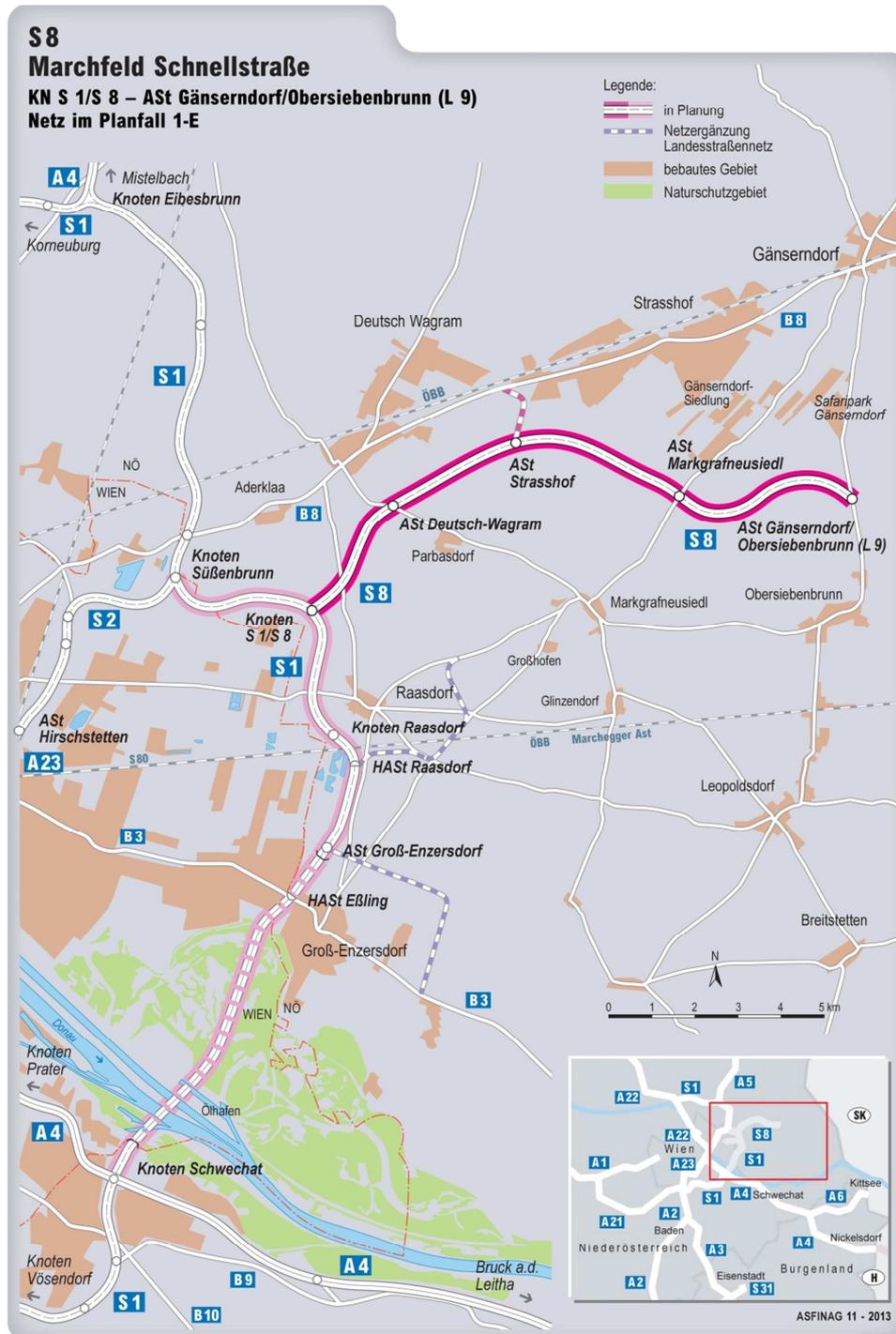


# UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

## S8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West

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

km 0,0+00.00 – km 14,7+55.00





**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG**  
**S 8 MARCHFELD SCHNELLSTRASSE**  
**Abschnitt West**  
**KN S 1/S 8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)**  
**km 0,0+00.00 – km 14,7+55.00**

**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN**

**Fachgebiete**

- 01 Verkehr und Verkehrssicherheit
- 02 Lärm
- 03 Luftschadstoffe und Klima
- 04 Humanmedizin
- 05 Tiere und deren Lebensräume
- 06 Pflanzen und deren Lebensräume
- 07 Gewässerökologie und Fischerei
- 08 Wildökologie, Jagd und Wald
- 09 Boden und Landwirtschaft
- 10 Abfallwirtschaft
- 11 Oberflächenwässer und Straßenwässer
- 12 Hydrogeologie und Grundwasser
- 13 Raumplanung, Sachgüter, Erholung und  
Landschaftsbild
- 14 Kulturgüter
- 15 Erschütterungen

UVP-Koordination BMVIT  
Externe UVP-Koordination im Auftrag BMVIT

**Sachverständige**

- em.o. Univ. Prof. DI Dr. Gerd SAMMER
- DI Andreas NEUKIRCHEN
- Dr. Kathrin BAUMANN-STANZER
- Ao. Univ. Prof. Dr. Gerald HAIDINGER
- Dr. Hans Peter KOLLAR
- Dr. Hans Peter KOLLAR
- Dr. Karl PANEK
- DI Martin KÜHNERT
- DI Dr. Kiril ATANASOFF-KARDJALIEFF
- DI Dr. Kiril ATANASOFF-KARDJALIEFF
- DI Wolfgang STUNDNER
- Mag. Christian WOLF
  
- DI Daniel KAMPUS
- Dr. Martin KRENN
- Univ. Prof. DI Dr. Rainer FLESCHE

DI Christof REHLING  
DI Wolfgang STUNDNER

**Wien, Februar 2016**

**BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR,  
INNOVATION UND TECHNOLOGIE**

**SEKTION IV, GRUPPE INFRASTRUKTURVERFAHREN UND VERKEHRSSICHERHEIT, RADETZKYSTRASSE 2, 1030 WIEN**



**INHALTSVERZEICHNIS:**

<b>1. ALLGEMEIN VERSTÄNDLICHE ZUSAMMENFASSUNG UND INTEGRATIVE GESAMTSCHAU.....</b>	<b>11</b>
1.1. Allgemeines.....	11
1.2. Zweck des Vorhabens .....	12
1.3. Trassenfindung.....	13
1.4. Das Vorhaben.....	13
Örtliche und zeitliche Abgrenzung der Baubereiche: .....	16
1.5. Verkehrliche Wirkungen des Vorhabens.....	17
1.6. Wirkungen auf das Schutzgut Mensch (Gesundheit, Wohlbefinden): .....	19
1.6.1. Beurteilungsgrundlagen .....	19
1.6.2. Bauphase .....	27
1.6.3. Betriebsphase.....	33
1.6.4. Weitere Wirkfaktoren auf das Schutzgut Mensch.....	39
1.7. Wirkungen auf das Schutzgut Mensch (Lebensraum und Nutzungen).....	40
1.8. Wirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume .....	52
1.9. Wirkungen auf das Schutzgut Boden.....	64
1.10. Wirkungen auf das Schutzgut Wasser .....	67
1.10.1. Oberflächenwasser und Straßenwässer .....	67
1.10.2. Grundwasser: .....	68
1.10.3. Gewässerökologie: .....	69
1.11. Wirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima .....	70
1.12. Wirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Landschaftsbild und Ortsbild).....	72
1.13. Wirkungen auf das Schutzgut Sach- und Kulturgüter.....	73
1.14. Schutzgutunabhängige Fachgebiete:.....	75
1.14.1. Altlasten und Altstandorte .....	75
1.14.2. Abfallwirtschaft.....	76
1.15. Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes .....	76
1.16. Berücksichtigung von absehbaren Entwicklungen im Untersuchungsraum .....	77
1.17. Grenzüberschreitende Vorhabenswirkungen .....	84
1.18. Maßnahmen.....	85
1.19. Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen.....	85

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

<b>1.20. Integrative Gesamtschau .....</b>	<b>86</b>
<b>2. DAS UVP-VERFAHREN .....</b>	<b>89</b>
<b>2.1. Gesetzliche Grundlage der Umweltverträglichkeitsprüfung.....</b>	<b>89</b>
<b>2.2. Untersuchungsrahmen.....</b>	<b>90</b>
<b>2.3. Bisheriger Verfahrensablauf .....</b>	<b>90</b>
<b>2.4. Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum Verfahren .....</b>	<b>91</b>
<b>2.5. Behörden / Standortgemeinden / Umweltanwälte , BMLFUW.....</b>	<b>91</b>
2.5.1. Behörden, Umweltanwalt, BMLFUW.....	91
2.5.2. Standortgemeinden.....	93
2.5.3. Die an die Standortgemeinden unmittelbar angrenzenden Gemeinden sind.....	94
<b>2.6. Fachgebiete und Sachverständige .....</b>	<b>94</b>
<b>2.7. Prüfbuch.....</b>	<b>95</b>
<b>2.8. Umweltverträglichkeitsgutachten.....</b>	<b>95</b>
2.8.1. Gesetzliche Grundlage zum Gutachten.....	95
2.8.2. Untersuchungsraum.....	96
2.8.3. Zeitliche Abgrenzung .....	96
2.8.4. Fachliche Grundlage des Umweltverträglichkeitsgutachtens.....	96
2.8.5. Kriterien für die Beurteilung des Vorhabens.....	97
2.8.6. Umfassende und integrative Gesamtschau und allgemein verständliche Zusammenfassung .....	99
<b>3. DAS VORHABEN.....</b>	<b>100</b>
<b>3.1. Zweck des Vorhabens .....</b>	<b>100</b>
<b>3.2. Beschreibung des Vorhabens (Endzustand) .....</b>	<b>101</b>
3.2.1. Trassenführung:.....	101
3.2.2. S 8 bedingte Veränderungen am bestehenden Straßennetz.....	102
3.2.3. S 8 bedingte Veränderungen am bestehenden Wirtschaftswegenetz .....	103
3.2.4. Fuß- und Radwege .....	103
<b>3.3. Errichtung des Vorhabens .....</b>	<b>104</b>
3.3.1. Bauphase 0 .....	104
3.3.2. Bauphase 1 .....	104
3.3.3. Bauphase 2 .....	105
3.3.4. Bauphase 3 .....	105
3.3.5. Bauphase 4 .....	105
3.3.6. Bauphase 5 .....	105
3.3.7. Baustellenerschließung.....	105
3.3.8. Baustellenlogistik .....	105
<b>3.4. Alternative Lösungsmöglichkeiten, Trassenvarianten.....</b>	<b>106</b>

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

<b>3.5. Nullvariante .....</b>	<b>109</b>
<b>3.6. Verkehrsuntersuchung.....</b>	<b>110</b>
3.6.1. Verkehrliche Ist-Situation .....	110
3.6.2. Verkehrsbelastungen des bestehenden Straßennetzes .....	111
3.6.3. Verkehrliche Auswirkungen in der Bauphase .....	113
3.6.4. Verkehrliche Auswirkungen in der Betriebsphase .....	115
<b>4. TEILGUTACHTEN KURZDARSTELLUNG.....</b>	<b>119</b>
4.1. Fachbereich 01 – Verkehr und Verkehrssicherheit .....	119
4.2. Fachbereich 02 – Lärm .....	125
4.3. Fachbereich 03 – Luftschadstoffe und Klima .....	129
4.4. Fachbereich 04 – Humanmedizin.....	134
4.5. Fachbereich 05 – Tiere und deren Lebensräume .....	136
4.6. Fachbereich 06 – Pflanzen und deren Lebensräume .....	140
4.7. Fachbereich 07 – Gewässerökologie und Fischerei.....	142
4.8. Fachbereich 08 – Wildökologie, Jagd und Wald.....	145
4.9. Fachbereich 09 – Boden und Landwirtschaft .....	152
4.10. Fachbereich 10 – Abfallwirtschaft .....	162
4.11. Fachbereich 11 – Oberflächenwässer und Straßenwässer.....	168
4.12. Fachbereich 12 – Hydrogeologie und Grundwasser .....	172
4.13. Fachbereich 13 – Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild ...	178
4.14. Fachbereich 14 – Kulturgüter .....	184
4.15. Fachbereich 15 – Erschütterungen .....	186
<b>5. BEANTWORTUNGEN DER FRAGEN AUS DEM PRÜFBUCH .....</b>	<b>190</b>
5.1. Fragenbereich 1 – Alternativen und Trassenvarianten, Nullvariante .....	190
<b>5.2. Fragenbereich 2 - Auswirkungen, Massnahmen, begleitende Kontrolle .....</b>	<b>207</b>
5.2.1. Fachgebiet 01 – Verkehr und Verkehrssicherheit.....	207
5.2.2. Fachgebiet 02 – Lärm .....	222
5.2.3. Fachgebiet 03 – Luftschadstoffe und Klima .....	234
5.2.4. Fachgebiet 04 – Humanmedizin.....	262
5.2.5. Fachgebiet 05 – Tiere und deren Lebensräume.....	268
5.2.6. Fachgebiet 06 – Pflanzen und deren Lebensräume .....	279
5.2.7. Fachgebiet 07 – Gewässerökologie und Fischerei .....	288
5.2.8. Fachgebiet 08 – Wildökologie, Jagd und Wald.....	294

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

5.2.9.	Fachgebiet 09 – Boden und Landwirtschaft .....	308
5.2.10.	Fachgebiet 10 – Abfallwirtschaft .....	323
5.2.11.	Fachgebiet 11 – Oberflächenwässer und Straßenwässer .....	329
5.2.12.	Fachgebiet 12 – Hydrogeologie und Grundwasser .....	341
5.2.13.	Fachgebiet 13 – Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild.....	354
5.2.14.	Fachgebiet 14 – Kulturgüter.....	361
5.2.15.	Fachgebiet 15 – Erschütterungen .....	363
<b>5.3.</b>	<b>Fragenbereich 3 - Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes.....</b>	<b>367</b>
<b>6.</b>	<b>MASSNAHMENKATALOG .....</b>	<b>376</b>
<b>0.</b>	<b>Allgemeines.....</b>	<b>376</b>
<b>01.</b>	<b>Verkehr und Verkehrssicherheit.....</b>	<b>383</b>
<b>02.</b>	<b>Lärm.....</b>	<b>388</b>
<b>03.</b>	<b>Luftschadstoffe und Klima.....</b>	<b>395</b>
<b>04.</b>	<b>Humanmedizin .....</b>	<b>398</b>
<b>05.</b>	<b>Tiere und deren Lebensräume.....</b>	<b>399</b>
<b>06.</b>	<b>Pflanzen und deren Lebensräume.....</b>	<b>411</b>
<b>07.</b>	<b>Gewässerökologie und Fischerei .....</b>	<b>412</b>
<b>08.</b>	<b>Wildökologie, Jagd und Wald .....</b>	<b>414</b>
<b>09.</b>	<b>Boden und Landwirtschaft.....</b>	<b>418</b>
<b>10.</b>	<b>Abfallwirtschaft.....</b>	<b>424</b>
<b>11.</b>	<b>Oberflächenwässer und Straßenwässer .....</b>	<b>428</b>
<b>12.</b>	<b>Hydrogeologie und Grundwasser.....</b>	<b>436</b>
<b>13.</b>	<b>Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild.....</b>	<b>440</b>
<b>14.</b>	<b>Kulturgüter .....</b>	<b>440</b>
<b>15.</b>	<b>Erschütterungen .....</b>	<b>441</b>
<b>7.</b>	<b>BEURTEILUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT DURCH DIE FACHGUTACHTER .....</b>	<b>444</b>

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

**Anmerkung:** Im Text wird nicht durchgehend die Projektbezeichnung S8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9), verwendet. Als Synonym wird oftmals lediglich S8, S8 West oder S8 Marchfeld Schnellstraße als Bezeichnung für diesen Straßenabschnitt verwendet.

Querverweise beziehen sich entweder auf die Mappen oder Einlagen des Einreichprojektes bzw. der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE), der Ergänzenden Unterlagen WU1 – WU8 in der jeweils aktuellsten Fassung oder auf die Teilgutachten der Sachverständigen der UVP-Behörde.

Die Bezeichnungen UVE und Einreichprojekt werden nicht im strengen Wortsinn (die UVE ist lediglich ein Teil des Einreichprojekts) sondern, wie im täglichen Gebrauch üblich, als Synonym verwendet.

Die ASFINAG BAU MANAGEMENT GMBH hat als Projektwerberin mit Schreiben vom 19. Juli 2011 das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben beim bmvit eingereicht. Mit Schreiben vom 3. April 2014 ist das Land Niederösterreich dem Genehmigungsverfahren und damit dem Antrag der ASFINAG hinsichtlich einzelner baulicher Ergänzungen und Änderungen an Landesstraßen als Mit Antragsteller beigetreten. Wird in den Dokumenten zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgutachten der Begriff Projektwerber oder Projektwerberin verwendet, so sind darunter beide Antragsteller zu verstehen.

### ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abbildung 1: Streckengrafik S8 , Abschnitt West (Quelle: ASFINAG) .....	15
Abbildung 2: Bewertungsschema gemäß RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen .....	99
Abbildung 3: Teilabschnitte West, Mitte und Ost gemäß Vorprojekt 2007 .....	108
Abbildung 4: Externe LKW-Fahrten in der Bauphase .....	114
Abbildung 5: Großräumige Varianten mit Konfliktbereichen Trassenkorridore .....	153
Abbildung 6: Großräumige Varianten .....	163
Abbildung 7: Projektgebiet – Trassenführung und Verteilung der kf-Werte - aus GEOCONSULT 2013 .....	172
Abbildung 8: Lärmmonitoring der Zulaufstrecken.....	394

### TABELLENVERZEICHNIS:

Tabelle 1: Verkehrliche Auswirkungen der S8 bis 2025, Vergleich der Verkehrsstärke (Erwartungswert für den DTVw) in Kfz/24h Werktagverkehr (inklusive induziertem Verkehr) an ausgewählten Streckenabschnitten, gezeigt an den UVE-Planfällen 1-C / 0- C (mit Teil-ausbau der S1 ohne Tunnel der Donauquerung und ohne	
---	--

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Landesstraßenumfahrungen) und 1-E / 0-E (mit Vollausbau der S1 und mit Umfahrung Groß-Enzersdorf und Raasdorf) .....	18
Tabelle 2: Grenzwerte nach §10 Abs. 4 BStLärmIV .....	21
Tabelle 3: Schwerverkehr pro 24 Stunden .....	23
Tabelle 4: Schutzgutbezogene Darstellung der Vorhabensauswirkungen .....	88
Tabelle 5: Verbale Beschreibung der Ent-/Belastungsstufen für die Schutzgüter (Quelle RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen) .....	98
Tabelle 6: Bauzeitplan (Quelle: Baukonzept, UVE Einlage 2-6.1) .....	104
Tabelle 7: Bauphasen 0 bis 5 (Quelle: Baukonzept, UVE Einlage 2-6.1) .....	104
Tabelle 8: Vergleich der Verkehrsstärke (Erwartungswert für den DTWw) an ausgewählten Streckenabschnitten des Bestandes 2011 und des Planfalls R Referenz – 2025 (sh. nachstehendes Kap. 3.6.3) .....	111
Tabelle 9: Übersicht über die Verkehrsstärke (Erwartungswert für den JDTVw) in Kfz/24h Werktagverkehr 2025 (inklusive induziertem Verkehr) nach Streckenabschnitten des untergeordneten Straßennetzes der untersuchten Planfälle .....	116
Tabelle 10: Verkehrliche Auswirkungen der S8 bis 2025, Vergleich der Verkehrsstärke (Erwartungswert für den DTVw) in Kfz/24h Werktagverkehr (inklusive induziertem Verkehr) an ausgewählten Streckenabschnitten, gezeigt an den UVE-Planfällen 1-C / 0-C (mit Teilausbau der S1 ohne Tunnel der Donauquerung und ohne Landesstraßenumfahrungen) und 1-E / 0-E (mit Vollausbau der S1 und mit Umfahrung Groß-Enzersdorf und Raasdorf) .....	118
Tabelle 11: Nullplanfälle Lärm .....	126

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Das nachstehende Verzeichnis enthält die im Umweltverträglichkeitsgutachten verwendeten Abkürzungen von Fachbegriffen:

A	Autobahn
AAEV	Allgemeine Abwasseremissionsverordnung
ASt	Anschlussstelle
B	Bundesstraße
BARA	betriebliche Abwasserreinigungsanlage
BE	Baustelleneinrichtung
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BQE	Biologische Qualitäts Elemente
BStLärmIV	Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
DTV <sub>w</sub>	durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen (Montag bis Freitag)

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

EA	Entwässerungsabschnitt
EP	Einreichprojekt zur UVP
FB	Fachbereich
FFH	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG)
ForstG	Forstgesetz
ForstVO	2. Verordnung gegen forstschädliche Luftverunreinigungen
GOK	Geländeoberkante
GSA	Gewässerschutzanlage
GV	Güterverkehr
GW	Grundwasser
HAS	Halbanschlussstelle
HGW	höchster Grundwasserstand
HMW	Halbstundenmittelwert
IG-L	Immissionsschutzgesetz – Luft
JDTV	Jahresdurchschnittlicher Tagesverkehr
JDTVw	Jahresdurchschnittlicher Tagesverkehr, werktags
JMW	Jahresmittelwert
KB	Kernbohrung
Kfz	Kraftfahrzeug
KG	Katastralgemeinde
Kn	Knoten
KVA	Kreisverkehrsanlage
L	Landesstraße
LKW	Lastkraftwagen
LV	Leichtverkehr (Krad, Pkw ohne und mit Anhänger, Lieferwägen)
MAK	Maximale Arbeitsplatz Konzentration
MIV	motorisierter Individualverkehr
müA	Meter über Adria (Höhenangabe)
MZB	Makrozoobenthos
NGP	Nationaler Gewässerbewirtschaftungsplan
ÖAW	Österreichische Akademie der Wissenschaften
OK	Oberkante
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PM 10	Feinstaub (Partikel < 10 µm)
PM 2,5	Feinstaub (Partikel < 2,5 µm)
PV	Personenverkehr
PW	Projektwerberin
RFB	Richtungsfahrbahn
RS	Rammsondierung
RVS	Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau
S	Schnellstraße
SN	Schutzniveau
StVO	Straßenverkehrsordnung 1960 i.d.g.F.
SV	Sachverständiger
SV	Schwerverkehr (Busse, Lkw ohne/mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge)

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

TA-Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TMW	Tagesmittelwert
TSP	Schwebstaub
UVE	Umweltverträglichkeitserklärung
UVGA	Umweltverträglichkeitsgutachten
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-G	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
VO	Verordnung
WEP	Waldentwicklungsplan
WMW	Wintermittelwert
WVA	Wasserversorgungsanlage

### Abkürzungen für Straßen:

S 1	Wiener Außenring Schnellstraße
S 2	Wiener Nordrand Schnellstraße
A 5	Nord Autobahn
A 4	Ost Autobahn
B 3	Donau Straße
B 8	Angerer Straße
B 49	Bernstein Straße
L.2	Wiener Landesgrenze über Markgrafneusiedl und Obersiebenbrunn nach Angern (Staatsgrenze)
L 5	Raasdorf über Leopoldsdorf, Lasseer und Großenbrunn zur Staatsgrenze
L 6	Leopoldsdorf im Marchfelde über Glinzendorf, Markgrafneusiedl, Deutsch-Wagram, Wolkersdorf nach Paasdorf
L.9	Orth a. d. Donau über Breitstetten, Leopoldsdorf im Marchfelde, Obersiebenbrunn nach Gänserndorf
L.11	Großenzersdorf über Markgrafneusiedl, Gänserndorf und Prottes-Ebenthal-Waidendorf nach Dürnkrot

## 1. ALLGEMEIN VERSTÄNDLICHE ZUSAMMENFASSUNG UND INTEGRATIVE GESAMTSCHAU

### 1.1. Allgemeines

Das Bauvorhaben S 8 Marchfeld Schnellstrasse, Abschnitt West, Knoten S1 / S8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9), km 0,0+00.00 – km 14,7+55.00 ist gemäß § 23a Abs. 1 Z 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 14/2014, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

Mit Schreiben vom 19. Juli 2011 hat die ASFINAG BAU MANAGEMENT GMBH als Bevollmächtigte der ASFINAG beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und auf Erlassung eines teilkonzentrierten Genehmigungsbescheides gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 insbesondere in Verbindung mit § 24f Abs. UVP-G 2000, § 4 Abs. 1 BStG 1971 und § 17 ForstG 1975 für das Bundesstraßenbauvorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, Knoten S 1/S 8 - Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9), eingebracht. Mit den Schreiben vom 30. Juli 2012 und 18. September 2013 wurde das Vorhaben hinsichtlich des Entwässerungssystems geändert. Mit Schreiben vom 3. April 2014 ist das Land Niederösterreich dem Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 und dem Antrag der ASFINAG hinsichtlich bestimmter Vorhabensteile (Landesstraßen) als Mit Antragsteller beigetreten.

