zeichnen sich durch den Wechsel sand- und schluffdominierter Lagen aus, wobei die Schichten mit schluffig/toniger Ausbildung einen maßgeblichen Grundwasserstauer bilden, während die sandbetonten Partien teilweise grundwassererfüllt sind. Im Wechsel von Kalt- und Warmzeiten entstanden anschließend verschiedene Niveaus von Schotterterrassen, von denen im Projektgebiet die Praterterrasse (heutiger Talboden; Postglazial), die Gänserndorfer Terrasse (Hochterrasse; Riss) und die Siebenbrunner Bucht (abgesenkter Bereich der Gänserndorfer Terrasse) vorkommen. Die im Bereich der Praterterrasse ca. 10-20 m und im Bereich der Gänserndorfer Terrasse ca. 11-15 m mächtigen Terrassenschotter bilden den Hauptporengrundwasserleiter und bestehen aus grauen bis graubraunen sandigen Kiesen bzw. Kies-Sand-Gemischen mit geringen Stein-Anteil und stellenweise lokal deutlich erhöhten Schluffanteilen. Den obersten Horizont der Praterterrasse (Mächtigkeit zwischen 0,3 und 1,4 m) bilden schwach schluffige Fein- bis Mittelsande mit leichter Plastizität, lockerer Lagerungsdichte und „weicher“ Konsistenz der bindigen Anteile, die sogenannten Ausedimente.

Bei einer durchschnittlichen Betrachtung aller Schichten im Bereich der Trasse kann von guter Belastbarkeit und Standsicherheit sowie maximal mäßiger Verformbarkeit des Baugrundes ausgegangen werden. Einschnittsböschungsneigungen sind mit einer Neigung von 2:3 standsicher, der Untergrund ist überwiegend für Flachgründungen geeignet. Das Material kann ohne weitere Aufbereitung als Dammbaustoff eingesetzt werden. Tendenziell sind die mechanischen Eigenschaften des Baugrunds in den übrigen Abschnitten geringfügig günstiger gegenüber jenen der Praterterrasse (Projektsbeginn bis Übergang in die Gänserndorfer Terrasse ca. 350 m nach der Rußbachquerung). Der Indikator Geologie-Untergrund wird mit mäßiger Sensibilität bewertet.

Der maßgebliche Grundwasserleiter im Projektstraum wird durch die Schotter der Prater- und Gänserndorfer Terrasse gebildet, einem durchlässigen bis stark durchlässigen Aquifer mit durchschnittlichen k_f -Werten von 1×10^{-4} bis 1×10^{-2} m/s. Die Aquifermächtigkeit variieren von 5 bis 10 m am Beginn der Trasse bis hin zu 10 bis 20 m am Projektsende. Im westlichen Teil des Bearbeitungsgebiets strömt das Grundwasser in südliche Richtung, weiter im Osten findet ein Umschwenken der Strömungsrichtung in Richtung Südost statt. Das mittlere Gefälle im Grundwasserleiter beträgt in etwa 0,35 bis 0,45 ‰. Die Bewertung der Sensibilität des Indikators Hydrogeologie-Grundwasser erfolgt mit mäßig.

Ablagerungen im Sinne von Altlasten wurden im Zuge der Untergrunderkundungen im unmittelbaren trassenbereich nicht vorgefunden und sind daher im gegenständlichen Vorhaben nicht relevant.

9.5 SCHUTZGUT LUFT UND KLIMA

9.5.1 Luft

Im Rahmen der Fachbeitragserstellung erfolgte die Erhebung der Bestandssituation (Istzustand) für alle einer gesetzlichen Regelung unterliegenden Luftschadstoffe. Die Beurteilung wurde auf Basis von Messdaten nahe gelegener Luftgütemessstationen des Niederösterreichischen Luftgütemessnetzes vorgenommen. Die Bewertung des Ist-Zustandes erfolgte anhand gesetzlicher Grenzwerte für den Humanschutz bzw. für den Schutz der Ökosysteme und der Vegetation und bezog sich auf den Zeitraum 2006 bis 2009.

9.5.1.1 Einhaltung der Grenzwerte für den Humanschutz

Grundlage für die Bestandsanalyse sind die Anforderungen des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L, BGBl. I Nr. 115/1997, BGBl. I Nr. 62/2001, BGBl. I Nr. 34/2006, BGBl. I Nr. 77/2010), sowie die Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (BGBl. II Nr. 483/2008). Durch die Verordnung zum UVP-G wurde das Gebiet des Verwaltungsbezirks Gänserndorf hinsichtlich PM 10 zum belasteten Gebiet erklärt.

Hinsichtlich Stickstoffdioxid ist für das Beurteilungskriterium des Halbstundenmittelwertes (Grenzwert nach IG-L 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) von der derzeitigen und zukünftigen Einhaltung des Grenzwertes im Untersuchungsraum auszugehen. Für das Beurteilungskriterium des Jahresmittelwertes (Grenzwert nach IG-L bis 2009: 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ + 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Toleranzmarge, 2010+2011 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ + 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Toleranzmarge, ab 2012 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) ist ebenfalls von der derzeitigen und zukünftigen Einhaltung des Grenzwertes im Untersuchungsraum auszugehen.

Hinsichtlich Schwebstaub PM 10 wird aufgrund der sich verschärfenden Grenzwertregelung (Herabsetzung der zulässigen Überschreitungshäufigkeit für den TMW von derzeit 30 auf 25 pro Jahr ab 2010) und der großräumigen Vorbelastung in der Ostregion davon ausgegangen, dass die Ausweisung des Untersuchungsraumes als PM 10 belastet aufrechterhalten bleiben wird. Konsequenz für belastete Gebiete ist die Ableitung eines Verschlechterungsverbotes hinsichtlich des genannten Schadstoffes. In der Praxis bedeutet dies, dass die PM 10-JMW-Zusatzbelastung die Irrelevanzschwelle von 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nicht überschreiten darf (RVS 04.02.12).

Messdaten für PM 2.5 stehen derzeit im Untersuchungsraum nicht zur Verfügung. Bisher gibt es in Österreich nur sehr wenige PM 2.5-Messstellen. Diese wurden überwiegend in städtischen Gebieten installiert. In Tabelle 21 sind die derzeit verfügbaren Messdaten der Jahre 2006 bis 2011 der Nordostregion Österreichs zusammengefasst. Es zeigt sich, dass der ab 2015 gültige Grenzwert an allen Messstellen eingehalten wurde.

Von der Einhaltung des Grenzwerts im Untersuchungsraum ist damit auszugehen. Der ab 2020 vorgesehene Richtgrenzwert wäre in den letzten Jahren vereinzelt überschritten gewesen.

Die Konzentrationen der städtischen Messstellen in Wien und der ländlichen Messstelle in Illmitz weisen im Jahresmittel nur geringfügige Unterschiede auf, was auf die großräumige Vorbelastung in der Nordostregion Österreichs hinweist.

Als Grundlage für die Beurteilung der Bestandssituation hinsichtlich Ozon dient das Ozongesetz (BGBl. I Nr. 34/2003). Der Informationsschwellenwert für O₃ (MW1: 180 µg/m³) wurde in den Jahren 2006 und 2007 an allen Ozonmessstationen im Untersuchungsraum vermehrt überschritten. Der Zielwert für Ozon (MW8: 120 µg/m³) wurde in allen Jahren an allen Messstationen überschritten. Die zulässige Überschreitungshäufigkeit von 25 Tagen mit Überschreitungen pro Jahr im Mittel über 3 Jahre wurde an keiner Messstelle eingehalten. Es sei darauf hingewiesen, dass die Überschreitungen der Zielwerte von Ozon für den Gesundheitsschutz kein Spezifikum des Untersuchungsraumes sind, sondern vielmehr europaweit auftreten.

Für Schwefeldioxid gelten die Grenzwerte des IG-L (HMW: 200 µg/m³; TMW 120 µg/m³). Der HMW Grenzwert wurde an der Messstation in Glinzendorf 2006 einmal überschritten, ansonsten wurden die Grenzwerte für Schwefeldioxid jedoch stets eingehalten.

Hinsichtlich luftgetragener Staubinhaltsstoffe und der Deposition von Staub und Staubinhaltsstoffen, sowie der Sonderkomponenten Benzol und Benzo(a)pyren liegen die Immissionsdaten österreichweiter Messungen großteils weit unter den entsprechenden Grenzwerten. Von der Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen im Untersuchungsraum ist auch im Prognosejahr auszugehen.

9.5.1.2 Einhaltung der Grenzwerte für den Schutz der Ökosysteme und der Vegetation

Grundlage für die Bestandsanalyse, bezüglich Grenzwerte zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation, sind die Anforderungen der Verordnung zum IG-L (BGBl. II Nr. 298/2001), sowie das Ozongesetz (BGBl. Nr. 210/1992) und das Forstgesetz (2. VO gegen forstschädliche Luftverunreinigungen, BGBl. Nr. 199/1984). Der Jahresmittelwert für Stickstoffoxide zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation (VO zum IG-L, ab 14.8.2001) ist nicht für straßennahe bzw. nahe an Ballungsräumen gelegene Messstellen anzuwenden. Im Untersuchungsgebiet erfüllt streng genommen keine der Messstellen dieses Kriterium. Allerdings zeigen die Messstellen Gänserndorf, Glinzendorf, Hainburg und Wolkersdorf durchwegs NO_x-JMW unter 30 µg/m³, sodass von der Einhaltung des Grenzwertes ausgegangen werden kann.

Für Ozon wurde als Zielwert ein sog. „AOT“ (Accumulated dose over a threshold) mit einer Dosis von 18.000 µg/m³h (Mittelwert über fünf Jahre) ab dem Jahr 2010 eingeführt. Der Mittelwert über die Jahre 2005 – 2009 liegt an jeder Station über 18.000 µg/m³h, sodass im Untersuchungsraum dieses Zielwertkriterium nicht eingehalten wird.

Hinsichtlich Schwefeldioxid kann aus den Messdaten im Untersuchungsraum abgeleitet werden, dass in nächster Zeit keine Überschreitungen der Grenzwertkriterien des IG-L hinsichtlich TMW und JMW und des Forstgesetzes hinsichtlich der 97,5%ile auftreten werden.

Die Deposition von Blei, Cadmium, Kupfer und Zink liegt im Untersuchungsraum weit unter den entsprechenden Grenzwerten des Forstgesetzes.

Bei Waldflächen im Untersuchungsraum liegt die Deposition von Stickstoffverbindungen bei rund 15 kg(N)/ha.a und die Deposition von Schwefelverbindungen bei 6 kg(S)/ha.a. Für Ackerflächen und Wiesen ergibt sich eine Gesamtstickstoffdeposition von ca. 12 kg(N)/ha.a und eine Gesamtschwefeldeposition von rund 5 kg(S)/ha.a.

9.5.1.3 Bewertung der Vorbelastung

Für die Beurteilung der Auswirkungen des Straßenbauvorhabens sind vorwiegend die verkehrsrelevanten Luftschadstoffe Stickstoffoxide und Feinstaub PM 10 in den Fokus zu stellen. Die Vorbelastung ist für Stickstoffoxide mit gering, für PM 10 als hoch einzustufen.

9.5.2 Klima

Das Untersuchungsgebiet befindet sich nordöstlich von Wien im Marchfeld und kann dem pannonischen Klimaraum zugeordnet werden.

Hinsichtlich der thermischen Bedingungen gehört das Untersuchungsgebiet mit heißen Sommern und mäßig kalten Wintern zu den wärmeren Gebieten Österreichs. An den Messstellen im Untersuchungsgebiet dominiert Wind aus den Sektoren West und Nordwest sowie Südost. Auf Basis der vorliegenden Messdaten kann das Untersuchungsgebiet mit mittleren Windgeschwindigkeiten von 3 - 4 m/s als gut durchlüftet angesehen werden.

9.6 SCHUTZGUT LANDSCHAFTS- UND ORTSBILD

9.6.1 Landschafts- und Ortsbild

Für die Darstellung und Beurteilung des Landschaftsbildes wurde das Projektgebiet in 9 Teilräume unterteilt, die Teilräume sind in Einlage 3-7.1 dargestellt. Sie werden bestimmt durch ein weitgehend einheitliches Element- und Raummuster und ein charakteristisches visuelles Erlebnisangebot. Abgrenzungskriterien sind die unterschiedlichen Nutzungsarten, die Elementdichte bzw. -vielfalt oder künstliche und natürliche Sichtbarrieren bzw. Raumkanten wie Straßen, Siedlungskanten oder Gehölzstrukturen.

Der Untersuchungsraum ist durch landwirtschaftlich intensiv genutzte Teilräume mit relativ großen va. langen Ackerschlägen und entsprechend geometrischen Formenmuster charakterisiert. Die Teilräume im westlichen Bereich des Projektgebietes (Landschaftsraum um Aderklaa, Raasdorf, Deutsch-Wagram, Teilräume 1, 2, 5) weisen aufgrund der Strukturarmut bedingt durch intensive landwirtschaftliche Nutzung und Störfaktoren in Form von Windrädern und Hochspannungsleitungen nur geringe Landschaftsbildqualität auf. Aufgrund der geringen Reliefierung und Offenheit des Landschaftsraumes sind entsprechend große Raumtiefen bzw. Sichtweiten vorhanden.

Während im Teilraum 4 (Bereich Natura 2000 Gebiet, nördlich von Markgrafneusiedl) die zahlreichen aktiven Schotterabbauflächen häufig als visuell wirksame Fremdkörper anzusprechen sind, können die rekultivierten Abbauflächen durch den Gehölzbewuchs positive Dominanzflächen im intensiv genutzten Landschaftsraum darstellen.

Im östlichen Bereich (Landschaftsraum um Obersiebenbrunn, Teilräume 6, 7, 8) gliedern Windschutzhecken die landwirtschaftlichen Nutzflächen und sorgen für eine regelmäßige Kammerung der Landschaft mit verminderten Sichtweiten. Störfaktoren durch Windräder sind in hoher Zahl vorhanden. Die Landschaftsbildqualität dieser Teilräume wird mit mäßig beurteilt.

Großflächige Waldremisen von unterschiedlicher Größe begrenzen im Norden und Nordosten den Untersuchungsraum (Teilräume 3 und 9). Diese stellen neben den Windschutzhecken im gesamten Landschaftsraum wichtige positiv wirksame Dominanzflächen und -linien bzw. raumbildende Strukturen dar. Die Sensibilität wird entsprechend mit hoch bewertet.

9.7 SCHUTZGUT SACH- UND KULTURGÜTER

9.7.1 Sachgüter

Zu Sachgütern zählen sämtliche technische Infrastruktureinrichtungen, wie Hochspannungsfreileitungen, Windkraftanlagen u. dgl., sowie andere Gebäude und Bauwerke, sofern diese nicht im Fachbereich Siedlungs- und Wirtschaftsraum abgedeckt sind (z.B. erhaltenswerte Gebäude im Grünland). Erfasst wurden alle als relevant erachteten Gebäude und Anlagen im Untersuchungsraum bzw. im unmittelbaren Trassenbereich. Die Erhebungen basieren auf Ortsbegehungen und der Auswertung der vorliegenden Flächenwidmung, Ortspläne, Luftbilder und Internetrecherchen. Die Lage der Freileitungen, der Verkehrsinfrastruktur und der dargestellten Anlagen basieren auf den NÖGIS-Daten (Land NÖ 2006). Technische Anlagen, die der Rohstoffgewinnung dienen (Schotterabbau), bzw. unterirdische Leitungsinfrastruktur von überregionaler Bedeutung (Ölleitungen, Gasleitungen) werden im Bericht zum Fachbereich Geologie und Geotechnik, Hydrogeologie, Erschütterung behandelt (Einlage 3 - 10). Sämtliche lokale Einbauten sind im Technischen Bericht der Straßenplanung enthalten (Einlage 2 - 1.2).

Die Einstufung der Sensibilität erfolgte anhand der jeweiligen gesellschaftlich-funktionalen Bedeutung oder der Nutzung des Sachgutes. Öffentliche technische Infrastrukturanlagen und Objekte mit sensiblen Nutzungen (z.B. Wohnobjekte) weisen eine sehr hohe Sensibilität auf.

9.7.2 Kulturgüter

Kulturgüter sind sämtliche Objekte historischer, künstlerischer oder kultureller Bedeutung aus allen Epochen menschlicher Zivilisation (Sakralbauten, Bildstöcke, Schlösser, Kleindenkmäler, archäologische Fundstätten etc.). Primär werden solche Kulturgüter erfasst, die kraft gesetzlicher Vermutung (§ 2) oder durch Verordnung des Bundesdenkmalamtes (§ 2a) oder durch Bescheid des Bundesdenkmalamtes (§ 3 Denkmalschutzgesetz i.d.F. BGBl. Nr. 170/1999 idgF., DMSG 2000) als Denkmäler erfasst und unter Schutz gestellt worden sind, bzw. die von zuständigen Behörden als Objekte oder Fundstätten bekannt gegeben wurden. Sonstige Kulturgüter werden nach verfügbarer Daten- und Informationslage berücksichtigt.

Die Einstufung der Sensibilität erfolgte entsprechend dem Schutzstatus gemäß DMSG und der Ortsgebundenheit der Kulturgüter. Denkmalgeschützte Objekte und archäologische Fundgebiete weisen eine sehr hohe Sensibilität auf.

Innerhalb bzw. im Nahbereich des trassenbezogenen Untersuchungsraums des gegenständlichen Vorhabens sind laut Bekanntgabe des Bundesdenkmalamtes archäologische Fundstellen bekannt. Diese liegen im Untersuchungsraum in den Gemeinden Aderklaa, Raasdorf, Deutsch-Wagram, Parbasdorf und Obersiebenbrunn. Innerhalb des trassenbezogenen Untersuchungsraums befinden sich jedoch keine mit Bescheid oder Verordnung denkmalgeschützten Objekte. Es wurden außerdem im trassenbezogenen Untersuchungsraum Denkmale erhoben (Napoleondenkmal, Bildstock und Bunkeranlage in Markgrafneusiedl, Bildstock im Obersiebenbrunn) die gemäß der gewählten Methodik jeweils als mäßig sensibel einzustufen sind.

10 AUSWIRKUNGSANALYSE (MÖGLICHE ERHEBLICHE AUSWIRKUNGEN DURCH DAS VORHABEN AUF DIE UMWELT)

10.1 SCHUTZGUTÜBERGREIFEND

10.1.1 Schall

Für die S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West werden in der lärmtechnischen Untersuchung die Auswirkungen des Projektes im Nahbereich der Trasse und die Veränderungen im bestehenden untergeordneten Straßennetz dargestellt und quantifiziert, sowie die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen festgelegt.

Für die Prognose werden unter Berücksichtigung humanmedizinischer Kriterien für die Schallimmissionen bei den Anrainern und unter Berücksichtigung der Wirksamkeit weiterer Maßnahmen die Lärmschutzmaßnahmen für das Projekt festgelegt. Die Geometrien der Lärmschutzmaßnahmen sind mit der Straßenplanung abgestimmt.

10.1.1.1 Bauphase

Durch den Baubetrieb ergeben sich bei den am meisten betroffenen Anrainern Immissionen von maximal 57 dB, A- bewertet. Dieses Immissionsniveau unterschreitet die Grenze zur Gesundheitsgefährdung bei dauernder Exposition von 65 dB im Zeitraum Tag. Die Pegelspitzen infolge der Bautätigkeiten liegen im Normalbetrieb bei maximal etwa 70 dB.

Die Gesamtimmissionen liegen am Großteil der Berechnungspositionen in allen Bauphasen unter 65 dB. An Punkten mit Gesamtimmissionen von >65 dB werden die ortsüblichen Immissionen durch die Bautätigkeit weniger als 0,3 dB angehoben.

Der externe Bauverkehr für die S 8 kann im bestehenden Straßennetz aufgenommen werden ohne die ortsübliche Situation in den Wohngebieten mehr als geringfügig anzuheben. Voraussetzung dafür ist jedoch, die für die einzelnen Straßenabschnitte definierten Obergrenzen an zusätzlichen Lkw-Fahrten bzw. Sperren für den Bauverkehr nicht zu überschreiten. Je nach Quell- bzw. Zielort der Lkw-Fahrten ergeben sich mitunter große Einschränkungen in der Disposition der Transportrouten. Das bedingt große Sorgfalt bei der Planung der Routen und Augenmerk auf deren Nachweis. Die zulässige Lkw-Frequenz je Straßenabschnitt ist in

Anhang 3 des Berichts Schalltechnik Bauphase (Einlage 3-2.1) definiert. Die Transportrouten sind durch die Baufirma auf diese Vorgaben abzustimmen.

Unter Berücksichtigung der angeführten Maßnahmen und unter Berücksichtigung, dass bei einer Baudauer von 3 Jahren keine langfristigen Auswirkungen verbleiben, wird der Eingriff als geringfügig beurteilt.

In der Bauphase sind die **Belastungen** durch das Kriterium **Schall** insgesamt als **geringfügig** einzustufen.

10.1.1.2 Betriebsphase

Für das gesamte Projektgebiet sind die Immissionen in einer Höhe von 1,5 m über Gelände in Form von Rasterlärmkarten dargestellt. Zur Erhaltung der Genauigkeit am Rand des Untersuchungsbereiches werden die Straßen und das Gelände etwa 2000 m über den Rand des Untersuchungsbereiches hinaus miteinbezogen. Die Berechnungen werden für eine Rasterpunktdichte von 10 m durchgeführt, Die Ergebnisse werden in 5 dB-Zonen dargestellt.

In Wien, Raasdorf und Markgrafneusiedl sowie in großen Teilen von Aderklaa, Deutsch-Wagram, Parbasdorf, Strasshof an der Nordbahn und Gänserndorf Süd kommt es zu Entlastungen in Bezug auf Schallimmissionen im Siedlungsraum.

Durch die Trasse der S 8 selbst, die Lage relativ zum Siedlungsraum, die Querschnittgestaltung und den entsprechend Verkehrsuntersuchung im Prognosezeitpunkt 2025 erwarteten Verkehr (Planfall 1-Max) sind entlang des Vorhabens selbst keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Die Grenzwerte werden im Siedlungsraum allerdings eingehalten.

Allein im Bereich Knoten S 1 / S 8 ist es trotz der Lärmschutzmaßnahmen nicht zur Gänze möglich, alle Wohnobjekte unter die geforderten Zielwerte abzuschirmen. Für exponiert gelegene Wohnobjekte verbleiben im maßgeblichen Zeitraum Nacht mehr als geringe verbleibende Auswirkungen. Für diese Objekte werden daher passive Lärmschutzmaßnahmen (Schalldämmlüfter) angeboten. Das betrifft jene Objekte, welche mit Immissionspegeln über den Zielwerten belastet sind und die durch das Projekt eine Erhöhung über 0,9 dB erfahren. Durch die Verteilung des Verkehrs über die Tageszeiträume Tag, Abend und Nacht ergeben sich für die Zeiträume Tag und Abend günstigere Bedingungen hinsichtlich Einhaltung der Zielwerte als im Zeitraum Nacht. Insofern ist diese zusätzliche Maßnahme als wirksam zu betrachten, da der Aufenthalt im Freien zum Großteil in den Tag- und Abendstunden erfolgt und in den Nachtstunden vornehmlich mit einem Aufenthalt in den Wohnhäusern zu rechnen ist.

Im Netz der Landesstraßen L und B wurde, wie in Kapitel 9.1.1 erläutert, ermittelt, welche Straßenabschnitte relevante Steigerungen erfahren.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass das Limit von 50 dB für den Nachtzeitraum bei allen relevanten Straßenzügen bereits im Bestandsnetz überschritten wird. Als relevante Straßenzüge gelten jene, die in den

betrachteten Immissionspunkten im Planfall Plf 1-C 2025 mit 1-max 2025 einen L_{night} von > 50 dB hervorrufen und gegenüber dem Planfall Plf R 2025 eine Erhöhung von $\Delta L \geq 1,0$ dB (Irrelevanzkriterium) aufweisen.

Durch die S 8 wird in einigen Ortsdurchfahrten im Untersuchungsraum der Pegel um $\geq 1,0$ dB erhöht. Gemäß Vereinbarung zwischen der ASFINAG und dem Land Niederösterreich erfolgt die schalltechnische Sanierung der betroffenen Ortsgebiete vor Verkehrswirksamkeit der S 8 Marchfeld Schnellstraße durch das Land Niederösterreich. Das wesentliche Beurteilungskriterium dafür ist ein maximaler Immissionspegel von 50 dB in der Nacht.

Die zusätzliche Belastung durch Straßenlärm durch den geplanten Neubau der S 8 Marchfeld Schnellstraße wird bei mit der Umsetzung der vorgeschlagenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen als zumutbar angesehen. Die Auswirkungen des Projekts sind insgesamt und unter Anbetracht der nicht unbeträchtlichen positiven Wirkung in vielen Teilbereichen als geringfügig einzustufen.

In der Betriebsphase sind die **Belastungen** durch das Kriterium **Schall** insgesamt als **geringfügig** einzustufen.

10.1.2 Erschütterungen

10.1.2.1 Bauphase

Die S 8 wird über weite Teile ihres gesamten Verlaufs von Erdbau-Arbeiten dominiert. Kunstbauten sind nur im Bereich des KN S 1 / S 8, von Anschlussstellen und von untergeordneten Querungsbauwerken erforderlich. Das hat zur Folge, dass zum einen damit erschütterungsintensive Baumaßnahmen weitgehend entfallen und damit nur auf punktuelle Baumaßnahmen beschränkt sind. Auf Grund der siedlungsfernen Lage der S 8 kann somit festgestellt werden, dass das Thema Erschütterungen im Zuge der Bauphase auf Grund dieser Rahmenbedingungen keine Relevanz hat. Die Praxis zeigt, dass Erschütterungen aus dem Baubetrieb maximal in einem Bereich von 50m abseits der Erschütterungsquelle in relevantem Ausmaß auftreten können.

In der Betriebsphase sind die **Belastungen** durch das Kriterium **Erschütterungen** insgesamt als **nicht relevant** einzustufen.

10.1.2.2 Betriebsphase

In der Betriebsphase sind Erschütterungen nicht von Bedeutung, da im Straßenverkehr die Erschütterungsemissionen maßgeblich von der Oberflächenbeschaffenheit der Fahrfläche abhängig sind. Fahrzeuge und Fahrgeschwindigkeit haben nur untergeordneten Einfluss auf Erschütterungen. Im Falle des Neubauprojekts einer Schnellstraße ist davon auszugehen, dass Erschütterungen von der S 8 keine Relevanz haben. In der Betriebsphase sind durch den Straßenverkehr verursachte Erschütterungen nicht von Bedeutung, da diese rasch mit der Entfernung (innerhalb einiger 10 m) auf Werte unterhalb der Wahrnehmungsschwelle abfallen. Aufgrund der Entfernung zu Gebäuden bzw. Siedlungsgebieten ist daher

davon auszugehen, dass Erschütterungen aus dem Straßenverkehr der S 8 keine Relevanz haben. Vielmehr ist damit zu rechnen, dass es auf Landesstraßen aufgrund der unmittelbaren Nahelage zu Wohnbebauung (Ortsdurchfahrten, B 8-Korridor) zu Entlastungen kommen kann.

In der Betriebsphase sind die **Belastungen** durch das Kriterium **Erschütterungen** insgesamt als **nicht relevant** einzustufen.

10.2 SCHUTZGUT MENSCH, LEBENSÄRÄUME (INKL. NUTZUNGEN)

10.2.1 Siedlungs- und Wirtschaftsraum

Für die Betrachtung der Zielerfüllung bzw. der Auswirkungen durch das Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt KN S 1/S 8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn wurden die folgenden Kriterien herangezogen:

- Überörtliche Entwicklungsziele / Regionalentwicklung: Übereinstimmung / Zielkonflikte mit Entwicklungszielen (raumrelevanten Konzepte, Verordnungen und Programme) auf Bundes-, Landes- und regionaler Ebene
- Örtlichen Entwicklungsziele: Übereinstimmung / Zielkonflikte mit den Festlegungen in den örtlichen Entwicklungskonzepten und Flächenwidmungsplänen
- Funktionale Raumlagerung: Veränderung der funktionalen Beziehungen, Wegeverbindungen und Trennwirkung im Siedlungs- und Wirtschaftsraum
- Flächenbedarf der Trasse im Siedlungs- und Wirtschaftsraum auf Basis der Flächenwidmung
- Auswirkungen durch Lärm im Siedlungs- und Wirtschaftsraum (Flächenwidmung) entsprechend der ÖNORM S 5021:2010

10.2.1.1 Generelle Auswirkungen / Zielerfüllung

Vereinbarkeit mit überörtlichen Entwicklungszielen

Im Rahmen dieser Untersuchung wurden alle raumrelevanten Konzepte, Verordnungen und Programme mit Bezug zum Untersuchungsgebiet erhoben und analysiert. Es kann festgestellt werden, dass die S 8 Marchfeld Schnellstraße in den meisten Dokumenten als Ziel enthalten ist. Die Ziele einiger überregionaler Konzepte werden nur unzureichend erfüllt, da eine Verbindung nach Bratislava durch den Abschnitt West alleine bis zur Realisierung des Abschnittes Ost nicht hergestellt wird. Insgesamt ist jedoch von einer hohen Zielerfüllung auszugehen, da die S 8 Marchfeld Schnellstraße andere in den Konzepten genannte Ziele erfüllt.

Vereinbarkeit mit örtlichen Entwicklungszielen

Im Rahmen dieser Untersuchung wurden alle geltenden örtlichen Entwicklungskonzepte der Standortgemeinden erhoben und analysiert. Die S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt KN S 1/S 8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn, hat keine wesentlichen Auswirkungen auf ein geltendes örtliches Entwicklungskonzept. Die Siedlungsentwicklung der Gemeinden wird nicht wesentlich beeinträchtigt. Die S 8 ist vielmehr eine Voraussetzung für die Entwicklung des geplanten interkommunalen Betriebsgebiets (zwischen Deutsch-Wagram, Strasshof, Markgrafneusiedl und Bockfließ) im nordwestlichen Grenzbereich von Markgrafneusiedl. Insgesamt ist daher von einer sehr hohen Zielerfüllung auszugehen.

10.2.1.2 Bauphase

Wichtige Wegeverbindungen werden durch die Baustelle der S 8 nicht getrennt sondern durch provisorische Straßen- und Wegverlegungen aufrecht erhalten. Insgesamt ist im Kriterium Funktionale Raumgliederung von einer sehr geringen Eingriffserheblichkeit auszugehen.

Sämtliche durch die Trasse beanspruchten Flächen weisen eine geringe Sensibilität auf (Grünland bzw. Verkehrsfläche). Dadurch ergibt sich in Bezug auf den Flächenverbrauch eine sehr geringe Eingriffserheblichkeit. In Bezug auf den Baulärm kommt es aufgrund der temporären Überschreitungen der Richtwerte in einigen wenigen Teilbereichen während der Bauphase zu einer mittleren Eingriffserheblichkeit. Insgesamt ist im Kriterium Flächenwidmung von mittleren verbleibenden Auswirkungen auszugehen.

In der Bauphase sind die **Belastungen** auf das Kriterium **Siedlungs- und Wirtschaftsraum** damit als **vertretbar** einzustufen.

10.2.1.3 Betriebsphase

Durch den Trassenverlauf, der sich größtenteils an den Gemeindegrenzen orientiert, kommt es zu keinen bedeutenden Zerschneidungs- und Isolationseffekten. Die funktionalen Wegeverbindungen zwischen den Siedlungsgebieten bleiben in der Betriebsphase aufrecht. Aufgrund der großen Abstände der Trasse zu den Siedlungsgebieten (mind. > 750 m) werden wesentliche Entwicklungsmöglichkeiten (Siedlungserweiterungen) aufrecht erhalten. Räumliche Verflechtungen werden optimiert, da die Bezirkshauptstadt Gänserndorf an das hochrangige Straßennetz angebunden wird. Dadurch verbessern sich die Erreichbarkeiten von bestehenden Betriebsgebieten sowie geplanten Erweiterungsflächen (z.B. Betriebsgebiet im Bereich der ASt Strasshof). Ein bedeutender positiver Effekt ist die Verringerung der Trennwirkung entlang der B 8, die sich durch eine verkehrliche Entlastung derselben ergibt. Davon profitieren vor allem die Ortsbereiche von Deutsch-Wagram sowie Strasshof an der Nordbahn. Im Kriterium Funktionale Raumgliederung ist daher von einer sehr geringen Eingriffserheblichkeit auszugehen.

Durch die S 8 Marchfeld Schnellstraße kommt es im Abschnitt West (Abschnitt KN S 1/S 8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn) zu keinem relevanten Flächenverbrauch in sensiblen Widmungsarten. Die Eingriffserheblichkeit diesbezüglich wird als sehr gering eingestuft.

In Bezug auf Lärmimmissionen wird zusammenfassend festgestellt, dass die Planungsrichtwerte für Lärmimmissionen im Siedlungs- und Wirtschaftsraum gemäß ÖNORM S 5021:2010 grundsätzlich eingehalten werden. In jenen Bereichen, wo dies nicht möglich ist (z.B. aufgrund hoher Vorbelastungen bereits im Bestand über den Planungsrichtwerten) kommt es fast überall zu einer Verbesserung gegenüber der Nullvariante bzw. bleibt die Zusatzbelastung zumindest im irrelevanten Bereich von weniger als + 1 dB. In einigen wenigen Einzelfällen liegen die Schallpegel im Prognoseplanfall sowohl über den Planungsrichtwerten als auch über den Pegeln im Referenzplanfall. Die Bilanzierung der entlasteten und zusätzlich belasteten Gebiete zeigt, dass die Entlastungen die Belastungen deutlich überwiegen. Eine qualitative Betrachtung der Ergebnisse zeigt zudem, dass die Entlastungen vor allem in besonders stark belasteten Gebieten auftreten. Einzig entlang der Zulaufstrecken außerhalb des Lärmuntersuchungsraums kommt es zu überwiegenden zusätzlichen Belastungen. Die Planungsrichtwerte können jedoch in der Mehrzahl der Fälle eingehalten werden, die zusätzlichen Belastungen durch das Projekt fallen in einer Gesamtbetrachtung geringer aus als die Entlastungen.

Bei den Friedhöfen in Aderklaa und Raasdorf werden die Planungsrichtwerte für den Siedlungsraum (55 dB am Tag) überschritten. In Raasdorf kommt es jedoch aufgrund des Projekts S 8 Marchfeld Schnellstraße zu keinen Verschlechterungen gegenüber der Bestandssituation. In Aderklaa kommt es beim Friedhof randlich zu einer geringfügigen Verschlechterung durch die Verkehrszunahme auf der L3023. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass durch die direkte Nachbarschaft zur Landesstraße L3023 und zum Bauland Industriegebiet (OMV) die Belastung bereits im Bestand sehr hoch ist.

In Bezug auf die Lärmauswirkungen auf sensible Nutzungen wurde vom Lärmplaner eine Einzelpunktberechnung erstellt. Die Ergebnisse sind im Fachbeitrag Schall (Betriebsphase) in Kap. 10.1.1.2 dargestellt.

In Bezug auf die Lärmimmissionen in der Betriebsphase ist aufgrund der Überschreitungen der Richtwerte in einigen wenigen Bereichen von einer mittleren Eingriffserheblichkeit auszugehen.

Die verbleibenden Auswirkungen im Kriterium Flächenwidmung (Flächenbedarf, Lärm im Siedlungsraum) werden in der Betriebsphase, unter Berücksichtigung der deutlichen Entlastung von bisher stark belasteten Ortsdurchfahrten, insgesamt als gering eingestuft.

Durch das Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt KN S 1/S 8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn kommt es, aufgrund der großen Abstände der geplanten neuen Trasse zu den Siedlungsgebieten (mind. > 750m) und den positiven verkehrlichen Wirkungen bei der überwiegenden Anzahl von Haushalten entlang der bestehenden B 8 und L2 zu merkbaren Entlastungswirkungen.

Durch die verbesserte Erreichbarkeit der Region werden die bestehenden Siedlungsgebiete, Betriebsgebiete sowie die geplanten Erweiterungsflächen in weiterer Folge aufgewertet. Die Verringerung der Trennwirkung

entlang der B 8, die sich durch eine verkehrliche Entlastung derselben ergibt, stellt einen weiteren bedeutenden positiven Effekt dar.

Aus der Sicht des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes werden insgesamt gesehen in einigen wesentlichen Aspekten auch hinsichtlich der Zielsetzungen Verbesserungen erzielt. Im Sinne der RVS-Methodik ist eine Bewertung der Trasse als reine "Verbesserung" nicht möglich, da es nicht ausschließlich zu Verbesserungen für den Themenbereich kommt.

In der Betriebsphase sind die **Belastungen** für das Kriterium **Siedlungs- und Wirtschaftsraum** damit insgesamt als **geringfügig** einzustufen.

10.2.2 Landwirtschaft

10.2.2.1 Bauphase

Die Luftschadstoffeinträge bedingt durch den Baustellenbetrieb ergeben sich überwiegend aus der Staubentwicklung des transportierten Materials, bzw. Verwehungen aus den offenen Bauabschnitten heraus auf die Felder. Die daraus resultierenden Schadstoffeinträge als auch diejenigen durch Massen- und Transportbewegungen sind als gering (vgl. Fachbericht „Luft und Klima“) zu bewerten, eine Veränderung der mikroklimatischen Bedingungen ist ebenfalls nicht zu erwarten.

Bei Einhaltung der einschlägigen Vorschriften beim Umgang mit umweltgefährlichen Stoffen und potenziell umweltbelastenden Betriebsmittel ist eine negative qualitative Veränderung des Wasserhaushaltes weitestgehend auszuschließen. Während der Bauphase finden keine Eingriffe in den Grundwasserkörper sowie Wasserentnahmen aus Grund- oder Oberflächengewässern statt.

Der gesamte Flächenverlust für die rein landwirtschaftlichen Flächen beträgt in der Bauphase ca. 78,7 ha. Im Zuge des Baus werden sowohl für die Baustelle selbst als auch für die benötigten Baustelleneinrichtungen zusätzlich zur geplanten Grundeinlöse keine landwirtschaftlichen Nutzflächen in Anspruch genommen.

Während der Bauzeit kann es durch die Bauführung bzw. die benötigten Baustelleneinrichtungen entlang der Trasse zu temporären Trennwirkungen kommen, die allenfalls lokalen Charakter aufweisen und zu Umwegen oder längeren Wegzeiten bei der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung führen. Die Zufahrt zu den Feldern wird auch während der Bauphase möglich sein. Die Zerschneidungswirkungen sind gering, da zumeist ein zusätzlicher randlicher Streifen des Grundstückes beansprucht wird. Großflächige Durchschneidungen von Schlägen finden nicht statt.

Bei einer „mäßigen“ Sensibilität und einer „geringen“ Eingriffsintensität für die oben angeführten Wirkfaktoren ergibt sich eine „geringe“ Eingriffserheblichkeit. Unter Berücksichtigung der Maßnahmewirksamkeit ergeben sich geringe verbleibende Auswirkungen.

In der Bauphase sind die **Belastungen** auf das Kriterium **Landwirtschaft** damit als **geringfügig** einzustufen.

10.2.2.2 Betriebsphase

Durch den Betrieb der S 8 wird die Immissionskonzentration für die, für den Fachbereich Landwirtschaft relevanten Luftschadstoffe nur unwesentlich erhöht. Dies gilt sowohl für die Immission von Luftschadstoffen wie SO₂, NO₂ und Ozon als auch die damit in Zusammenhang stehende Deposition von N und S sowie die Staubdeposition. Die Gesamtbelastung liegt im Bereich für wenig belastete Gebiete, die Deposition liegt im Bereich der, bzw. unter den Durchschnittswerten. Eine Veränderung der mikroklimatischen Bedingungen ist nicht zu erwarten.

Qualitative Auswirkungen auf den Wasserhaushalt ergeben sich durch die Salzstreuung im Winter. Salz kann sowohl als Aerosol, als auch durch die Straßenentwässerung auf LW Produktionsflächen gelangen. Bis auf einige wenige, kurze Brückenabschnitte der S 8 reichen landwirtschaftliche Produktionsflächen nicht unmittelbar bis an den Straßenrand heran. Eine Beeinträchtigung der Pflanzenbestände oder des Bodens durch Streusalzeinfluss aus Aerosolen ist somit nicht zu erwarten.

Es werden sowohl im Sommer wie im Winter sämtliche Straßenoberflächenwässer über die gesamte Trasse zur Versickerung gebracht. Zu einem überwiegenden Teil werden die anfallenden Wassermengen der Straßenoberflächen- und Böschungswässer in parallel zur Straße geführten Kombinationsmulden dezentral zum Versickern gebracht. Im Bereich zwischen km 5,5 und 10,2 der RFB Bratislava werden die Wässer in der Mulde gefasst und nach Durchlauf durch Absetzbecken in Filterbecken zur Versickerung gebracht. Sämtliche Becken sind im unmittelbaren Nahebereich der Trasse situiert. Entlang der RFB Wien wird in diesem Bereich die dezentrale Versickerung beibehalten. Bei den Rampen, der im Einschnittsbereich der Trasse liegenden Anschlussstellen Deutsch-Wagram, Strasshof und Markgrafneusiedl erfolgt die Fassung und der Transport der Wässer über Ableitungsmulden mit Bodenfilter zu im Bereich der Rampenanschlüsse vorgesehenen Filterflächen mit Bodenfilter.