Gem. § 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 erfolgte die Auflage der Projektunterlagen (Einreichprojekt Dezember 2010) zur öffentlichen Einsicht von 14. Juli 2014 bis 8. September 2014.

Im Zuge des Verfahrens wurden von der Projektwerberin als Auskunft gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 ergänzende Unterlagen vorgelegt. Diese Ergänzenden Unterlagen (WU1 – WU6) wurden vom 14. Juli 2015 bis 25. August 2015 dem Parteiengehör unterzogen.

Im Zuge des Verfahrens wurden von der Projektwerberin als Auskunft gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 weitere ergänzende Unterlagen vorgelegt. Diese umfassen eine Überarbeitung der Berichte WU1-04-1, WU1-04-2 und WU1-05 sowie Ergänzungen zum Lärm (WU7) und eine Detailuntersuchung Helmahof (WU8).

Im gegenständlichen UVP-Verfahren wurde ein Prüfbuch erstellt. Gemäß UVP-G 2000 ist ein Prüfbuch grundsätzlich nicht erforderlich, es ist eine reine Arbeitsunterlage zur systematisierten Erstellung der jeweiligen Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten bzw. des Umweltverträglichkeitsgutachtens.

Es wurden im Prüfbuch auch Festlegungen getroffen, ob mehrere Sachverständige in bestimmten Fragenbereichen bei der Erstellung der Teilgutachten zusammenzuarbeiten hatten. Die Fragestellungen im Prüfbuch wurden in vier Hauptfragenbereiche eingeteilt, die aus den gesetzlichen Vorgaben des § 24c UVP-G 2000 abgeleitet wurden.

Fragenbereich 1: Alternativen, Nullvariante, Trassenvarianten

Fragenbereich 2: Auswirkungen, Maßnahmen und Kontrolle

Fragenbereich 3: Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Fragenbereich 4: Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen

Die Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum Verfahren erfolgt in eigenen Stellungnahmenbänden.

Die Beurteilung durch die Sachverständigen wurde in interdisziplinärer Abstimmung vorgenommen. Die Beurteilung der Auswirkungen erfolgte unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin in der UVE angegebenen Maßnahmen sowie jener Maßnahmen, die die Sachverständigen der UVP-Behörde zusätzlich für erforderlich erachtet haben.

Beurteilt wurden sowohl die Bau- als auch die Betriebsphase, wobei sich die Sachverständigen und die UVP-Koordination auch mit den im Zuge der öffentlichen Auflage vom 14. Juli 2014 bis 8. September 2014 und des Parteiengehörs vom 14. Juli 2015 bis 25. August 2015 sowie den ergänzend eingelangten Stellungnahmen auseinandergesetzt haben.

Die UVP-Teilgutachten liegen dem Umweltverträglichkeitsgutachten zugrunde und sind wesentlicher Bestandteil dieses Gesamtgutachtens.

Das Umweltverträglichkeitsgutachten hat gemäß § 24c Abs. 5 UVP-G 2000 die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht zu bewerten.

### 1.2. Zweck des Vorhabens

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung ist der Bau und Betrieb der S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, Knoten S 1/S 8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9). Die S 8 Marchfeld Schnellstraße ist im Verzeichnis 2 des BStG 1971 mit der Beschreibung Knoten bei Raasdorf (S 1) - Staatsgrenze bei Marchegg enthalten.

Die Notwendigkeit des Vorhabens ergibt sich einerseits aus den lokalen und regionalen Verkehrsbedürfnissen, andererseits aus den überregionalen Anforderungen an das hochrangige Verkehrsnetz von Niederösterreich.

Das gegenständliche Projekt S8 Marchfeld Schnellstraße verfolgt folgende überregionale, regionale und lokale verkehrliche Ziele:

- Entlastung der stark belasteten Ortsdurchfahrten entlang der B 8 vom Durchgangsverkehr
- Verbesserung der Anbindung der Bezirkshauptstadt Gänserndorf an die Bundeshauptstadt
- Verbesserung der Verbindungssituation im motorisierten Individualverkehr zwischen Wien und Bratislava nördlich der Donau bei Umsetzung des Gesamtprojektes zwischen Knoten S 1/S 8 und der Grenze zur Slowakei (S8 West und S8 Ost)

Die daraus resultierenden Nutzen sind gemäß den oben angeführten Punkten:

- Verbesserung der Erreichbarkeiten
- Sicherung des Standortes
- Verbesserung der Verkehrsqualität im hochrangigen und nachrangigen Netz

- Erhöhung der Lebensqualität durch Verringerung der Emissionen in den Ortsdurchfahrten

### 1.3. Trassenfindung

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 S8 durch die Projektwerberin.

#### Vorprojekt

Im Rahmen des Vorprojektes wurden drei Teilabschnitte (West, Mitte, Ost) jeweils in zwei Korridoren (Nord und Süd) untersucht. Durch die Gliederung in Teilabschnitte konnten die Trassenvarianten der einzelnen Abschnitte miteinander beliebig kombiniert werden. Dadurch konnte im Vorprojekt die Variantenempfehlung in den einzelnen Abschnitten jeweils unabhängig von den jeweils anderen Abschnitten erarbeitet werden. Die Abschnitte wurden mittels Nutzen-Kosten-Untersuchung einander gegenübergestellt. Darauf aufbauend erfolgte die Ausarbeitung einer Trassenempfehlung. 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. In Kapitel 3.4 ist der Übersichtsplan der untersuchten Varianten dargestellt.

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 (L 9) und Abschnitt Ost von ASt Gänserndorf/ Obersiebenbrunn (L 9) bis Staatsgrenze bei Marchegg – zeitlich gestaffelt umzusetzen. Im Jahr 2010 erfolgte auf Grund der Vorgaben des Bundesfinanzrahmengesetzes sowie durch eine geänderte Verkehrsentwicklung aufgrund der Wirtschaftskrise eine Evaluierung und Anpassung der bisherigen Infrastrukturprogramme des bmvit. Der Abschnitt Ost der S 8 Marchfeld Schnellstraße wurde darin als wesentliches Projekt zeitlich verschoben und wird in einem separaten UVP-Verfahren behandelt werden.

Aufbauend auf dem im Vorprojekt empfohlenen Trassenkorridor erfolgte für den gegenständlichen Abschnitt West die Ausarbeitung des vorliegenden Einreichprojekts und der Umweltverträglichkeitserklärung durch die Projektwerberin.

### 1.4. Das Vorhaben

Gegenständliches Vorhaben ist der Bau und Betrieb des Westabschnittes der S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt Knoten S 1/S 8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9).

Der genannte Abschnitt stellt eine hochrangige Verkehrserschließung des Marchfelds dar und soll in Zukunft in Verbindung mit der S8 Ost eine Verbindung der Ballungsräume Wien und Bratislava im hochrangigen Verkehrsnetz der österreichischen Ostregion ermöglichen.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Die Trasse der S 8 Abschnitt West, Knoten S 1/S 8 bis ASt Gänserndorf/ Obersiebenbrunn (L9) springt von der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat bis Süßenbrunn im Knoten S1/S8 mit einem Rechtsbogen ab und verläuft Richtung Norden. Die S8 quert in weiterer Folge die Landesstraßen L 3019 und L 3023 sowie den Rußbach und erreicht bei der Landesstraße L 6 die ASt Deutsch-Wagram. Bei den Windkraftanlagen an der Gemeindegrenze Deutsch-Wagram / Parbasdorf schwenkt die Trasse Richtung Nordosten. Mit der ASt Strasshof wird die B 8 an die S 8 über die Spange Strasshof (auch Spange B 8 genannt) angebunden. Diese Spange wurde vornehmlich niveaugleich mit dem umgebenden Gelände und einer Projektierungsgeschwindigkeit  $v_p = 80$  km/h mit je einer Richtungsfahrbahn trassiert.

Die Trassenführung im Bereich Markgrafneusiedl wird durch das Natura 2000-Gebiet „Sandboden und Praterterrassen“ bestimmt, welches nördlich umfahren wird. In diesem Bereich erlaubt die Trassenführung auch einen ausreichenden Abstand zu bestehenden Wohngebieten in Strasshof, Gänserndorf und Markgrafneusiedl. Eine weitere Anbindung an das untergeordnete Straßennetz (L 11) erfolgt mit der ASt Markgrafneusiedl.

Nach der ASt Markgrafneusiedl führt die Trasse in einem Linksbogen wieder in Richtung Nordosten. Die S 8 verläuft dabei entlang der Gemeindegrenze von Gänserndorf und Obersiebenbrunn im Bereich der Flur Klingefeld und führt zwischen den bestehenden Windkraftanlagen hindurch zur Landesstraße L 9. Der Abschnitt West endet bei der ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9).

Der gesamte Streckenabschnitt hat eine Länge von 14,7 km. Die S 8 West wird mit getrennten Richtungsfahrbahnen mit durchgehend 2 Fahrstreifen und einem Abstellstreifen je Fahrtrichtung errichtet. Als Projektierungsgeschwindigkeit  $v_p$  wurde 130 km/h gewählt.

Zur Verbindung der Lebensräume werden fünf Grünbrücken mit einer Breite zwischen 20 m und 50 m errichtet.

Nachfolgende Abbildung stellt den Verlauf des geplanten Vorhabens dar:

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

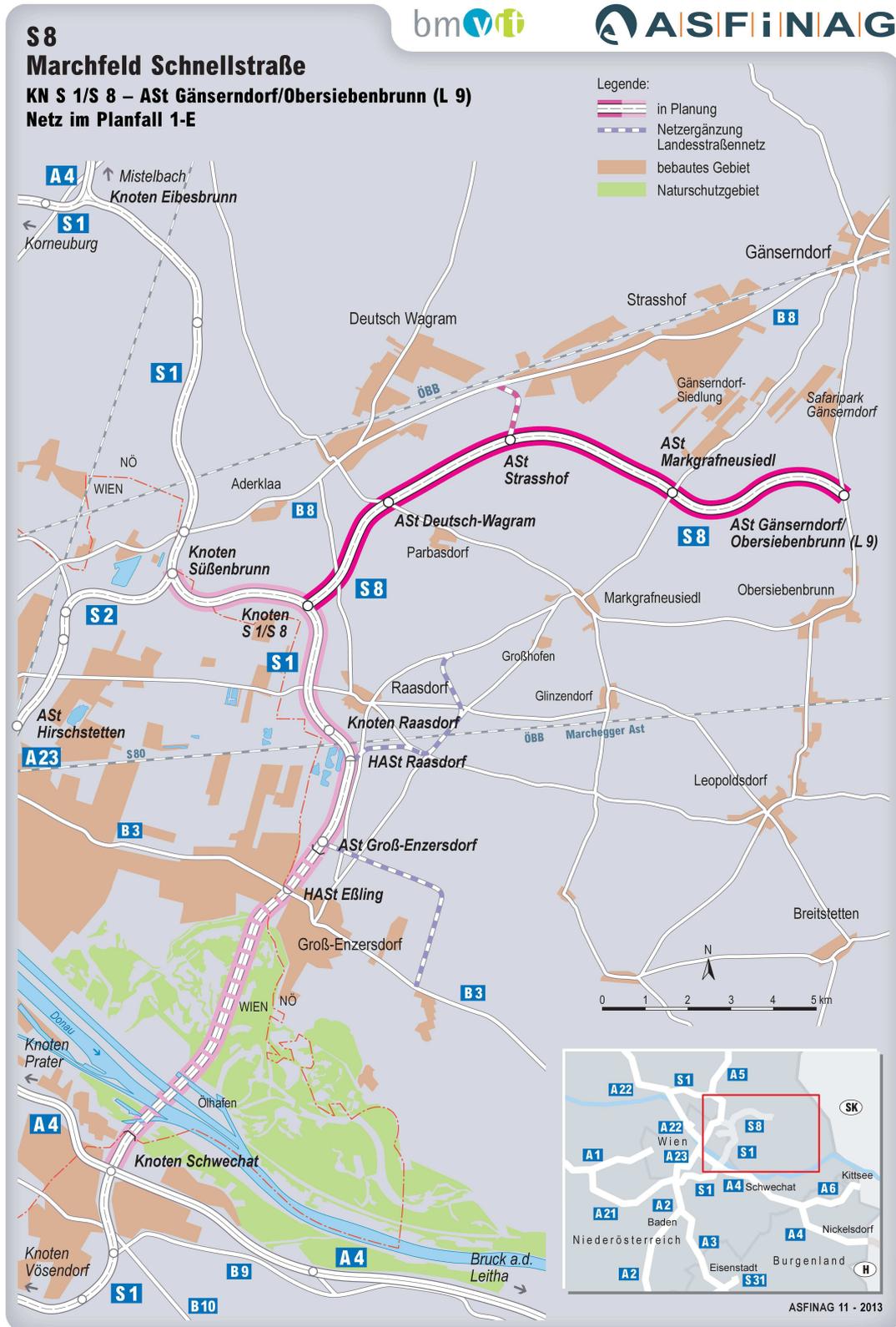


Abbildung 1: Streckengrafik S8 , Abschnitt West (Quelle: ASFINAG)

**Örtliche und zeitliche Abgrenzung der Baubereiche:**

Die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens erfolgt in einem durchgehenden Baulos. Das Baulos wird gemäß Angabe der Projektwerberin in fünf Bauphasen und eine vorangehende Phase mit Vorarbeiten geteilt, die sich durch räumliche und/oder arbeitstechnische Teilungen ergeben. Zeitliche Übergriffe zwischen den einzelnen Bauphasen sind vorgesehen. Eine Übersicht über die einzelnen Bauphasen mit den Arbeitsabläufen enthält Kap. 3.3.

Die Bauphase 0 (Vorarbeiten, Baufeldfreimachungen, Ökologische Bauvorbereitungen) ist mit einem Zeitraum von 5 Monaten vorgesehen, die Bauphase 1 (Erdabtrag, Errichtung von Objekten und einer durchgehenden Baustraße) mit 6 Monaten, die Bauphase 2 (Erdarbeiten, Errichtung von Objekten) mit 14 Monaten, die Bauphase 3 (Erdarbeiten, Gewässerschutzanlagen) mit 21 Monaten, die Bauphase 4 (Herstellung ungebundene Tragschichten, Entwässerung) mit 10 Monaten und die Bauphase 5 (Oberbau, Straßenausrüstung) mit 6 Monaten. Die Gesamtdauer beträgt 36 Monate.

Die Baustelle zur Errichtung der S 8 West erstreckt sich über eine Länge von etwa 16 km. Die Erschließung der Baubereiche erfolgt bis zur Fertigstellung der durchgehenden Baustraße über das bestehende Straßennetz. Zufahrten sind über die L3019, L3023, L6, L11 und L9 vorgesehen. Der Baustellenverkehr, vornehmlich Massentransporte, erfolgen weitgehend auf der Trasse (durchgehende Baustraße). Gemäß Maßnahmenforderung im gegenständlichen Gutachten ist die Baustraße des jeweiligen Bauabschnittes vor Beginn der Hauptarbeiten zu errichten.

Ein direktes Auffahren von der Baustraße S8 West auf die fertiggestellte S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn (S 1 Lobau) ist aufgrund des Fehlens einer entsprechenden ASt nicht möglich und daher nicht Gegenstand der UVP. Die S 1 Lobau ist daher keine direkte Baustellenzufahrt zur S8 West. Es gelten die Baustellenzufahrten gemäß Baukonzept ohne die direkte Zufahrt über die Trasse der S 1 Lobau.

Erfolgt eine gleichzeitige Errichtung der S 8 West mit der S 1 Lobau, so ist für die S 8 West ein Routenkonzept für den LKW-Baustellenverkehr unter Berücksichtigung des für das Vorhaben S 1 Lobau von der Projektwerberin zu erstellenden Routenkonzeptes zu erstellen. Die Verwendung der Trasse und der Baustraße der S 1 Lobau als direkte Baustellenzufahrt für die Errichtung der S8 West ist nicht Gegenstand der UVP, weil mit den Einreichunterlagen zur S8 West keine entsprechenden Nachweise bezüglich der relevanten Wirkfaktoren vorgelegt wurden.

Die seitens der Projektwerberin vorgesehene befestigte Hauptbaustelleneinrichtung für den Erd- und Straßenbau befindet sich südöstlich der L6. Die Fläche weist eine Größe von 1.500 bis 2.500 m<sup>2</sup> auf und besteht aus Containerdorf, Werkstätte, Lagerflächen und Parkplätzen. Zusätzlich werden kleinere dem Baufortschritt folgende Containereinheiten eingesetzt. An den Objektbaustellen sind jeweils punktuelle Baustelleneinrichtungen geplant.

Als Arbeitszeiten sieht die Projektwerberin an bis zu 6 Arbeitstagen pro Woche tägliche Arbeitszeiten von maximal 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr vor. An Sonn- und Feiertagen sind keine Bautätigkeiten vorgesehen. In der Nacht sind Bauarbeiten nur in unbedingt erforderlichen Ausnahmefällen vorgesehen. Die erforderlichen Lärmindizes wurden entsprechend der Bestimmungen der BStLärmIV angegeben. Der Betrieb der Aufbereitungsanlage hat sich auf die Betriebszeiten Montag bis Freitag, 06:00 – 19:00 Uhr zu beschränken. Lärmintensive

Arbeiten wie zum Beispiel Spundwandrammen werden nur im Zeitraum Tag zwischen 06:00 und 19:00 durchgeführt. Die Durchführung von lärmintensiven Arbeiten ist den Anrainern entsprechend anzukündigen.

Die An- und Abtransporte sollen laut Einreichunterlagen über das öffentliche Straßennetz mit dem Zeitraum Montag - Samstag jeweils von 6:00 bis 22:00 Uhr im Ausmaß von max. 252 Fahrten pro Tag erfolgen. LKW-Fahrten in der Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr) sind nur in Ausnahmefällen (beispielsweise bei Betonierarbeiten von in einem Zuge herzustellenden Bauteilen) möglich. Mit vorliegendem Gutachten wird der vorhabensbedingte Bauverkehr mit LKW im öffentlichen Netz zusätzlich limitiert. Dem Stand der Technik entsprechende staubmindernde Maßnahmen sind vorgesehen.

## 1.5. Verkehrliche Wirkungen des Vorhabens

Durch das Vorhaben soll eine Bündelung der Verkehrsströme auf eine anbaufreie Trasse und damit eine Entlastung von Straßenzügen durch Wohngebiete bewirkt werden.

Der zur Feststellung der verkehrlichen Wirkung herangezogene Untersuchungsraum umfasst jene Räume, welche durch das Vorhaben in ihrem Verkehrsgeschehen beeinflusst werden bzw. in welchen Verkehrsverlagerungen zu erwarten sind. Eine detaillierte Modellierung der Verkehrsnetze und Berechnung der Verkehrsnachfrage wurde vorgenommen. So erstreckt sich der Untersuchungsraum auf Grund der weiträumigen Beziehungen im Verkehrssystem auf die gesamte Ostregion Österreichs und geht darüber hinaus, soweit andere Bundesländer oder internationale Quellen oder Ziele betroffen sind. Das engere Untersuchungsgebiet für die Verkehrsuntersuchung umfasst das Marchfeld zwischen der Donau und den an der B8 liegenden Gemeinden.

Zur Darstellung der verkehrlichen Situation im bestehenden Verkehrsnetz wurden die Bestandsverkehrsbelastungen 2011 sowie jene im Referenzplanfall R 2019 und R 2025 ermittelt. Dargestellt werden jeweils die Gesamtbelastung im Netz sowie eine Differenzierung nach Fahrzeugarten.

**Bauphase:** Durch den Baubetrieb und den An- und Abtransport von Materialien kommt es zu vorhabensbedingten KFZ-Verkehrsbelastungen im öffentlichen Straßennetz. Zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen der Errichtung der S8 West im Zusammenhang mit der Errichtung der S1 Wr. Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn (S1 Lobau) werden zwei Varianten betrachtet: Eine zeitlich nicht überlappende Bauphase der S8 mit der S1 West, wie es auf Grund von Verzögerungen in den Genehmigungsverfahren möglich ist, und eine zeitlich vollständig oder teilweise überlappende Bauphase der S8 West mit der S1.

Für beide Fälle wird der vorhabensbedingte externe Baustellenverkehr gemäß Maßnahmenforderung im gegenständlichen Gutachten beschränkt, um die Einhaltung der Luftgrenzwerte und der Bestimmungen gemäß BStLärmIV sicherzustellen. Unter Berücksichtigung der geforderten Beschränkungen und Detailnachweise ist von der Projektwerberin vor Baubeginn ein detailliertes Routenkonzept und Monitoringkonzept mit konkreten Vorschlägen zur Überprüfung des Routenkonzeptes vorzulegen. Die Überprüfung der Einhaltung der zulässigen externen LKW-Fahrten erfolgt durch die Umweltbauaufsicht.