Auf Grund der Chloridbelastung des Grundwassers kann es infolge der Salzaufnahme durch die Pflanzenwurzeln aus hoch anstehenden Grundwasser (Überschreiten des Schwellwertes von 100 mg/l in 2 Wochen) am Beginn der Vegetationsperiode auf einer Fläche von 59,8 ha zu einer Beeinträchtigung von salzempfindlichen Nutzpflanzen kommen. Salzunempfindliche Nutzpflanzen werden infolge des Unterschreiten des Schwellwertes (200 mg/l über eine Periode von 5 bis 6 Wochen) nicht beeinträchtigt. Unter Berücksichtigung der geringfügigen Verbreitung von salzempfindlichen Nutzpflanzen in den Standortgemeinden des Untersuchungsgebietes sowie des geringfügigen Flächenausmaßes der Beeinträchtigung sind die negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Produktion geringfügig.

Die Zusatzbelastung durch die Versickerung Chloridhaltiger Straßenwässer des gesamten

Grundwasserkörpers erreicht im Großteil des Untersuchungsgebietes einen Wert von bis zu 30 mg/l. Bei einer Grundbelastung zwischen 60 und 70 mg/l ist überwiegend eine Gesamtbelastung von bis zu 90 bis 100 mg/l zu erwarten. Im unmittelbaren Umfeld des Versickerungsbeckens FB 4 und FB 5 werden Belastungswerte von bis zu 200 mg/l erreicht, diese klingen jedoch mit zunehmender Entfernung vom Sickerbecken rasch ab. Da

das Beurteilungskriterium von 150 mg/l durch die zukünftige Chlorid – Gesamtbelastung in einem vergleichsweise kleinen Bereich des Untersuchungsgebietes überschritten wird, sind die negative Auswirkungen auf die Produktion landwirtschaftlicher Nutzpflanzen als geringfügig zu bewerten.

Wasserentnahmen aus dem Grundwasser oder Oberflächengewässern während des Betriebes der S 8 sind nicht vorgesehen.

Für den Betrieb der S 8 werden 116,372 ha LW Nutzflächen benötigt. Diese werden im Zuge der Grundeinlöse eingelöst. Die Grundeinlöse (bei dauernder Grundinanspruchnahme) sowie Entschädigungszahlungen (bei Einräumung von Leitungsrechten oder vorübergehender Flächeninanspruchnahme, Ertragsentgang, Folgeschäden oder Wirtschafterschwernissen – Anbauverhinderung, Umwegeentschädigung, Feldverkürzung, Formverschlechterung, usw.) bzw. eine etwaige Teilkommassierung landwirtschaftlicher Grundstücke sind keine wirksamen Kompensationsmaßnahmen im Sinne der RVS 04.01.11 und des UVP Gesetzes. D.h. allfällige Vergütungsfragen für die Inanspruchnahme land- und forstwirtschaftlicher Grundstücke sind gesondert zu betrachten und somit nicht Gegenstand der UVE.

Durch die Zerschneidung einzelner Schläge kommt es entlang der gesamten Trasse abschnittsweise zu erhöhten Zsäureffekten, da ungünstige Grundstücksformen entstehen. Es entsteht ein nicht unerheblicher Prozentsatz an ungünstig zu bewirtschaftbaren Restflächen. Die Erreichbarkeit der Flächen wird durch die Anlage eines neuen Wegenetzes im Trassennahbereich der S 8 ermöglicht. Querungseinrichtungen (Brücken) sind Projektbestandteil.

Bei einer „mäßigen“ Sensibilität und je nach Wirkfaktor „geringen“ bzw. „mäßigen“ Eingriffsintensität für die oben angeführten Wirkfaktoren ergibt sich zusammengefasst eine „mittlere“ Eingriffserheblichkeit.

Die Erreichbarkeit der Flächen wird durch die Anlage eines neuen Wegenetzes im Trassennahbereich der S 8 ermöglicht. Querungseinrichtungen (Brücken) sind Projektbestandteil.

Bei einer „mäßigen“ Sensibilität und je nach Wirkfaktor „geringen“ bzw. „mäßigen“ Eingriffsintensität für die oben angeführten Wirkfaktoren ergibt sich zusammengefasst eine „mittlere“ Eingriffserheblichkeit. Die Wirksamkeit der für die Betriebsphase vorgesehenen Maßnahmen ist zusammenfassend als „gering“ bis „mäßig“ zu beurteilen. Sie bewirken eine „geringfügige“ bis „teilweise“ Kompensation nachteiliger Auswirkungen. Daraus resultiert eine „mittlere“ verbleibende Auswirkung auf den Fachbereich Landwirtschaft.

In der Betriebsphase sind die **Belastungen** auf das Kriterium **Landwirtschaft** damit als **vertretbar** einzustufen.

10.2.3 Boden

Für das Schutzgut Boden werden als wesentliche Auswirkungen die Wirkfaktoren Bodenverbrauch nach Bodennutzung bzw. Bodentypen, die daraus resultierende Massenbilanz, Veränderung der landwirtschaftlichen Ertragsfunktion, Veränderungen des Wasserhaushalts (quantitativ und qualitativ) sowie die Immissionsbelastung bzw. Schadstoffeinträge in den Boden herangezogen.

10.2.3.1 Bauphase

Verkehrsanlagen stellen grundsätzlich durch die Beanspruchung und/oder Versiegelung „natürlich gewachsener Böden“ eine Beeinträchtigung der Bodeneigenschaften und der spezifischen Bodeneigenschaften dar (Bodenverdichtung, Abgrabung, Aufschüttung) oder bedeuten einen irreversiblen Verlust als land- und forstwirtschaftlicher Produktionsfaktor bzw. für genehmigte Rohstoffnutzungen wie den Sand- und Kiesabbau (anlagenbedingter Flächenverlust). Für die Beurteilung der Flächeninanspruchnahme wird die Art und Dauer des Bodeneingriffes sowie das Flächenausmaß in Bezug auf die betroffene Landnutzung, betroffene Bodenformen sowie die natürliche Ertragsfähigkeit des Bodens für die Land- und Forstwirtschaft herangezogen.

In Summe werden durch das Projektvorhaben in der Bauphase rund 232,9 ha an Böden dauernd oder temporär betroffen sein, davon entfallen auf das Baufeld (temporärer Bodenverbrauch) rund 93,3 ha bzw. auf die Anlage (dauernder Bodenverbrauch) rund 139,6 ha. Durch das Projektvorhaben sind hauptsächlich landwirtschaftliche Nutzflächen bzw. untergeordnet Wald, Abbau- und Deponieflächen sowie Verkehrsflächen betroffen. Aus Sicht der betroffenen Nutzungsaspekte (Land- und Forstwirtschaft, Abfallwirtschaft) stellt der Gesamtflächenverbrauch in der Bauphase einen „mäßigen“ Eingriff dar. Aus bodenkundlicher Sicht sind durch die Trasse keine ökologisch bedeutenden Bodenstandorte betroffen.

In Bezug auf die Massenbilanz wird angemerkt, dass der überwiegende Teil der Abtragsmassen zwischen der ASt Deutsch-Wagram und der ASt Markgrafneusiedl gewonnen wird (Trassenführung in Tieflage). Der anfallende Massenüberschuss soll entweder im unmittelbaren Baubereich (für Steilwall bzw. Dämme) wieder eingebaut oder in die Bereiche KN S 1/S 8 bis ASt Deutsch-Wagram (Abschnitt 1) bzw. ASt Markgrafneusiedl bis ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (Abschnitt 4) verführt werden. In Summe beträgt der Überschuss an Oberboden rund 504.000 m² bzw. an Schottermaterial (rund 231.700 m³). Dieser wird dem Wirtschaftskreislauf zugeführt.

Hinsichtlich etwaiger Auswirkungen auf den Wasserhaushalt (qualitativ und quantitativ) ist anzumerken, dass es durch das Vorhaben zu keiner quantitativen Beeinflussung des Grundwasserregimes kommt, da weder eine Berührung des Grundwasserspiegels durch Einschnitte, noch eine wesentliche Verringerung des effektiven Porenvolumens (und damit eine Verringerung der Durchlässigkeit) durch die geringen Auflasten in Form von Dammschüttungen erfolgt. Anfallende, kontaminierte Bauwässer werden gesammelt und

fachgerecht entsorgt. Die Auswirkungen wurden dennoch auf Grund der Möglichkeit lokaler Kontaminationen als „mäßig“ beurteilt. In Bezug auf das Auftreten von Luftverunreinigungen bzw. Schadstoffdepositionen in Böden ist anzumerken, dass in der Bauphase zwar sämtliche forstlich relevanten Stickstoff-Grenz- und Richtwerte nach IG-L bzw. Ökoschutz-VO eingehalten werden, die Zusatzbelastungen jedoch im Baufeld in Trassennähe bereichsweise über den relevanten Irrelevanzschwellen liegen. Hinsichtlich der Stickstoffdeposition sind keine nachteiligen Auswirkungen auf Böden ableitbar. Zusammenfassend wurden die Auswirkungen als „mäßig“ beurteilt.

Aus der zusammenfassenden Beurteilung der Projektwirkungen in der Bauphase (Eingriffsintensität) als „mäßig“ sowie der Gegenüberstellung der beurteilten Sensibilität des Ist-Zustandes ebenfalls als „mäßig“ ergibt sich für die Bauphase eine „mittlere“ Eingriffserheblichkeit aus Sicht des Schutzgutes Boden. Auf Grund der Maßnahmenwirksamkeit werden die verbleibenden Auswirkungen als mittel eingestuft.

In der Bauphase sind die **Belastungen** für das Kriterium **Boden** damit als **vertretbar** einzustufen.

10.2.3.2 Betriebsphase

Für die Beurteilung in der Betriebsphase wird hinsichtlich des Bodenverlustes lediglich die dauernde Bodeninanspruchnahme durch den Verkehrsträger samt Nebenanlagen und Begleitweg herangezogen. Auf Grund des Flächenverlustes v.a. für die Landwirtschaft (unter Einrechnung des Verlustes von landwirtschaftlichen Restflächen für ökologische Ausgleichsmaßnahmen wie z.B. Ersatzaufforstungen, usw.) werden die Auswirkungen zusammenfassend als „mäßig“ beurteilt.

Hinsichtlich etwaiger Auswirkungen auf den Wasserhaushalt (qualitativ und quantitativ) ist anzumerken, dass es durch das Vorhaben in der Betriebsphase ebenfalls zu keiner quantitativen Beeinflussung des Grundwasserregimes kommt, da weder eine Berührung des Grundwasserspiegels durch Einschnitte, noch eine wesentliche Verringerung des effektiven Porenvolumens (und damit eine Verringerung der Durchlässigkeit) durch die geringen Auflasten in Form von Dammschüttungen erfolgt. Auf Grund der Versickerung Chlorid-belasteter Straßenwässer kann es zu Beginn der Vegetationsperiode zu einer höheren Konzentration im unmittelbaren Randbereich der Trasse kommen, in weiterer Entfernung werden die Wässer ausreichend verdünnt und dispergiert. Die Auswirkungen wurden als „mäßig“ beurteilt.

In Bezug auf das Auftreten von Luftverunreinigungen bzw. Schadstoffdepositionen in Böden ist anzumerken, dass in der Betriebsphase zwar ebenfalls sämtliche relevanten Stickstoff-Grenz- und Richtwerte nach IG-L bzw. Ökoschutz-VO eingehalten werden, die Zusatzbelastungen jedoch in unmittelbarer Trassennähe über den relevanten Irrelevanzschwellen liegen. Hinsichtlich der Stickstoffdeposition sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die Böden ableitbar. Zusammenfassend werden die Auswirkungen als „mäßig“ beurteilt.

Aus der zusammenfassenden Beurteilung der Projektwirkungen in der Betriebsphase (Eingriffsintensität) als „mäßig“ sowie der Gegenüberstellung der beurteilten Sensibilität des Ist-Zustandes ebenfalls als „mäßig“

ergibt sich für die Betriebsphase eine „mittlere“ Eingriffserheblichkeit aus Sicht des Schutzgutes Boden. Unter Berücksichtigung der Maßnahmenwirkung sind die verbleibenden Auswirkungen als mittel zu beurteilen.

In der Betriebsphase sind die **Belastungen** für das Kriterium **Boden** damit als **vertretbar** einzustufen.

10.2.4 Forstwirtschaft

Für das Schutzgut Wald bzw. den Nutzungsaspekt Forstwirtschaft werden als wesentliche Auswirkungen die Wirkfaktoren Luftschadstoffe, Veränderungen des Wasserhaushalts (quantitativ und qualitativ), die Flächenbeanspruchung (Rodungsausmaß) sowie die Veränderung der Funktionszusammenhänge (i.S. Zerschneidung betroffener Waldflächen und Bewirtschaftungseffekte, Randeffekte am verbleibenden Waldbestand und klimatische Gefährdungen sowie Beeinträchtigungen der Waldfunktionen) herangezogen.

10.2.4.1 Bauphase

In der Bauphase beträgt der Gesamtrodungsbedarf in Summe ca. 15,2 ha, davon entfallen auf dauernde Rodungen (Verkehrsträger samt Nebenanlagen und Begleitweg) rund 10,4 ha sowie auf befristete Rodungen rund 4,8 ha (Baufeld und Manipulationsflächen). In der Bauphase wurde das Gesamtrodungsausmaß beurteilt. Aufgrund der durchwegs geringen Waldausstattung in den betroffenen Katastralgemeinden werden die Auswirkungen zusammenfassend als „mäßig“ beurteilt.

Hinsichtlich Zerschneidungseffekten und Bewirtschaftungerschwernissen ist anzumerken, dass im Untersuchungsraum die Forst- und Holzwirtschaft aufgrund der geringen Waldausstattung bzw. der überwirtschaftlichen Waldfunktion keine bedeutende Rolle spielt. In der Bauphase kommt es v.a. im Bereich der Gehölzstrukturen und Waldkomplexe am Russbach, bei Deutsch-Wagram-Hagerfeld sowie Klingensfeld-Gegenlüsse-Siehdichfür temporär zu Zerschneidungseffekten, Beeinträchtigungen in der Bewirtschaftung und Pflege sowie Erreichbarkeit der Wälder bzw. lokal auch zu Beeinträchtigungen der Schutz-, Wohlfahrts- und Erholungsfunktion in den Nebenbeständen. Diese Auswirkungen werden zusammenfassend aufgrund des lediglich temporären Auftretens zusammenfassend als „mäßig“ beurteilt.

Hinsichtlich des Auftretens von Randeffekten am Trassenaufhieb können sich hier in Abhängigkeit von den aktuellen Bestandstrukturen im Untersuchungsraum (forstliche Bewirtschaftung, Baumartenverteilung, Alter und Vitalität der Bestände) auch abschnittsweise Gefährdungen im Randbereich der Trasse durch Rinden- und Sonnenbrandschäden, Verhagerungseffekte sowie erhöhte Windwurfgefährdung ergeben. Vor allem die entstehenden künstlichen Schlagfronten im Bereich des Waldkomplexes Klingensfeld-Gegenlüsse-Siehdichfür weisen ein höheres Gefährdungspotenzial auf, wenngleich auch aufgrund der aktuellen Bestandsstrukturen mit einem hohen Laubholzanteil (v.a. Eiche, Robinie) und mittlerweile zurückgedrängtem Kiefernanteil (Bestandsumwandlungsflächen) keine nachteiligen Auswirkungen hinsichtlich des Deckungsschutzes in den benachbarten Waldbeständen zu erwarten sind. Die Eingriffsintensität wird in der Bauphase daher als „mäßig“ beurteilt.

Hinsichtlich etwaiger Auswirkungen auf den Wasserhaushalt (qualitativ und quantitativ) ist anzumerken, dass es durch das Vorhaben zu keiner quantitativen Beeinflussung des Grundwasserregimes kommt, da weder eine Berührung des Grundwasserspiegels durch Einschnitte, noch eine wesentliche Verringerung des effektiven Porenvolumens (und damit eine Verringerung der Durchlässigkeit) durch die geringen Auflasten in Form von Dammschüttungen erfolgt. Anfallend kontaminierte Bauwässer werden gesammelt und fachgerecht entsorgt. Die Auswirkungen werden als „gering“ beurteilt. In Bezug auf das Auftreten forstschädlicher Luftverunreinigungen bzw. Schadstoffdepositionen in Waldböden ist anzumerken, dass in der Bauphase zwar sämtliche forstlich relevanten Stickstoff-Grenz- und Richtwerte nach IG-L bzw. Ökoschutz-VO eingehalten werden, die Zusatzbelastungen jedoch in den trassennahen Waldbeständen über den relevanten Irrelevanzschwellen liegen. Hinsichtlich der Stickstoffdeposition sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die Waldböden ableitbar. Zusammenfassend werden die Auswirkungen als „mäßig“ beurteilt.

Aus der zusammenfassenden Beurteilung der Projektwirkungen in der Bauphase (Eingriffsintensität) als „mäßig“ sowie der Gegenüberstellung der beurteilten Sensibilität des Ist-Zustandes ebenfalls als „mäßig“ ergibt sich für die Bauphase eine „mittlere“ Eingriffserheblichkeit aus Sicht des Schutzgutes Wald bzw. des Nutzungsaspektes Forstwirtschaft. Auch die verbleibenden Auswirkungen sind vor dem Hintergrund der Maßnahmenwirksamkeit als mittel zu bewerten.

In der Bauphase sind die **Belastungen** für das Kriterium **Forstwirtschaft** damit als **vertretbar** einzustufen.

10.2.4.2 Betriebsphase

Für die Beurteilung in der Betriebsphase wird hinsichtlich der Waldflächeninanspruchnahme lediglich das Dauerrodungsausmaß durch den Verkehrsträger samt Nebenanlagen und Begleitweg herangezogen. Auf Grund der durchwegs geringen Waldausstattung in den betroffenen Katastralgemeinden werden die Auswirkungen zusammenfassend als „mäßig“ beurteilt.

Hinsichtlich der Auswirkungen von Zerschneidungseffekten und Bewirtschaftungerschwernissen bzw. Beeinträchtigungen der Waldfunktionen in der Betriebsphase ist anzumerken, dass diese in ihrer Intensität weitaus geringer als in der Bauphase mit konzentrierten Baumaschineneinsatz auftreten, sich dennoch aber lokal v.a. im Bereich der Durchschneidung zusammenhängender Waldkomplexe nachteilige Auswirkungen zumindest kurz- bis mittelfristig bis zur vollen Wirkung der definierten (trassennahen) Kompensationsmaßnahmen ergeben können. Etwaige Bewirtschaftungerschwernisse wären monetär abzugelten (Grundeinlöse). Die Auswirkungen werden als „mäßig“ beurteilt. Hinsichtlich des Auftretens von Randeffekten am Trassenaufrieb ergeben sich zumindest mittelfristig aufgrund der randlich aufkommenden Naturverjüngung bzw. auch im Hinblick auf die vorzusehende Wiederbewaldung im Bereich des Trassenaufriebs keine maßgeblichen nachteiligen Auswirkungen auf die benachbarten Waldbestände, sodass die Eingriffserheblichkeit für die Betriebsphase mit „gering“ beurteilt wird.

Hinsichtlich etwaiger Auswirkungen auf den Wasserhaushalt (qualitativ und quantitativ) ist anzumerken, dass es durch das Vorhaben in der Betriebsphase ebenfalls zu keiner quantitativen Beeinflussung des Grundwasserregimes kommt, da weder eine Berührung des Grundwasserspiegels durch Einschnitte, noch eine wesentliche Verringerung des effektiven Porenvolumens (und damit eine Verringerung der Durchlässigkeit) durch die geringen Auflasten in Form von Dammschüttungen erfolgt. Auf Grund der Versickerung Chlorid-belasteter Straßenwässer kann es zu Beginn der Vegetationsperiode zu einer höheren Konzentration im unmittelbaren Randbereich der Trasse kommen, in weiterer Entfernung werden die Wässer ausreichend verdünnt und dispergiert. Die Auswirkungen wurden als „mäßig“ beurteilt.

In Bezug auf das Auftreten forstschädlicher Luftverunreinigungen bzw. Schadstoffdepositionen in Waldböden ist anzumerken, dass in der Betriebsphase zwar ebenfalls sämtliche forstlich relevanten Stickstoff-Grenz- und Richtwerte nach IG-L bzw. Ökoschutz-VO eingehalten werden, die Zusatzbelastungen jedoch in den trassennahen Waldbeständen über den relevanten Irrelevanzschwellen liegen. Hinsichtlich der Stickstoffdeposition sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die Waldböden ableitbar. Zusammenfassend wurden die Auswirkungen als „mäßig“ beurteilt.

Aus der zusammenfassenden Beurteilung der Projektwirkungen in der Betriebsphase (Eingriffsintensität) als „mäßig“ sowie der Gegenüberstellung der beurteilten Sensibilität des Ist-Zustandes ebenfalls als „mäßig“ ergibt sich für die Betriebsphase eine „mittlere“ Eingriffserheblichkeit aus Sicht des Schutzgutes Wald bzw. des Nutzungsaspektes Forstwirtschaft. Die verbleibenden Auswirkungen sind gering.

In der Betriebsphase sind die **Belastungen** für das Kriterium **Forstwirtschaft** damit als **geringfügig** einzustufen.

10.2.5 Wildökologie und Jagd

10.2.5.1 Bauphase

In der Bauphase treten durch entsprechende Habitatverluste, Zerschneidungs- und Störwirkungen sowie durch Beeinträchtigungen des Jagdbetriebes auf Teilflächen in allen Teilräumen hohen Auswirkungen auf.

Im Teilraum 1: Knoten S 1 / S 8 – ASt Strasshof wurde eine mäßige Sensibilität ermittelt. In Verschneidung mit den hohen Auswirkungen vor allem aufgrund der zu erwartenden Störwirkungen und der durch die Trasse bedingten Barrierewirkungen ergibt sich für diesen Teilraum für die Bauphase eine mittlere Eingriffserheblichkeit.

Im Teilraum 2: ASt Strasshof – Waldbestand östl. ASt Markgrafneusiedl wurde eine mäßige bzw. im Bereich der Waldbestände und des Schotterabbaugebietes nördlich von Markgrafneusiedl eine hohe Sensibilität ermittelt. Demnach resultiert durch die hohen Auswirkungen vor allem aufgrund der in der Bauphase bedingten Barrierewirkungen eine mittlere bzw. im östlichen Teilbereich eine hohe Eingriffserheblichkeit.

Im Teilraum 3: Klingenfeld – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn sind durch die Bauphase Bereiche mit mäßiger Sensibilität betroffen. Ähnlich wie im Teilraum 1 ergibt sich in Verschneidung mit der hohen Eingriffsintensität in der Bauphase vor allem aufgrund der zu erwartenden Störwirkungen und der durch die Trasse bedingten Barrierewirkungen eine mittlere Eingriffserheblichkeit.

Zur Vermeidung, Minderung und Kompensation der prognostizierten baubedingten Auswirkungen wurden Maßnahmen entwickelt, welche geeignet sind die Eingriffe abzupuffern. Als allgemeine Maßnahmen sind in der Bauphase Meidungs- und Minderungsmaßnahmen zu nennen, die sich aus dem Erfordernis anderer Fachbereiche ergeben, oder dem Stand der Technik entsprechen. Dazu zählen Maßnahmen wie Kenntlichmachung des Baufeldes zum Schutz angrenzender Flächen, Abplankungen des Baufeldes zum Schutz wertvoller Biotope, Gewässerschutzanlagen zur Vermeidung von Gewässerverunreinigungen oder das Befeuchten von Baustraßen zur Minderung der Staubentwicklung. Diese Maßnahmen kommen den Wildarten durchaus synergetisch zu Gute. Weiters sei hier exemplarisch genannt, dass in der Bauphase betroffene Reviereinrichtungen gesichert werden, wodurch ein Fortbestand der Jagd Ausübung erfolgen kann, und erforderliche Beleuchtungen gegenüber dem Umland abgeschirmt werden, sodass Lichteinflüsse reduziert werden. Insgesamt wird die Maßnahmenwirksamkeit in der Bauphase für die Teilräume jedoch als **mäßig** bewertet, da sie nur teilweise die Wirkungen mindern können.

In der Bauphase wurde in allen Teilräumen überwiegend eine mittlere Eingriffserheblichkeit ermittelt. Im Teilraum 2 besteht aufgrund der Auswirkungen und der hohen Sensibilität im östlichen Teilbereich eine hohe Eingriffserheblichkeit. Die Maßnahmenwirksamkeit ist in den Teilräumen mäßig. Insgesamt resultieren daher für die Bauphase **mittlere** verbleibende Auswirkungen.

Die durch das ggst. Vorhaben auftretenden Wirkungen auf die Wildökologie und Jagdwirtschaft können durch die umfangreichen geplanten Maßnahmen in der Bauphase in ausreichendem Maße vermindert oder ausgeglichen werden, sodass größtenteils geringe verbleibende Auswirkungen prognostiziert werden. In einem Teilabschnitt verbleiben in der Bauphase mittlere Auswirkungen. Nachdem diese jedoch einerseits auf die Baudauer beschränkt sind (dadurch zeitlich befristet) und andererseits lediglich in einem Teilbereich auftreten, werden die Belastungen hinsichtlich des Fachbereichs Wildökologie und Jagd unter Berücksichtigung sämtlicher Maßnahmen insgesamt als **geringfügig** beurteilt.

In der Bauphase sind die **Belastungen** auf das Kriterium **Wildökologie und Jagdwirtschaft** damit als **geringfügig** einzustufen.

10.2.5.2 Betriebsphase

In der Betriebsphase treten durch Gewöhnungseffekte der im Raum betroffenen Wildarten störungsbedingte Auswirkungen weniger stark in Erscheinung. Von einer Nutzung der Habitate im Trassenumfeld durch das Wild kann daher künftig ausgegangen werden. In der Betriebsphase treten jedoch vorrangig negative Auswirkungen auf, die sich aufgrund von Zerschneidungseffekten und betriebsbedingte Mortalität durch Kollision mit Fahrzeugen ergeben können. Im Projekt sind mehrere Wildquerungshilfen, die zur Verringerung der Barrierewirkung führen, geplant. Die Trasse wird durchgehend mit einem Wildschutzzaun gesichert, sodass Individuenverluste entlang der S 8 vermieden werden können. Jedoch ist durch Änderungen von Wechselbewegungen v. a. entlang der stärker befahrenen Landesstraßen eine Zunahme der Fallwildquote zu erwarten. Insbesondere aufgrund der dennoch verbleibenden Zerschneidungswirkungen wird die Eingriffsintensität als mäßig eingestuft; im östlichen Bereich des Teilraums 2 jedoch aufgrund der Errichtung zweier Wildquerungshilfen in Nahelage zu einander als gering. Dadurch ergibt sich für alle Teilräume eine mittlere Eingriffserheblichkeit.

Zur Vermeidung, Minderung und Kompensation der prognostizierten betriebsbedingten Auswirkungen wurden ebenfalls Maßnahmen entwickelt. Technische Maßnahmen, die zur Minderung von Zerschneidungseffekten führen und bereits Projektbestandteil sind (Grünbrücken, Brücke über den Rußbach) wurden bereits in der Auswirkungsanalyse berücksichtigt. Ebenso die Anlage des durchgehenden Wildschutzzaunes. Maßnahmen zur Kompensation von Habitatverlusten durch Flächeninanspruchnahme wurden bereits in der Bauphase beschrieben und bewertet, da die Wirkungen in der Bauphase bereits eintreten, wenngleich sie in die Betriebsphase hineinreichen. Diese Maßnahmen tragen neben der Kompensation von Habitatverlusten auch zur Kompensation von Lebensraumzerschneidung bei, da die Verbesserung von Äsungs- und Deckungsangeboten der Zerschneidung entgegenwirkt und durch lineare Gehölzstrukturen und Waldflächen entlang der Trasse bzw. im Nahbereich der Grünbrücken die Annahmewahrscheinlichkeit der Querungshilfen zusätzlich erhöht wird. Zur Minderung der Mortalität durch Kollision werden entlang der Landesstraßen im Wirkraum optische Wildwarnreflektoren (oder Maßnahmen mit vergleichbarer Wirkung) errichtet.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen können die Auswirkungen zwar gemindert werden, da jedoch insbesondere die Zerschneidungswirkungen nicht vollständig ausgeglichen werden können, wird die summarische Wirksamkeit der Maßnahmen in allen Teilräumen als **mäßig** beurteilt.

In der Betriebsphase wurde in allen Teilräumen überwiegend eine mittlere Eingriffserheblichkeit ermittelt. Die Maßnahmenwirksamkeit ist in den Teilräumen vor allem aufgrund verbleibender Zerschneidungswirkungen mäßig. Insgesamt resultieren daher für die Betriebsphase **geringe** verbleibende Auswirkungen.

Die durch das ggst. Vorhaben auftretenden Wirkungen auf die Wildökologie und Jagdwirtschaft können durch die umfangreichen geplanten Maßnahmen in der Betriebsphase in ausreichendem Maße vermindert oder ausgeglichen werden, sodass großteils geringe verbleibende Auswirkungen prognostiziert werden. Die Belastungen hinsichtlich des Fachbereichs Wildökologie und Jagd unter Berücksichtigung sämtlicher Maßnahmen werden daher insgesamt als **geringfügig** beurteilt.

In der Betriebsphase sind die **Belastungen** auf das Kriterium **Wildökologie und Jagdwirtschaft** damit als **geringfügig** einzustufen.

10.2.6 Freizeit- und Erholungsnutzung

10.2.6.1 Bauphase

Baubedingte Wirkungen werden durch alle Eingriffe verursacht, die nur während der Bauphase, also temporär für die Errichtung der Anlage erfolgen. Als solche wären zu nennen: Eingriffe durch Baustelleneinrichtungen, Baustraßen, temporäre Ablagerung, Wegeverlegungen und Baustellenverkehr, sowie der Baulärm. Wichtig für die Beurteilung ist dabei auch die Dauer des Eingriffes. Für die Errichtung der S 8 wird eine Gesamtbauzeit von ca. 3 Jahren veranschlagt.

Durch direkte Flächenbeanspruchung sind nur die Bewegungslinien betroffen. Im Rahmen der Trassenplanung wurde jedoch darauf geachtet, dass sämtliche Querungsmöglichkeiten während der gesamten Bauzeit erhalten bleiben. Teilweise sind geringe Umwege erforderlich, die Funktion bleibt jedoch immer erhalten.

Beeinträchtigend wirkt sich vorwiegend der Baulärm aus. Visuelle Beeinträchtigungen sind durch die Fremdkörperwirkung der Baustelleneinrichtungsflächen, die Deponien und die Transporttätigkeiten gegeben.

Unter Berücksichtigung der eingeschränkten Dauer der Bautätigkeiten von max. 3 Jahren werden vorwiegend mittlere Erheblichkeiten der Auswirkungen in den jeweiligen Eingriffsbereichen beurteilt. Die verbleibenden Auswirkungen werden in der Bauphase als mittel beurteilt.

In der Bauphase sind die **Belastungen** somit hinsichtlich des Kriteriums **Freizeit- und Erholungsnutzung** als **vertretbar** einzustufen.

10.2.6.2 Betriebsphase

Die Trasse stellt im Landschaftsraum eine neue Raumkante mit einer entsprechenden raumbildenden Wirkung und optischen Barrierewirkung dar. Wie schon in der Bauphase werden auch in der Betriebsphase sämtliche Bewegungslinien in ihrer Funktion erhalten und mittels Querungsmöglichkeiten über die S 8 fortgeführt. Umwege sind nur sehr lokal und in vertretbaren Rahmen erforderlich. Ebenso sind die ortsgewundenen Infrastrukturen nicht berührt. Die Eingriffsintensität ist dahingehend als gering zu werten. Wesentlicher Störfaktor ist die Lärmbelastung durch den Verkehr auf der S 8. So werden vormals sehr ruhige Gegenden durch die Schallemissionen verlärmert und dadurch die Qualität der Erholung gemindert. In Teilräumen mit Vorbelastungen durch die B 8 und die Landesstraßen sind die Lärmwirkungen geringer.

Gleiches gilt auch für die Waldflächen. Die Zusatzbelastung des Hagerfelder Erholungswaldes (TR3) ist durch die Vorbelastung von der B 8 geringer zu werten, als zum Beispiel die Wirkung auf die Große Remise (TR9), welche ohne Vorbelastung durch die Schallemissionen der S 8 stärker beeinträchtigt ist.

Die Eingriffswirkungen auf das Landschaftserleben sind der Beurteilung aus dem Fachbericht Landschaftsbild entnommen. Das Einbringen einer neuen, dominanten Raumkante durch die Trasse, sowie Fragmentierungseffekte der Landschaft und Gefügeveränderungen sind die wesentlichen Eingriffswirkungen. Je nach Teilraum wirken sich diese Effekte unterschiedlich stark aus. Grundsätzlich werden jedoch vorwiegend mäßige Auswirkungen beurteilt.

In der Zusammenschau der Einzelkriterien werden für die Freizeit- und Erholungsnutzung vorwiegend mittlere Erheblichkeiten beurteilt. Ausnahme bildet der Eingriffsbereich Klingensfeld (K6a), welcher aufgrund der hohen Lärmbelastungen hohe Erheblichkeiten aufweist. Über den gesamten Untersuchungsraum gesehen sind diese lokalen Wirkungen jedoch vertretbar, insbesondere deswegen, da es sich um Bewegungslinien handelt, die lokal beeinträchtigt und nur als Teilstück zu sehen sind. Ortsgewundene Erholungsinfrastruktur ist in diesem Bereich nicht betroffen. Die verbleibenden Auswirkungen werden zusammenfassend als mittel beurteilt.

In der Betriebsphase sind die **Belastungen** hinsichtlich des Kriteriums **Freizeit- und Erholungsnutzung** als **vertretbar** einzustufen.

10.3 SCHUTZGUT PFLANZEN, TIERE, LEBENSÄRÄUME

10.3.1 Tiere und deren Lebensräume

10.3.1.1 Bauphase

Eine sehr hohe Eingriffserheblichkeit während der Bauphase ergibt sich ohne Umsetzung entsprechender Maßnahmen nördlich des Schotterabbauggebietes bei Markgrafneusiedl im Umfeld des ehemaligen Militärflughafens. Durch Habitatverluste, Zerschneidung von Lebensräumen und erhöhtes Mortalitätsrisiko durch den Baustellenverkehr ist in diesem Konfliktbereich das Ziesel betroffen. Für den im Schotterabbauggebiet vorkommenden Triel werden maßgebliche baubedingte Störwirkungen (durch Lärm, Licht, Baustellenverkehr) nicht ausgeschlossen, sofern diese in der Hauptaktivitätsphase des Triels stattfinden. Zur entsprechenden Minderung dieser Auswirkungen erfolgt im Trassenabschnitt nördlich des Schotterabbauggebietes im Zeitraum der Anwesenheit des Triels eine Einschränkung der Bautätigkeiten auf den Tageszeitraum (6:00 Uhr bis Dämmerungsbeginn).

Im Trassenabschnitt nördlich des Schotterabbauggebietes ergibt sich weiters für naturschutzfachlich hochgradig bedeutende und anspruchsvolle Arten der Amphibien, Heuschrecken und Laufkäferfauna durch Beanspruchung und Zerschneidung von entsprechenden Habitaten (Laichgewässer, kiesig-sandige Strukturen) eine hohe Eingriffserheblichkeit. Für Amphibien entsteht zusätzlich ein erhöhtes Mortalitätsrisiko durch den Baustellenverkehr.

Im Bereich der Waldquerung östlich der ASt Markgrafneusiedl wird während der Bauphase eine hohe Eingriffserheblichkeit für Fledermäuse vorrangig durch Lebensraumverlust (Schlägerung des Baumbestandes) und Trennwirkungen (Entstehung einer breiten Schneise) hervorgerufen

In der Agrarlandschaft ergibt sich durch Lebensraumverlust, Habitatfragmentierung und baubedingte Störwirkungen auf Vogelarten und Laufkäfer (in Teilbereichen auch für Heuschrecken) eine mittlere Eingriffserheblichkeit. Für Vögel resultiert im Bereich der Waldquerung östlich der ASt Markgrafneusiedl durch Schlägerung des Baumbestandes und baubedingte Störwirkungen ebenfalls eine mittlere Eingriffserheblichkeit.

Zur Vermeidung, Minderung und Kompensation der prognostizierten baubedingten Auswirkungen wurden verschiedene Maßnahmen entwickelt (Kenntlichmachung und Abplankung des Baufeldes, Einschränkung des Schlägerungszeitraumes, zeitliche Einschränkungen der Bautätigkeiten in sensiblen Trassenabschnitten, Errichtung mobiler Schutzeinrichtungen in sensiblen Trassenbereichen, u.a.m.), welche geeignet sind, die Eingriffe weitestgehend abzupuffern. Weitere Maßnahmen werden zwar schon in der Bauphase umgesetzt, sind aber als Maßnahmen für dauerhafte Beeinträchtigungen in der Wirkung der Betriebsphase zuzuordnen. Bei entsprechender Umsetzung sind die Maßnahmen geeignet, in überwiegenden Teilen der Trasse geringe

verbleibende Auswirkungen zu erzielen. Für das Ziesel verbleiben trotz Maßnahmen mit hoher Wirksamkeit aufgrund der naturschutzfachlichen Bedeutung mittlere Auswirkungen.

In der Bauphase sind die **Belastungen** somit hinsichtlich des Kriteriums **Tiere und deren Lebensräume** als **vertretbar** einzustufen.

10.3.1.2 Betriebsphase

Ohne Umsetzung entsprechender Maßnahmen werden für das Ziesel insbesondere durch Zerschneidungswirkung und erhöhtes Mortalitätsrisiko durch den Verkehr hohe Auswirkungen prognostiziert, woraus eine sehr hohe Eingriffserheblichkeit resultiert.

Eine hohe Eingriffserheblichkeit besteht betriebsbedingt im Bereich des Schotterabbaugebietes sowie in den Waldbeständen östlich der ASt Markgrafneusiedl. Im Bereich des Schotterabbaugebietes treten dauerhaft durch die S 8 Fragmentierungen von Habitaten auf naturschutzfachlich hochgradig bedeutende Arten der Laufkäfer- und Amphibienfauna auf. Bei Amphibien besteht betriebsbedingt zudem ein erhöhtes Mortalitätsrisiko durch den Verkehr. Im Bereich der Waldquerung entstehen hohe betriebsbedingte Auswirkungen auf Fledermäuse durch Störwirkungen (Licht, Lärm), dauerhafte Fragmentierung und erhöhtes Kollisionsrisiko mit Fahrzeugen.

In der Agrarlandschaft ergeben sich in der Betriebsphase für Vögel des Offenlandes hohe Auswirkungen in erster Linie durch verstärkt auftretende Störwirkungen (insbesondere durch verkehrsbedingten Lärm), woraus eine mittlere Eingriffserheblichkeit resultiert. Eine mittlere Eingriffserheblichkeit für Fledermäuse ergibt sich im Bereich der Rußbachquerung und der Querung des Windschutzstreifens im Klingefeld durch betriebsbedingte Störungen (Licht, Lärm) und erhöhtes Kollisionsrisiko mit Fahrzeugen.

Maßgebliche betriebsbedingte Auswirkungen durch Lärm, Licht und Störungen durch Fahrzeugbewegungen – insbesondere auf den Triel – können durch die Lage der Trasse im tiefen Einschnitt bzw. durch bereichsweise Errichtung eines aufgesetzten Walls wirksam vermieden werden. Die Auswirkungen auf den Triel im Bereich des Vogelschutzgebietes werden unter diesen Voraussetzungen als gering bewertet.

Zur Vermeidung, Minderung und Kompensation der prognostizierten betriebsbedingten Auswirkungen wurden ebenfalls entsprechende Maßnahmen entwickelt (Errichtung von Schutzwänden in sensiblen Trassenabschnitten, Errichtung von Blend- und Kollisionsschutzeinrichtungen, Anlage von Kleintierdurchlässen und Grünbrücken, Anlage und Pflege von Brachen, Schaffung von Trockenrasen und Ruderalstandorten, Anlage von Laichgewässern sowie die Entwicklung und Aufwertung von struktur- und nahrungsreichen Waldbeständen). Bei entsprechender Umsetzung sind diese Maßnahmen geeignet, in überwiegenden Teilen der Trasse geringe verbleibende Auswirkungen zu erzielen. Für das Ziesel verbleiben trotz Maßnahmen mit hoher Wirksamkeit aufgrund der naturschutzfachlichen Bedeutung mittlere Auswirkungen.

Unter Berücksichtigung der Maßnahmen verbleiben für den überwiegenden Teil der behandelten Artgruppen (Vögel, Fledermäuse, Reptilien, Amphibien, Heuschrecken, Laufkäfer) sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase maximal geringe Auswirkungen für das Vorhaben. Für das Ziesel verbleiben trotz Maßnahmen mit hoher Wirksamkeit aufgrund der naturschutzfachlichen Bedeutung in der Bau- und Betriebsphase in einem Teilbereich der s 8 Trasse und im Bereich der Spange Strasshof mittlere Auswirkungen. Maßgebliche Beeinträchtigungen auf die Zieselpopulation sind jedoch nicht zu erwarten.

Aus Sicht des Fachbereiches Tiere und deren Lebensräume ergeben sich zusammenfassend sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase vertretbare Belastungen.

In der Betriebsphase sind die **Belastungen** somit hinsichtlich des Kriteriums **Tiere und deren Lebensräume** als **vertretbar** einzustufen.