**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN**

**S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)**

**km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00**

In der **Betriebsphase** lässt die S8 verkehrlich günstige Auswirkungen auf wesentliche Ortsdurchfahrten (siehe dazu nachstehende Tabelle) erwarten. Die verkehrlichen Wirkungen sind im Detail dem Einreichprojekt sowie dem Teilgutachten Verkehr und Verkehrssicherheit zu entnehmen. Im Zuge der Planungen zum ggst. Projekt wurden neben der Bestandsdarstellung (Nullplanfälle) Prognoseplanfälle mit Zieljahr 2019 und 2025 unter Berücksichtigung verschiedener Teil- und Vollarbeitnahmen der S8 (ohne und mit S8 Ost), der S1 (ohne und mit S1-Tunnel Lobau) sowie von Umfahrungen des Landes Niederösterreich (Umfahrungen Raasdorf und Groß-Enzersdorf, Umfahrung Gänserndorf, Spange L2-L9) und der Spange Seestadt der S1 und der Wiener Stadtstraße bis zur Anschlussstelle Hirschstetten untersucht. Voraussetzung für die Inbetriebnahme der S8 West ist jedenfalls die Teilinbetriebnahme der S1 Lobau (ohne Lobautunnel).

Zusammengefasst stellt sich die Wirkung der S8 wie folgt dar:

Streckenabschnitt		Planfälle			
		0_E 2025	1_E 2025	0_C 2025	1_C 2025
S8	zwischen Knoten S1/S8 und AST Deutsch-Wagram		28.100		29.600
S8	zwischen AST Deutsch-Wagram und AST Strasshof		24.400		27.000
S8	zwischen AST Strasshof und AST Markgrafneusiedl		16.000		18.900
S8	zwischen AST Markgrafneusiedl und AST Gänserndorf/Obersiebenbrunn		9.500		10.500
Spange B8	zwischen B8 und S8		13.000		12.600
L9	südlich Gänserndorf, Zubringer zur S8	4.000	7.600	3.900	8.100
B8	zwischen S1 und Aderklaa	19.600	13.800	23.200	14.400
B8	Strasshof und Gänserndorf	6.100	3.500	6.600	3.500
B8	Ortszentrum Gänserndorf	8.500	10.000	8.200	9.700
B8	Weikersdorf und Angern/Tallebrunn	4.100	4.700	4.400	5.500
L11	zwischen Markgrafneusiedl und Gänserndorf-Süd	11.000	11.600	9.200	10.900
L2	zwischen Markgrafneusiedl und Obersiebenbrunn	6.200	3.200	6.100	2.600
L2	zwischen Markgrafneusiedl und Wien	16.800	7.700	10.800	2.400
L5	westlich von Leopoldsdorf	6.400	6.700	7.700	8.200
L9	Ortsgebiet Leoboldsdorf	3.700	4.300	4.300	4.400
B3	zwischen Wittau und Probstdorf	9.200	9.200	7.500	7.200
B3	Stadtzentrum Groß Enzersdorf bzw. östlich von Groß Enzersdorf	4.900	4.700	10.300	10.100
L2	östlich von Breitenlee (zwischen Telefonweg und Breitenlee)	15.400	13.800	15.600	15.000
B49	zwischen Engelhartstetten und Bad Deutsch-Altenburg	7.800 / 9.700	8.300 / 10.100	9.800 / 12.100	10.700 / 12.700
	Umfahrung Groß Enzersdorf	9.300	9.700		
	Umfahrung Raasdorf	11.500	7.300		
	S1 Donauquerung	55.300	57.700		

**Tabelle 1: Verkehrliche Auswirkungen der S8 bis 2025, Vergleich der Verkehrsstärke (Erwartungswert für den DTVw) in Kfz/24h Werktagverkehr (inklusive induziertem Verkehr) an ausgewählten Streckenabschnitten, gezeigt an den UVE-Planfällen 1-C / 0-C (mit Teil-ausbau der S1 ohne Tunnel der Donauquerung und ohne Landesstraßenumfahrungen) und 1-E / 0-E (mit Vollausbau der S1 und mit Umfahrung Groß-Enzersdorf und Raasdorf)**

## 1.6. Wirkungen auf das Schutzgut Mensch (Gesundheit, Wohlbefinden):

Maßgeblich für die Beurteilung der Vorhabenswirkungen auf den Menschen sind die Belastungen durch Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase. Auf Basis dieser Feststellung beurteilt der Sachverständige für Humanmedizin, ob Anrainer vorhabensbedingt belastigt bzw. in ihrer Gesundheit gefährdet werden könnten.

Gemäß UVP-G 2000 darf ein Vorhaben weder das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden noch zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinn der Gewerbeordnung 1994 führen.

Die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens S 8 West in der Bauphase erfolgte anhand eines mit dem Einreichprojekt vorgelegten Baukonzepts. Für die Betriebsphase wurden unterschiedliche verkehrliche Planfälle (siehe dazu Kap. 3.6.4) untersucht. Diese wurden den relevanten Nullplanfällen (ohne Realisierung des Vorhabens) und dem Referenzplanfall (ohne Realisierung des Vorhabens und ohne Realisierung des Abschnitts Schwechat – Süßenbrunn der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße) gegenüber gestellt und die Auswirkungen der Realisierung und des Unterbleibens des Vorhabens verglichen.

Die Beurteilung und Bewertung der Immissionseinwirkungen auf Menschen im Untersuchungsraum erfolgt unter Berücksichtigung aller von der Projektwerberin bereits in der UVE vorgesehenen und aller im gegenständlichen Umweltverträglichkeitsgutachten zusätzlich geforderten Maßnahmen. Diese Maßnahmen werden von den beigezogenen Sachverständigen als jedenfalls erforderlich angesehen.

### 1.6.1. Beurteilungsgrundlagen

#### Beurteilungsgrundlagen Lärm

Für das gegenständliche Vorhaben ist die Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV) anzuwenden. Die BStLärmIV ist Grundlage für die Kriterien zur Bewertung und Beurteilung der schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens.

Der engere Untersuchungsraum wurde so gewählt, dass sämtliche lärmtechnisch relevanten Siedlungen bis zu einem Leq-Nacht-Wert  $L_n$  zwischen größer 35 dB(A) und 40 dB(A) erfasst sind. Über den engeren Untersuchungsraum hinaus, wurde dieser hinsichtlich der Zulaufstrecken großräumig erweitert. Dies ermöglicht die Auswirkungen des vorhabenbedingten Verkehrs an den Zulaufstrecken auf die Bevölkerung zu ermitteln und zu beurteilen.

Der engere Untersuchungsraum und der weitere Untersuchungsraum entlang der Zulaufstrecken wurde zur schalltechnischen Beurteilung der Bau- und Betriebsphase der S8 West ausreichend gewählt. Somit ist sichergestellt, dass alle Lärmimmissionen erfasst werden, die zu einer unzumutbaren Belästigung oder Gesundheitsgefährdung von Nachbarn führen können.

Die Kriterien zur Beurteilung der Lärmimmissionen in der Bauphase richten sich streng nach den Regelungen der BStLärmIV § 10 bis § 13.

Die Kriterien für die Beurteilung von Lärmimmissionen in der Betriebsphase richten sich nach den Regelungen für den betriebsbedingten Schall in § 6 bis § 9 der BStLärmIV.

Jene Kriterien, die nach der BStLärmIV im Ermessen der Humanmedizin liegen, wurden vom Sachverständigen für Humanmedizin festgelegt und werden im TGA Lärm zur Prüfung bzw. Beurteilung herangezogen.

Entsprechend der Verkehrsprognose wurden für die maßgeblichen Nullplanfälle die Lärmbelastungen der Siedlungs- und Wohngebiete ohne Vorhabensrealisierung berechnet. In Folge wurden entsprechende schalltechnische Berechnungen unter Berücksichtigung der Vorhabensplanfälle vorgenommen, um die Lärmemissionen und -immissionen für die Bau- und Betriebsphase zu ermitteln. Für die Beurteilung der Auswirkungen durch Lärm wurde der Zustand zum Prognosezeitpunkt ohne das Vorhaben (Nullplanfälle) und der durch das Vorhaben geänderte Zustand zum Prognosezeitpunkt (Vorhabensplanfälle) verglichen.

### **Humanmedizinische Beurteilungsgrundlagen zu Lärmwirkungen:**

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ist zu beurteilen, ob der Bau und der Betrieb des Vorhabens eine nachhaltige Beeinflussung der bestehenden Lärmsituation zur Folge hat, die eine negative Auswirkung auf die Gesundheit und/oder das Wohlbefinden der Wohnbevölkerung haben kann. Die BStLärmIV stellt die maßgebliche Verordnung für betriebsbedingte und baubedingte Schallimmissionen von Bundesstraßenvorhaben dar und ist Grundlage für die Kriterien zur Bewertung und Beurteilung der schalltechnischen Auswirkungen des Projektes. Die BStLärmIV definiert unter anderem Schwellen- und Grenzwerte für die Bauphase, Grenzwerte für die Betriebsphase und schreibt Kriterien für die Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen vor. In der Verordnung ist auch festgelegt, wann eine Einzelfallbeurteilung durch den Humanmediziner zu erfolgen hat.

#### Lärm in der Bauphase:

Die Kriterien zur Beurteilung der Lärmimmissionen in der Bauphase richten sich nach den Regelungen der BStLärmIV § 10 bis § 13.

Für die Berechnungen des baubedingten Schalls bei der Errichtung des Vorhabens wurden die Objekte in den Siedlungen des engeren Untersuchungsraumes herangezogen, die lärmtechnisch dem Baustellenbetrieb am Nächsten liegen. Die Ergebnisse der Objektberechnungen zeigen (Einlage WU02-02), dass die noch weiter entfernten Siedlungen lärmtechnisch nicht mehr relevant sind.

Es gelten ausschließlich die wortgetreuen Bestimmungen der BStLärmIV in Verbindung mit den vom Humanmediziner festgelegten Kriterien, die nach der BStLärmIV im Ermessen der Humanmedizin liegen. Zur Übersicht werden nachfolgend die zwischen den Sachverständigen für Lärm und Humanmedizin abgestimmten Kriterien angeführt:

Als Lärmindizes werden der  $L_{r,Bau,Tag,W}$ , der  $L_{r,Bau,Abend,W}$ , der  $L_{r,Bau,Tag,Sa}$ ,  $L_{r,Bau,Abend,Sa}$  und der  $L_{r,Bau,Nacht}$  entsprechend der Definitionen aus der BStLärmIV angegeben. Die Lärmindizes für den Sonntag entfallen, da nach den Angaben der Projektwerberin keine Bautätigkeiten in diesem Zeitraum stattfinden werden. Gemäß BStLärmIV sind Feiertage wie Sonntag zu beurteilen, wobei projektgemäß an Feiertagen keine Bautätigkeiten vorgesehen sind.

**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN**

**S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)**

**km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00**

- $L_{r,Bau,Tag,W}$  der über die Werktage über den Zeitraum Tag (6:00 bis 19:00 Uhr) über einen Regelmonat energetisch gemittelte Beurteilungspegel des Baulärms
- $L_{r,Bau,Abend,W}$  der über die Werktage über den Zeitraum Abend (19:00 bis 22:00 Uhr) über einen Regelmonat energetisch gemittelte Beurteilungspegel des Baulärms
- $L_{r,Bau,Tag,Sa}$  der an einem Samstag im Zeitraum Tag (6:00 bis 19:00 Uhr) auftretende Beurteilungspegel des Baulärms
- $L_{r,Bau,Abend,Sa}$  der an einem Samstag im Zeitraum Abend (19:00 bis 22:00 Uhr) auftretende Beurteilungspegel des Baulärms
- $L_{r,Bau,Nacht}$  der im Zeitraum Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) auftretende Beurteilungspegel des Baulärms

Für diese Lärmindizes werden in der BStLärmIV § 10 entsprechende Schwellen- und Grenzwerte festgelegt.

Jedenfalls zulässig sind Beurteilungspegel des Baulärms von  $L_{r,Bau,Tag,W} \leq 55,0$  dB,  $L_{r,Bau,Abend,W} \leq 50,0$  dB,  $L_{r,Bau,Tag,Sa} \leq 55,0$  dB,  $L_{r,Bau,Abend,Sa} \leq 50,0$  dB, und  $L_{r,Bau,Nacht} \leq 45,0$  dB. Zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung gelten für die Beurteilungspegel des Baulärms folgende Grenzwerte:

	Tag	Abend	Nacht
Werktag	$L_{r,Bau,Tag,W} \leq 67,0$ dB	$L_{r,Bau,Abend,W} \leq 60,0$ dB	
Samstag	$L_{r,Bau,Tag,Sa} \leq 60,0$ dB	$L_{r,Bau,Abend,Sa} \leq 55,0$ dB	$L_{r,Bau,Nacht} \leq 55,0$ dB
Sonntag	$L_{r,Bau,Tag,So} \leq 55,0$ dB	$L_{r,Bau,Abend,So} \leq 55,0$ dB	

**Tabelle 2: Grenzwerte nach §10 Abs. 4 BStLärmIV**

Lärm in der Betriebsphase:

Die Kriterien für die Beurteilung von Lärmimmissionen in der Betriebsphase richten sich nach der Regelung für den betriebsbedingten Schall in § 6 bis § 9 der BStLärmIV.

Es gelten ausschließlich die wortgetreuen Bestimmungen der BStLärmIV in Verbindung mit jenen vom Humanmediziner festgelegten Kriterien, die nach der BStLärmIV im Ermessen der Humanmedizin liegen. Zur Übersicht werden nachfolgend die zwischen den Sachverständigen für Lärm und Humanmedizin abgestimmten Kriterien angeführt:

Die obere Grenze nach § 6 Abs. 1 von  $L_{den} = 55,0$  dB und  $L_{night} = 45,0$  dB gilt ausschließlich für den Immissionseintrag durch Verkehr auf der Bundesstraßenrassse und wenn es zu vorhabensbedingten Immissionserhöhungen bezogen auf den Nullplanfall kommt. Bei Überschreitung des zulässigen Immissionseintrages  $L_{night}$  und falls aktive Lärmschutzmaßnahmen nach § 8 und § 9 Abs. 1 nicht durchgeführt werden, löst § 9 Abs. 2 einen Anspruch auf den Einbau von Schalldämmlüftern in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden aus.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Ab einem  $L_{den} > 60,0$  dB und  $L_{night} > 50,0$  dB ist nach § 6 Abs. 2 eine unzumutbare Belästigung gegeben, falls die vorhabensbedingten Immissionserhöhungen bezogen auf den Nullplanfall  $> 1,0$  dB betragen. Sind diese Kriterien überschritten und sind straßenseitige Maßnahmen nicht zu ergreifen (nach § 9 Abs. 5 können diese im Bereich von Zulaufstrecken im untergeordneten Netz entfallen), sind objektseitige Maßnahmen nach § 9 Abs. 3 verpflichtend zu gewähren. Im Falle einer  $L_{den}$  Überschreitung sind den Nachbarn Schallschutzfenster und -türen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren, anzubieten. Im Fall einer  $L_{night}$  Überschreitung besteht zusätzlich ein Anspruch auf den Einbau von Schalldämmlüftern.

Nach § 6 Abs. 3 gelten für die Beurteilung von Gesundheitsgefährdungen von Nachbarn durch Straßenverkehrslärm Grenzwerte von  $L_{den} = 65,0$  dB und  $L_{night} = 55,0$  dB. Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von mehr als  $1,0$  dB, bezogen auf den Nullplanfall, sind jedenfalls unzulässig. Im Detail ist ab Überschreiten dieser Grenzwerte nach BStLärmIV eine Einzelfallbeurteilung vorgesehen.

Aus humanmedizinischen Gründen wird die Grenze des „Irrelevanzkriteriums“ mit  $1,0$  dB definiert, da aus der Unterschiedsempfindung beim unmittelbaren Vergleich ähnlicher Geräusche jene kleiner gleich  $1,0$  dB nicht wahrnehmbar sind (von sehr geübten Personen gerade wahrnehmbar). Bei Überschreitung der Grenzwerte nach § 6 Abs. 3 von  $0,1$  dB bis  $1,0$  dB sind passive Lärmschutzmaßnahmen in diesen Fällen nicht erforderlich. Im Rahmen der Beurteilung des gegenständlichen Projektes ist bei vorhabensbedingten Immissionserhöhungen bei Nachbarn von mehr als  $1,0$  dB, verbunden mit einer Überschreitung der Grenzwerte für die Gesundheitsgefährdung auf jeden Fall der Einbau von objektseitigen Maßnahmen entsprechend § 9 Abs. 3 erforderlich. Nach den herangezogenen Kriterien aus humanmedizinischer Sicht sind weitere Maßnahmen erforderlich, wenn eine Pegelerhöhung durch das Vorhaben in der zugehörigen Planfallkombination (Vorhabensplanfall zu Nullplanfall) von größer  $0,4$  dB(A) vorliegt und gleichzeitig ein  $L_{den}$  größer  $70$  dB(A) bzw. ein  $L_{night}$  größer  $60$  dB(A) im Nullplanfall vorliegt.

### Betriebe:

Die BStLärmIV weist keinen Grenzwert für Betriebsobjekte aus. Gemäß § 6 Abs. 4 ist eine Einzelfallbeurteilung durchzuführen. Aus medizinischer Sicht sind für den vorhabensbedingten Straßenverkehrslärm bis zu  $L_{den} = 65$  dB zulässig, wobei vorhabensbedingte Lärmzuwächse von bis zu  $1,0$  dB als irrelevant angesehen werden.

### Sensible Nutzungen (Schule, Kindergarten, Krankenhäuser, Pflegeheime)

Die BStLärmIV weist keinen Grenzwert für sensible Nutzungen aus. Gemäß § 6 Abs. 4 ist eine Einzelfallbeurteilung durchzuführen. Es werden die Grenzwerte für Wohnnutzung angewendet, da in Kindergärten und Schulen tagsüber die Kommunikation zu ermöglichen ist. Bei Nacht ist die Einhaltung der Grenzwerte weniger wichtig. Das einzige im Untersuchungsraum situierte Krankenhaus / Pflegeheim ist nicht betroffen.

### Beurteilungsgrundlagen Erschütterungen

Die Erschütterungen aus dem **Baubetrieb** / Gebäudeschutz werden gemäß ÖNORM S 9020 behandelt. Diese Norm enthält Angaben für die Beurteilung der Einwirkungen von Erschütterungen, welche über den Untergrund in Bauwerke eingeleitet werden. In dieser Norm sind

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Erschütterungsrichtwerte angegeben, bei deren Einhaltung Schäden an den betroffenen Gebäuden weitgehend vermieden werden und die Durchführung der Arbeiten, welche diese Erschütterungen auslösen, nicht in unnötiger Weise behindert werden. Grundlage für die Beurteilung bilden Erschütterungsmessungen im Fundamentbereich der Gebäude, bei welchen der Scheitelwert der resultierenden Schwinggeschwindigkeit  $v_{r,max}$  zu ermitteln ist.

Je nach Konstruktionsart verhalten sich Bauwerke gegenüber Erschütterungseinwirkungen unterschiedlich. Für die Beurteilung werden die Bauwerke in fünf Klassen (0 – 4) eingeteilt. Für diese Bauwerksklassen werden Richtwerte in Abhängigkeit von der Ereignisdauer und der Häufigkeit des Auftretens angegeben, bei deren Einhaltung die Erschütterungsbelastung für das Gebäude als zulässig beurteilt werden kann.

Die Erschütterungen zufolge des **baustellenbedingten** Schwerverkehrs sind nicht relevant. Eine direkte Einwirkung erschütterungsintensiver Bauarbeiten auf Gebäude ist zufolge der vorliegenden Entfernungen nicht gegeben.

Zur Beurteilung **betriebsbedingter** Erschütterungen in Gebäuden werden die Erschütterungsimmissionen entlang der einzelnen Zulaufstrecken für die maßgeblichen Planfälle für das Prognosejahr 2025 abgeschätzt.

Dabei werden auch Wirkungen aus im unmittelbaren Einflussbereich geplanten anderen Projekten im höchstrangigen Straßennetz berücksichtigt. Aus den unterschiedlichen Kombinationen dieser Projekte sowie der möglichen Verlängerung der S8 bis zur Staatsgrenze mit dem gegenständlichen Projektsabschnitt der S8 ergibt sich eine Anzahl von Netzplanfällen, die jeweils verschiedene Ausbauzustände des Autobahn- und Schnellstraßennetzes in der Ostregion beschreiben.

Die für die Erschütterungsprognose maßgeblichen LKW – Zahlen für die relevanten Planfälle sind in nachstehender Tabelle zusammengestellt. Der für jeden Straßenzug maßgebliche Maximalwert ist in roter Farbe ausgewiesen.

PLANFALL	L2	L6 Deutsch Wagram	L6 Parbasdorf	L6 Markgraf- neusiedl	L9 Nord	L9 Süd	L11 Nord	L11 Süd
Bestand 2011	900	1400	1400	600	400	400	300	300
Plf R 2019	1000	1500	1500	900	500	500	400	400
Plf 0-C 2019	1100	1500	1500	900	500	500	400	400
Plf 1-C 2019	1200	100	1100	500	1500	1500	900	300
Plf R 2025	1100	1200	1200	1100	600	600	700	700
Plf 0-B 2025 = Plf 0-E	1000	1000	1000	1000	500	500	1000	1000
Plf 0-C 2025	1200	1700	1700	1300	600	600	500	500
Plf 1-C 2025	1400	100	1100	600	1500	1700	1000	400
Plf 1-E 2025	1200	400	1000	500	1200	1400	1500	400
informativer Plf 1-E mit SpSStA	1300	500	1000	500	1100	1400	1500	300
informativer Plf 1-E mit S8 Ost	100	500	1000	500	3100	500	100	300
MAX (exkl. informative Plf.)	1400	1700	1700	1300	1500	1700	1500	1000
MW (exkl. informative Plf.)	1122	989	1278	822	811	856	744	489
St. Abw.	148	629	254	286	454	517	391	226
MW+ St.Abw.	1270	1618	1532	1108	1265	1373	1135	715

**Tabelle 3: Schwerverkehr pro 24 Stunden**

Bei Betrachtung des Zeithorizontes 2019 zeigt sich, dass zufolge des Projektes S8 West die Zahl der LKW – Fahrten pro 24h – auf allen berücksichtigten Ortsdurchfahrten zusammen -

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

um 800 LKW ansteigt. Bei Betrachtung des Zeithorizonts 2025 beträgt dieser Wert +1500 LKW.

Zur Berechnung der für die Betrachtung der Erschütterungswirkungen relevanten Dosiswerte  $E_{r,TAG}$  bzw.  $E_{r,NACHT}$  wird im Rahmen der Prognoserechnungen der Nachtanteil des Schwerverkehrs mit 10% des Werktagsverkehrs (pro 24h) angenommen.

Die Erschütterungsprognose für die Betriebsphase erfolgte mit Erstellung des Teilgutachtens Erschütterungen. Als Basis für die Prognose wurden Emissions- und Transmissionsmessungen in 6 Messprofilen im Bereich von Unter- und Obersiebenbrunn durchgeführt.

Zur Einschätzung der erforderlichen Gebäudeparameter wurden Ortsbegehungen vorgenommen, wobei diese Einschätzungen von außen erfolgten. Detaillierte Erhebungen zu baodynamischen Parametern (z.B. ob sich in den Gebäuden Holzdecken befinden) lagen mit den Einreichunterlagen nicht vor, daher wurde in fraglichen Fällen die Prognoserechnung für beide Varianten (Holzdecke und Betondecke; jeweils mit konservativen Annahmen) vorgenommen.

Für die Berechnung der Dosiswerte  $E_{r,TAG}$  bzw.  $E_{r,NACHT}$  wurde für die einzelnen Ortschaften die jeweils größte Zahl der LKW – Fahrten verwendet.