10.3.2 Pflanzen und deren Lebensräume

10.3.2.1 Bauphase

Luftschadstoffe: In der Bauphase werden alle Grenzwerte zum Schutz der Vegetation und Ökosysteme eingehalten. Die verbleibende Auswirkung auf Pflanzen und ihre Lebensräume wird mit gering beurteilt.

Qualitative und quantitative Änderung des Wasserhaushaltes: Es werden keine belasteten Wässer in Oberflächengewässer eingeleitet. Die punktuelle Absenkung des Grundwassers im Zuge der Errichtung der Brückenbauwerke kann geringe Änderungen des Wasserhaushaltes (Trübung) mit sich führen. Es ist daher mit maximal geringen Auswirkungen durch Änderung des Wasserhaushaltes auf Pflanzen und ihre Lebensräume in der Bauphase zu rechnen.

Flächenbeanspruchung: Der Verlust von Pflanzenbiotop in der Bauphase durch Flächenverbrauch dauert bis in die Betriebsphase an und wird daher bei dieser beurteilt.

Grundsätzlich stellt das Baufeld eine vorübergehende Beanspruchung der Flächen dar; diese werden nach Beendigung der Bautätigkeit in ihren ursprünglichen Zustand wiederhergestellt. Wesentliche Maßnahme für Pflanzen und ihre Lebensräume ist eine Abplankung des Baufeldes gegenüber angrenzender Pflanzenbiotop. Die Befeuchtung der Baustraßen dient dem verminderten Eintrag von Staub auf Pflanzen während der Bauphase.

In der Bauphase sind die **Belastungen** hinsichtlich des Kriteriums **Pflanzen und deren Lebensräume** als **geringfügig** einzustufen.

10.3.2.2 Betriebsphase

Luftschadstoffe: In der Betriebsphase werden alle Grenzwerte zum Schutz der Vegetation und Ökosysteme eingehalten. Durch technische Maßnahmen (Trasse im Einschnitt, Lärmschutz) bzw. die Wiederbewaldung im Randbereich der Trasse ergibt sich zudem ein sehr wirkungsvoller Immissionsschutz, sodass keine längerfristig nachteiligen Auswirkungen auf Pflanzen und ihre Lebensräume zu erwarten sind. Die verbleibende Auswirkung auf Pflanzen und ihre Lebensräume wird mit gering beurteilt.

Qualitative und quantitative Veränderung des Wasserhaushaltes: Es werden keine belasteten Wässer in Oberflächengewässer eingeleitet. Durch die Versickerung der Straßenwässer sind mögliche Beeinflussungen des Grundwassers mit Chlorid nicht auszuschließen. Die Modellierung zeigt, dass bei einem Chlorideintrag von 100 mg/l über 14 Tage in der Vegetationszeit mit Einflussbereichen bei einem Flurabstand von kleiner 4 m zu rechnen sein könnte. Sensible Biotop (Ufergehölze, Kiesgrubenvegetation) sind von diesem Szenario äußerst kleinflächig betroffen. Die Auswirkungen auf Pflanzen infolge der qualitativen und quantitativen Veränderungen des Wasserhaushaltes wird demnach mit gering beurteilt.

Flächenbeanspruchung: Die S 8, Marchfeld Schnellstraße, verläuft vorwiegend in der intensiv agrarisch genutzten Praterterrasse und Sandbodenzone des Marchfeldes.

An Waldbiotopen werden vorwiegend Schwarzföhrenforste mit Laubbaumunterwuchs, Laubbaumforste mit einheimischen Baumarten und Ufergehölzen mäßiger Sensibilität sowie Eichenwälder und flächenmäßig deutlich untergeordnet Weiden-Pappel-Auwälder hoher Sensibilität beansprucht.

In der offenen Agrarflur werden trockene Ruderalfluren mit mehr oder weniger Gehölzen, Ackerbrachen mit initialer Wiese mäßiger Sensibilität sowie Trockenrasen hoher Sensibilität beansprucht.

An Sonderstandorten werden Schottergruben beansprucht.

Es ergeben sich daraus Konflikte mittlerer bis hoher Eingriffserheblichkeit. Unter Berücksichtigung der Maßnahmenwirksamkeit ergeben sich aber geringe verbleibende Auswirkungen.

In der Betriebsphase sind die **Belastungen** hinsichtlich des Kriteriums **Pflanzen und deren Lebensräume** als **geringfügig** einzustufen.

10.4 SCHUTZGUT WASSER UND UNTERGRUND

10.4.1 Oberflächenwasser, Grundwasser

10.4.1.1 Bauphase

Oberflächenwasser

Im Zuge der Herstellung der Brücke über den Rußbach und eine damit einhergehende temporäre Verrohrung des Mühlgrabens werden im Projektgebiet keine weiteren Oberflächenwässer gequert. Die Trasse beeinflusst keine Hochwasserabflussräume. Stoffeinträge, durch die Bautätigkeit (Baufahrzeuge, Betriebsmittel, etc.) werden gesammelt und entsprechend entsorgt.

In der Bauphase sind die Faktoren Eingriffsintensität und Eingriffserheblichkeit für das Kriterium Oberflächenwasser somit für die gesamte Trasse als sehr gering einzustufen.

In der Bauphase sind die **Belastungen** für das Kriterium **Oberflächenwasser** in qualitativer und quantitativer als **nicht relevant** einzustufen.

Grundwasser

Es wird eine Ausführung der Gründungsmethoden, Bauverfahren und Querschnittsausbildungen nach Stand der Technik gewählt, um das Straßenprojekt zu realisieren und das Baugrundrisiko zu minimieren. Es sind daher in der Baudurchführung Verfahren anzuwenden, die einen entsprechenden Schutz des Grundwassers gewährleisten, was entsprechend dem Stand der Möglichkeiten umgesetzt werden kann.

Im Umfeld der Trasse existieren verschiedene lokale Grundwassernutzungen. Aufgrund der Nicht-Beeinflussung der GW-Quantität und der GW-Qualität sind auch die GW-Nutzungen nicht beeinträchtigt. Die Eingriffsintensität ist somit gering.

Die Auswirkungen des Vorhabens bedingen derart geringe nachteilige Veränderungen im Vergleich zur Prognose ohne Realisierung des Projektes, dass diese im Bezug auf die Erheblichkeit der möglichen Beeinträchtigung in qualitativer und quantitativer Hinsicht vernachlässigbar sind.

Die **Belastungen** in der Bauphase sind für das **Grundwasser** in qualitativer und quantitativer als **nicht relevant** einzustufen.

10.4.1.2 Betriebsphase

Oberflächenwasser

Außer dem Russbach werden im Projektgebiet keine Oberflächenwässer gequert. In der Bau- und Betriebsphase sind die Faktoren Eingriffsintensität und Eingriffserheblichkeit für das Kriterium Oberflächenwasser somit für die gesamte Trasse als sehr gering einzustufen.

In der Betriebsphase sind die **Belastungen** hinsichtlich für **Oberflächenwasser** in qualitativer und quantitativer als **nicht relevant** einzustufen.

Grundwasser

In der Betriebsphase erfolgt die Versickerung in dafür vorgesehene Absetz- und Filterbecken sowie auf Teilen der Trasse in Versickerungsmulden. Dabei sind die straßenspezifischen Schadstoffe mit Ausnahme Chlorid gut beherrschbar und werden insbesondere in den dafür vorgesehenen Becken und Mulden zurückgehalten. Im Winterbetrieb erfolgt der Eintrag der dann durch die Salzstreuung chloridhaltigen Wässer gemäss dem projektgemässen Mengen punktuell und linear in den Untergrund. Hierbei werden weder die Grundwasserqualität, noch die im Umfeld der Trasse befindlichen lokalen Grundwassernutzungen in deren Funktion wesentlich beeinflusst. Die qualitativen Auswirkungen sind - mit Ausnahme der im unmittelbaren Trassenbereich befindlichen Wasserrechte/Wassernutzungen sowie in den Planunterlagen dargestellten Bereichen höherer Konzentration - innerhalb der Richtwerte der Qualitätszielverordnung Chemie GW und dem Leitfaden zur Versickerung von chloridbelasteten Straßenwässern und können somit als „gering“ eingestuft werden.

In der Betriebsphase sind die Faktoren Eingriffsintensität und Eingriffserheblichkeit für das Kriterium Grundwasser somit für die gesamte Trasse als gering einzustufen.

In der Betriebsphase sind die **Belastungen** hinsichtlich der Kriterien **Grundwasser und Oberflächenwasser** in qualitativer und quantitativer als **geringfügig** einzustufen.

10.4.2 Gewässerökologie und Fischerei

10.4.2.1 Bauphase

Die Errichtung der Rußbachbrücke kann vorübergehend zu Störungen der Fischerei (Baulärm, Zugangsbeschränkungen) führen. Unter Beachtung der Maßnahmen können die Auswirkungen während der Bauphase, insbesondere die stoffliche Belastung des Rußbaches, auf ein geringfügiges Ausmaß verringert werden.

In der Bauphase werden die **Belastungen** hinsichtlich der Kriterien auf **Gewässerökologie und Fischerei** als **geringfügig** eingestuft.

10.4.2.2 Betriebsphase

Im Zuge der Errichtung der Rußbachquerung entfernte Ufergehölze werden ersetzt. Die verbleibenden Auswirkungen durch die Rußbachquerung sind aus gewässerökologischer Sicht als „sehr gering“ anzusehen.

Betreffend die Ausübung der Fischerei ist nach Wirksamwerden der Maßnahmen als verbleibende Restbelastung während des Betriebs lediglich eine erhöhte Lärmbelastung im unmittelbaren Nahbereich der Rußbachbrücke anzumerken. Diese ist jedoch nur lokal wirksam und bezogen auf das gegenständliche Fischereirevier insgesamt gering.

In der Betriebsphase sind die **Belastungen** hinsichtlich der Kriterien auf **Gewässerökologie und Fischerei** als **nicht relevant** eingestuft.

10.4.3 Geologie und Geotechnik, Hydrogeologie, Altablagerungen

10.4.3.1 Bauphase

Wegen der überwiegend günstigen Untergrundeigenschaften können die Auswirkungen im Projektgebiet als gering angesehen werden. Im gesamten Trassenverlauf treten moderate Dammhöhen und Einschnittstiefen auf. Objekte können prinzipiell flach gegründet werden.

Eine weitgehende Minimierung bzw. Vermeidung von Auswirkungen des Projekts auf den Indikator Hydrogeologie-Grundwasser ist durch einen umfangreichen Datenbestand und daraus resultierend einem hohen Sicherheitsniveau, sowie dem Höhenverlauf der Trasse oberhalb des Grundwasserspiegels gegeben. Geringfügig werden die locker bis mitteldicht gelagerten Schotter in den Dammbereichen der Praterterrasse belastet, was zu einer Verringerung des effektiven Porenvolumens führen kann.

Die beiden Deponiekörper, die durch die Trasse gequert werden, sind generell im Bereich der Querung der Deponie bis zu ihrer ursprünglichen Abbausohle, bzw. wo vorhanden und wirksam, bis zur OK der Basisabdichtung zu räumen.

Die Eingriffsintensität in die Indikatoren Geologie-Untergrund und Hydrogeologie-Grundwasser wird mit mäßig, die Eingriffsintensität in den Indikator Verdachtsflächen, Altlasten, Deponien mit gering bewertet. Die Zusammenführung der Bewertungen der Eingriffsintensität in die einzelnen Indikatoren ergibt für das Kriterium Geologie, Baugrund insgesamt eine mäßige Eingriffsintensität.

Durch die Verknüpfung der Sensibilität mit der Eingriffsintensität in das Kriterium Geologie, Baugrund ist eine mittlere Eingriffserheblichkeit abzuleiten.

Die für die Minimierung des Baugrundrisikos notwendigen Gründungsarten, Bauverfahren und Querschnittsausbildungen eine (technische) Grundvoraussetzung für die normgerechte und wirtschaftliche Herstellung des Straßenbauwerkes dar und werden daher nicht als Maßnahmen im Sinne einer

Umweltuntersuchung angesehen. Die Beurteilung ihrer Wirksamkeit beschränkt sich daher nur auf das Kriterium Verdachtsflächen, Altlasten, Deponien.

Die S 8 wird über weite Teile ihres gesamten Verlaufs von Erdbau-Arbeiten dominiert. Kunstbauten sind nur im Bereich des KN S 1/S 8, von Anschlussstellen und von untergeordneten Querungsbauwerken erforderlich. Das hat zur Folge, dass zum einen damit erschütterungsintensive Baumaßnahmen weitgehend entfallen und zum anderen Erschütterungen damit nur auf punktuelle Baumaßnahmen beschränkt sind. Auf Grund der siedlungsfernen Lage der S 8 kann somit festgestellt werden, dass das Thema Erschütterungen im Zuge der Bauphase aufgrund dieser Rahmenbedingungen keine Relevanz hat. Die Praxis zeigt, dass Erschütterungen aus dem Baubetrieb maximal in einem Bereich von 50 m abseits der Erschütterungsquelle in relevantem Ausmaß auftreten können. Es ist daher nicht mit erschütterungsbedingten Auswirkungen auf Menschen oder Gebäude zu rechnen.

Die Wirkungen hinsichtlich des Faktors Erschütterungen in der Betriebsphase sind in Kapitel 10.1.2.1 dargestellt.

In der Bauphase werden die **Belastungen** hinsichtlich der Kriterien **Verdachtsflächen, Altlasten, Deponien** als **Verbesserung** eingestuft.

10.4.3.2 Betriebsphase

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Untergrund beschränken sich im Wesentlichen auf die Bauphase. In der Betriebsphase findet kein Eingriff in den Baugrund mehr statt, so dass keine Bewertung der Eingriffsintensität bzw. der Eingriffserheblichkeit vorgenommen wird.

Die Wirkungen hinsichtlich des Faktors Erschütterungen in der Betriebsphase sind in Kapitel 10.1.2.2 dargestellt.

In der Betriebsphase haben die Kriterien Geologie, Hydrogeologie, Erschütterung, Altlasten keine Relevanz, da kein Eingriff mehr in den Baugrund stattfindet. Die Auswirkungen werden für die Bauphase beurteilt.

10.5 SCHUTZGUT LUFT UND KLIMA

10.5.1 Luft

10.5.1.1 Bauphase

Für die Auswirkungsanalyse waren NO_x- und Staub-Emissionen durch Bau- und Arbeitsmaschinen, durch LKW-Transporte, Staubemissionen bei der Manipulation von staubenden Gütern sowie durch Winderosion zu berücksichtigen.

Für die Errichtung der S 8 Marchfeld Schnellstraße im Abschnitt Knoten S 1/S 8 bis ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn ist eine Hauptbauzeit von etwa 3 Jahren vorgesehen, wobei die aus der Sicht des Schutzgutes Luft relevanten Tätigkeiten die Erdbau- und Straßenbauarbeiten betreffen.

Auf Basis der errechneten Emissionsfrachten wurden Modellrechnungen zur Immissionszusatzbelastung durchgeführt. Diese erfolgten dabei bereits unter Berücksichtigung staub- und emissionsmindernder Maßnahmen.

Während der Bauphase mit dem insgesamt höchsten Bauaufkommen (Baumonte 19-30) liegen die prognostizierten Immissionszusatzbelastungen zum NO₂-JMW im Bereich der nächsten Anrainer bei maximal 0,9 µg/m³ und sind somit als irrelevant gering einzustufen. Für den Kurzzeitwert (HMW_{max}) ergibt die Szenarienbetrachtung eine maximale Gesamtbelastung von knapp unter 170 µg/m³, womit der IG-L Grenzwert von 200 µg/m³ unterschritten bleibt.

Hinsichtlich des PM 10 JMW liegen die Zusatzbelastungen mit maximal 1,4 µg/m³ bei 3,5 % des Grenzwertes nach IG-L und somit im Bereich der Irrelevanzschwelle. Ausgehend von einer Grundbelastung von rund 27 µg/m³ wird in der Gesamtbelastung der Grenzwert von 40 µg/m³ nach IG-L sicher eingehalten.

Während der Phase sehr hoher Bautätigkeit können jedoch – je nach herrschenden meteorologischen Bedingungen – im baustellennahen Bereich zeitweise hohe PM 10-Tagesmittelwert (TMW) Zusatzbelastungen auftreten, wodurch in Abhängigkeit von der herrschenden Grundbelastung mit Überschreitungen des TMW-Grenzwertes von 50 µg/m³ zu rechnen sein wird. Dabei können bis zu 5 zusätzliche Überschreitungen des PM 10-TMW-Grenzwertes bei den nächsten Wohnanrainern auftreten. Aufgrund der hohen Vorbelastung im Untersuchungsraum mit Feinstaub PM 10 ist die Einhaltung des PM 10-TMW-Kriteriums (in straßenrechtlichen Genehmigungsverfahren sind nach §20 IG-L 35 PM 10-TMW >50 µg/m³ pro Jahr zulässig) bei diesen Beurteilungspunkten während der Bauphase zwar rechnerisch gegeben, aufgrund der Unsicherheiten der Prognose und der hohen Variabilität der Vorbelastung, ist es auch möglich, dass die Anzahl der zulässigen 35 Überschreitungstage auch knapp überschritten werden. Allerdings gilt für die Bauphase, dass die Belastungen zeitlich begrenzt auftreten und es sich im Wesentlichen um Staub geogenen Ursprungs handelt.

Die Prognose für die PM 2.5-JMW Zusatzbelastung während der Bauphase ergab in den Aufpunkten maximal 2% des Grenzwertes von 25 µg/m³ und überschreitet damit nicht die Irrelevanzgrenze.

Für die Zusatzbelastung zur Staubdeposition wurden Werte von maximal 0,021 g/m²d (entspricht rund 10 % des Grenzwertes nach IG-L) prognostiziert. Bei einer Grundbelastung von rund 40-50% des Grenzwertes ergibt sich keine Überschreitung des Grenzwertes.

In der Bauphase sind die verbleibenden Auswirkungen als mittel eingestuft. Aus diesem Grund sind die Wirkungen in der Bauphase laut RVS als vertretbar einzustufen.

In der Bauphase werden die Belastungen auf die Luft als **vertretbar** eingestuft.

10.5.1.2 Betriebsphase

Für die Auswirkungsanalyse Luft wurden auf Basis der prognostizierten Verkehrsstärken, den Angaben zum Schwerverkehrsanteil, den spezifischen Emissionsfaktoren für die KFZ-Flotte sowie den Wind- und Ausbreitungsbedingungen im Untersuchungsraum Modellrechnungen zur Immissionszusatzbelastung vorgenommen.

Aus der Sicht des Immissionsschutzes sind bei Straßenprojekten Stickstoffoxide und Partikel PM 10/PM 2.5 die relevanten Schadstoffparameter, die detailliert betrachtet werden müssen. Die anderen Schadstoffe, für die eine gesetzliche Immissionsbegrenzung besteht, sind entweder hinsichtlich der KFZ-Emissionen nicht von Bedeutung (SO₂, Benzol, BaP, Schwermetalle) oder die Vorbelastung ist so gering, dass eine Grenzwertüberschreitung jedenfalls auszuschließen ist (CO).

Durch die Realisierung der S 8 ergeben sich deutliche immissionsseitige Entlastungen entlang nahezu aller Ortsdurchfahrten im Untersuchungsgebiet. Besonders ausgeprägt sind die Entlastungen im Bereich der B 8 in Aderklaa, Deutsch Wagram, Strasshof und Gänserndorf sowie entlang der L11 in Markgrafneusiedl. Hier verringern sich die NO₂-Immissionskonzentrationen im Jahresmittel um bis zu 2 µg/m³. Zunahmen in der NO₂-JMW Immissionsbelastung ergeben sich abschnittsweise auf den Zubringerrouen zur S 8 wie entlang der L9 zur ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn, der L11 zwischen Gänserndorf und der ASt Markgrafneusiedl sowie der Spange Strasshof. Die Zusatzbelastungen unterschreiten jedoch in den meisten Fällen die Irrelevanzschwelle (also < 0,9 µg/m³) oder liegen in einigen wenigen Aufpunkten knapp darüber. Die prognostizierten NO₂-Gesamtbelastungen liegen jedoch in allen Aufpunkten unter 20 µg/m³ und damit deutlich unterhalb des Genehmigungsgrenzwertes nach §20 IG-L.

Die Berechnungen der NO₂-Kurzzeitbelastungen bei den Immissionsaufpunkten ergaben ebenfalls im Vergleich zum Referenzplanfall größtenteils Verbesserungen. Wo mit Immissionszunahmen zu rechnen sein wird, betragen die Zunahmen im ungünstigsten Fall 5% des Grenzwertes (200 µg/m³ nach IG-L). Für die Gesamtbelastung ergibt sich ein Maximalwert von rund 140 µg/m³.