Für die Durchführung der Erschütterungsprognose wurde das Emissionsspektrum „Mittelwert + Standardabweichung“/ näherliegende Fahrspur gewählt. Weiters wurden die Dämpfungsexponenten für die Erschütterungsprognose als „Mittelwert minus 0,5 mal der Standardabweichung“ für ausgewählte Profile festgelegt. Die Verkehrsbelastung für den Bestand 2011 wird in Einlage 1-4.1 im Abschnitt 3.2 dargestellt.

Die Erschütterungsprognose hat für den Ist-Zustand ergeben, dass in den Gebäuden entlang der Ortsdurchfahrten von Untersiebenbrunn (L2), Obersiebenbrunn (L2 und L9), Deutsch-Wagram (L6), Markgrafneusiedl (L6) und Gänserndorf Süd (L11) die Richtwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz gemäß ÖNORM S 9012 eingehalten werden.

### **Humanmedizinische Beurteilungsgrundlagen zur Wirkung von Erschütterungen:**

Aus medizinischer Sicht wird gefordert, dass das Wohlbefinden von Anrainern durch vorhabensbedingte Erschütterungen (Bau und den Betrieb) des Projektes nicht unzumutbar beeinträchtigt wird. Dies gilt vor allem für Aufwachreaktionen während der Nacht.

Bezüglich der Bauphase sind die Werte des Arbeitnehmerschutzgesetzes und hier vor allem die Verordnung für Lärm und Vibrationen (VOLV) als Beurteilungskriterium heranzuziehen.

Erschütterungstechnische Umweltuntersuchungen sind generell mit Schwingungsbelastungen befasst, die von den Betroffenen als störend bewertet werden. Dies trifft bereits zu, wenn die Erschütterungen im Bereich des Fühlschwellenbandes des Menschen liegen und somit  $W_m$ -bewertete Schwingbeschleunigungsspitzen von  $a_{Wmax} = 3,6-15 \text{ mm/s}^2$  oder darüber besitzen.

### **Beurteilungsgrundlagen Luftschadstoffe**

Der Beurteilungsraum für die Beschreibung des Ist-Zustandes hinsichtlich Luftschadstoffbelastung und Klima der vom Vorhaben voraussichtlich relevant beeinflussten Umwelt umfasst

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

das Marchfeld, die Lobau, Aspern und den östlichen Teil des Weinviertels (Bezirk Gänserndorf). Der Untersuchungsraum für die Emissionsanalyse umfasst die S 8 Marchfeld Schnellstraße im Abschnitt KN S 1/S 8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn sowie alle Straßenzüge, deren Verkehrsaufkommen direkt oder indirekt durch das Vorhaben relevant beeinflusst wird. Da die Marchfeld Schnellstraße auch zu großräumigen Verkehrsverlagerungen führt, umfasst der Untersuchungsraum für die Emissionsanalyse das Marchfeld und das hochrangige Netz südlich der Donau (A 4, A 6), den Regionering sowie die A 5.

Als Untersuchungsraum für die Immissionsanalyse wurde gemäß RVS 04.02.12 jener Bereich gewählt, in welchem aufgrund der Ausbreitungsmodellierung Zusatzbelastungen von mehr als  $0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$  beziehungsweise Entlastungen von mehr als  $0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$  infolge des Projekts zu erwarten sind. Der so definierte Untersuchungsraum wurde um die zur Trasse und zu den Zulaufstrecken zu den Anschlussstellen nächstgelegenen Siedlungsgebiete und Wohngebäude erweitert.

Der Einwirkungsbereich der S8 (= Bereich mit relevanten Zusatzbelastungen), der auch die relevant belasteten Zulaufstrecken umfasst, ist als Sanierungsgebiet PM10 nach der NÖ Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung Feinstaub (PM10) - Änderung, LGBl. 31/2015 (Quelle: Land Niederösterreich) ausgewiesen.

Maßgebliche Parameter zur Beurteilung vorhabensbedingter Schadstoffbelastungen bei Straßenbauvorhaben sind Stickoxide ( $\text{NO}_2$ ,  $\text{NO}_x$ ) und Feinstaub (PM10, PM2,5). Weitere verkehrsbedingte Belastungen können durch Kohlenmonoxid, Benzol, Benzo(a)pyren, und Schwermetalle in PM10 auftreten. Weiters wird die Ozonbildung anhand ihrer Vorläufersubstanzen Stickstoffoxide und Kohlenwasserstoffe beurteilt.

Zur Bewertung der Auswirkungen von Luftschadstoffen auf die Umwelt werden die in Österreich geltenden gesetzlichen Grenzwerte herangezogen.

Die Erheblichkeit von Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt wird über so genannte Irrelevanzkriterien definiert. Die Irrelevanzkriterien (Erheblichkeitsschwellenwerte) definieren jedenfalls nicht relevante Immissionszusatzbelastungen. Diese Definition ist für die Abgrenzung des Untersuchungsraumes sowie bei Zusatzbelastungen in Gebieten mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen von Bedeutung.

Die Irrelevanzschwelle für die Zusatzbelastung durch Emissionen aufgrund des Betriebes von Verkehrswegen wird nach RVS 04.02.12 als 3 % des jeweiligen Jahresmittelgrenzwerts für das Schutzgut Mensch und zum Schutz von Ökosystemen definiert; diese Werte entsprechen dem nicht relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung.

Für Kurzzeitwerte werden keine Schwellenwerte definiert. Ein Wert von 3 % der Immissionsgrenzwerte für den Gesundheitsschutz bei gasförmigen Luftschadstoffen kann grundsätzlich zu einer Erstbeurteilung von Kurzzeitzusatzbelastungen herangezogen werden. Übersteigt die Kurzzeitzusatzbelastung 3 % und kommt es zu Immissionsgrenzwertüberschreitungen, ist eine humanmedizinische Beurteilung der Auswirkungen erforderlich.

Eine Sonderstellung nimmt PM10 ein. Der im IG-L definierte Kurzzeitwert stellt aufgrund der Anzahl zulässiger Überschreitungstage einen Jahres-Perzentilwert dar. Die Betrachtung der Zusatzbelastung im Jahresmittel gibt über den statistischen Zusammenhang mit der Anzahl der Überschreitungstage die korrespondierende Zusatzbelastung wieder. Die Relevanzbe-

trachtung des Langzeitmittelwertes stellt daher bereits eine Bewertung der Anzahl der Überschreitungstage dar.

### **Humanmedizinische Beurteilungsgrundlagen zur Wirkung von Luftschadstoffen:**

Im Rahmen der UVP ist zu prüfen, ob durch Bau und Betrieb der S8 Marchfeldschnellstraße die Luftqualität derart verändert wird, dass diese Veränderungen negative Auswirkungen auf die Gesundheit von Menschen haben können, bzw. zu einer unzumutbaren Belästigung führen werden.

Zur Beurteilung der Schadstoffimmissionen werden von verschiedenen Gesetzgebern und Organisationen unterschiedliche Grenzwerte bzw. Richtwerte festgelegt. Die zurzeit in Österreich gesetzlich gültigen Grenzwerte sind im IG-L geregelt. Im Rahmen der medizinischen Begutachtung werden auch die Empfehlungen der Österreichischen Akademie der Wissenschaften (ÖAW), der Weltgesundheitsorganisation (WHO), der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-L, Deutschland) und die Richtlinien der Europäischen Union (EU) herangezogen.

Zur Feststellung der Erheblichkeit von Immissionszunahmen hat sich in der UVP-Praxis die Verwendung von sogenannten Irrelevanzkriterien bzw. Erheblichkeitsschwellenwerten bewährt. Bei einer Unterschreitung dieser Irrelevanzkriterien ist die Zusatzbelastung so gering, dass – gemessen an den Wirkungsschwellen für die empfindlichsten Schutzgüter – Auswirkungen auf die Gesundheit und die natürliche Lebens- und Leistungsfähigkeit von Lebewesen – ausgeschlossen werden können.

Nach der RVS 04.02.12 - Ausbreitung von Lärm und Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen - gelten jeweils 3% eines Langzeit-Grenzwertes zum Schutz der menschlichen Gesundheit als irrelevant. Unterschreitet die Zusatzbelastung die Irrelevanzschwelle, so sind keine projektbedingten Auswirkungen zu erwarten und das Vorhaben kann als immissionsneutral beurteilt werden. Die Irrelevanzkriterien werden auch zur medizinischen Beurteilung herangezogen, weil die gesundheitlichen Auswirkungen irrelevanter Zusatzbelastungen in der Bevölkerung mittels epidemiologischer Untersuchungen mit Sicherheit nicht nachgewiesen werden können und daher bevölkerungsmedizinisch ohne Relevanz sind.

Im Teilgutachten Humanmedizin werden die wesentlichsten medizinischen Erkenntnisse aus epidemiologischen, arbeitsmedizinischen und klinischen Untersuchungen über Luftschadstoffe, die für den Menschen von Bedeutung sind, zusammenfassend dargestellt. Bezüglich der Grenzwerte bzw. Irrelevanzkriterien wird auf das Kapitel Beurteilungswerte im TGA Humanmedizin verwiesen.

Maßgebliche Schadstoffe bei Straßenbauvorhaben zur Beurteilung vorhabensbedingter Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind Stickoxide (NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>). Weitere verkehrsbedingte Belastungen können durch Kohlenmonoxid, Benzol, Benzo(a)pyren, und Schwermetalle im Feinstaub auftreten. Als Grundlage der humanmedizinischen Beurteilung von Auswirkungen der Luftschadstoffimmissionen des gegenständlichen Vorhabens werden die Ausführungen im Fachbeitrag Luft und Klima und insbesondere im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima herangezogen.

## 1.6.2. Bauphase

### Lärm

Die Errichtung des Vorhabens erfolgt gemäß Baukonzept in sechs Bauphasen (0-5) über einen Zeitraum von 3 Jahren. Für jede Bauphase wurde ein Emissionsszenario ermittelt.

Vorgesehen ist die Errichtung einer Baustraße auf der gesamten Längsentwicklung der zukünftigen S8 West. Dies ermöglicht eine über die Baustelle verteilte Routengestaltung zum öffentlichen Straßennetz und die Steuerung von zulässigen Kontingenten an Baustellenverkehr im öffentlichen Straßennetz. Damit werden auch die internen LKW-Fahrten auf dieser Baustraße abgewickelt. Die Ein- und Ausfahrten zur Baustelle erfolgen über die L3019, die L3023 (Richtung Norden), L6, künftige Spange Straßhof, L11 und L9 (siehe Einlage WU 2-01, Anhang 5).

Eine Aufbereitungsanlage mit Zwischenlagerfläche wird in den Bauphasen 3 und 4 Werktags von Montag bis Freitag im Zeitraum 06:00-19:00 Uhr Tag in Betrieb sein. Die Errichtung der Lärmschutzwände (speziell die Fundierung mit Ramppfählen) und das Rammen von Spundwänden zum Beispiel bei den Brückenobjekten erfolgt im Zeitraum 06:00 Uhr – 19:00 Uhr an wenigen Tagen.

Eine detaillierte Berechnung der baubedingten Lärmimmissionen je Bauphase ist der Einlage WU 2-02 und Einlage WU 7A, Anhang 4 (Wiener Bereich) zu entnehmen. Darin wird dargestellt, dass alle baubedingten Immissionspegel unter den Grenzwerten gemäß § 10 (4) BStLärmIV liegen. Es sind daher keine objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen für die Bauphasen erforderlich. Minderungsmaßnahmen nach § 12 BStLärmIV sind jedoch erforderlich, da Schwellenwerte nach §10 (1) in den Bauphasen überschritten werden. Diese sind in der Einlage WU 2-01 bzw. im Teilgutachten 02 Lärm beschrieben.

Für die Lärmbelastung durch den Baustellenverkehr im öffentlichen Straßennetz wird nach § 10 (6) BStLärmIV eine Pegelzunahme bis zu 3 dB als zulässig betrachtet, wenn keine Grenzwerte nach § 10 (4) überschritten werden. Die bei diesem Vorhaben gewählte Methodik lässt eine Erhöhung der Immissionspegel von bis zu einem Dezibel erwarten, (siehe WU 2-01, Anhang 4 und Anhang 5). Die Ermittlung der baubedingten LKW-Fahrten pro 24 Stunden erfolgte in der Einlage WU 2-01, Anhang 3. Die maximale Anzahl an Fahrten pro 24-Stunden für die Lärmberechnungen wurde dort mit 306 ermittelt. Über einen Zeitraum von den letzten drei Monaten des ersten Baujahres bis zur Mitte des letzten Baujahres werden größer gleich 248 Fahrten pro 24 Stunden ausgewiesen. Für den Werktag-Abend (19-22 Uhr) werden 28 Fahrten pro Tag, das sind 10 LKW-Fahrten pro Stunde angegeben (siehe WU 7A, Tabelle 11 bzw. WU 2-01, Anhang 4).

Durch die im gegenständlichen Gutachten geforderten Maßnahme 0.7 und 0.8 werden von den Sachverständigen die maximalen zulässigen Fahrten pro 24 Stunden auf 252 beschränkt. Das sind auf den Werktag (6-19 Uhr) bezogen durchschnittlich 20 Fahrten pro Stunde. Weiter erfolgt in der Planbeilage 1 zu den Maßnahmen 0.7 bzw. 0.8 eine Festlegung der zulässigen Fahrten für den Werktag, die über den Anhang 3 der Einlage WU 2-01 hinausgeht.

In der Nacht kann es nach Angaben der Projektwerberin in der Bauphase 1 und in der Bauphase 2 nur zu Fertigstellungsarbeiten am Tag begonnener Betonierarbeiten kommen. Dies sind Ausnahmefälle und nicht die Regel. In diesem Zusammenhang wird auf die Einschrän-

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

kungen gemäß geforderter Maßnahmen 0.7 und 0.8 hingewiesen. Bei der erforderlichen Fahrtroutenverteilung sind daher speziell in der Nacht Fahrten durch Orte mit straßennaher Wohnbebauung möglichst zu vermeiden.

Um die Bestimmungen in § 10 Abs. 6 der BStLärmIV einzuhalten, ist der Behörde 4 Wochen vor Baubeginn ein Fahrtroutenkonzept mit Darstellung der vorgesehenen LKW Fahrten und Routen vorzulegen, womit auch der Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte nach § 10 (4) zu erbringen ist. Dieser Nachweis kann über die Emissionen des Baustellenverkehrs im öffentlichen Straßennetz und den erforderlichen Abstand (Straßenmitte zu Fensterfront) geführt werden. Können die erforderlichen Abstände bei Gebäuden nicht eingehalten werden, haben die betroffenen Nachbarn Ansprüche auf objektseitige Lärmschutzmaßnahmen gemäß § 13 BStLärmIV.

Bei Einhaltung der mit dem Fahrtroutenkonzept festgelegten LKW-Fahrten ist die aus der Errichtung des Vorhabens bedingte Lärmbelastung im öffentlichen Straßennetz während aller Bauphasen im Bereich der Irrelevanz (Erhöhung max. 1 dB). Die gemäß RVS 04.05.11 „Umweltbauaufsicht und Umweltbaubegleitung“ aus dem Fachbereich Lärm geforderte Umweltbauaufsicht hat die ordnungsgemäße Umsetzung des von der Behörde genehmigten Routenkonzeptes zu überwachen.

### **Humanmedizinische Beurteilung, Lärm Bauphase:**

Humanmedizinisch relevant ist, dass die Bauarbeiten grundsätzlich zur Tageszeit an Werktagen stattfinden werden. So ist ein Baubetrieb an bis zu 6 Arbeitstagen pro Woche und von einer täglichen Arbeitszeit von maximal 6.00 – 22.00 Uhr vorgesehen. In Ausnahmefällen werden unbedingt erforderliche Arbeiten auch nachts durchgeführt. An Sonn- und Feiertagen sind keine Bautätigkeiten vorgesehen.

Gemäß Teilgutachten 02 Lärm liegen bei Einhaltung der gemäß vorzulegendem Fahrtroutenkonzept festgelegten LKW-Fahrten die bauverkehrsbedingten Belastung im öffentlichen Straßennetz im Bereich der Irrelevanz (Erhöhung max. 1 dB).

Hinsichtlich des Freiraumschutzes ist die begrenzte Dauer des Aufenthaltes ebenso zu berücksichtigen wie der Umstand, dass eine Lärmexposition während der vergleichsweise kurzen Bauphase (wandernde Baustelle) vermeidbar ist. Insofern sind die Pegelüberschreitungen auch im Freien als zumutbar einzustufen.

Hohe Spitzenpegel werden vor allem durch die Arbeiten mit schwerem Baugerät hervorgerufen. Diese Arbeiten sind aber zeitlich begrenzt und daher zumutbar. So wird gemäß Maßnahmenforderung der Betrieb der Aufbereitungsanlage auf Montag bis Freitag, 06:00 – 19:00 Uhr beschränkt.

Die Immissionspegel der baubedingten Schallimmissionen halten in der Bauphase die Grenzwerte gemäß § 10 Abs. 4 BStLärmIV ein. Es sind keine objektseitigen Maßnahmen notwendig, Lärminderungsmaßnahmen sind jedenfalls erforderlich und vorgesehen.

Bei Umsetzung der im Projekt vorgesehenen und im gegenständlichen Gutachten geforderten Maßnahmen ist eine Gefährdung der Gesundheit oder eine unzumutbare Belästigung der Wohn- und Betriebsanrainer sowie in Schulen und Kindergärten durch das Bauvorhaben S8 in allen Bauphasen nicht zu erwarten.

## Erschütterungen

Im Baukonzept der Einreichunterlagen sind die von der Projektwerberin geplanten Baustellenzufahrten dargestellt (L3019 von der B8 aus Norden kommend, L3023 nur Richtung Osten, L6 vom Norden und Osten, L11 vom Norden und Süden und L9 vom Norden und Süden). Nicht als Zufahrten vorgesehen sind die L3023 westlich der L3019, L3023 zwischen S8 und Parbasdorf und die L3019 nördlich von Raasdorf.

Gemäß diesem Baukonzept betragen die externen LKW-Fahrten (Hin- und Rückfahrt) im stärksten Baumonats 252 LKW/ pro 24h. Wenn man als Worst-Case-Fall annimmt, dass alle 252 LKW-Fahrten pro 24h über eine einzige Baustellenzufahrt stattfinden würden, ergibt sich als ungünstigstes, äußerst unwahrscheinliches Szenario eine LKW – Verkehrsbelastung von 1952 LKW pro 24h auf der L6. Die baubedingten Fahrten auf der L6 sind jedoch aus Lärmschutzgründen auf max. 182 LKW im Zeitraum Tag (6 – 19 Uhr) begrenzt. Aus erschütterungstechnischer Sicht dominiert der betriebsbedingte Schwerverkehr gegenüber dem baustellenbedingten Schwerverkehr. Demzufolge sind die Erschütterungen aus dem baustellenbedingten Schwerverkehr nicht relevant.

Eine direkte Einwirkung erschütterungsintensiver Bauarbeiten auf Gebäude ist zufolge der vorliegenden Entfernungen nicht gegeben.

Die vorhabensbedingten Auswirkungen durch den Wirkfaktor Erschütterungen sind unter Zugrundelegung der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Bauphase als nicht relevant einzustufen.

## **Humanmedizinische Beurteilung, Erschütterungen Bauphase**

Durch den Sachverständigen für Erschütterungen wurde schlüssig dargelegt, dass ein Untersuchungsbereich für Erschütterungen von etwa 150 m um die Baufläche ausreicht und dass bei üblicher Bautätigkeit relevante Erschütterungsimmissionen in der Bauphase bis zu einer Distanz von etwa 50 m zum Emissionsort auftreten können. Dieser Abstand vom Bauort zu den nächstgelegenen Anrainern wird in der Bauphase nicht unterschritten, er beträgt beim gegenständlichen Vorhaben etwa 250 m. Somit sind keine relevanten vorhabensbedingten Erschütterungen durch den Baubetrieb zu erwarten, weil diese deutlich unter der Fühlschwelle liegen werden. Vertiefende Untersuchungen sind nicht erforderlich.

Die Routen für den Baustellenverkehr werden gemäß Baukonzept beschränkt. Aufgrund dieser Begrenzung der baubedingten LKW-Fahrten treten auf den gewählten Baustellenzufahrten während der Bauzeit limitierte Erschütterungsdosiswerte auf. Routen durch Ortsgebiete und bebaute Gebiete werden gemäß Maßnahmenforderung aus dem Fachgebiet Lärm bestmöglich vermieden.

Während der Bauphase kommt es durch das Vorhaben zu keiner Gesundheitsgefährdung durch Erschütterungsimmissionen. Auch erhebliche bzw. unzumutbare Belästigungen sind nicht zu erwarten.

## Luftschadstoffe

In den **Bauphasen** 3 und 4 (Erdbauarbeiten, Herstellung der unteren und oberen Trag-schicht) sind gemäß Baukonzept das höchsten Transportaufkommen und der höchste Baumaschineneinsatz zu erwarten. Die berechneten Jahresmittelwerte der maximalen Zusatzbe-

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

lastung in dieser Bauphase sind als „worst case“-Betrachtung zu verstehen, da dieser Zeitraum nicht zwingend in ein Kalenderjahr fällt. Es werden dazu entsprechend der Bauplanung die Baumonate etwa zwischen dem 19. und 30. Baumonat herangezogen, da in diesem Zeitraum der höchste Baumaschineneinsatz zu erwarten ist.

Die maximalen Zusatzbelastungen in der Bauphase werden anhand der Ergebnisse für 18 ausgewählte Aufpunkte betrachtet, wobei es sich dabei vornehmlich um Wohngebäude sowie um ein betriebliches Objekt und zwei landwirtschaftliche Betriebe handelt.

### Stickstoffoxide (NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>)

Die höchsten prognostizierten NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastungen sind bei den nächsten Anrainern mit 0,9 µg/m<sup>3</sup> irrelevant gering. Unter Berücksichtigung einer bestehenden Hintergrundbelastung von rund 14 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> liegt auch bei den am meisten betroffenen Anrainern damit die Gesamtbelastung in der Bauphase im Jahresmittel bei der Hälfte des Grenzwertes. Auch für den maximalen NO<sub>2</sub>-Halbstundenmittelwert sind mit einer maximalen Gesamtbelastung von knapp unter 170 µg/m<sup>3</sup> in der Bauphase keine Überschreitungen des IG-L Grenzwertes von 200 µg/m<sup>3</sup> zu erwarten.

Die Genehmigungskriterien des IG-L werden an allen betrachteten Immissionspunkten eingehalten; die Auswirkungen durch NO<sub>2</sub>-Immissionen in der Bauphase sind damit – gemessen an den Genehmigungskriterien für den Gesundheitsschutz - als gering zu bewerten.

### Feinstaub

In der stärksten Bauphase erreichen die prognostizierten PM10-Zusatzbelastungen im Jahresmittel mit bis zu 1,4 µg/m<sup>3</sup> 3,5 % des Grenzwertes nach IG-L und liegen damit in der Größenordnung der Irrelevanzschwelle. Ausgehend von einer Grundbelastung von rund 27 µg/m<sup>3</sup> PM10 wird in der Gesamtbelastung der Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> nach IG-L sicher eingehalten.

In Genehmigungsverfahren sind nach IG-L §20 Absatz 3 im gegenständlichen Fall 35 Tage mit Tagesmittelwerten größer 50 µg/m<sup>3</sup> PM10 pro Jahr zulässig. Die Anzahl der zusätzlichen Tage mit Überschreitungen wurde in der UVE aus dem Zusammenhang des PM10 JMW und den TMW-Überschreitungen abgeleitet. Bei einer PM10-Zusatzbelastung in der stärksten Bauphase von bis zu 1,4 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel ergeben sich statistisch gesehen 5 zusätzliche Tage mit Tagesmittelwerten über 50 µg/m<sup>3</sup> PM10. Bei einer Grundbelastung von 30 Überschreitungstagen pro Jahr erreicht die Gesamtbelastung in der stärksten Bauphase nach dieser Abschätzung die nach IG-L § 20 (3) im gegenständlichen Fall maximal zulässige Anzahl an Überschreitungstagen (35 Tage pro Jahr). Dieser Wert stellt eine „worst case“-Abschätzung dar, da der zugrunde liegende Jahresmittelwert unter der Annahme berechnet wurde, dass alle Monate mit dem höchsten Transportaufkommen und Baumaschineneinsatz in ein Kalenderjahr fallen.

Bei der PM 10-Zusatzbelastung während der Bauphase handelt es sich vorwiegend um aufgewirbelten, mineralischen Staub geogenen Ursprungs. Humanmedizinisch relevanter ist jedoch jener Feinstaubanteil, der aufgrund unvollständiger Verbrennung unmittelbar aus den Motoren der KFZ und Baumaschinen herrührt. Diese motorbezogene Feinstaubfraktion (PM M) wurde in der Immissionsprognose zusätzlich behandelt und der entsprechende Beitrag zu der baubedingten Immissionszusatzbelastung ausgewiesen.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Die PM<sub>2,5</sub>-Zusatzbelastungen in der Bauphase sind mit weniger als 2 % des Grenzwertes von 25 µg/m<sup>3</sup> als irrelevant einzustufen.

Die Zusatzbelastungen zur Staubdeposition in der Bauphase sind nach den Ergebnissen der Immissionsberechnung an einigen Aufpunkten mit rund 10 bis 20 mg/m<sup>3</sup> (entspricht 5 bis 10 % des Grenzwertes nach IG-L) geringfügig erhöht. Bei einer Grundbelastung von 70 mg/m<sup>3</sup> (40-50% des Grenzwertes) ergibt sich jedoch keine Überschreitung des IG-L-Grenzwertes von 210 mg/m<sup>3</sup>.

Die vorgesehenen staubmindernden Maßnahmen werden im UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima noch präzisiert und zum Teil auch ergänzt. Damit werden die Emissionen nach dem Stand der Technik begrenzt und die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter möglichst gering gehalten.

Sonstige baubedingte Emissionen wie Kohlenmonoxid (CO), Schwermetalle und Benzo(a)pyren sind deutlich geringer als in der Betriebsphase. Da relevante nachteilige Auswirkungen durch diese Stoffe auch für die Betriebsphase ausgeschlossen werden können, sind auch für die Bauphase keine nachteiligen Auswirkungen durch diese Stoffe zu erwarten.

### Baustellenverkehr

Zur Feststellung, inwieweit durch den Baustellenverkehr grenzwertrelevante Erhöhungen der PM<sub>10</sub>- oder NO<sub>2</sub>-Immissionen bei den Anrainern zu erwarten wären, wurde mit einem (vermutlich unrealistischen) Maximalfall angenommen, dass der gesamte Baustellenverkehr über eine einzige Zufahrtsstraße erfolgt. Dies würde bedeuten, dass anstelle der in der Berechnung berücksichtigten 28 LKW-Fahrten pro Tag maximal 252 LKW-Fahrten pro Tag auf einer Strecke auftreten könnten, was eine Erhöhung der Immissionen infolge des Transportverkehrs um einen Faktor 9 bei den an dieser Straße befindlichen Anrainern zur Folge hätte.

Auch im unwahrscheinlichen Fall, dass dies im Laufe eines gesamten Kalenderjahres so erfolgt, wären hinsichtlich des JMW für NO<sub>2</sub> keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten, sehr wohl jedoch Zusatzbelastungen deutlich über der Irrelevanzschwelle. Auch im Jahresmittel lägen die PM<sub>10</sub>-Zusatzbelastungen infolge der maximal 252 LKW-Fahrten pro Tag auf einer Strecke zwar deutlich über der Irrelevanzschwelle, würden jedoch unter Berücksichtigung der Vorbelastung dennoch auch unter ungünstigsten Annahmen eine Gesamtbelastung knapp unter dem JMW-Grenzwert für PM<sub>10</sub> ergeben.

Hinsichtlich der maximalen Anzahl der Tage mit TMW über 50 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub> ist entscheidend, wie Tage mit maximalem Transportverkehr mit ungünstigen meteorologischen Verhältnissen und etwaiger hoher Hintergrundbelastung zusammentreffen.

Ein Auftreten von mehr als den im gegenständlichen Fall gemäß § 20 Abs 3 IG-L zulässigen 35 Tagen mit Tagesmittelwerten über 50 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub> kann für den Fall, dass bis zu 252 LKW-Fahrten an einem Tag auf einer der Zufahrtsstrecken erfolgen, rechnerisch nicht ausgeschlossen werden. Jedoch sind sowohl eine Streckenführung über nur eine Zufahrtsstrecke über einen längeren Zeitraum als auch die Annahme, dass die Monate mit dem stärksten Baustellenverkehr in einem Kalenderjahr zusammenfallen als sehr unwahrscheinlich und nur im Sinne einer Maximalannahme zu verstehen. Gemäß Maßnahmenforderung wird ein Monitoring für PM<sub>10</sub> bei den nächsten Anrainern jener Zufahrtsstraße durchgeführt, auf welcher laut Transportkonzept der größte Anteil des Baustellenverkehrs vorgesehen ist. Wenn im Laufe eines Kalenderjahres gemäß diesem Monitoring eine hohe Anzahl an ÜT (bei-

spielsweise mehr als 17 Überschreitungstage in der Hälfte des Kalenderjahres) bereits beobachtet wurde und diese nicht in gleicher Weise im Luftgütemessnetz des Landes Niederösterreich (Station Gänserndorf) beobachtet werden, ist als Maßnahme eine Änderung des Baustellentransportkonzepts im Sinne einer anderen Aufteilung auf die Zufahrtsstrecken vorzusehen. Damit sind die maximal 252 LKW-Fahrten pro Tag ohne weitere Einschränkung hinsichtlich der Aufteilung auf Zufahrtsstraßen aus fachlicher Sicht vertretbar.

Zusammenfassend sind die Auswirkungen durch die Belastungen durch Luftschadstoffe in der Bauphase unter Berücksichtigung der vorgesehenen staubmindernden Maßnahmen aus lufttechnischer Sicht als vertretbar anzusehen.

### **Humanmedizinische Beurteilung, Luft Bauphase:**

In der Bauphase kommt es zu vorhabensbedingten Einwirkungen von Luftschadstoffen.

Die maximale NO<sub>2</sub>-HMW Gesamtbelastung der Bauphase ergibt 168 µg/m<sup>3</sup> am Monitorpunkt AP\_07. Wie im TGA Humanmedizin dargelegt, zeigen Asthmatiker auch nach einstündiger Exposition unter 190 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> keine Veränderungen. Dieser medizinisch relevante Wert wird vom höchsten prognostizierten HMW selbst unter ungünstigsten Verhältnissen nicht erreicht. Die NO<sub>2</sub>-JMW Gesamtbelastung der Bauphase erreicht an einem Monitorpunkt (AP\_12) das Irrelevanzkriterium. Die prognostizierte maximale Zusatzbelastung liegt an AP\_12 bei maximal 0,9 µg/m<sup>3</sup>, dies ergibt eine maximale Gesamtbelastung (inklusive Vorbelastung) von 18,9 µg/m<sup>3</sup>, was rund 63 % des Grenzwertes (ohne Berücksichtigung der Toleranzmarge) entspricht. Der Grenzwert wird damit während der Bauphase bei allen nächstgelegenen - höchstexponierten – Anrainern/ Bereichen eingehalten.

Die PM10-TMW-Zusatzbelastung liegt an keinem der sechzehn Rechenpunkte im Bereich der Irrelevanz, die PM10-JMW-Zusatzbelastung bei 16 von 18 betrachteten Aufpunkten. Im Jahr mit der intensivsten Bautätigkeit ist aufgrund der erwarteten JMW-Belastung nach dem Fachbeitrag Luft und Klima mit insgesamt bis zu 35 PM10-Überschreitungstagen zu rechnen, die im gegenständlichen Fall gemäß § 20 Abs 3 IG-L maximal zulässige Anzahl von 35 Überschreitungstagen wird damit erreicht. Für alle Rechenpunkte liegt der JMW bei maximal 76 % des Grenzwertes von 40 µg/m<sup>3</sup> PM10.

Aus medizinischer Sicht ist die PM<sub>10</sub>-Zusatzbelastung weniger kritisch zu bewerten, da es sich vorwiegend um ortsüblichen mineralischen (geogenen) Feinstaub handelt (z.B. Staubaufwirbelung durch Fahrbewegungen entlang der Baustraßen), der sich durch einen neutralen Chemismus auszeichnet und daher in seiner medizinischen Relevanz nicht mit den Feinstaubbelastungen in Ballungszentren, die vorwiegend aus Verbrennungsprozessen entstehen und unter anderem einen hohen Anteil kanzerogener Substanzen enthalten, gleichzusetzen ist.

PM<sub>2,5</sub>: Der derzeit gültige JMW-Grenzwert von 25 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>2,5</sub> wird an allen dargestellten Rechenpunkten eingehalten, der ab 2020 gültige Zielwert/Richtgrenzwert von 20 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>2,5</sub> wird an allen dargestellten Rechenpunkten überschritten, an den am stärksten belasteten Aufpunkten (dann) um 7,5 %.

Bezüglich Staubbiederschlag wird während der Bauphase der Grenzwert von 210 mg/m<sup>2</sup>d bei allen dargestellten Rechenpunkten eingehalten.

Die Konzentrationsänderungen in Bezug auf SO<sub>2</sub>, Kohlenmonoxid (CO), Schwermetalle und Benzo-[a]-pyren sind so gering, dass sie als unerheblich eingestuft werden können und der Baubetrieb zu keiner medizinisch relevanten Änderung führen wird.

Trotz einer merkbar nachteiligen Veränderung während der Bauphase sind negative Auswirkungen (auch aufgrund der zeitlichen Begrenztheit der Bauphase) auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Wohnbevölkerung durch den Bau des Vorhabens „S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9)“ auszuschließen, wenn die geforderten Maßnahmen aus dem gegenständlichen Gutachten umgesetzt werden.

## **Licht**

### **Humanmedizinische Beurteilung, Licht Bauphase:**

In der Bauphase werden die Baustelleneinrichtungsflächen aus Sicherheitsgründen beleuchtet, diese sind jedoch in Bereichen angesiedelt, die ausreichend Abstand zu den Anrainern einhalten. Da die Arbeitszeit von 6:00 bis 22 Uhr dauern kann und da für definierte, unbedingt erforderliche Arbeiten in Ausnahmefällen auch in den Nachtstunden (22:00 bis 06:00 Uhr) gearbeitet werden kann, sind im Herbst, Winter und Frühling in den Dunkelstunden Lichtimmissionen im Bereich der nächsten Wohnanrainer möglich. Jedoch sind keine relevanten Aufhellungen im Wohnbereich der nächsten Nachbarn zu erwarten.

Die in der Bauphase einwirkenden Lichtimmissionen sind daher als nicht erheblich zu bewerten, unzumutbare Belästigungen sind nicht zu erwarten, eine Gefahr für die Gesundheit besteht nicht.

### **1.6.3. Betriebsphase**

#### **Lärm**

Aufbauend auf einem Geländemodell sowie einer ergänzenden Nutzungs-, Lage- und Höhen-Auswertung bestehender Gebäude wurde ein dreidimensionales Schallausbreitungsmodell mittels dem EDV Programm Soundplan zur Ermittlung der Lärmemissionen und Immissionen erstellt. Die dazu vorgenommenen Parametereinstellungen für die Berechnungen sind nachvollziehbar und entsprechen dem Stand der Technik. Sie stehen im Einklang mit den Regelungen des §7 (1) der BStLärmIV. Die im Zuge der Berechnung angesetzten Bemessungsfaktoren sind plausibel. Aus den Unterlagen des UVE-Fachbeitrags Verkehr wurden für diese Lärmberechnungen die Verkehrsstärken der einzelnen Planfälle je Straßenabschnitt inklusive Typisierung der Straßen übernommen.

Die Beurteilung nach BStLärmIV erfolgt in den Einlagen WU 1 bzw. WU 7A und WU 8. Der Maximalplanfall S8 für die Berechnung des verkehrsbedingten Immissionseintrages setzt sich aus den maximalen Verkehrsdaten Prognose 2025 auf der zukünftigen Bundesstraße S8 und ihren Anschlussstellen und Rampen inkl. Spange Straßhof zusammen. Zusätzlich wurden noch die vom Verkehr auf den Bundesstraßen ausgehende Immissionseinträge der Vorhaben S8 und S1 kumuliert betrachtet. Die Berechnungen erfolgten jeweils unter Berücksichtigung der geplanten straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen des Vorhabens.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Die Kombination eines fiktiven Maximalplanfalles S8 (die Trasse der S8 samt Anschlussstellen und Rampen betreffend) mit dem jeweiligen Vorhabensplanfall stellt einen Worst-Case Ansatz dar der eine höhere Planungssicherheit zum Schutz der Nachbarn bietet.

Durch die Betrachtung der Nullplanfälle Plf R, Plf 0-C und Plf 0-B (0-E) wird berücksichtigt dass zum Zeitpunkt 2025 keine S8 sowie keine S1 im Abschnitt Schwechat-Süßenbrunn, bzw. eine teilrealisierte S1 im Abschnitt Groß-Enzersdorf - Süßenbrunn oder eine realisierte S1 (gesamt) existiert. Diese Nullplanfälle sind die Basisszenarien für die Ermittlung der Auswirkungen als Differenz zu den Vorhabensplanfällen Plf 1-C und Plf 1-E.

Vorhabensbedingte Pegelerhöhungen bzw. Pegelentlastungen sind in den Ergebnistabellen in Einlage WU 1-02 bzw. Einlage WU 7A, Anhang 3, Immissionstabelle Wien Betriebsphase, sowie Anhang 10 Aderklaa dargestellt.

Betrachtet man diese Ergebnistabellen und Blatt 13 bis 15 der Einlage WU 7A mit der zugehörigen farbigen Darstellung des Immissionseintrages Nacht (S8max + S1) der Objektfassaden in der Invalidensiedlung, so gibt es Objekte wo an Objektfassaden in den Obergeschoßen der Ln = 45 dB geringfügig überschritten wird. Für diese Objekte bestehen Ansprüche auf den Einbau von Schalldämmlüftern (SDL) in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden ohne Austausch bestehender Fenster.

In Gänserndorf Süd liegen Objekte an der Landesstraße L11 und L9 (Ergebnistabellen und Blatt 9 und 10 der Einlage WU 1-03) bei denen eine Überschreitung der Grenzwerte für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung nach § 6 (3) BStLärmIV und eine Pegelerhöhung durch das Vorhaben mit mehr als 1 dB vorliegt. Für diese Objekte werden Lärmschutzfenster, Lärmschutztüren und Schalldämmlüfter nach § 9 BStLärmIV gefordert.

Für weitere Objekte in Gänserndorf Süd werden die Immissionsgrenzwerte gemäß Beurteilung der Unzumutbarkeit nach § 6 (2) BStLärmIV überschritten, wodurch nach § 9 BStLärmIV auch hier Lärmschutzfenster/türen und Schalldämmlüfter vorzusehen sind.

Für die Siedlung Helmahof der Stadtgemeinde Deutsch Wagram wurde eine Detailuntersuchung (sh. Einlage WU 8) durchgeführt. Die Auswertung der Ergebnistabelle im Anhang der Einlage WU 8 zeigt, dass keine Überschreitungen nach BStLärmIV vorliegen.

In Einlage WU 7A, Anhänge 06 und 07 werden für die Zulaufstrecken jene Objektfassaden ausgewiesen, für die nach BStLärmIV eine Einzelfallbeurteilung vorgesehen ist. In Einlage WU 7A, Anhang 06 werden für die Zulaufstrecken jene Objektfassaden ausgewiesen, für die nach § 6 BStLärmIV Lärmschutzmaßnahmen nach § 9 vorgesehen sind. Die Maßnahmen Lärmschutzfenster/Türen bzw. Schalldämmlüfter werden dort angeführt.

An weiteren Objekten entlang der Zulaufstrecken kommt es zu Überschreitungen von Grenzwerten nach BStLärmIV. Diese sind in Kapitel 4.2.4.1 des Teilgutachtens 2, Lärm angeführt. Dafür sind bei Vorliegen einer Wohnnutzung objektseitige Maßnahmen nach § 9 der BStLärmIV zu setzen, sofern bestehende Fenster und Türen nicht ausreichend Schutz bieten. Für diese Objekte ist eine Detailuntersuchungen entsprechend § 14 BStLärmIV durchzuführen.

Zu den im Teilgutachten 2, Lärm, Kap. 4.2.4.2 ausgewiesenen Betriebsgebäuden ist eine Detailuntersuchung nach § 14 der BStLärmIV, hinsichtlich Tätigkeiten (Räume, in denen überwiegend geistige Tätigkeiten ausgeführt werden oder in Aufenthalts- und Bereitschaftsräumen, Sanitätsräumen und Wohnräumen) nach VOLV durchzuführen. Ggf. sind für diese

Räume Lärmschutzfenster bzw. -türen anzubieten, soweit bestehende Fenster und Türen keinen ausreichenden Schutz gewähren.

Sensible Objekte wie Kindergärten, Kirchliche Einrichtungen und Schulen sind, mit ihren Immissionspegeln in Einlage WU 1-04A enthalten.

Kontrollmessungen an der S8 im Bereich der Siedlungen und ein Monitoring über die Verkehrszuwächse sind zur Beweissicherung bzw. als begleitende Kontrolle vorgesehen.

Auf der gesamten S8 West wird eine lärmindernde Asphaltdecke aus Splittmastix als Teil des Vorhabens ausgeführt. Ausgenommen sind die Rampen der Anschlussstellen und des Knotens S 1/S 8, sowie die Brücken, wo aus technischen Gründen eine Asphaltbetondecke aufgebracht wird. Aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und kombinierte Lärmschutzdämmen mit aufgesetzter Lärmschutzwand werden im Bereich der Invalidensiedlung am Knoten S1/S8 vorgesehen. Die Auswahl der damit für das Vorhaben gewählten aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist aus lärmtechnischer Sicht (Wirkung, Lage und Kombination), sowie im Hinblick auf den erzielbaren Zweck und dem wirtschaftlichen Aufwand plausibel und entspricht dem Stand der Technik.

#### **Humanmedizinische Beurteilung, Lärm Betriebsphase:**

Die Grenzwerte bzw. Kriterien nach § 6 der BStLärmIV werden nicht bei allen Wohnanrainern in diesem Bereich eingehalten, daher sind aus humanmedizinischer Sicht passive Lärmschutzmaßnahmen notwendig. Anrainer, die - wegen Grenzwertüberschreitungen - gemäß BStLärmIV Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen haben, sind im UVE Fachbericht WU 1-02 in gelber (Immissionsgrenzwert nach §6 Abs. 2 überschritten), oranger (Immissionsgrenzwert nach §6 Abs. 3 überschritten), bzw. roter (Immissionsgrenzwert nach §6 Abs. 3 um mehr als 5 dB überschritten) Farbe hinterlegt und ausgewiesen. Durch die objektseitigen Maßnahmen wird sichergestellt, dass bei diesen Anrainern die Innenräume ausreichend geschützt sind. In Schlafräumen wird damit eine ausreichende Sicherung der Schlafqualität und in Wohnräumen die Sprachkommunikation und geistige Tätigkeit gewährleistet.

Ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse sind neben den bereits von der Projektwerberin angeführten Wohnanrainern, denen passive Lärmschutzmaßnahmen angeboten werden, aus medizinischer Sicht für keine weiteren Wohnanrainer passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Das Objekt AD 159 (Einlage 3-1.20 und WU 1-03, Blatt 1) in Aderklaa ist einer Detailuntersuchung nach § 14 BStLärmIV zu unterziehen, den Bewohnern sind gegebenenfalls passive Lärmschutzmaßnahmen anzubieten.

Entlang der Zulaufstrecken werden die Grenzwerte nach § 6 der BStLärmIV nicht bei allen Wohnanrainern eingehalten, daher sind aus humanmedizinischer Sicht passive Lärmschutzmaßnahmen notwendig. Wohnanrainer, die - wegen Grenzwertüberschreitungen - gemäß § 6 Abs. 2 bzw. Abs. 3 BStLärmIV Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen haben, sind in Einlage WU1-04A bzw. im Teilgutachten 02 Lärm, Anhang 03 und 05 ausgewiesen.

Bei den Betrieben im engeren Untersuchungsraum wird der festgelegte Grenzwert in allen Bereichen eingehalten. Bei den im Teilgutachten 02 Lärm, Tabelle 46 ausgewiesenen Betriebsgebäuden entlang der Zulaufstrecken ist eine Detailuntersuchung nach § 14 der BStLärmIV, hinsichtlich Tätigkeiten (Räume, in denen überwiegend geistige Tätigkeiten aus-

geführt werden oder Aufenthalts- und Bereitschaftsräume, Sanitärräume und Wohnräume) nach VOLV durchzuführen.

Der für sensible Nutzungen (Schulen, Kindergärten, Kirchen etc.) festgelegte Grenzwert wird nicht bei allen derartigen Objekten eingehalten. Den Schulen Dürnkrot, Hauptstraße 8 und Untersiebenbrunn, Hauptstraße 12, sowie den Kirchen Süßenbrunn - Süßenbrunner Platz 9, Rutzendorf - Ortsstraße, Ober-weiden – Kirchengasse und Schönfeld – Hauptstraße ist daher passiver Lärmschutz anzubieten.

Wenn die im Projekt vorgesehenen und die seitens der Sachverständigen geforderten Maßnahmen umgesetzt werden kann davon ausgegangen werden, dass es vorhabensbedingt in der Betriebsphase zu keinen unzumutbaren Belästigungen bzw. einer Gesundheitsgefährdung der Anrainer durch Lärmimmissionen kommt.

### **Erschütterungen**

Die Prognoserechnungen für die Betriebsphase haben ergeben, dass in den Gebäuden entlang der Ortsdurchfahrten von Untersiebenbrunn (L2), Obersiebenbrunn (L2 und L9), Deutsch-Wagram (L6), Markgrafneusiedl (L6) und Gänserndorf Süd (L11) die Richtwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz eingehalten werden, so ferne sich der Zustand der Fahrbahnoberfläche – betrachtet ein Jahr nach der Inbetriebnahme der S8 West und im Jahr 2025- gegenüber dem Zustand im September 2015 nicht zufolge von Rissen und/ oder Schlaglöchern maßgebend verschlechtert hat.