Hinsichtlich des PM 10-JMW ergeben sich im Vergleich zum Nullplanfall in allen Aufpunkten verkehrsbedingte Zusatzbelastungen von weniger als 3 % vom Grenzwert (also $< 1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Die Immissionszusatzbelastung für PM 10 kann daher gemäß RVS 04.02.12 als unerheblich bewertet werden.

Aufgrund der maximalen PM 10-JMW-Zusatzbelastung von bis zu $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sind in diesem Aufpunkt statistisch gesehen zwei zusätzliche Überschreitung des TMW-Grenzwertes möglich. Dem gegenüber lässt sich im Ortsgebiet von Markgrafneusiedl eine Abnahme der PM 10-Belastung prognostizieren, die bis zu 3 TMW-Überschreitungen pro Jahr weniger erwarten lässt.

Die Modellierung der verkehrsbedingten Zusatzbelastung für PM 2.5 ist insofern schwierig, da verlässliche Daten über den PM 2.5 Anteil der vom Verkehr verursachten Partikelemissionen nur ungenügend vorhanden sind. Aus Literaturdaten wurde abgeleitet, dass 50% der durch den Verkehr verursachten PM 10-Emissionen der PM 2.5-Fraktion zuzuordnen sind. Unter dieser Voraussetzung liegen die Zusatzbelastungen im irrelevanten Bereich. Auch in der Gesamtbelastung wird der Grenzwert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in allen Aufpunkten eingehalten.

Die verbleibenden Auswirkungen werden auf das Schutzgut Luft als keine – sehr gering eingestuft.

In der Betriebsphase werden die **Belastungen** auf die **Luft** aufgrund als **nicht relevant** eingestuft.

10.5.2 Klima

10.5.2.1 Bauphase

Während der Bauphase kann es durch eine erhöhte Wärmeproduktion (z.B.: durch den Betrieb der Baumaschinen) im Baustellenbereich zu einer geringfügigen Erhöhung der Lufttemperatur kommen. Ebenso wird durch die im Allgemeinen hohe Albedo der Oberflächen des Baustellenbereichs das Strahlungsangebot im direkten Umfeld der Baustellen erhöht. Da der Boden des Baustellenbereichs durch die Baufahrzeuge höher verdichtet wird, ist auch mit einem stärkeren Oberflächenabfluss von Niederschlagswasser zu rechnen.

Aufgrund der zeitlichen Begrenzung ist jedoch die Bauphase hinsichtlich derartiger Auswirkungen auf die mikroklimatischen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet als keine bis sehr geringe Auswirkung zu klassifizieren, zumal eine bleibende Wirkung auszuschließen ist. Die Belastung ist folglich als nicht relevant einzustufen.

Aufgrund der zeitlichen Begrenzung ist die Bauphase hinsichtlich nachhaltiger Auswirkungen auf mikroklimatische Verhältnisse als nicht relevant einzustufen.

In der Bauphase werden die **Belastungen** auf das **Klima** aufgrund der begrenzten Wirkdauer auf als **nicht relevant** eingestuft.

10.5.2.2 Betriebsphase

Mögliche durch das Vorhaben hervorgerufene mikroklimatische Änderungen (Strahlungshaushalt, Windfeld, Wärmebilanz) bleiben auf den unmittelbaren Nahbereich der Trasse (< 20 m) beschränkt. Eine Veränderung im Hinblick auf Kaltluftseen ist auf Grund der Höhenlage der Trasse und die Anordnung von Windschutzgürtel nicht zu erwarten. Etwaige nachteilige Wirkungen der baulichen Einrichtungen bzw. der begleitenden Bepflanzungen (z.B.: Schattenwirkung) werden durch positive Effekte (Wind- und Erosionsschutz) kompensiert.

Insgesamt sind im gegenständlichen Vorhaben klimatologische Auswirkungen auf die bestehenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen in einem die Unerheblichkeitsschwelle überschreitenden Ausmaß nicht zu erwarten.

In der Betriebsphase werden die **Belastungen** auf das **Klima** als nicht relevant eingestuft.

10.6 SCHUTZGUT LANDSCHAFTS- UND ORTSBILD

10.6.1 Landschafts- und Ortsbild

10.6.1.1 Bauphase

Baubedingte Wirkungen werden durch alle visuell wirksamen Eingriffe verursacht, die nur während der Bauphase, also temporär für die Errichtung der Anlage erfolgen. Als solche wären zu nennen: Eingriffe durch Baustelleneinrichtungen, Baustraßen, temporäre Ablagerung und Baustellenverkehr. Wichtig für die Beurteilung ist dabei auch die Dauer des Eingriffes. Für die Errichtung der S8 wird eine Gesamtbauphasezeit von ca. 3 Jahren veranschlagt.

Bei Berücksichtigung aller Eingriffssachverhalte wird eine geringe Erheblichkeit der Eingriffe auf das Landschaftsbild beurteilt. Baustelleneinrichtungen sind nur kleinflächig vorhanden oder werden auf Trassenflächen errichtet. Die Erheblichkeit der visuellen Eingriffe durch temporäre Verlegung von Wegen und Straßen sowie Zwischenlagerflächen sind va. bei Berücksichtigung der Dauer der Eingriffe gering.

In der Bauphase werden die **Belastungen** auf das **Landschafts- und Ortsbild** aufgrund der begrenzten Wirkdauer auf als **geringfügig** eingestuft.

10.6.1.2 Betriebsphase

Die Trasse stellt im Landschaftsraum eine neue Raumkante mit einer entsprechenden raumbildenden Wirkung und Barrierewirkung dar. Die visuelle Dominanz der Eingriffe im betroffenen Teilraum ist abhängig von der Höhenlage der Trasse, Art und Anzahl der Kunstbauten sowie der Abschirmwirkung der vorhandenen Strukturelemente und Relieferung.

Im westlichen Abschnitt bewirkt die Trasse im strukturarmen, offenen Landschaftsraum auf ca. 3 km Länge eine deutlich „künstliche“ Raumkante, etwas abgeschwächt durch die über weite Strecken geländegleiche Lage. Im Bereich der Russbachquerung kommt es durch die Dammlage zu Beseitigung von Sichtbeziehungen und zu einer Erhöhung der Dominanz der Trasse, verstärkt durch die Brücke und KollisionsSchutzwände. Weitere Bauwerke mit lokal erhöhter Dominanz und Fremdkörperwirkung sind der Knoten S 1 / S 8 und Wirtschaftsweg- bzw. Landstraßenbrücken über die S 8, wobei im Zusammenhang mit dem Knoten festgestellt werden muss, dass durch begleitende Bepflanzung bzw. deren gestalterischen Einsatz die Wirkung reduziert wird.

Im weiteren Verlauf der Trasse (Bereich Deutsch-Wagram, Bereich Äußerer Graben - Natura 2000 Gebiet, Länge ca. 7km) werden die Eingriffe der Trasse und Objekte durch die Einschnittslage von ca. 5m unter Geländeniveau deutlich abgemindert. Der über längere Bereiche vorhandene zusätzliche Schutzwall von ca. 2m über Gelände am Südrand der Trasse bewirkt eine positive Abschirmwirkung und nur geringe visuelle Barrierewirkung.

Im Bereich Klingensfeld bis Projektstende verläuft die Trasse wieder weitgehend auf Geländeniveau. Durch die benachbarten Waldflächen nördlich der Trasse und höheren Struktureichtum durch Windschutzhecken wird die Dominanz der Eingriffe bzw. die Sichtbarkeit vermindert. Bereichsweise sind deutliche Zerschneidungseffekte vorhanden, abgeschwächt im Bereich Klingensfeld durch Verlauf entlang einer „natürlichen“ Raumkante.

Durch die Lage der Trasse der S 8 bzw. durch deren Distanz zum Siedlungsgebiet ist die Auswirkung des Vorhabens auf das Ortsbild nicht von Relevanz.

In der Betriebsphase werden die **Belastungen** auf das **Landschafts- und Ortsbild** als **vertretbar** eingestuft.

10.7 SCHUTZGUT SACH- UND KULTURGÜTER

10.7.1 Sachgüter

10.7.1.1 Bauphase

Die Eingriffsintensität durch Auswirkungen von Luftschadstoffen (SO₂, NO₂) auf Sachgüter wird in der Bauphase als gering eingestuft.

Die vom Vorhaben betroffenen Infrastrukturanlagen (Einbauten), inkl. der 380kV-Leitung Dürnrrohr - Wien SO und der Sauggasleitung, werden während der Bauphase in Abstimmung mit den zuständigen Infrastrukturbetreibern umgelegt oder sind vorübergehend außer Betrieb. Die Eingriffserheblichkeit des Vorhabens ist aufgrund dieser Maßnahmen, die Projektbestandteil sind, gering. In Bezug auf die Windkraftanlage in Parbasdorf ist die Eingriffsintensität des Vorhabens hingegen sehr hoch, da die Anlage direkt im Trassenbereich liegt

und abgetragen werden muss. Einzelgebäude und sonstige Objekte sind vom Vorhaben nur in geringem Ausmaß betroffen.

Unter Berücksichtigung der definierten Maßnahmen wie einer zeitgerechten und geplanten Einbautenumlegung resultieren für das Kriterium Sachgüter insgesamt geringe verbleibende Auswirkungen.

In der Bauphase werden die **Belastungen** auf das Kriterium **Sachgüter** als **geringfügig** eingestuft.

10.7.1.2 Betriebsphase

Es ist davon auszugehen, dass sämtliche vom Vorhaben betroffenen Infrastrukturanlagen zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme umgelegt oder wiederhergestellt sind. Die Eingriffserheblichkeit des Vorhabens ist daher gering.

Die Eingriffserheblichkeit in Bezug auf einzelne Gebäude und Objekte in Trassennähe wird aufgrund der geringen Sensibilität und Eingriffsintensität ebenfalls als gering eingestuft. Auch durch Erschütterungen und Luftschadstoffe (SO₂, NO_x) ist nur eine geringe Eingriffserheblichkeit zu erwarten.

Die verbleibenden Auswirkungen in der Betriebsphase sind im Kriterium Sachgüter daher gering.

In der Betriebsphase werden die **Belastungen** auf das Kriterium **Sachgüter** als **geringfügig** eingestuft.

10.7.2 Kulturgüter

10.7.2.1 Bauphase

Die Eingriffsintensität durch Auswirkungen von Luftschadstoffen (SO₂, NO₂) auf Kulturgüter wird in der Bauphase als gering eingestuft. Die Eingriffserheblichkeit auf die direkt vom Vorhaben betroffenen archäologischen Fundgebiete ist – unter Berücksichtigung der festgelegten Maßnahmen – gering. Die Eingriffserheblichkeit der Auswirkungen auf das Napoleondenkmal an der L 3019 wird unter der Voraussetzung, dass entsprechende Schutzmaßnahmen während der Bauphase gesetzt werden, ebenfalls als gering bewertet. Ein Bildstock in Markgrafneusiedl muss versetzt werden. Die verbleibenden Auswirkungen im Kriterium Kulturgüter werden in der Bauphase unter Berücksichtigung der Maßnahmenwirksamkeit insgesamt als gering eingestuft.

In der Bauphase werden die **Belastungen** auf das Kriterium **Kulturgüter** als **geringfügig** eingestuft.

10.7.2.2 Betriebsphase

Die Eingriffserheblichkeit des Vorhabens wird als gering eingestuft, da in der Betriebsphase keine oder nur eine geringe Beeinträchtigung der untersuchten Kulturgüter aufgrund von Auswirkungen durch Luftschadstoffe (SO₂, NO₂) oder sonstige Auswirkungen zu erwarten ist.

In der Betriebsphase werden die **Belastungen** auf das Kriterium **Kulturgüter** als **geringfügig** eingestuft.

10.8 GRENZÜBERSCHREITENDE AUSWIRKUNGEN DURCH DIE S 8 ABSCHNITT WEST

Mit der Umsetzung der S 8 Marchfeld Schnellstraße im Abschnitt KN S 1/S 8 bis ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn wird im Zuge des Projekts keine Grenzquerung geschaffen. Die Errichtung der Grenzquerung bei Marchegg erfolgt erst mit Umsetzung des Abschnitts Ost der S 8. Grenzüberschreitende Auswirkungen durch die Bauphase oder das physische Vorhandensein des Vorhabens können aus diesem Grund für den Abschnitt West ausgeschlossen werden und werden allenfalls mit dem Abschnitt Ost der S 8 beurteilt. In der Betriebsphase werden durch die S 8 Abschnitt West im bestehenden grenzüberschreitenden Verkehrsnetz keine Verkehrszunahmen hervorgerufen.

11 WECHSELWIRKUNGEN ZWISCHEN DEN SCHUTZGÜTERN

Die Berücksichtigung der Wechselwirkungen erfolgte in jeder Phase der Planung: Zum einen im Rahmen der technischen Planung (Projektoptimierung, Berücksichtigung des Flächenbedarfs für Pflanzungen bei der Regelprofildefinition), zum anderen im Zuge der Bewertung und Maßnahmenentwicklung für die einzelnen Fachbereiche und Schutzgüter (gemeinsame Maßnahmenworkshops, Bündelung der Maßnahmen für eine möglichst breite Wirkung). Bezogen auf die Auswirkungen stehen die „Schutzgüter“ mittels Wirkungsketten in Verbindung d. h. der Eingriff bewirkt Auswirkungen in einem Fachgebiet, diese können neue Auswirkungen in einem anderen Fachgebiet verursachen. Die Einbindung des Vorhabens in die Landschaft durch die landschaftspflegerische Begleitplanung wirkt sich ebenfalls indirekt positiv viele Kriterien und Themenbereiche aus.

Weitere Wechselwirkungen der einzelnen Schutzgüter untereinander bestehen für folgende Themenbereiche:

SCHALLTECHNIK:

Lärm hat als schutzgutübergreifender Wirkfaktor Auswirkungen und Wechselwirkungen mit den verschiedensten Schutzgütern und Themenbereichen wie etwa Mensch und seine Lebensräume, Siedlungsraum, Freizeit und Erholung oder Tiere und deren Lebensräume. Diese Wirkungen werden in den Auswirkungsanalysen der jeweiligen Themenbereiche berücksichtigt.

LANDWIRTSCHAFT

Jagdwirtschaft: Durch die Errichtung der S 8 werden in der Bauphase Waldflächen beansprucht, die im generell waldarmen Marchfeld wichtige Einstände für das Wild darstellen. Solange nicht die beabsichtigten Ersatzaufforstungen durchgeführt und das ursprüngliche Bestandsalter erreicht haben, kann es durch die Änderung des Einstands- und Deckungsverhaltens des Wilds zu einer Verlagerung des Aufenthalts in die landwirtschaftliche Flur kommen, wo auch erhöhter Wildschadensdruck auftreten kann. „Mittelfristig“ stehen die beabsichtigten Ersatzaufforstungen dem Wild wieder als Äsungs- und Deckungsflächen zur Verfügung und tragen zur Entlastung der landwirtschaftlichen Flächen bei.

Freizeit und Erholung: Durch die weitgehende Erhaltung der Feldwegrelationen kommt es zu keinen Beeinträchtigungen von für die Erholungsnutzung bedeutenden Wegrelationen.

Landschaftsbild: Die zu errichtenden Feldwegbrücken stellen wesentliche neue Strukturelemente der Landschaft dar. Die Anlage von Sichtschutzpflanzungen sowie die Etablierung von Gehölzbeständen an den Dammaußenseiten verbessern das Mikroklima und besitzen eine entsprechende Erosionsschutzwirkung für die angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen.

Siedlungs- und Wirtschaftsraum: Entlang von Linienverkehrsträgern wie der S 8 ist in peri-urbanen Gebieten auf Grund der Standortgunst eine rege Siedlungs- und Gewerbegebietsentwicklung zu erwarten. Als Folge

davon wird sich der Druck auf die „In-Wert-Setzung“ landwirtschaftlicher Nutzflächen zukünftig erhöhen und zu einer Umwandlung der ursprünglichen Kulturlandschaft und ihrer agrarisch geprägten Produktionsprozesse führen. Die Aufwertung des Standortes als Siedlungs- aber auch Wirtschaftsstandort entspricht durch die S 8 ist eine der Zielsetzungen für das Projekt die auch hier wieder bestätigt und erfüllt wird.

BODEN

Landwirtschaft und Forstwirtschaft: Im Zuge der Baufeldfreimachung werden landwirtschaftlich genutzte Böden und Waldböden beansprucht (Abtrag des Bodens, Zwischenlagerung des Bodenaushubs, Wiedereinbau und Rekultivierung gemäß den Richtlinien für sachgerechte Rekultivierung, Folgenutzung für die Land- und Forstwirtschaft). Die für die Schnellstraße bzw. Nebenanlagen beanspruchten Böden werden bis auf die Böschungsgestaltungen (Dämme oder Einschnitte) versiegelt und stehen für eine Folgenutzung nicht mehr zur Verfügung.

Landschaftsbild: Durch die linearen Baumaßnahmen, kleinere und größere Bodenaufträge sowie die Bodenversiegelung ergeben sich Auswirkungen auf das Landschaftsbild.

Vegetation und Grundwasser: Der Boden hat eine wichtige Schutzfunktion für den darunter liegenden Grundwasserkörper (Infiltrationseigenschaften des Bodens – Durchlässigkeit, Puffervermögen gegen potenzielle Schadstoffeinträge). In Abhängigkeit von der Bodenempfindlichkeit werden daher für die Bau- und Betriebsphase, aber auch im Störfall wirkungsvolle Boden- und Grundwasserschutzmaßnahmen getroffen, um nachteilige Beeinträchtigungen des Nährstoff- und Wasserhaushaltes im Boden als Standortfaktoren für Pflanzen sowie Beeinträchtigungen der Grundwasserqualität zu vermeiden.

Geologie und Geotechnik: Der Boden resp. der Untergrund kann durch Altablagerungen, Verdachtsflächen und Altlasten vorbelastet sein. Daraus resultieren abfallwirtschaftliche und abfallrechtliche Fragestellungen, die v.a. im Falle des Wiedereinbaus oder des Abtransports des anfallenden Bodenaushubs bzw. etwaiger Baurestmassen oder Abfälle relevant sind.

FORSTWIRTSCHAFT

Landwirtschaft: Im Zuge der Maßnahmenplanung wird für Ersatzaufforstungen landwirtschaftlicher Grund und Boden beansprucht. Nach dem geltenden NÖ. Kulturflächenschutzgesetz 2007, LGBl. Nr. 6145-0 vom 15.06.2007 sind definierte Mindestabstände der Gehölze zum Schutz angrenzender landwirtschaftlicher Kulturen einzuhalten.

Jagd: Waldgebiete stellen für das Wild einen wichtigen Rückzugsraum dar (Wildeinstände). Durch Beunruhigung des Wildes (z.B. durch Lärm) oder Verlust von Einstandsflächen in bevorzugten Lebensräumen (z.B. durch Rodung) zieht sich das Wild in attraktivere (ungestörte) Lebensräume zurück. Durch vermehrten Wildbestand können Folgeschäden wie Verbiss- und Fegeschäden in den betroffenen Waldgebieten auftreten.

Landschaftsbild: Durch den Verlust von Waldflächen, insbesondere im Bereich der Waldränder (Waldtrauf) ergeben sich Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch die erhöhte Einsehbarkeit der Trasse.

Pflanzen und Lebensräume inkl. Lebensraumstrukturen und Schutzgebiete: Hierbei wird auf das in den Waldgebieten vorhandene (wald-)ökologische Artenspektrum verwiesen. Durch Rodungen sowie Zerschneidung von Waldgebieten ergeben sich Trennwirkungen auf vorhandene Biotopstrukturen. Ebenso können sich durch anlagen- und/oder verkehrsbedingte Randeffekte in den verbleibenden Beständen im Nahbereich der Trasse Beeinträchtigungen im Hinblick auf die Biotopqualität ergeben (abiotische bzw. biotische Folgeschäden).

Boden und Luft: Im Nahbereich der Trasse sind naturgemäß höhere Schadstoffkonzentrationen durch den Straßenverkehr bzw. Schadstoffeinträge in den (Wald-)Boden zu erwarten. Bei Fehlen eines stabilen und vitalen Waldtraufs als Schadstofffilter bzw. Puffer kann es zu Beeinträchtigungen der Waldbestände, vor allem hinsichtlich ihrer Wohlfahrtsfunktion (Klimaausgleich), kommen. Ziel etwaiger Kompensationsmaßnahmen im Nahbereich der Trasse ist daher die Schaffung eines gut gestuften und mehrschichtigen Waldtraufs mit guter Filterleistung (Auskämmungseffekt).

WILDÖKOLOGIE und JAGD

Wechselwirkungen treten insbesondere mit den Schutzgutbereichen Tiere und Pflanzen und deren Lebensräume sowie Forstwirtschaft auf. Auch die Fachbeiträge zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung, zu Lärm und den Grundlagen Verkehr beinhalten sowohl für die Auswirkungenanalyse als auch die Maßnahmenplanung relevante Aspekte, die im Fachbereich Wildökologie und Jagd berücksichtigt wurden.