Falls sich der Zustand der Fahrbahnoberfläche – betrachtet ein Jahr nach der Inbetriebnahme der S8 West und im Jahr 2025 gegenüber September 2015 zufolge von Rissen und/ oder Schlaglöchern maßgebend verschlechtert hat, sind die geforderten immissionsmindernden Maßnahmen zu setzen. Ein Jahr nach der Inbetriebnahme der S8 West und im Jahr 2025 ist jedenfalls eine Zustandserfassung der in der Maßnahme angegebenen Straßenoberflächen vorzunehmen.

Im Bereich der Zulaufstrecken müssen in den Gebäuden die Richtwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz gemäß ÖNORM S 9012 eingehalten werden. Hierbei ist – betreffend mögliche projektbezogene Erschütterungseinwirkungen - jedoch nur der Dosiswert  $E_{r,TAG}$  relevant, da dieser - im Gegensatz zu  $E_{MAX}$  - von der Anzahl der vorbeifahrenden LKWs abhängig ist.

### **Humanmedizinische Beurteilung, Erschütterungen Betriebsphase:**

In der Betriebsphase sind durch den Verkehr auf der S8 verursachte Erschütterungsimmissionen unmaßgeblich, da diese rasch mit der Entfernung zur Trasse auf Werte unterhalb der Fühlschwelle abfallen. Erschütterungsimmissionen unterhalb der Fühlschwelle gelten jedenfalls als zulässig. Auf Grund der Entfernung von mindestens 250 m der S8 Trasse zu den nächstgelegenen Anrainern ist daher mit keinen relevanten Erschütterungsimmissionen zu rechnen.

Aufgrund der Berechnungen des SV für Erschütterungen ist ein Jahr nach der Inbetriebnahme der S8 West und im Jahr 2025 festzustellen, ob sich der Zustand der Fahrbahnoberfläche im Bereich jener Zulaufstrecken mit zusätzlichen vorhabensbedingten Verkehrsbelastungen (z.B. L9, L11, L2) durch Risse und/oder Schlaglöcher derart verschlechtert hat, dass eine maßgebliche Erhöhung der Erschütterungsemissionen zu erwarten ist. Ist dies der Fall,

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

so sind die im Teilgutachten 15 Erschütterungen beschriebenen Maßnahmen zu setzen. Bei Einhaltung der im Teilgutachten 15 Erschütterungen geforderten Maßnahmen kann aus humanmedizinischer Sicht davon ausgegangen werden, dass es vorhabensbedingt weder in der Bau- noch in der Betriebsphase zu unzumutbaren Belästigungen bzw. einer Gesundheitsgefährdung der Anrainer durch Erschütterungen kommt.

### Luftschadstoffe

Im Vergleich zum Bestand 2011 ist bis 2025 aufgrund der Änderungen in der Flottenzusammensetzung und der Durchdringung der KFZ-Flotte mit höheren Emissionsstandards eine deutliche Abnahme bei den verkehrsbedingten Emissionen zu erwarten. Als ungünstigstes Jahr wurde das Jahr 2019 (Jahr der Verkehrsfreigabe) betrachtet. Aus einem Vergleich der Emissionsrelationen zwischen den Planfällen PF 1C und PF 0C für 2019 und jenen der Planfälle PF S8 und PF 0 für 2025 wurde auf die 2019 mit und ohne S8 West zu erwartenden Immissionsänderungen geschlossen und es wurden diese in Bezug auf den Referenzplanfall PF R/2019 dargestellt. Für PM10 und PM2,5 werden bei Projektrealisierung im Jahr der Verkehrsfreigabe an allen Aufpunkten irrelevante Änderungen zum Nullplanfall erwartet. Der Beurteilungsgrenzwert von 30+10 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> wird durch die für 2019 prognostizierte Gesamtbelastung an allen Aufpunkten unterschritten.

### Stickstoffoxide (NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>)

Durch die Realisierung der S 8 West ergeben sich immissionsseitige Entlastungen entlang vieler Ortsdurchfahrten im Untersuchungsgebiet. Besonders ausgeprägt sind die Entlastungen im Bereich der B 8 in Aderklaa, Deutsch Wagram, Strasshof und teilweise in Gänserndorf, Raasdorf, Parbasdorf und Glinzendorf sowie entlang der L 11 in Markgrafneusiedl und Großhofen. Hier verringern sich die NO<sub>2</sub>-Immissionskonzentrationen im Jahresmittel um bis zu 2 µg/m<sup>3</sup>. Zunahmen in der NO<sub>2</sub>-JMW Immissionsbelastung ergeben sich abschnittsweise auf den Zubringerrouen zur S 8 wie entlang der L 9 zur ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn, der L 11 zwischen Gänserndorf und der ASt Markgrafneusiedl sowie der Spange Strasshof. Die Zusatzbelastungen unterschreiten jedoch in den meisten Fällen die Irrelevanzschwelle (also < 0,9 µg/m<sup>3</sup>) oder liegen in wenigen Bereichen knapp darüber. Die prognostizierten NO<sub>2</sub>-Gesamtbelastungen liegen jedoch in allen Aufpunkten mit maximal 18-19 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel deutlich unterhalb des Grenzwertes nach IG-L.

Die Auswirkungen durch Emissionen von Stickoxiden infolge der vorhabenbedingten Verkehrszunahme sind gemessen an den Grenzwerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit daher als irrelevant bis geringfügig einzustufen. Es ist festzuhalten, dass in allen neu belasteten Bereichen die Grenzwerte des vorbeugenden Gesundheitsschutzes deutlich eingehalten werden und keine erhebliche Verschlechterung der Luftgüte zu erwarten ist.

### Feinstaub

Hinsichtlich des PM10-Jahresmittelwerts ergeben sich im Vergleich zum Nullplanfall an allen Aufpunkten verkehrsbedingte Zusatzbelastungen von weniger als 3 % des Grenzwerts. Die Immissionszusatzbelastung für PM10 durch die S8 West kann daher gemäß RVS 04.02.12 als unerheblich beurteilt werden. Die Gegenüberstellung der Differenz der PM10-Jahresmittelwerte im Ausbauplanfall und in der Nullvariante zeigt Verbesserungen in Deutsch Wagram, in Strasshof, in Raasdorf, in Markgrafneusiedl und in Teilen von Obersie-

benbrunn. Diesen Entlastungen stehen örtlich geringfügige Zusatzbelastungen in Obersiebenbrunn, Gänserndorf und Groß Enzersdorf gegenüber.

Hinsichtlich der maximalen PM10-Tagesmittelwerte bewirkt die Projektrealisierung der S8 West Verbesserungen in Deutsch Wagram, in Strasshof, in Raasdorf, in Markgrafneusiedl und in Obersiebenbrunn. Diesen Entlastungen stehen örtlich geringfügige Zusatzbelastungen (ein bis zwei Tage mehr pro Jahr mit Tagesmittelwerten  $> 50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  PM10) in Obersiebenbrunn, Untersiebenbrunn, Gänserndorf und Groß-Enzersdorf gegenüber. Die gemäß § 20 Abs. 3 Z 1 IG-L im gegenständlichen Fall zulässige Anzahl von 35 Tagen mit Tagesmittelwerten über  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  PM10 wird jedoch nach den Immissionsberechnungen nicht überschritten.

Die PM2,5-Zusatzbelastungen im Ausbauplanfall gegenüber der Nullvariante sind an allen Aufpunkten irrelevant. Bei Berücksichtigung einer Grundbelastung von  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  PM 2,5 liegt die Gesamtbelastung an allen Aufpunkten deutlich unter dem IG-L-Grenzwert.

#### Weitere Schadstoffe

Bei CO, SO<sub>2</sub>, NMHC (Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffe) und Benzol sind die Änderungen der Konzentrationsniveaus sehr gering, sodass eine weitere Betrachtung dieser Schadstoffe nicht erforderlich ist. Zusatzbelastungen durch Staubinhaltsstoffe (Blei, Arsen, Nickel und Cadmium) können als unerheblich eingestuft werden.

#### **Humanmedizinische Beurteilung, Luft Betriebsphase:**

In Bezug auf NO<sub>2</sub>-Immissionen während des Betriebs des Projektes „S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9)“ werden die Grenzwerte sowohl für den HMW als auch für den JMW an allen Aufpunkten eingehalten. Es muss aber festgestellt werden, dass sowohl für den HMW als auch für den JMW das Irrelevanzkriterium jeweils an einem Aufpunkt nicht eingehalten wird. Wie im TGA Humanmedizin dargelegt, zeigen Asthmatiker auch nach einstündiger Exposition unter  $190 \mu\text{g}/\text{m}^3$  NO<sub>2</sub> keine Veränderungen. Dieser medizinisch relevante Wert wird vom höchsten prognostizierten HMW selbst unter ungünstigsten Verhältnissen nicht erreicht.

Die vorhabensbedingte JMW-PM10-Zusatzbelastung erfüllt bei allen Rechenpunkten das entsprechende Irrelevanzkriterium. Die vorhabensbedingte JMW-PM2,5-Zusatzbelastung erfüllt an allen Rechenpunkten das dem ab 2020 geltenden Zielwert/Richtgrenzwert entsprechende Irrelevanzkriterium. Somit wird es durch das Vorhaben im Bereich der entsprechenden Wohnanrainer lediglich zu irrelevanten Veränderungen der PM10- und PM2,5-JMW-Gesamtbelastung kommen.

Die Zusatzbelastungen bei der Staubdeposition werden durch das Projekt vernachlässigbar gering sein. Lediglich an einem Punkt kommt es zu einer relevanten Zunahme der Staubdeposition, allerdings ist an diesem Punkt der Grenzwert (dann) zu lediglich 41% ausgeschöpft.

Dem Fachgutachten Luft und Klima ist zu entnehmen, dass durchgehend die Konzentrationsänderungen von Schwermetallen, organischen Kohlenwasserstoffen und Ozon so gering sind, dass sie als unerheblich eingestuft werden können und der Betriebsfall zu keiner relevanten Änderung führen wird.

Sonstige Immissionen wie SO<sub>2</sub>, Kohlenmonoxid (CO), Schwermetalle und Benzo(a)pyren sind sehr gering. Gesundheitlich relevante Auswirkungen durch diese Stoffe sind nicht zu erwarten.

Aus humanmedizinischer Sicht hat das Vorhaben „S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9)“ in der Betriebsphase keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen im Untersuchungsraum.

## Licht

### **Humanmedizinische Beurteilung, Licht Betriebsphase:**

Lichtimmissionen werden in der Betriebsphase zu keinerlei Belästigungen der Anrainer führen, da die Trassenführung eine ausreichende Entfernung zu den Anrainern einhält und somit keine relevanten Lichtimmissionen auftreten werden. Außerdem ist auf die über weite Abschnitte gegebene Tieflage der Trasse und die straßenbegleitenden Lärmschutzmaßnahmen zu verweisen, die Lichtemissionen stark einschränken.

Die in der Betriebsphase einwirkenden Lichtimmissionen sind daher als nicht erheblich zu bewerten, unzumutbare Belästigungen sind nicht zu erwarten, eine Gefahr für die Gesundheit besteht nicht.

### **1.6.4. Weitere Wirkfaktoren auf das Schutzgut Mensch**

#### Wasser:

Durch das Vorhaben erfolgt ein qualitativer Eingriff in das Grundwasser durch die Versickerung von chloridbelasteten gereinigten Straßenwässern. Die Chloridbelastungen können zu Einschränkungen der Nutzung von anstehendem Grundwasser zur Bewässerung salzempfindlicher Kulturen entlang der Trasse führen. Eine die vorgegebenen Grenzwerte übersteigende Belastung des Grundwassers zur Trinkwassernutzung ist nicht zu erwarten. Anhand des vorgesehenen bzw. geforderten umfangreichen Beweissicherungsprogramms wird die Einhaltung der dazu erforderlichen Qualitätsziele gewährleistet.

Demgemäß sind Vorhabenswirkungen auf das Schutzgut Wasser, die die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen im Vorhabensbereich beeinträchtigen, nicht zu erwarten.

#### Kriegsmittel:

Die Gefahr auf Blindgänger während der Bauarbeiten zu stoßen ist selbst 70 Jahre nach Ende des 2. Weltkrieges ein ernst zu nehmendes Problem. Neben der Auswertung von Luftbildern können derartige Blindgänger mittels geophysikalischen Fernerkundungsmethoden wie Bodenradar, Gradiometer oder Magnetometer aufgesucht werden. Auf Grund der Kampfsituation im Projektgebiet muss davon ausgegangen werden, dass neben Fehlwürfen auch Artillerieblindgänger und taktische 50 – 100 kg Bomben vorzufinden sind, die nicht detoniert sind. Demnach werden Maßnahmen gefordert, die eine entsprechende Kriegsmittelsuche vor Beginn der Erdarbeiten im Trassenbereich der S 8 vorschreiben.

Unter Berücksichtigung und bei Einhaltung der im Einreichprojekt vorgesehenen und durch die zusätzlich geforderten Maßnahmen werden die Auswirkungen durch Kriegsmittel in Bau-phase der als vertretbar eingestuft.

In der Betriebsphase sind keine Auswirkungen durch Kriegsrelikte zu erwarten

## 1.7. Wirkungen auf das Schutzgut Mensch (Lebensraum und Nutzungen)

### Siedlungs und Wirtschaftsraum

Die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung im Projektgebiet liegen entlang der B8, welche die Anbindung der Region an das höherrangige Straßennetz darstellt. Die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) erfolgt vorwiegend über die Nordbahn (ÖBB). Im Süden grenzt Wien an und zur Verkehrsfreigabe der S8 wird die S1 Wiener Außenring Schnellstraße mit dem Knoten S1 / S8 fertiggestellt sein. Ökonomische Entwicklung findet überwiegend entlang des Korridors der B8 statt. Hauptziel der Auspendler der Standortgemeinden ist Wien (72,5 %). Das Bezirkszentrum Gänserndorf ist die bevölkerungsreichste Gemeinde im Untersuchungsgebiet. Südlich der Achse B8 ist die Bevölkerungsdichte deutlich geringer. Insgesamt entwickelt sich die Bevölkerung in den Standortgemeinden deutlich positiv, was vorwiegend auf die Nähe zu Wien zurückzuführen ist. In den Bevölkerungsstatistiken zeigt sich deutlich der Trend zu immer geringeren Haushaltsgößen. Daher ist in den Standortgemeinden weiterhin mit einem entsprechendem Baulandbedarf und Bautätigkeiten zu rechnen. Das Arbeitsplatzangebot im engeren Untersuchungsraum (Standortgemeinden) ist auf die Bezirkshauptstadt Gänserndorf konzentriert. Die diesbezügliche Entwicklung der Standortgemeinden ist als heterogen zu bezeichnen, wobei zusammen mit dem weiteren Untersuchungsraum betrachtet die Gemeinden Gerasdorf, Aderklaa, Raasdorf und der 21. Wiener Gemeindebezirk Floridsdorf die höchsten Zuwachsraten aufweisen. Der konstant bleibende Anteil von 33% Beschäftigten im primären Sektor (Landwirtschaft) kann auf die Gunst des Marchfeldes für landwirtschaftliche Produktion zurückgeführt werden.

Die Gemeinden im Untersuchungsgebiet (Marchfeld) sind derzeit durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) und ÖV unzureichend erschlossen. Die Verkehrsbeziehungen sind zum größten Teil Richtung Wien orientiert. Die MIV-Reisezeiten aus den einzelnen Gemeinden nach Wien sind vor allem aus dem östlichen Teilgebiet groß. Das bestehende Straßennetz führt durch viele Siedlungsgebiete, es gibt wenige Ortsumfahrungen. Dementsprechend hoch ist der Zeitaufwand der Bevölkerung für die Erreichung von zentralen Einrichtungen in der Bezirkshauptstadt Gänserndorf und in Wien. Die MIV-Reisezeiten für Berufspendler nach Wien sind hoch, da für die Relationen in die südlich der Donau gelegenen Bereiche in und um Wien nur die Routen der B 8, der B3 und der L2 zur Verfügung stehen, die vor allem ab der Stadtgrenze von Wien zur Spitzzeit Stau aufweisen. Für die östlichsten Gemeinden steht die Route über die Donaubrücke Hainburg und die B9 bzw. die A4 zur Verfügung, die aber einen großen Umweg darstellt.

In der **Bauphase** sind aus räumlich-funktioneller Sicht temporäre Unterbrechungen und Umleitungen von Wegverbindungen erforderlich. Die Funktionszusammenhänge bleiben aber aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen aufrecht.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Der Flächenverbrauch in der Bauphase beschränkt sich auf 232,9 ha Grünland und Verkehrsflächen. Andere höherwertige Nutzungen sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Die Grünlandflächen sind überwiegend der Nutzungsart Land- und Forstwirtschaft zugeordnet. Lediglich in der Gemeinde Markgrafneusiedl kommt die Trasse im Bereich von Grünland-Grüngürtel und -Materialgewinnungsstätte zu liegen. Die Grüngürtel dienen als Bereich für Windschutzhecken und als Trenngrün zwischen den intensiv genutzten Schotterabbaugebieten. Die beanspruchten Flächen sind als gering sensibel einzustufen.

Widersprüche zu den Instrumenten der Raumplanung können für die Bauphase nicht abgeleitet werden, da diese auf einen erheblich längeren Planungshorizont von mindestens 10 Jahren abzielen.

Die Auswirkungen des Vorhabens in der **Bauphase** stellen in ihrer Gesamtheit zwar punktuelle nachteilige Veränderungen dar, gefährden jedoch die bestehenden Nutzungen und die zukünftige Siedlungsentwicklung nicht. Die Auswirkungen auf den Siedlungsraum werden in Summe daher als **vertretbar** eingestuft.

Aufgrund des gewählten Trassenverlaufs sind die Auswirkungen auf die räumlich-funktionalen Zusammenhänge im Untersuchungsraum in der **Betriebsphase** nur gering. Wegeverbindungen zwischen den einzelnen Siedlungsgebieten bleiben in der Betriebsphase aufrecht. Aufgrund des Trassenverlaufs entlang der Gemeindegrenzen werden keine Siedlungsgebiete innerhalb einer Gemeinde getrennt.

Der Flächenbedarf in der Bauphase beschränkt sich auf 139,6 ha Grünlandwidmungen und Verkehrsflächen, welche als gering sensibel einzustufen sind. Höher sensible Baulandwidmungen wie Wohngebiete werden durch den siedlungsfernen Verlauf der Trasse nicht berührt. Die Grünlandwidmungen „Grüngürtel“ (Windschutz für die Schotterabbaugebiete) und „Materialgewinnungsstätte“ werden geringfügig eingeschränkt, jedoch in ihrer Funktion und ihrem Bestand nicht gefährdet.

Die Erreichbarkeitsverhältnisse im Marchfeld werden durch die Errichtung der S8 West für den Straßenverkehr erheblich verbessert. Die vorhabensbedingten Verbesserungen der Erreichbarkeit und die Entlastungswirkungen in Teilen des untergeordneten Straßennetzes sind als positive Auswirkungen des Vorhabens zu bewerten.

Die Siedlungsentwicklung der Standortgemeinden wird durch das Vorhaben nicht eingeschränkt. Die S8 Marchfeld Schnellstraße stellt eine wesentliche Voraussetzung und einen Standortvorteil für die Entwicklung von Industrie- und Gewerbegebieten dar. Diese Entwicklungsabsichten finden auch Ausdruck in den Örtlichen Entwicklungskonzepten bzw. im Betriebsflächenkonzept B8.

Alle Siedlungsgebiete im weiteren Untersuchungsraum werden durch die B8 Angerner Straße und die Landesstraßen L2, L6, L9 und L11 verbunden. Diese Verbindungen werden auch nach Errichtung des Vorhabens aufrechterhalten, so dass erhebliche Störungen der räumlichen Funktionszusammenhänge ausgeschlossen werden können. Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch Wege, oft in Kombination mit Grünbrücken, ebenfalls aufrechterhalten.

Durch die vorhabensbedingten Lärmmentlastungen in großen Teilen des Siedlungsraumes entlang der B8 profitieren in erster Linie die Ortszentren von Deutsch-Wagram und Strasshof an der Nordbahn, aber ebenso Markgrafneusiedl. Aus raumplanungsfachlicher Sicht ist der Entlastung der Ortszentren eine hohe Bedeutung zuzumessen, da sich hier höhere Be-

bauungs- und Nutzungsdichten konzentrieren, wohingegen die Randbereiche der Siedlungsgebiete eher dünn besiedelten Einfamilienwohnhauscharakter aufweisen. In Summe sind für 295 ha Wohnbauland Lärmentlastungen (>1dB) zu erwarten, wohingegen nur in rund 125 ha Wohnbauland Verschlechterungen (>1dB) wahrnehmbar sind.

Entlang der Zulaufstrecken kommt es aufgrund der vorhabensbedingten Verkehrszunahme teilweise zu Verschlechterungen der Umgebungslärmsituation (73 ha) (zum Beispiel entlang der L5, L9 und L11) und nur zu geringen Verbesserungen (10 ha). Der Einlage 03.05.04 ist jedoch zu entnehmen, dass die schalltechnischen Planungsrichtwerte für die Neuausweisung von Bauland auf Grund der geringen Belastung im Ist-Zustand überwiegend eingehalten werden können.

Für die Siedlungsentwicklung ergeben sich geringfügige Einschränkungen aufgrund der Wirkfaktoren Lärm und Luftschadstoffe, gleichzeitig jedoch neue Spielräume aufgrund der Entlastung der Orte und der zentrumsnahen Bereiche. Durch die möglichen Aufwertungen kann den allgemeinen Raumordnungsgrundsätzen der dezentralen Konzentration und der Siedlungsentwicklung von innen nach außen zum Beispiel durch Verdichtung in den Ortszentren zukünftig besser entsprochen werden.

Die Auswirkungen des Vorhabens in der **Betriebsphase** stellen in ihrer Gesamtheit zwar punktuelle nachteilige Veränderungen dar, gefährden jedoch die bestehenden Nutzungen und die zukünftige Siedlungsentwicklung nicht. Die Auswirkungen auf den Siedlungsraum werden in Summe daher als **vertretbar** eingestuft.

### Erholung

Für die Beschreibung des Ist-Zustandes aus dem Bereich Freizeit- und Erholungsnutzungen (Schutzgut Mensch und dessen Lebensraum) sind einerseits ortsgebundene und linienhafte Freizeit- und Erholungseinrichtungen (z.B. Radwege, Freibäder, etc.) aber auch die landschaftsgebundene Erholungsfunktion von fachlichem Interesse.

Unter den ortsgebundenen und linienhaften Freizeit- und Erholungseinrichtungen sind im Trassennahbereich der Marchfeldkanalradweg, der Napoleonradweg und der Radweg R5, ein Crossbike-Parcours in Parbasdorf und der Modellflugplatz „MFC Falke“ in Markgrafneusiedl zu nennen. Im weiteren Untersuchungsraum befinden sich noch zahlreiche weitere Freizeit- und Sporteinrichtungen (Tennisplätze, Sportplätze, Reiterhof, Schwimmbad, Fischteich, etc.).

Unter den landschaftsgebundenen Funktionen ist vor allem der Erholungswald Hagerfeld von hoher Sensibilität. Dessen Qualität ergibt sich durch den strukturreichen Waldbestand mit Eichen und Kiefern in unmittelbarem Anschluss an großflächig landwirtschaftlich intensiv genutzte Gebiete, wodurch ein spannender, für das Landschaftserleben interessanter Kontrast entsteht. Die fußläufige Erreichbarkeit von Deutsch-Wagram trägt ebenfalls zum hohen Stellenwert des Hagerfeldes als Erholungsraum bei. Neben dem Hagerfeld stellt auch die große Remise (Teilraum 9 gem. Fachbeitrag zur UVE) einen hoch sensiblen Erholungsraum aufgrund ähnlicher Qualitäten dar. Die übrigen Teilräume sind hinsichtlich der landschaftsgebundenen Erholungsfunktion gering bis mäßig sensibel, da sie überwiegend durch monotone intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt sind und bereits etliche störende optische Dominanten (Windkraftanlagen, 380kV-Leitung, Schotterabbau) aufweisen.

In der **Bauphase** ergeben sich aufgrund der temporären Lärmerhöhung (z. B. im Bereich der Radwege, im Hagerfeld, im Schlosspark Obersiebenbrunn oder im Safaripark Gänserndorf), der Beanspruchung des landwirtschaftlichen Wegenetzes sowie aufgrund optischer Beeinträchtigungen durch Baustelleneinrichtungen und Baustellenverkehr Auswirkungen auf die Freizeit- und Erholungsnutzungen im Untersuchungsraum. Die Lärmbelastung kann hierbei großflächig um >10 dB zunehmen. Die Funktion von trassennahen ortsgebundenen und linienhaften Freizeit- und Erholungsfunktionen (Crossbike-Parcours, Modellflugplatz) bleibt jedoch durchgehend erhalten. Querungen von Radwegen (Marchfeldkanalradweg, Napoleonradweg und Radweg Nr. 5) werden durch Umleitungen kompensiert.

Für die Bauphase werden die Auswirkungen auf die Erholungsfunktion des Waldes auch unter Berücksichtigung der baubedingten Verlärmung von Waldflächen insgesamt als geringfügig eingestuft, da in der Umgebung genügend Waldflächen als Ausweichmöglichkeiten für naturnahe Erholung vorhanden sind.

Da alle höher sensiblen Freizeit- und Erholungsnutzungen in ihrer Funktion erhalten werden und mögliche Beeinträchtigungen nur temporär auftreten, werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Freizeit- und Erholungsnutzungen in der **Bauphase** als **vertretbar** eingestuft.

In der **Betriebsphase** sind wertbestimmende vorhabensbedingte Auswirkungen auf Freizeit- und Erholung primär auf die zusätzlichen Lärmbelastungen im Untersuchungsraum zurückzuführen. Diese betreffen sowohl die landschaftsgebundene Erholung als auch linienhafte Erholungsinfrastruktur wie Radwege.

Die Funktion von ortsgebunden und linienhaften Freizeit- und Erholungseinrichtungen wird grundsätzlich durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Es werden die Radwege in Teilabschnitten geringfügig umgelegt, jedoch nicht unterbrochen und auch die Funktion des landwirtschaftlichen Wegenetzes, welches für Kurzzeiterholung (Spaziergänger) interessant ist, bleibt durchgängig erhalten. Einbußen der Erlebnisqualität sind jedoch aufgrund der zusätzlichen Lärmbelastung insbesondere entlang der Bewegungslinien (Radwege und landwirtschaftliches Wegenetz) zu erwarten. Bei den ortsgebundenen Freizeiteinrichtungen, welche selbst aufgrund ihrer Lärmemissionen siedlungsfern situiert sind (Modellflugplatz, Crossbike-Parcours), ist diese Auswirkung hingegen weniger relevant.

Der Charakter des Untersuchungsraumes ist teilweise durch eine hohe optische Reichweite geprägt, sodass die zukünftigen Straßenbauwerke weithin eine Zäsur im Untersuchungsraum bilden können. Es ist jedoch der Untersuchungsraum selbst aufgrund der intensiven Nutzung für Landwirtschaft und Schotterabbau in Großteilen als wenig sensibel mit bereits im Ist-Zustand geringem Wert für Erholung und Freizeit zu beurteilen. Die visuellen Störwirkungen werden zudem durch die landschaftspflegerische Begleitplanung vermindert, so dass die visuellen Auswirkungen in Summe als vertretbar eingestuft werden können.

Die erheblichsten Auswirkungen treten im Bereich Klingefeld auf, wo aufgrund der zusätzlichen Lärmbelastung die Erholungsqualität entlang des Radweges Nr. 5 und des Napoleonradweges deutlich eingeschränkt wird. Die Landschaft weist in diesem Bereich durch die bestehenden Waldflächen kleinräumige Vorzüge für Erholungsnutzungen auf.

Der Marchfeldkanalradweg ist nur im Bereich der Russbachquerung geringfügig betroffen, ansonsten liegt er nahezu vollständig in Bereichen, wo es zu keinen zusätzlichen Lärmim-

missionen kommt. Auf den Safaripark Gänserndorf und den Schlosspark Obersiebenbrunn ergeben sich ebenso keine negativen Auswirkungen durch zusätzliche Lärmbelastungen.

Für eine Gesamtbeurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Freizeit- und Erholungseinrichtungen sind auch allfällige Verbesserungen zu berücksichtigen. Von solchen können vor allem alle ortsgebundenen Freizeit- und Erholungseinrichtungen in den Ortsgebieten profitieren. Hier werden durch die Verkehrsverlagerung teils deutliche schalltechnische Entlastungen prognostiziert. Nicht unerheblich sind auch die schalltechnischen Entlastungen der siedlungsnahen Freiräume, welchen aufgrund der fußläufigen Erreichbarkeit großer Erholungsnutzen zuzumessen ist.

In Summe entstehen in der **Betriebsphase** vorhabensbedingte Auswirkungen auf die Freizeit- und Erholungsnutzungen, ohne diese in Bestand und Funktion zu gefährden. Belastungen stehen umfangreichen Entlastungen gegenüber. Insgesamt sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Freizeit- und Erholungsnutzungen in der Betriebsphase als **vertretbar** einzustufen.

### Landwirtschaft

Die S8 quert einen Teil des landwirtschaftlichen Produktionsgebietes „Marchfeld“. Die Lage des Marchfelds im Einzugsbereich des Ballungsraums Wien bedingt einen enormen Siedlungsdruck auf die Gemeinden der Region. Damit kommt es zu einer sukzessiven Reduzierung landwirtschaftlicher Produktionsflächen zugunsten neuer Siedlungs- und Gewerbegebiete.

Der Großteil der landwirtschaftlichen Betriebe im Untersuchungsgebiet wird im Haupterwerb geführt. Es überwiegt die ackerbauliche Nutzung, der mithilfe großflächiger Bewässerungen eine hohe Bedeutung zukommt. Die Wasserversorgung erfolgt überwiegend über Feldbrunnen und genossenschaftliche Bewässerungsanlagen.

Die vorhabensbedingte Flächenbeanspruchung landwirtschaftlicher Flächen beträgt in der Bauphase 195,08 ha. Davon erfolgt eine befristete, temporäre Flächeninanspruchnahme auf 78,71 ha landwirtschaftlichen Nutzflächen. Die dauerhafte Flächenbeanspruchung landwirtschaftlicher Nutzflächen in der Betriebsphase beträgt demnach 116,37 ha.

Zusätzlich werden im UVP Teilgutachten Tiere und deren Lebensräume Ausgleichsflächen im Ausmaß von 39 ha gefordert, die durchwegs im Bereich landwirtschaftlicher Nutzflächen von der Projektwerberin erworben werden müssen, was den tatsächlichen permanenten Flächenverbrauch von landwirtschaftlichen Nutzflächen insgesamt auf ca. 156 ha erhöht. Die ökologischen Ausgleichsflächen werden zwar der landwirtschaftlichen Nutzung dauerhaft entzogen, nicht jedoch dem Naturraum.

Auswirkungen auf die regionale Bedeutung der landwirtschaftlichen Nutzung sind nicht zu erwarten, da der Flächenverlust durch das Vorhaben im Verhältnis zur gesamten regionalen landwirtschaftlichen Nutzfläche gering ist. Daher werden die Projektauswirkungen durch Flächenbeanspruchung für die landwirtschaftliche Nutzung in der Bauphase als vertretbar eingestuft.

Nachteilige Vorhabenswirkungen auf die Landwirtschaft durch vorhabensbedingte Luftschadstoffe werden sowohl für die Bau- als auch Betriebsphase als geringfügig eingestuft.

In der **Bauphase** sind keine wesentlichen Auswirkungen durch qualitative und quantitative Veränderungen des Wasserhaushaltes in Bezug auf die Landwirtschaft zu erwarten. Bei

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

sorgsamer Bauführung und unter Berücksichtigung der diesbezüglich vorgesehenen bzw. geforderten Maßnahmen sind keine maßgeblichen Verunreinigungen landwirtschaftlicher Nutzflächen zu erwarten.

In der **Betriebsphase** wird durch die Versickerung chloridhaltiger Straßenwässer der Chloridgehalt im Grundwasser aufgestockt. Demgemäß wird ein detailliertes Monitoring des zur Feldbewässerung genutzten Grundwassers gefordert. Damit wird die Entwicklung der Chloridgehalts bzw. der SAR Werte (Natrium Adsorptionswert) und der RSC Werte (Natrium-Carbonat-Restwert) sowie des Gesamtsalzgehalts überwacht.

Chlorid wird im Grundwasser weder abgebaut noch an der Bodenmatrix adsorbiert. Eine Reduktion der Konzentration erfolgt nur durch Verdünnung mit chloridärmeren Wässern. Die Chloridverträglichkeit von Kulturpflanzen wird für verschiedene Nutzpflanzenarten von der FAO angegeben. Für sehr chloridempfindliche Beerenfrüchte wird ein maximal zulässiger Grenzwert von 115 mg/l angesetzt. Entsprechend dieser Vorgaben wird für Bewässerungswasser unter der Bedingung  $SAR < 0,2$  mval/l und einer Leitfähigkeit von 720 – 830  $\mu\text{S}/\text{cm}$  entsprechend ein Chloridgehalte von 115 mg/l als obere Grenze im Bewässerungswasser von chloridempfindlichen Nutzpflanzen angesetzt.

Das in den Einreichunterlagen vorgelegte qualitative Grundwassermodell zeigt, dass durch das Ausbringen von Streusalz durch den Winterdienst auf der S8 in unmittelbaren Nahbereich der Trasse während den Winterperioden, insbesondere am Beginn der Vegetationsperioden erhöhte Chloridkonzentrationen im Grundwasser auftreten.

Mehreren Flächen entlang der S 8 (Gesamtausmaß von rd. 28 ha) weisen einen Grundwasserflurabstand unter 2 m auf. Es ist gemäß Modellberechnungen davon auszugehen, dass auf diesen Flächen eine Chloridbelastung von mindestens 100 mg/l über einen Zeitraum von 14 Tagen am Beginn der Vegetationsperiode (Anfang April – Mitte Mai) auftreten kann.

Zur Überprüfung der Berechnungsannahmen aus dem qualitativen Grundwassermodell ist wie oben erwähnt ein detailliertes Monitoringprogramm sowie daraus abzuleitende Maßnahmen aus den Fachgebieten Landwirtschaft, Boden und Grundwasser gefordert. Damit sind vorhabensbedingt beeinträchtigte Nutzwasserbrunnen und Beregnungsanlagen insofern über die gesamte Betriebszeit funktionsfähig zu erhalten, als damit eine Wassernutzung für landwirtschaftliche Zwecke im bisherigen Umfang bzw. im Rahmen des bestehenden wasserrechtlichen Konsenses möglich ist. Sollte ein Brunnen infolge des Vorhabens aus quantitativen oder qualitativen Gründen nicht mehr oder nicht mehr im bewilligten Ausmaß genutzt werden können, so ist den Nutzungsberechtigten ein adäquater Ersatzbrunnen oder ausreichend Ersatzwasser zur Verfügung zu stellen.

Angesichts der Tatsache, dass das Ausmaß der durch Chloride ggf. beeinträchtigten Flächen im Vergleich zur Gesamtanbaufläche des Marchfeldes gering ist, sind die Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Produktion der Region unter Einhaltung der im Einreichprojekt vorgesehenen und in der UVP zusätzlich geforderten Maßnahmen als vertretbar einzustufen.

Für Feldbrunnen, die durch die Errichtung der S 8 direkt betroffen sind, sind Ersatzwasserversorgungen bereits vor Baubeginn vorgesehen, sodass eine ausreichende Versorgung der daraus bewässerten Produktionsflächen bereits in der Bauphase sichergestellt wird.

In der Bauphase werden im trassennahen Bereich durch ein provisorisches Wegenetz Erschwernisse bei der Zufahrt zu landwirtschaftlichen Flächen gemindert. Eine maßgebliche

Trennwirkung während des Baugeschehens ist nicht gegeben. In der Betriebsphase ist eine ausreichende Wiederherstellung des landwirtschaftlichen Wegenetzes vorgesehen. Für vorhabensbedingt unrentable landwirtschaftliche Nutzflächen sind Ablösen bzw. Entschädigungen vorgesehen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf die Landwirtschaft unter Zugrundelegung der in der UVE vorgesehenen Maßnahmen und der im Gutachten geforderten Maßnahmen für die Bau- und Betriebsphase als vertretbar einzustufen sind.

### **Wald und Forstwirtschaft**

Bei Verwirklichung der S 8 West beträgt das gesamte Ausmaß der beantragten Waldflächeninanspruchnahme etwa 15,23 ha (Gesamtrodefläche), wobei Flächen im Gesamtausmaß von ca. 4,80 ha auf befristete Rodungen und von ca. 10,43 ha auf dauernde Rodungen entfallen.

Aufgrund der nicht ausreichenden Waldausstattung in den betroffenen Katastralgemeinden, und der überwiegend hohen Schutz- und Wohlfahrtsfunktion im Untersuchungsraum kommt dem zu erwartenden Waldflächenverlust und den Auswirkungen auf die überwirtschaftlichen Waldfunktionen eine besondere Bedeutung zu.

Die Waldausstattung wird in der **Bauphase** in einigen Katastralgemeinden durch die befristeten und dauernden Rodungen zwar (vorübergehend) um bis zu 3,9% verringert, die regionale Waldausstattung wird durch das Vorhaben jedoch insgesamt mit nur 1% nur geringfügig vermindert. Dabei sind die vorgesehenen Maßnahmen (Wiederbewaldung befristeter Rodedflächen, Ersatzaufforstungen zur Kompensation der Dauerrodungen) nicht berücksichtigt, da sie in der Bauphase noch nicht oder nur zum Teil wirksam sind.

Größere Flächenverluste in Wäldern mit hoher Schutzfunktion ergeben sich nur durch die Durchschneidung eines größeren, zusammenhängenden Waldkomplexes südlich des Siedlungsraumes Strasshof/Gänserndorf. In diesem Waldbereich fallen insgesamt rd. 6,2 ha befristete und dauernde Rodungen an.

Die Auswirkungen der Rodungen auf die Schutzfunktion des Waldes werden für die Bauphase als vertretbar eingestuft.

Mit dem Aufwachsen der Wiederaufforstungen und Ersatzaufforstungen wird die Schutzwirkung des Waldes mittelfristig wieder hergestellt; bei Umsetzung der im Projekt vorgesehenen Ersatzaufforstungen im Umfang der dreifachen Dauerrodungsfläche im Vergleich zum Ist-Zustand sogar deutlich verbessert.

Die Wohlfahrtsfunktion des Waldes (Wirkungen auf Wasserhaushalt, Klima und Luftqualität) wird durch die geplanten Rodungen von insgesamt 15,23 ha in der Bauphase und zu Beginn der Betriebsphase in der ohnehin waldarmen Umgebung je nach KG um bis zu 3,9% (im Durchschnitt um 1%) vermindert, was vertretbaren Auswirkungen entspricht.

Die Auswirkungen auf Wald werden unter Einbeziehung der Folgen für die Waldausstattung und die überwirtschaftlichen Waldfunktionen für die Bauphase insgesamt als vertretbar eingestuft.

Die Auswirkungen der Rodungen in der **Betriebsphase** entsprechen zu Beginn jenen der Bauphase. Da aber für die dauernden Rodungen im Einreichprojekt Ersatzaufforstungen im 3-fachen Flächenausmaß der Dauerrodungsfläche vorgesehen sind, nehmen die nachteil-

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

gen Auswirkungen auf den Wald und seine Wirkungen mit fortschreitender Dauer der Betriebsphase ab. Mit dem Aufwachsen der Ersatzaufforstungen werden sowohl die Schutzwirkung des Waldes als auch die Wohlfahrtswirkung und die Erholungswirkung wieder hergestellt und bei einer Zunahme der Waldfläche im Vergleich zum Ist-Zustand sogar verbessert.

Die Auswirkungen durch Flächenbeanspruchung von Wald (Rodungen) – unter Einbeziehung der Folgen für die Waldausstattung und die überwirtschaftlichen Waldfunktionen können daher – gemessen an den ersten Jahren - für die Betriebsphase als vertretbar eingestuft werden. Danach werden die Auswirkungen geringer, und nach dem Wirksamwerden der Ersatzaufforstungen ist eine Verbesserung des Ist-Zustandes zu erwarten.

### **Jagd**

Mögliche erhebliche Auswirkungen durch die Errichtung und den Betrieb hochrangiger Straßen sind Veränderungen des Arteninventars, Beeinträchtigungen der Bejagbarkeit durch Zerschneidung von Jagdrevieren, die Verlegung oder Auflassung von Reviereinrichtungen und Beeinträchtigungen des Naturerlebnisses bei der Jagd. Generell gilt es anzumerken, dass entschädigungsrechtliche Ansprüche durch erhebliche Beeinträchtigungen der Jagdausübung (Beeinträchtigung der ortsüblichen Nutzung, Jagdwertminderung) nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sind.

Im westlichen Teilraum vom geplanten Knoten S1/S8 bis zur geplanten ASt. Strasshof, sind die Reviere GJ Aderklaa, GJ Raasdorf und GJ Parbasdorf nur in kleinen Teilbereichen vom Vorhaben betroffen, so dass in diesen Revieren auch während des Bauens eine weitestgehend ungestörte Jagdausübung möglich ist. Dagegen werden der südliche und der südöstliche Teilbereich des Reviers GJ Deutsch Wagram durch die Trasse der S 8 durchschnitten, wodurch Einschränkungen der jagdlichen Nutzung während der Bauphase in diesem Teil nicht ausgeschlossen werden können. Im Verhältnis zur Gesamtausdehnung des Reviers (rd. 2.900 ha) sind diese Teilbereiche jedoch relativ klein, so dass die Auswirkungen auf die Jagd als geringfügig anzusehen sind.

Im nördlichen Teilraum vom Bereich der geplanten ASt. Strasshof bis zur geplanten ASt. Markgrafneusiedl sind die Reviere GJ Markgrafneusiedl und die EJ Gut Haindl Markgrafneusiedl 1 vom Bau der S8 West betroffen. Während die GJ Markgrafneusiedl nur in ihrem nördlichsten Teil von der Trasse der S 8 durchschnitten wird, und die beeinträchtigten Revierteile im Vergleich zur Gesamtausdehnung des Reviers (1.584 ha) relativ kleinräumig sind, wird die EJ Haindl in der Mitte in etwa zwei gleich große Teile zerschnitten. Aufgrund der mit rd. 154 ha geringen Größe ist ein Ausweichen in ruhige Revierteile nicht mehr möglich, so dass das Naturerlebnis bei der Jagd deutlich beeinträchtigt wird. Da bei beiden Jagden eine Nutzung der verbleibenden Revierteile trotz Störungen und Zerschneidungen auch weiterhin möglich ist, werden die Auswirkungen als vertretbar eingestuft.

Im östlichen Teilraum Klingenfeld bis zur geplanten ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn sind die EJ Siedlichführ Stift Schotten und die GJ Obersiebenbrunn vom Vorhaben betroffen. Durch den weitgehenden Verlauf der Trasse entlang der Grenze dieser beiden Jagdgebiete wird vom Revier EJ Stift Schotten nur eine kleine Teilfläche im Südwesten abgetrennt, für den überwiegenden Teil des Reviers ist die jagdliche Nutzung einigermaßen störungsfrei möglich. Von der GJ Obersiebenbrunn wird im Nordosten ein Teilbereich durchschnitten, der im Verhältnis zur Gesamtgröße des Reviers von über 2.000 ha nur kleinflächig ist. Die Auswirkungen auf die Jagd sind in diesen Revieren in der Bauphase als geringfügig anzusehen.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Das Revier GJ Gänserndorf wird durch den Bau der S8 nur sehr kleinflächig auf einigen hundert m<sup>2</sup> berührt, so dass die Auswirkungen als nicht relevant eingestuft werden.

Die Auswirkungen auf die Jagd durch den Bau und den Betrieb der S 8 West werden als vertretbar eingestuft, da auch bei den durch das Vorhaben stark betroffenen Revieren eine Nutzung der verbleibenden Revierteile trotz Störungen und Zerschneidungen auch weiterhin möglich ist.

### **Fischerei**

Erhöhte Trübstoff- und Feinsedimentfrachten in Folge von Abschwemmungen und Einträgen durch Bauarbeiten sind in der **Bauphase**, soweit sie nicht durch die vorgesehenen Maßnahmen verhindert werden können, nur vorübergehend zu erwarten. Für die Ausübung der Fischerei wird es zu zusätzlichen Beeinträchtigungen durch Baulärm und Zugangsbeschränkungen kommen. Daraus resultierende Verluste können über Ausgleichszahlungen abgegolten werden. Die Feststellung und Beurteilung derartiger Ansprüche ist allerdings nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Aquatische Strukturen und Choriotope von Rußbach und Mühlgraben werden durch das gegenständliche Projekt nicht verändert, die Chloridimmission wird durch die S8 ebenfalls nicht nennenswert erhöht. Es ist daher davon auszugehen, dass der ökologische Zustand auf Basis des Qualitätselementes Fische durch das vorliegende Projekt nicht verschlechtert wird. Die Auswirkungen sind daher allenfalls als sehr gering zu bezeichnen.

Für die Ausübung der Fischerei verbleibt in der **Betriebsphase** im unmittelbaren Nahbereich der Brückenquerung eine erhöhte Lärmbelastung. Diese Auswirkungen auf die Attraktivität des Reviers sind allerdings nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Die Auswirkungen des Vorhabens aus Sicht des Fachgebietes Fischerei auf das Schutzgut Mensch (Lebensraum und Nutzungen) sind unter Zugrundelegung der durch die Projektwerberin vorgesehenen und im gegenständlichen Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Bau- und die Betriebsphase als geringfügig einzustufen.