FREIZEIT UND ERHOLUNGSNUTZUNG

Die Aufwertung der Landschaft durch die Erhöhung der Strukturvielfalt (Baumreihen, Ausprägung von Waldrändern, Strauchgruppen, Hecken, etc.) besitzt auch positive Wirkungen auf den Erholungswert der Landschaft. Somit besitzen die Maßnahmen des Fachbereichs Landschaftsbild einen positiven Mehrwert für das landschaftliche Erleben des Erholungssuchenden.

Eine weitere Wechselwirkung ist mit dem Fachbereich Lärm gegeben: Lärmemissionen/ -immissionen haben wesentlichen Einfluss auf die Qualität einer Erholungsinfrastruktur/ -einrichtung. Massive Lärmbelastungen können noch so attraktive Erholungsräume in ihrer Qualität stark beeinträchtigen.

TIERE UND DEREN LEBENSRÄUME

Wechselwirkungen treten insbesondere mit dem Schutzgut Pflanzen und deren Lebensräume und somit indirekt auch mit den Schutzgütern Land- und Forstwirtschaft, Boden, Luft und Klima auf. Pflanzenlebensräume sind für Tiere als Fortpflanzungs- und Nahrungslebensräume sowie in funktioneller Hinsicht als Wander- und Ausbreitungskorridore von Bedeutung. Die projektbedingten Beeinflussungen von Pflanzenlebensräumen verändern auch Habitate und Funktionen für Tiere und können sich auf Bestände

einzelner Tierarten auswirken. Ebenso wirken sich geplante Maßnahmen sowohl auf Lebensräume und Funktionen für Tiere als auch auf Pflanzen und deren Lebensräume aus.

PFLANZEN UND DEREN LEBENSÄUME

Wechselwirkungen bestehen insbesondere zwischen dem Schutzgut Pflanzen und ihre Lebensräume mit dem Schutzgut Wasser (Oberflächen- und Grundwasser), Schutzgut Luft und Klima, Schutzgut Boden, Schutzgut Tiere und ihre Lebensräume sowie auf die Schutzgüter Forst- und Landwirtschaft.

Für die Prognose der Auswirkungen der S8, Marchfeld Schnellstraße, auf das Schutzgut Pflanzen und ihre Lebensräume werden die Wechselwirkungen mit Luft und Klima sowie Wasser (Oberflächen- und Grundwasser) herangezogen.

GRUND- und OBERFLÄCHENWASSER

Wechselwirkungen sind aus Sicht des Fachbereiches Oberflächenwasserhaushalt grundsätzlich mit folgenden anderen Fachbereichen denkbar:

Gewässerökologie: ökologische Verträglichkeit der wasserbaulichen Eingriffe, wie z.B. die Verlegung von Kleingerinnen im Zuge von Querungen. Seitens des Fachbereiches Gewässerökologie erfolgt auch die Darstellung und Beurteilung im Sinne der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL).

Boden und Untergrund: Sickerfähigkeit und Feuchte, Abflussbeiwert, Bodenbedeckung; der Aspekt ist in den hydrologischen Daten implizit enthalten. Ergänzend darf auf den Fachbeitrag Geologie, Hydrogeologie und Ablagerungen verwiesen werden.

Grundwasser: Ex- bzw. Infiltration; die zugehörigen Aspekte wie Grundwasserneubildung etc. sind im gegenständlichen Fachbeitrag abgedeckt. Ergänzend darf auf den Fachbeitrag Geologie, Hydrogeologie und Ablagerungen verwiesen werden. Auf Grund der Versickerung chloridhaltiger Straßenwässer besteht hier eine Wechselwirkung mit den Fachbeiträgen Land- und orstwirtschaft, Boden und Untergrund sowie den Pflanzen. In diesen Fachbeiträgen stellt die qualitative Änderung eine Beurteilungsgrundlage dar.

GEWÄSSERÖKOLOGIE und FISCHEREI

Wechselwirkungen des Fachbereichs Gewässerökologie bestehen aufgrund der Räuber - Beute Beziehungen mit dem Fachbereich Tiere (Vögel, Fischotter, Amphibien), hinsichtlich der Auswirkungen qualitativer Veränderungen der Oberflächengewässer auf den ökologischen Zustand mit dem Fachbereich Oberflächenwasser und bezüglich des Flächenbedarfs im für den ökologischen Zustand maßgeblichen Umland (Ufervegetation) mit dem Fachbereich Pflanzen und deren Lebensräume.

Betreffend die fischereiliche Nutzung (Schutzgut Mensch – Nutzungen) bestehen direkte Wechselwirkungen mit dem Schutzgut Tiere und deren Lebensräume (Fische im Fachbereich Gewässerökologie) sowie Wirkungsbeziehungen mit den Fachbereichen Freizeit und Erholung (Sportfischerei).

GEOLOGIE, GEOTECHNIK, HYDROGEOLOGIE und ALTABLAGERUNGEN

Die intensivste Wechselwirkung des gegenständlichen Fachgebiets besteht mit dem Schutzgut (Grund-Wasser). Im vorliegenden Fachbericht wird der Indikator Hydrogeologie als „Medium“ des Grundwassers, nicht jedoch das Grundwasser selbst beschrieben. Qualität, Quantität und Nutzungssituation des Grundwassers per se sind naturgemäß mit den hydrogeologischen Eigenschaften untrennbar verbunden. Die Bewertung dieser Faktoren erfolgt gesondert unter Bezugnahme auf die Hydrogeologie im Fachbericht Grund- und Oberflächenwasser.

Ebenso in Wechselwirkung mit dem Schutzgut Wasser steht aus naheliegenden Gründen allenfalls der Indikator Verdachtsflächen, Altablagerungen, Deponien.

Die Wechselwirkung mit dem Schutzgut Boden besteht im Wesentlichen in der mineralogischen Zusammensetzung im Oberflächenbereich sowie in den hydrogeologischen Gegebenheiten (wie z.B. Versickerungsfähigkeit, Pflanzenverfügbarkeit, etc.) und im Zusammenhang mit Altlasten, Altablagerungen, Deponien.

Indirekte Wechselwirkungen können darüber hinaus durch die Auswirkungen der geotechnischen und hydrogeologischen Verhältnisse auf die technische Planung und das sich daraus ergebende Baukonzept eintreten.

LUFT und KLIMA

Die Untersuchungen beziehen sich auf die Beschreibung des Zustandes der Schutzgüter Luft und Klima. Die gewonnenen Ergebnisse dienen unter anderem der Ableitung der Aus- und Wechselwirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und Ökosysteme, die in den jeweiligen Fachbeiträgen behandelt werden.

LANDSCHAFTS- und STADTBILD

Das Landschaftsbild steht dabei als Abbild des Ist-Zustandes und der Auswirkungen vieler Fachgebiete an letzter Stelle der Wirkungskette und visualisiert die Vielzahl an sektoralen Auswirkungen: z.B. Die Auswirkungen durch Flächenverluste oder Standortveränderungen in den Fachgebieten Pflanzen und deren Lebensräume, Forstwirtschaft und Landwirtschaft die wiederum eine Veränderung und Verlust von Strukturelementen und eine erlebbare Veränderung des Raummusters mit sich ziehen, Wechselwirkungen sind daher bereits Teil des Fachberichtes Landschaftsbild.

Eine antagonistische Wechselwirkung ist mit dem Fachbereich Lärm gegeben: Lärmschutzwände sind dominante Fremdkörper in der Landschaft, die Interessensabwägung zwischen Landschaftsbild und Lärmschutz entscheidet aber klar zugunsten des Lärmschutzes. Auch ist eine erhöhte Ruhe ja wiederum im Sinne des Schutzgutes Landschaft. Auf Grund des Umstandes, dass sich Lärmschutzwände im gesamten

Trassenverlauf nur im Bereich des KN S 1/S 8 finden, ist diese Wechselwirkung als sehr stark untergeordnet einzustufen.

Die Aufwertung der Landschaft durch die Erhöhung der Strukturvielfalt (Baumreihen, Ausprägung von Waldrändern, Strauchgruppen, Hecken, etc.) besitzt positive Wirkungen auf den Erholungswert der Landschaft. Somit besitzen die Maßnahmen des Fachbereichs Landschaftsbild einen positiven Mehrwert für das landschaftliche Erleben des Erholungssuchenden.

Ersatzaufforstungen des Fachbereichs Forstwirtschaft, lebensraumverbessernde Maßnahmen für Tiere wie die Anlage von Hecken sowie der Ausgleich von verloren gehenden Pflanzenlebensräume beispielsweise durch die Entwicklung von Brachflächen dienen einer strukturellen Aufwertung des landwirtschaftlich intensiv genutzten Raumes und damit einer Verbesserung des Landschaftsbildes.

12 MASSNAHMEN

Die nachfolgende Zusammenstellung listet die im Vorhaben dargestellten Maßnahmen der einzelnen Schutzgüter im Überblick für Bauphase und Betriebsphase taxativ auf. Eine detaillierte Beschreibung der Maßnahmen kann den einzelnen Fachbeiträgen entnommen werden; die Querverweise zu den jeweils relevanten Einlagen sind angeführt.

Darüber hinaus gibt es eine Zusammenstellung und Übersicht aller Maßnahmen im Maßnahmenbericht (Einlage 1-2.2).

Maßnahmen, die sich verorten lassen, sind zusätzlich zu den verbalen Beschreibungen in den Maßnahmenplänen (Einlage 1-2.3, Einlage 1-2.4 sowie Einlage 1 -2.5) dargestellt.

12.1 BAUPHASE

SCHALLTECHNIK: Einlage 3-1.2

Es wird von 6 Arbeitstagen pro Woche und von einer täglichen Arbeitszeit von max. 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr ausgegangen. In Ausnahmefällen kann für definierte, unbedingt erforderliche Arbeiten an Sonn- und Feiertagen, sowie in den Nachtstunden (22:00 bis 06:00 Uhr) gearbeitet werden. Überschreitungen des Zielpegels infolge des Baubetriebs von 45 dB sollen in diesem Zusammenhang jedoch auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Um übermäßige Pegelerhöhung in den Ortsdurchfahrten zu vermeiden werden die Baufahrten im öffentlichen Straßennetz werden entsprechend der in Anhang 3 dargestellten Beschränkungen für die einzelnen Streckenabschnitte geplant. Starke Einschränkungen für den Bauverkehr ergeben sich für die L 3023 im Ortsgebiet von Aderklaa und die L 6 zwischen Glinzendorf und Markgrafneusiedl.

Folgende Straßenzüge werden gänzlich vom Bauverkehr freigehalten:

- L3023 (Ortsdurchfahrt Parbasdorf)
- L3018 (Ortsgebiet Raasdorf)
- L11 (Ortsdurchfahrt Großhofen)
- L3010 (Ortsdurchfahrt Glinzendorf)
- L6 (Glinzendorf Richtung Leopoldsdorf)
- L 3025 (Ortsdurchfahrt Strasshof)

SIEDLUNGS- UND WIRTSCHAFTSRAUM: Einlage 3-5.1

- Es sind in der Bauphase keine Maßnahmen zusätzlich zu jenen, die bereits Projektbestandteil sind (z.B. Lärmschutzmaßnahmen), erforderlich.

LANDWIRTSCHAFT: Einlage 3-6.1

In der Bauphase dienen folgende Maßnahmen dem Schutz der benachbarten LW- Nutzflächen

- randlich gelagerten Humusmieten
- Abplankungen
- Befeuchtung der Baustraßen
- Flächenoptimierte Zwischendeponien
- Aufrechterhaltung der Zufahrten zu den Feldschlägen

BODEN: Einlage 3-6.4

- Maßnahmen zur Einhaltung der behördlichen Auflagen sowie allgemeine Maßnahmen, die von einer bodenkundlichen Bauaufsicht überwacht werden z.B.:
 - Überwachung der bescheidgemäßen Auflagen zur Baufeldfreimachung und Baustelleneinrichtung v.a. hinsichtlich des Boden- und Grundwasserschutzes
 - die ordnungsgemäße Zwischenlagerung des Bodenaushubs für eine spätere Rekultivierung
 - die Vermeidung unnötiger Staubbelastung im Baufeld und der umgebenden Land- und Forstwirtschaftsflächen
 - Maßnahmen zur Vermeidung unnötiger Bodenverdichtungen außerhalb der definierten Baubereiche.
- technischen Maßnahmen wie z.B.
 - die Anlage von Baustraßen, Begleitwegen
 - Vorsehen von Immissionsschutzmaßnahmen (Verblendungen, Spritzschutz, usw.) im Bereich besonders sensibler Ökoflächen.

FORSTWIRTSCHAFT: Einlage 3-6.5

- Maßnahmen zur Einhaltung der behördlichen Auflagen sowie allgemeinen Maßnahmen, die von einer forstökologischen Bauaufsicht überwacht werden, z.B.
 - die Überwachung der bescheidgemäßen Durchführung der Rodungen (Zeitraum, Ausmaß und Abgrenzung)

- die Aufarbeitung des Schlagabraums und der Holzabtransport (Forstschutz)
- die ordnungsgemäße Zwischenlagerung des Bodenaushubs für eine spätere Rekultivierung
- die Vermeidung unnötiger Staubbelastung im Baufeld
- die Sicherstellung der Benutzbarkeit des land- und forstwirtschaftlichen Wegenetzes.
- technischen Maßnahmen z.B.
 - die Anlage von Baustraßen, Begleitwegen
 - das Vorsehen von mmissionsschutzmaßnahmen (Verblendungen, Spritzschutz, usw.) im Bereich besonders sensibler Ökoflächen
- Kompensationsmaßnahmen z.B.:
 - Wiederbewaldung befristeter Rodungsflächen
 - die Anlage von Ersatzaufforstungen sowie (optional) Strukturverbesserungsmaßnahmen

WILDÖKOLOGIE UND JAGD: Einlage 3-6.6

In der Bauphase werden umfangreiche Maßnahmen gesetzt, die einerseits zur Vermeidung- bzw. zur Verminderung und andererseits zur Kompensation von negativen Wirkungen führen. Dazu zählen Maßnahmen wie

- Kenntlichmachung des Baufeldes zum Schutz angrenzender Flächen (Abplankungen des Baufeldes zum Schutz wertvoller Biotope (synergetisch)
- Gewässerschutzanlagen zur Vermeidung von Gewässerverunreinigungen (synergetisch)
- das befeuchten von Baustraßen zur Minderung der Staubentwicklung
- die Sicherung von Reviereinrichtungen
- die Reduktion von Lichteinflüssen
- Einschränkung der Bauzeit in Teilbereichen
- Zwischendeponien und Baustelleneinrichtungen reichen nicht über das definierte Baufeld hinaus
- Auf großer Strecke wird auf eine Zäunung der Baustelle während der Bauzeit verzichtet, um Wechselmöglichkeiten aufrecht zu erhalten. Lediglich im Trassenabschnitt nördlich des Schotterabbaugebietes wird ein Wildschutzzaun errichtet, um eine Ökofalle zu vermeiden.
- Als Kompensation für Habitatverluste werden umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen in Form von Waldflächen Strukturelementen und Brachefflächen angelegt, die insbesondere in der ausgeräumten Agrarlandschaft zu einer wesentlichen Habitataufwertung und Schaffung von Rückzugsräumen bzw. Leitlinien führt.

FREIZEIT UND ERHOLUNGSNUTZUNG: Einlage 3-7.3

- Für die Freizeit- und Erholungsnutzung werden während der Bauphase vor allem Vermeidungsmaßnahmen wie etwa
 - Abschirmung und der Baustellenbereiche
 - Kennzeichnung und Ausschilderung von Umfahrungen
 - Sauberhalten der Fahrbahnen
 - Befeuchtung der Baustellenbereiche zur Reduktion der Staubbelastungen

TIERE UND DEREN LEBENSÄRÄUME: Einlage 3-8.1

Zur Vermeidung und Minderung von baubedingten Auswirkungen auf die Fauna wurden verschiedene Maßnahmen wie

- Kenntlichmachung und Abplankung des Baufeldes
- Einschränkung des Schlägerungszeitraumes
- zeitliche Einschränkungen der Bautätigkeiten in gewissen Trassenabschnitten
- die Errichtung mobiler Schutzeinrichtungen in sensiblen Trassenbereichen

entwickelt.

Zur Kompensation von Habitatverlusten bzw. –beeinträchtigungen wurden für die jeweiligen betroffenen Arten bzw. Artgruppen entsprechende Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von

- Neuschaffung bzw. Aufwertung von Lebensräumen entwickelt. Dazu zählen Anlage und Pflege von Brachen, Schaffung von Trockenrasen und Ruderalstandorten, Anlage von Laichgewässern sowie die Entwicklung und Aufwertung von struktur- und nahrungsreichen Waldbeständen

PFLANZEN UND DEREN LEBENSÄRÄUME: Einlage 3-9.1

- Schutzmaßnahmen der umliegenden Vegetation wie z.B.:
 - generelle Kenntlichmachung des Baufeldes und Abplankung im Bereich hoch sensibler Biotope
 - Befeuchtung der nicht staubfrei befestigten Baustraßen an trockenen Tagen

GRUND- und OBERFLÄCHENWASSER: Einlage 3-12.1

Die zum Schutz des Oberflächen- und Grundwassers notwendigen Basisdaten und Empfehlungen wurden im Planungsverlauf gemeinsam mit den beteiligten Fachbereichen erarbeitet und auf dieser Grundlage die erforderlichen Maßnahmen von Seiten der technischen Straßenplanung ausgearbeitet. Diese werden entsprechend dem aktuellen Stand der Technik ausgeführt.

- Aufgrund dessen werden vom Fachbereich Grund- und Oberflächenwasser keine weiteren Maßnahmen definiert

GEWÄSSERÖKOLOGIE und FISCHEREI: Einlage 3-12.8

- Errichtung eines Bauzauns zum Schutz von Ufervegetation und vor Verunreinigung des Gewässers
- Zwischenlagerung ausschlagfähiger Wurzelstöcke und Wiederverwendung im Rahmen der Rekultivierung der Baufläche
- Direkteinleitung von Bau- und Baustellenabwässern erfolgt nach Vorreinigung bzw. Neutralisation gem. Stand der Technik
- Vermeidung von Gewässerverunreinigung und Eintrübungen durch temporäre Verrohrung des Mühlgrabens (Baustellenzufahrt) und Errichtung der Brücke vom Ufer aus
- Nach Beendigung der Bauarbeiten erfolgt ein Rückbau der Verrohrung des Mühlgrabens und das Wiederanpflanzen temporär entfernter Ufergehölze

GEOLOGIE, GEOTECHNIK, HYDROGEOLOGIE und ALTABLAGERUNGEN: Einlage 3-11.1.1

- Eine normgerechte Ausführung der Gründungsmethoden, Bauverfahren und Querschnittsausbildungen ist Voraussetzung, um das Straßenprojekt zu realisieren und das Baugrundrisiko zu minimieren.
- Maßnahme während der Bauphase ist jedoch die Räumung des Deponiematerials in den von der Trasse berührten Deponiestandorten bis zur ursprünglichen Abbausohle bzw. bis zur OK der Basisabdichtung und eine grundlegende Charakterisierung der zu verführenden Massen hinsichtlich der Deponierbarkeit zu sehen.

LUFTSCHADSTOFFE: Einlage 3-3.1

Die beschriebenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Luftschadstoffen gelten als Stand der Technik bei Baustellen von Straßenbauvorhaben.

- Einsatz von emissionsarmen Baumaschinen.
- Temporär beanspruchte Baustelleneinrichtungen, Materialzwischenlager, Baulager und dergleichen werden ausschließlich in der unmittelbaren Umgebung der Trasse errichtet.
- Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch den baubedingten Verkehr werden nach dem Stand der Technik vermieden (z.B. durch Reifenwaschanlagen, Straßenkehren).
- Befestigte Baustraßen werden soweit wie möglich staubfrei gehalten (bei Bedarf durch Nassreinigung oder Straßenkehren).

- Nicht staubfrei befestigte Baustraßen, Lagerflächen, etc. innerhalb der Baustelle werden an trockenen Tagen während der Zeit der Benützung ständig feucht gehalten.
- Geschüttete Flächen und Böschungen werden zum vegetationstechnisch nächstmöglichen Zeitpunkt begrünt.
- Geschwindigkeitsbeschränkungen auf nicht staubfrei gehaltenen Straßen werden an trockenen Tagen gemäß RVS 04.02.12 eingehalten (max. 30 km/h).

KLIMA: Einlage 3-4.1

- Es sind keine Maßnahmen erforderlich

LANDSCHAFTS- und STADTBILD: Einlage 3-7.1

- Es sind keine Maßnahmen erforderlich

SACHGÜTER: Einlage 3-5.1

- Vor Baubeginn wird eine Einbautenverhandlung durchgeführt, zu der alle Einbautenträger zu geladen werden, um eventuell erforderliche Maßnahmen an Einbauten festlegen zu können.
- Eine Windkraftanlage in Parbasdorf wird abgetragen werden, da die Anlage direkt im Trassenbereich liegt.

KULTURGÜTER: Einlage 3-5.1

- Ermöglichen von Sondierungsgrabungen durch das Bundesdenkmalamt im Bereich von Fundgebieten vor Baubeginn; mit bisher nicht bekannten Fundstellen ist zu rechnen.
- Versetzen des Bildstocks an der westlichen Gemeindegrenze von Markgrafneusiedl. Der neue Standort wird gemeinsam mit der Gemeinde festgelegt.
- Zum Schutz von Kleindenkmälern im unmittelbaren Baustellenbereich (z.B. Napoleondenkmal in Raasdorf) vor Bauschäden sind bereits vor der Bauphase entsprechende Sicherungsmaßnahmen zu setzen.

12.2 BETRIEBSPHASE

SCHALLTECHNIK: Einlage 3-1.2

- Zur Einhaltung der Grenzwerte werden aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, lärmarmere Straßenbelag usw.) und passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) umgesetzt. (siehe Kap. 6.1.4)

SIEDLUNGS- UND WIRTSCHAFTSRAUM: Einlage 3-5.1

- Nach Fertigstellung des Straßenbauvorhabens wird die Trasse in den Flächenwidmungsplänen und den Örtlichen Entwicklungskonzepten der Standortgemeinden entsprechend nachgeführt und im Zuge von Planungen berücksichtigt werden.
- Die Errichtung der S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt KN S 1/S 8 - ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn bewirkt veränderte Voraussetzungen für die Landes- und Regionalplanung. Daher wird die Abstimmung der jeweiligen Planungsinstrumente auf die geänderten Bedingungen erforderlich.

LANDWIRTSCHAFT: Einlage 3-6.1

- Anlage eines Begleitwegenetzes, Anlage von Wirtschaftswegen
- Technische Maßnahmen zur Reduzierung von Schadstoffeinträgen (Lärmschutzwände und Spritzschutzeinrichtungen)
- Anlage von Querungsmöglichkeiten

BODEN: Einlage 3-6.4

- aus Sicht des Schutzgutes Boden sind in der Betriebsphase keine Maßnahmen vorgesehen, wirksame Maßnahmen werden bereits in der Bauphase gesetzt

FORSTWIRTSCHAFT: Einlage 3-6.5

- Die befristeten Rodungen im Ausmaß von gerundet 4,8 ha werden im Anschluss an die Bauphase im entsprechenden Ausmaß 1:1 randlich des Baufeldes wiederbewaldet, Ziel ist die Schaffung einer forstlichen Bestockung mit hoher Filterwirkung
- Als Kompensation für die dauernden Rodungen im Ausmaß von gerundet 10,44 ha werden im ggst. Fall Ersatzaufforstungen im dreifachen Ausmaß 3:1 im räumlichen Zusammenhang vorgeschlagen, das sind demnach rund 31,32 ha., als Zielbestand wurde generell ein artenreicher Laub-Mischwald vorgesehen,
- Sonstige Maßnahmen betreffen technische Maßnahmen (zum Teil bereits der Bauphase zuzuordnen)

WILDÖKOLOGIE UND JAGD: Einlage 3-6.6

- Maßnahmen zur Kompensation von Habitatverlusten
- Technische Maßnahmen zur Minderung von Zerscheidungseffekten (Grünbrücken)
- Maßnahmen zur Minderung von Lebensraumzerschneidung: die Verbesserung von Äsungs- und Deckungsangeboten welche der Zerschneidung entgegenwirken und durch lineare Gehölzstrukturen und Waldflächen entlang der Trasse bzw. im Nahbereich der Grünbrücken wodurch sich Annahmewahrscheinlichkeit der Querungshilfen zusätzlich erhöht
- Zur Minderung der Mortalität durch Kollision werden entlang der Landesstraßen im Wirkraum optische Wildwarnreflektoren errichtet.

FREIZEIT UND ERHOLUNG: Einlage 3-7.3

- Keine Maßnahmen erforderlich

TIERE UND DEREN LEBENSÄUME: Einlage 3-8.1

Zur Vermeidung und Minderung von betriebsbedingten Auswirkungen auf die Fauna wurden Maßnahmen entwickelt wie etwa:

- Schutzwände in sensiblen Trassenabschnitten
- Blend- und Kollisionsschutzeinrichtungen
- Vorkehrungen zur Lebensraumvernetzung (Kleintierdurchlässe, Grünbrücken) entwickelt

Als Kompensationsmaßnahmen dienen:

- Ausgleichsmaßnahmen wie Anlage und Pflege von Brachen, Schaffung von Trockenrasen und Ruderalstandorten, Anlage von Laichgewässern sowie die Entwicklung und Aufwertung von struktur- und nahrungsreichen Waldbeständen

PFLANZEN UND DEREN LEBENSÄUME: Einlage 3-9.1

Maßnahmen in der Betriebsphase dienen in erster Linie zum Ausgleich beanspruchter Biotope.

- Der Verlust an Waldbiotopen wird mit Ersatzaufforstungen Typ Eichen-Laubbaum-Mischbestand sowie Typ Auwald (Harte Aue) und mit Waldverbesserungen in Form der Entfernung der Robinie aus Eichenwälder und Entwicklung von eichendominierten Wälder ausgeglichen.
- Der Verlust an Offenlandbiotopen wird mit der Etablierung von Brachen sowie von Trockenrasen über geeignetem Standort (Löß, Sand, Schotter) mit Saatgut von Spenderflächen der Umgebung ausgeglichen.

- An Sonderstandorten werden Schottergruben sowie ein Teich beansprucht. Diese werden durch Wiederherstellung der Schottergrube sowie der Anlage neuer Teiche ausgeglichen.

GRUND- und OBERFLÄCHENWASSER: Einlage 3-12.1

- Es sind keine Maßnahmen vorgesehen: nötige technische Maßnahmen wurden bereits in der technischen Planung berücksichtigt

GEWÄSSERÖKOLOGIE und FISCHEREI: Einlage 3-12.8

- Ersatz dauerhaft entfernter Ufergehölze

GEOLOGIE, GEOTECHNIK, HYDROGEOLOGIE und ALTABLAGERUNGEN: Einlage 3-11.1.1

- Während der Betriebsphase sind aus Sicht des Fachbereichs Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie und Altablagerungen keine Maßnahmen erforderlich.

LUFTSCHADSTOFFE: Einlage 3-3.1

- Keine Maßnahmen vorgesehen

KLIMA: Einlage 3-4.1

- Keine Maßnahmen vorgesehen

LANDSCHAFTS- und STADTBILD: Einlage 3-7.1

Aus der Sicht des Landschaftsbildes sind 2 Maßnahmenarten im gegenständlichen Projekt von Bedeutung.

- Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung und Abschirmung der Trasse bzw. von Objekten und Verminderung der Fremdkörperwirkung
- landschaftsgerechte Neugestaltung in Form von Aufforstungsflächen die zu einer Erhöhung der Strukturvielfalt führen

SACHGÜTER: Einlage 3-5.1

- Keine weiteren Maßnahmen vorgesehen, die nicht bereits Projektsbestandteil sind (z.B.: Lärmschutzmaßnahmen)

KULTURGÜTER: Einlage 3-5.1

- Keine Maßnahmen vorgesehen

12.3 MASSNAHMEN ZUR BEWEISSICHERUNG

SCHALLTECHNIK: Einlage 3-1.2

- Die externen Fahrten und Fahrtrouten in der Bauphase werden protokolliert und auf Verlangen der prüfenden Behörde vorgelegt.

TIERE UND DEREN LEBENSÄRÄUME: Einlage 3-8.1

- Im 1., 3. und 5. Jahr nach Umsiedlung der Ziesel bzw. Umsetzung der Maßnahmen erfolgt eine Kontrolle der Maßnahmen und die Überwachung der Zieselpopulation durch sachkundiges Personal

GEWÄSSERÖKOLOGIE und FISCHEREI: Einlage 3-12.8

- Frühestens 2, spätestens jedoch fünf Jahre nach Baufertigstellung erfolgt eine biologische Beweissicherung des ökologischen Zustandes des Rußbaches in den Abschnitten Deutsch-Wagram – Parbasdorf und Glinzendorf.

GEOLOGIE, GEOTECHNIK, HYDROGEOLOGIE und ALTABLAGERUNGEN: Einlage 3-11.1.1

- Monitoring der Maßnahmen zur Beweissicherung und Nachkontrolle aus dem Fachbereich Grund- und Oberflächengewässer erfolgt mit Beginn der ersten Salzstreuperiode ab Verkehrsfreigabe. Die Bestandsaufnahmen gelten dabei als Nullbeprobung.

13 ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

13.1 BAUPHASE

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenstellung sämtlicher verbleibender Auswirkungen während der Bauphase, um die Umweltverträglichkeit des Projekts beurteilen zu können:

	Prüfinhalt / Schutzgut	Bauphase		
		Verbleibende Auswirkungen	Entlastung / Belastung	
Schutzgutübergreifend	Schall	gering	geringfügig	
	Mensch, Lebensräume (inkl. Nutzungen)	Siedlungsraum	mittel	vertretbar
		Landwirtschaft	gering	geringfügig
		Boden	mittel	vertretbar
		Forstwirtschaft	mittel	vertretbar
		Wildökologie, Jagd	gering	geringfügig
		Freizeit und Erholung	mittel	vertretbar

Tiere, Pflanzen, Lebensräume	Tiere und Lebensräume	mittel	vertretbar
	Pflanzen und Lebensräume	gering	geringfügig
Wasser und Untergrund	Oberflächenwasser	sehr geringe	nicht relevant
	Grundwasser	sehr geringe	nicht relevant
	Gewässerökologie und Fischerei	gering	geringfügig
	Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie	nicht relevantes Kriterium	--
	Altlasten	Verbesserung	positiv
Luft und Klima	Luft	mittel	vertretbar
	Klima	keine	nicht relevant
Land- schafts-/ Stadt- bild	Landschafts- und Stadtbild	gering	geringfügig
Sach- und Kulturgüter	Sachgüter	gering	geringfügig
	Kulturgüter	gering	geringfügig

13.2 BETRIEBSPHASE

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenstellung sämtlicher verbleibender Auswirkungen während der Betriebsphase, um die Umweltverträglichkeit des Projekts beurteilen zu können:

	Prüfinhalt / Schutzgut	Betriebsphase	
		Verbleibende Auswirkungen	Entlastung / Belastung
Schutzgutübergreifend	Schall	gering	geringfügig
Mensch, Lebensräume (inkl. Nutzungen)	Siedlungsraum	gering	geringfügig
	Landwirtschaft	mittel	vertretbar
	Boden	mittel	vertretbar
	Forstwirtschaft	gering	geringfügig
	Wildökologie, Jagd	Gering	geringfügig
	Freizeit und Erholung	mittel	vertretbar
Tiere, Pflanzen, Lebensräume	Tiere und Lebensräume	mittel	vertretbar
	Pflanzen und Lebensräume	gering	geringfügig
Wasser und Untergrund	Oberflächengewässer	keine	nicht relevant
	Grundwasser	gering	geringfügig
	Gewässerökologie und Fischerei	sehr gering	nicht relevant

	Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie	Nicht relevantes Kriterium	--
	Altlasten	Nicht relevantes Kriterium	--
Luft und Klima	Luft	keine bis sehr gering	nicht relevant
	Klima	keine bis sehr gering	nicht relevant
Land- schafts- und Stadt- bild	Landschafts- und Stadt- bild	mittel	vertretbar
Sach- und Kulturgüter	Sachgüter	gering	geringfügig
	Kulturgüter	gering	geringfügig

13.3 ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Das gegenständliche Vorhaben **S 8 Marchfelder Schnellstraße Abschnitt West, KN S 1/S 8 – ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn (L9)** wird sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase als „umweltverträglich“ eingestuft.

Grundlage für diese Aussage ist die Beurteilung der sektoralen Wirkungen aus Sicht der Fachbereiche sowie die integrative Beurteilung des Vorhabens sowohl als Straßenbauwerk als auch als Maßnahme im Verkehrssystem.

Während der Bauphase überwiegen geringe Auswirkungen auf die Schutzgüter, es sind jedoch auch mittlere Auswirkungen zu erwarten. Mit Verbesserungen kann hinsichtlich des Kriteriums Altlasten gerechnet werden.

Während der Betriebsphase überwiegen ebenfalls die geringen Auswirkungen auf die Schutzgüter, wobei auch mit mittleren Auswirkungen zu rechnen ist.

Ergänzend zur Beurteilung der S 8 nach RVS Beurteilungsmethodik (RVS 04.01.11 - Umweltuntersuchungen) ist hinsichtlich der Zielerreichung festzustellen, dass es durch das Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt KN S 1/S 8 Ast. Gänserndorf/Obersiebenbrunn, aufgrund der großen Abstände der geplanten neuen Trasse zu den Siedlungsgebieten (mind. > 750m) und den positiven verkehrlichen Wirkungen, bei der überwiegenden Anzahl von Haushalten entlang der bestehenden B 8 und der L2 zu merkbarer Entlastungswirkungen kommt.

Durch die verbesserte Erreichbarkeit der Region werden die bestehenden Siedlungsgebiete, Betriebsgebiete sowie die geplanten Erweiterungsflächen in weiterer Folge aufgewertet. Die Verringerung der Trennwirkung entlang der B 8, die sich durch eine verkehrliche Entlastung derselben ergibt, stellt einen weiteren bedeutenden positiven Effekt dar.

Es werden folglich insgesamt gesehen in einigen wesentlichen Aspekten auch hinsichtlich der Zielsetzungen Verbesserungen erzielt.

14 ALLFÄLLIGE SCHWIERIGKEITEN BEI DER ERSTELLUNG DER UNTERLAGEN

Es sind bei der Erstellung des gegenständlichen Berichts keine Schwierigkeiten aufgetreten.

15 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

ASt	Anschlussstelle
BE	Baustelleneinrichtung
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DTVw	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke werktags
E&M Technik	Elektro- & Maschinentechnik
fm ³	Masse (fest) in m ³
f _s	Auflockerungsfaktor
GOK	Geländeoberkante
GSA – Bau	Gewässerschutzanlage in der Bauphase
GSA – Betrieb	Gewässerschutzanlage in der Betriebsphase
HASSt	Halbanschlussstelle
HW	Hebewerk
HGW100	100-jährlicher Grundwasserstand
JDTV	Jährlich durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
KN	Knoten
lm ³	Masse (locker) in m ³
LWL	Lichtwellenleiter
MS	Mittelspannungs(kabel)
m.W.	mit Grund- bzw. Schichtwasser
o.W.	ohne Grund- bzw. Schichtwasser
RFB	Richtungsfahrbahn
BWSP	Bemessungswasserspiegel, rechnerisch höchster Grundwasserstand
TP	Tiefpunkt Nivellette
ZS	Zuschlagstoffe
V _{aufgelockert}	Volumen der aufgelockerten Materialmenge
V _{Materialmenge-fest}	Volumen der festen Materialmenge

16 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Streckengrafik S 8.....	9
Abbildung 2: Konfliktbereiche Trassenkorridore mit Natura 2000 Gebieten im Marchfeld.....	14
Abbildung 3: Übersichtskarte Trassen, Vorbereitung des Vorprojekts	15
Abbildung 4: Übersichtslageplan Vorprojekt 2008 – Empfehlungsvarianten je Abschnitt.....	16
Abbildung 5: Abschnitt KN S 1 / S 8 bis ASt Deutsch-Wagram, Auszug Begleitplanung (Einlage 1.5)	19
Abbildung 6: Visualisierung KN S 1 / S 8, Blick entlang S 8 Richtung ASt Deutsch-Wagram (Quelle: GeoConsult)	21
Abbildung 7: Abschnitt ASt Deutsch-Wagram bis ASt Strasshof, Auszug Begleitplanung (Einlage 1.5)	23
Abbildung 8: Visualisierung S 8 Zwischen Rußbach (Vordergrund und ASt Strasshof (rechts hinten) (Quelle: GeoConsult)	25
Abbildung 9: Abschnitt ASt Strasshof bis ASt Markgrafneusiedl, Auszug Begleitplanung (Einlage 1.5)	26
Abbildung 10: Visualisierung von der L11 ASt Markgrafneusiedl entlang der S 8 Richtung ASt Strasshof (Quelle: GeoConsult).....	28
Abbildung 11: Abschnitt ASt Markgrafneusiedl bis ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn, Auszug Begleitplanung (Einlage 1.5)	29
Abbildung 12: Visualisierung S 8 im Bereich Obersiebenbrunn / Gänserndorf (im Hintergrund), (Quelle: GeoConsult)	31
Abbildung 13: Lärmschutzwände im Bereich des Verkehrsknotens S 1 / S 8, Darstellung Lärmschutzwände in gelber Farbe	37
Abbildung 14: Standortgemeinden und deren angrenzende Gemeinden	57
Abbildung 15: Darstellung des 500 m Untersuchungsraumes, rote Umrandung, in vielen Fachuntersuchungen sind Auswirkungen innerhalb dieses Puffers zu lokalisieren, Betriebsumhüllende der S 8 orange dargestellt.....	62
Abbildung 16: Übersichtskarte S 8 Marchfeld Schnellstraße Abschnitt West, Trassenverlauf in roter Darstellung vom Knoten S1 (blaue Darstellung) bis Obersiebenbrunn	71
Abbildung 17: Visualisierung S 8 MarchfeldSchnellstraße, Beginn beim Knoten S1 / S8, Invalidensiedlung Blickrichtung Nordosten, ©GeoConsult.....	72
Abbildung 18: Visualisierung S 8 Marchfeld Schnellstraße im Bereich der Rußbachquerung und ASt Deutsch-Wagram, ©GeoConsult	73

Abbildung 19: Visualisierung S 8 Marchfelder Schnellstraße im Bereich der ASt Markgrafneusiedl, ©GeoConsult.....	74
Abbildung 20: Visualisierung S 8 Marchfelder Schnellstraße im Bereich des Windparks bei Obersiebenbrunn, ©GeoConsult.....	75
Abbildung 21: Regelquerschnitt S 8 Marchfeld Schnellstraße.....	76
Abbildung 22: Lärmschutzwände im Bereich des Verkehrsknotens S 1 / S 8, Darstellung Lärmschutzwände hellblau	78
Abbildung 23: Übersicht benachbarte Projekte im Bereich der S 8.....	91
Abbildung 24: Schematische Darstellung der Massendisposition	102
Abbildung 25: PGO - untersuchte Korridore in der Ostregion	106
Abbildung 26: Konfliktbereiche Trassenkorridore mit Natura 2000 Gebieten im Marchfeld.....	112
Abbildung 27: Übersichtskarte Trassen, Vorbereitung des Vorprojekts	113
Abbildung 28: Ablaufschema zur Erklärung der Umweltverträglichkeit gemäß RVS (RVS 04.01.11)	119
Abbildung 29: Schall im Bestandsnetz Plf R 2025 (Einlage 03-01.29).....	122
Abbildung 30: Schall im Prognose Plf 1-C 2025 mit 1-max (Einlage 03-01.10)	122

17 TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Entlastungswirkung der S 8 im Planfall 1-C an ausgewählten Querschnitten.....	11
Tabelle 2: Zeittafel Planungsschritte zur S 8 Marchfeld Schnellstraße	13
Tabelle 3: Übersicht des vorgesehenen Flächenausmaßes der Ausgleichsmaßnahmen	35
Tabelle 4: zu errichtende Lärmschutzwände im Bereich des Verkehrsknotens S 1 / S 8.....	38
Tabelle 5: Grünbrücken und sonstige Kunstbauten.....	40
Tabelle 6: Verbale Beschreibung der Entlastungs- bzw. Belastungswirkungen (RVS 04.01.11).....	41
Tabelle 7: zu errichtende Lärmschutzwände im Bereich des Verkehrsknotens S 1 / S 8.....	79
Tabelle 8: Objekte, für die mit passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind	80
Tabelle 9: Erläuterung Planfallbezeichnung entsprechend Netzelementen	89
Tabelle 10: Zusammensetzung Plf 1-Max durch höchste Abschnittsbelastungen (gelb hinterlegt)	89
Tabelle 11: Verwendung von Verkehrsplanfällen	92
Tabelle 12: Darstellung der Bauphasen und Arbeitsschritte.....	99
Tabelle 13: Darstellung der Bauphasen und den zu geordneten Baumonaten.....	99
Tabelle 14: Zeittafel Planungsschritte zur S 8 Marchfeld Schnellstraße Vorbereitung des Vorprojektes	111
Tabelle 15: Verbale Beschreibung der Ent-/Belastungsstufen für die Schutzgüter (RVS 04.01.11).....	119