### **Wirkung von Luftschadstoffen auf das Schutzgut Mensch (Lebensraum und Nutzungen):**

In der **Bauphase** werden die Gesundheitsschutz-Grenzwerte für Stickstoffoxide und Feinstaub im Jahresmittel eingehalten. Da es sich bei der Bauphase grundsätzlich um eine zeitlich begrenzte Einwirkung handelt und die berechneten Maximalbelastungen zudem auch nicht über die gesamte Baudauer auftreten, sind durch die prognostizierten baustellenbedingten Immissionen keine erheblichen Belastungen durch nachhaltige Einwirkungen zu erwarten, die geeignet wären, die Luftqualität bleibend zu beeinträchtigen. Die vorgesehenen staubmindernden Maßnahmen werden im UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima noch präzisiert und zum Teil auch ergänzt. Eine vorhabensbedingte Gesundheitsgefährdung wurde durch den Sachverständigen für Humanmedizin für die Bauphase ausgeschlossen.

In der **Betriebsphase** hat die S8 West immissionsseitige Entlastungen entlang nahezu aller Ortsdurchfahrten im Untersuchungsgebiet zur Folge, vor allem an der B 8 und der L 11 in Markgrafneusiedl. Zunahmen in der Immissionsbelastung ergeben sich abschnittsweise auf den Zubringerrouten zur S 8 wie entlang der L 9 zur ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn, der L 11 zwischen Gänserndorf und der ASt Markgrafneusiedl sowie der Spange Strasshof. Die Immissionsmehrbelastungen in diesem Bereich sind bezogen auf den NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

geringfügig, hinsichtlich des PM10-Jahresmittelwerts irrelevant. Aus Sicht des Schutzgutes Luft sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Luftschadstoffe daher insgesamt als sehr gering zu bewerten.

Aus Sicht der Raumplanung sind die nachteiligen Veränderungen hinsichtlich der Luftgütesituation nur punktuell und derart gering, so dass die bestehenden Nutzungen im Bestand wie auch die zukünftige Siedlungsentwicklung nicht gefährdet sind.

Die Auswirkungen des Vorhabens durch Luftschadstoffe auf die Freizeit und Erholungsnutzung sind aus Sicht des Sachverständigen für Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild als nicht relevant einzustufen.

Die Berechnungen der NO<sub>2</sub>-Kurzzeitbelastungen bei den Immissionsaufpunkten ergaben, dass von der Einhaltung des HMW-Grenzwertes nach IG-L bei allen Anrainern, Erholungsgebieten und Betriebsgebieten mit Sicherheit ausgegangen werden kann. Die Änderungen im Vergleich zum Nullplanfall zeigen einerseits Verbesserungen an, im ungünstigsten Fall ergeben sich Zunahmen von 5% des Grenzwertes (200 µg/m<sup>3</sup> nach IG-L). Für die Gesamtbelastung ergibt sich ein Maximalwert von rund 140 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub>.

Eine vorhabensbedingte Gesundheitsgefährdung wurde durch den Sachverständigen für Humanmedizin für die Betriebsphase ausgeschlossen.

Hinsichtlich der Vorhabenswirkungen auf die **Land- und Forstwirtschaft** zeigen die Immissionsberechnungen sowie die Berechnung der Immissionswerte für repräsentative Aufpunkte im Untersuchungsraum, dass die Grenz- und Richtwerte eingehalten werden.

Die Analysen für die Betriebsphase (Prognosehorizont 2025) ergaben, dass hinsichtlich Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) die JMW – Gesamtbelastung in den bewaldeten Bereichen entlang der S 8 Trasse durchwegs unter dem NO<sub>x</sub>-Grenzwert zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation (JMW 30 µg/m<sup>3</sup>) liegt (vgl. Abbildungen 86 – 91, FB. Luft und Klima, Einlage 3-3.1, Einreichprojekt 2010). Der Grenzwert wird damit in allen Waldgebieten entlang der S 8 West eingehalten.

Zu den Auswirkungen von Stickstoffdioxid auf den Wald ist festzustellen, dass der Langzeit-Vegetationsrichtwert der Österreichischen Akademie der Wissenschaften (ÖAW) zum Schutz der Vegetation (NO<sub>2</sub>-JMW: 30 µg/m<sup>3</sup>) im gesamten Einwirkungsbereich der S8 eingehalten wird. Die NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastung liegt nach den Ergebnissen der Ausbreitungsrechnung (UVE-FB. Luft und Klima, Einlage 3.3-1) im unmittelbaren Nahbereich der S 8 zwischen 1,5 und 3 µg/m<sup>3</sup> (JMW); bei einer Grundbelastung von 15 µg/m<sup>3</sup> ist von einer JMW-Gesamtbelastung von bis zu 18 µg/m<sup>3</sup> für die Waldbestände im Trassennahbereich auszugehen.

Eine relevante Beeinträchtigung von Waldbäumen kann daher ausgeschlossen werden. Die Auswirkungen auf den Wald durch NO<sub>2</sub>-Immissionen sind daher als geringfügig anzusehen.

In Bezug auf die Landwirtschaft liegt der Stickstoffeintrag bereits in geringer Entfernung von der S 8 unter 16 kg/ha.a (Gesamtbelastung). Die Gesamtbelastung im Nahbereich der Trasse der S 8 liegt etwa bei 16 kg(N)/ha.a. Die Zusatzdeposition beim Schwefel ist vernachlässigbar gering (< 0.05 kgS/ha.a). Der Gesamtstickstoffeintrag im Bereich der L 9 liegt in diesem Abschnitt bei etwas über 15 kg(N)/ha a.

Unter der Berücksichtigung, dass es sich bei den betroffenen Böden im landwirtschaftlich intensiv genutzten Bereich vornehmlich um Tschernoseme mit natürlicherweise hohem

Stickstoffumsatz handelt, und natürliche Lebensräume nur kleinflächig betroffen sind, können die Auswirkungen als geringfügig eingestuft werden.

Vorhabenbedingte Schwefeleinträge sind aufgrund der sehr geringen SO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs nicht relevant.

### **Wirkung von Lärm auf das Schutzgut Mensch (Lebensraum und Nutzungen):**

Für die Bau- und Betriebsphase werden Beeinträchtigungen in Form von Lärm sowohl durch Baustelleneinrichtungen und Baustellenverkehr als auch durch den Verkehr auf der Trasse wie auch durch Verkehrszunahmen im bestehenden Straßennetz prognostiziert. Die Funktion von trassennahen ortsgebundenen und linienhaften Freizeit- und Erholungsfunktionen (Crossbike-Parcours, Modellflugplatz) bleibt jedoch durchgehend erhalten. Da alle höher sensiblen Freizeit- und Erholungsnutzungen in ihrer Funktion erhalten und mögliche Beeinträchtigungen nur temporärer Natur sind, werden die Auswirkungen des Vorhabens diesbezüglich als vertretbar eingestuft. Von den Lärmentlastungen profitieren vor allem alle ortsgebundene Freizeit- und Erholungseinrichtungen in den Ortsgebieten.

Hinsichtlich der Siedlungsentwicklung ergeben sich in Relation zu den kleinräumigen Verschlechterungen jedoch großräumige Entlastungen der Umgebungslärmsituation, welche aus Sicht der Raumplanung als positiv eingestuft werden. Daraus ergeben sich neue Möglichkeiten für die Siedlungsentwicklung in und in Anschluss an die bestehenden Ortskerne.

Bei den gewerblichen Betrieben im Untersuchungsraum wird der festgelegte Grenzwert (Einzelfallbeurteilung durch den Humanmediziner) in allen Bereichen eingehalten.

Der für sensible Nutzungen (Schulen, Kindergärten, Kirchen etc.) festgelegte Grenzwert wird nicht bei allen derartigen Objekten eingehalten. Den Schulen Dürnkrot, Hauptstraße 8 und Untersiebenbrunn, Hauptstraße 12, sowie den Kirchen Süßenbrunn - Süßenbrunner Platz 9, Rutzendorf - Ortsstraße, Oberweiden – Kirchengasse und Schönfeld – Hauptstraße ist daher passiver Lärmschutz anzubieten.

### **Wirkung von Erschütterungen auf das Schutzgut Mensch (Lebensraum und Nutzungen):**

Eine unmittelbare Erschütterungseinwirkung durch Baumaschinen auf Anrainergebäude ist im gegenständlichen Untersuchungsraum wegen der großen Distanzen nicht gegeben. Die Auswirkungen durch den Baustellenverkehr wurden untersucht und als nicht relevant eingestuft.

Die vorhabenbedingten Auswirkungen durch den Wirkfaktor Erschütterungen sind unter Zugrundelegung der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Bau- phase als nicht relevant einzustufen.

Im untergeordneten Straßennetz kommt es im Vergleich zum Nullplanfall großteils zu Entlastungen, teilweise jedoch auch zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen. Im Bereich jener Zulaufstrecken mit zusätzlichen vorhabenbedingten Verkehrsbelastungen (z.B. L9, L11, L2), kann gemäß TGA Erschütterungen davon ausgegangen werden, dass die Richtwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz eingehalten werden. Zur Überprüfung und Sicherstellung, dass es in der Betriebsphase an den genannten Zulaufstrecken nicht zu erschütterungsrelevanten Verschlechterungen des Straßenzustandes kommt, wurden Maßnahmen vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der geforderten Maßnahmen ist somit eine Belästigung und eine Gefährdung der Gesundheit der Anrainer durch vorhabensbedingte Emission von Erschütterungen entlang der Zulaufstrecken in der Bau- und der Betriebsphase auszuschließen.

**Wirkung von Veränderungen des Wasserhaushalts auf das Schutzgut Mensch (Lebensraum und Nutzungen):**

Eine Beeinflussung des Grundwassers in der Bauphase wird als gering beurteilt, wobei von einer ordnungsgemäßen Bauführung und einer Berücksichtigung der im Projekt beschriebenen sowie im gegenständlichen Gutachten geforderten Maßnahmen zum Gewässerschutz auszugehen ist. Demgemäß sind keine nachteiligen baubedingten Wirkungen auf Nutzungen des Grundwassers zu erwarten.

Durch das Vorhaben kommt es auch in der Betriebsphase zu keiner quantitativen Beeinflussung des Grundwassers, da weder eine Berührung des Grundwasserspiegels durch Einschnitte, noch eine wesentliche Verringerung des effektiven Porenvolumens und damit eine Verringerung der Durchlässigkeit der anstehenden Böden erfolgt. Es ist demgemäß keine Veränderung des quantitativen Wasserhaushalts zu erwarten. Nutzwasser- und Trinkwassernentnahmen aus dem Grundwasserkörper werden auch während der Bau- und Betriebsphase in der gleichen Menge wie bisher möglich sein.

Beim gegenständlichen Vorhaben werden die über belebte Bodenzonen gereinigten Straßenabwässer in den Untergrund versickert. In den Zeiten ohne Salzstreuung kann damit durch eine dem Stand der Technik entsprechende Versickerung über Rasenmulden davon ausgegangen werden, dass auch keine relevante qualitative Beeinträchtigung des Grundwassers eintritt.

Das Grundwassermodell zeigt, dass im Nahbereich der Trasse durch das Ausbringen von Streusalz während der Winterperiode insbesondere am Beginn der Vegetationsperiode (Annahme April bis Mai) erhöhte Chloridkonzentrationen im Grundwasser auftreten.

Somit wird durch die Einbringung von Streusalz der Chloridgehalt im Grundwasser und damit auch in den zur Bewässerung genutzten Brunnen aufgestockt. Gemäß Maßnahmenforderung im gegenständlichen Gutachten ist ein detailliertes Monitoring des Bewässerungswassers und der Entwicklung des Chloridgehalts bzw. der SAR/RSC –Werte und des Gesamtsalzgehalts vorgesehen. Mit zunehmendem Jahresverlauf ohne zusätzliche Einbringung von Streusalz muss davon ausgegangen werden, dass sich die eingebrachte Salzfracht im Grundwasserkörper ausbreitet und die Chloridkonzentration und damit der Gesamtsalzgehalt durch Verdünnung reduziert werden.

Gemäß der Auswertung des Grundwassermodells ergeben sich entlang der S 8 Flächen in einem Ausmaß von rd. 28 ha, in denen der Grundwasserflurabstand unter 2 m liegt und bei denen davon auszugehen ist, dass eine Chloridbelastung von mindestens 100 mg/l über einen Zeitraum von 14 Tagen am Beginn der Vegetationsperiode (Anfang April – Mitte Mai) auftreten kann. Zur Überprüfung der Berechnungsannahmen werden das vorgenannte detaillierte Monitoringprogramm sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen (Zurverfügungstellung von chloridarmen Bewässerungswasser) gefordert.

Die Trinkwassergewinnungen aus den Brunnenanlagen Obersiebenbrunn (EVN) und Parasdorf liegen im Grundwasserabstrombereich des Vorhabens. Die Aufhöhung des Chlorid-

wertes in der Trinkwasserentnahme Obersiebenbrunn der EVN im Modellzeitraum beträgt nach anfänglichem näherungsweise linearem Anstieg rund 33 mg/l in Obersiebenbrunn bzw. ca. 23 mg/l in Parbasdorf. Ab dem Modelljahr 9 stellt sich ein stationärer Verlauf ein.

## 1.8. Wirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

### Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

Zur Beurteilung des Schutzgutes wurde ein Korridor von mindestens 500 m Breite beiderseits der Trassenachse untersucht, die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes orientierte sich jedoch im Wesentlichen an weiter entfernten Waldrändern und Siedlungsrändern und schließen auch naturräumliche Einheiten (z.B. Schotterabbaugelände Markgrafneusiedl, Obersiebenbrunner Schlosspark, Weikendorfer Remise z.T.) sowie den durch den Wirkfaktor Lärm bestimmten Raum mit ein. Ebenso werden vom Vorhaben möglicherweise betroffene mobile Arten, wie beispielsweise Vogelarten, die das Projektgebiet von March und Thaya oder von den Donau-Auen her aufsuchen sowie durchziehende Arten betrachtet.

Da sich die lokale naturräumliche Situation besonders im Schotterabbaugelände bei Markgrafneusiedl laufend ändert und da seit Erhebung der Daten für die Einreichung einige Zeit verstrichen ist, wurden im Teilgebiet Markgrafneusiedl des Vogelschutzgebietes Sandboden und Praterterrasse und im Raum nördlich davon bis zum Waldrand von Strasshof an der Nordbahn im Jahr 2014 Vogelarten und ihre Lebensräume sowie Vegetation und Lebensraumtypen ergänzend zu vorhandenen Daten kartiert. 2015 fanden Nachkontrollen statt.

Grundlage der Bewertung und der Auswirkungsanalysen zum Schutzgut Tiere und Pflanzen sind die entsprechenden RVS Richtlinien. Der Artenschutz als solcher wird in UVE und UVP behandelt. Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens wird auch auf Grundlage langjähriger Kenntnis des Projektgebietes und des Marchfeldes durch den Sachverständigen vorgenommen.

#### Auswirkungen in der Bauphase:

**Tiere:** Durch Flächenverbrauch in der Bauphase ist unter anderem Brutraum von Vögeln betroffen. Im offenen Ackerland ist dies der Brutraum von Feldlerche, Wachtel, Rebhuhn, Fasan und stellenweise, je nach Feuchteverhältnissen, Kiebitz, am Rußbach Brutraum von Nachtigall, Mönchsgrasmücke, Amsel, Singdrossel, Turteltaube, Sumpfrohrsänger und potentiell Stockente, beim Wald am Hagerfeld, Buntspecht, Turmfalke und Grünspecht im Aktionsraum, Mönchsgrasmücke, Amsel, Gelbspötter, Neuntöter und Goldammer im Brutraum, auf Abbaufeldern und an einem Teich nördlich Markgrafneusiedl Steinschmätzer, Schilfrohrsänger, Feldsperling, Neuntöter und Dorngrasmücke, eine Uferschwalbenwand liegt in der Nähe. Im Gehölz des Kleinen Wagrams östlich vom Abbaugelände sind Baumpieper, Turteltaube, Mönchsgrasmücke und Goldammer betroffen, in den weiteren Windschutzgürteln und im Waldstreifen am Klingensfeld wieder Nachtigall, Amsel, Goldammer, Stieglitz, Feldsperling, Mönchsgrasmücke, Dorngrasmücke und je ein Brutplatz des Neuntöters und der Turteltaube. Wertbestimmende Arten sind davon Rebhuhn, Wachtel, Turmfalke, Kiebitz, Turteltaube, Feldlerche, Uferschwalbe, Baumpieper, Grünspecht, Steinschmätzer, Dorngrasmücke, Neuntöter, Feldsperling und natürlich der Triel. Diese Arten sind wesentlich für die Ermittlung der Eingriffserheblichkeit des Vorhabens und für die Definition von Auswirkungen von Maß-

nahmen zur Verminderung und Vermeidung nachteiliger Auswirkungen. Ferner ist Lebensraum des Ziesels und vom Amphibien und Reptilien sowie von kennzeichnenden Wirbellosen auf Abbaugelände betroffen.

Als Maßnahmen zur Herabsetzung der Auswirkungen des Flächenverbrauchs in der Bauphase sind im Projekt neben der Beschränkung von Rodungen auf die Zeit außerhalb der Brutzeit lebensraumverbessernde Maßnahmen vorgesehen, die auch für Zerschneidungswirkung und Störwirkungen während der Betriebsphase wirksam sind. Es ist jedoch wesentlich, dass ihre Wirkung vor Baubeginn eintritt, so dass Verluste an Individuen und Lebensraum vermieden werden. Die Flächen sind daher rechtzeitig vor dem Eintritt der Vorhabenswirkung anzulegen. So sind die lebensraumverbessernden Flächen, das sind Brachestreifen und -flächen, Ruderalstandorte und sonstige Ausgleichsflächen, z.B. die Zieselfläche, jeweils spätestens in der Brutsaison vor Baubeginn anzulegen, um ihre Wirksamkeit mit dem Eintreten der Vorhabenswirkung sicher zu stellen. Um nachteilige Auswirkungen Auswirkungen besonders für die Feldlerche durch Flächenbeanspruchung zu vermeiden, sind die für die Betriebsphase vorgesehenen lebensraumverbessernden Flächen von insgesamt 39 ha Größe spätestens in der Brutsaison vor der flächigen Grundinanspruchnahme (Bauphase 1) anzulegen. Für das Rebhuhn sind mindestens eine Brutsaison vor Bauphase 0 geeignete Flächen als Brutraum anzulegen. Die im Projekt vorgesehene Maßnahme der Anlage von 10 ha Brachestreifen wird für diesen Zweck als ausreichend. Die für die Feldlerche geforderte Ausgleichsfläche ist jedenfalls ausreichend, auch den Lebensraum der Wachtel so zu verbessern, dass mögliche Brutraumeinschränkungen während der Bau- und Betriebsphase nicht wirksam werden. Um den Verlust eines Brutplatzes des Kiebitz' im Vorhabensgebiet zu verhindern, ist die Initiierung eines geeigneten Brutplatzes in der Größe von etwa 1,5 ha an günstiger Stelle spätestens in der Brutsaison vor Baubeginn erforderlich.

Für Vogelarten und Wirbellose im Schotterabbaugelände Markgrafneusiedl ist die Schaffung von Trockenstandorten als Ruderalstandorte mit lückiger Vegetationsstruktur an südexponierten Böschungen als Maßnahme in der Bau- und Betriebsphase vorgesehen. Es sind insgesamt 8 ha Magerrasen, Trockenrasen oder Ruderalfläche mit geeignetem Strauchbestand oder Hecken anzulegen. Auch diese Maßnahme wird erst in der Betriebsphase voll wirksam. Für die Bauphase ist ihr nur dann Wirksamkeit zuzurechnen, wenn sie rechtzeitig vor Baubeginn vollständig umgesetzt ist.

Die beiden als Ausweisungsgründe für das Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse bei Markgrafneusiedl angeführten Arten, Triel und Brachpieper, sind in ihren Brutvorkommen von Flächeninanspruchnahme in der Bauphase nicht betroffen.

Bei der Querung des Rußbaches ist im Projekt vorgesehen, den Eingriff während der Bauphase durch die Etablierung eines Auwaldes auszugleichen. Die vorgesehene Aufforstung schließt eine Lücke im Waldstreifen an Rußbach und Mühlbach. Ufergehölze werden im Zeitraum Anfang Oktober bis Ende Februar und damit ausschließlich außerhalb der Brutzeit gefällt. Da der damit verbundene Revierverslust von gehölbewohnenden Tierarten nicht sofort ausgeglichen werden kann, werden größere Flächen zum Wirkungsausgleich gefordert, die ausreichen, um den entsprechenden Brutraumverlust während der Bauphase auszugleichen. Der während des Baus beanspruchte etwa 80 m lange Abschnitt stellt einen verhältnismäßig kleinen Teil des Lebensraums entlang des Rußbachs dar, der gesamt über 30 km lang ist. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Bestände oder Vorkommen von Arten für die der

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Rußbach Ausbreitungsweg, Ressource und Korridor zwischen ähnlichen Lebensräumen ist, wie z. B. für Kleinsäuger, sind trotz der bis zu dreijährigen Bauphase nicht zu erwarten. Im Baubereich ist das Rußbachufer bis spätestens 2 Wochen vor Grundinanspruchnahme auf das Vorhandensein eines Biberbaus abzusuchen. Im diesem Fall wäre mit dem Bau erst nach Ende Juli zu beginnen (Artenschutz).

Für Amphibien und Reptilien bedeutet die Bauphase eine Beeinträchtigung der ufernahen Laichplätze und Lebensräume in dem beanspruchten Abschnitt. Verluste von Amphibien in der Fortpflanzungszeit sind durch deren Absammeln aus dem Baufeld und Umsetzen in nicht beeinflusste Gewässerabschnitte zu verhindern. Verluste während des Baus sind durch Umzäunung des Geländes mit Amphibienzaun zu verhindern.

Beim alten Flugfeld nordwestlich des Schotterabbaugebietes bei Markgrafneusiedl kommt das Ziesel vor. Ein weiteres Vorkommen befindet sich auf dem Modellflugplatz östlich von Markgrafneusiedl. Für die Ansiedlung beim alten Flugfeld gilt die Kolonie am Modellflugplatz als Quellpopulation. Das Zieselvorkommen am alten Flugfeld ist durch Flächenbeanspruchung vom Vorhaben betroffen. Im Projekt ist vorgesehen, Zieselindividuen auf den aktuell besiedelten Flächen mit geeigneten Methoden und durch sachkundiges Personal abzufangen und auf neu zu entwickelnde Ziesel Flächen umzusiedeln. Gemäß Maßnahmenforderung ist der vom Vorhaben beanspruchte Grund im Jahr vor der Beanspruchung dort, wo das Vorkommen des Ziesels zu erwarten ist, auf Baue abzusuchen. Falls Zieselbaue vorgefunden werden, ist der Naturschutzbehörde spätestens im Herbst davor ein Detailkonzept für die Absiedlung der Ziesel vorzulegen. Jedenfalls ist möglichst kurz nachdem die Ziesel die Zieselbaue verlassen haben, dort der Oberboden auf etwa 10 cm abzuheben. Danach wird die Baustelle auf einige Tage unberührt gelassen. Erst nach Freigabe durch die fachliche Betreuung ist der Bau fortzusetzen.

Um nachteilige Auswirkungen auf allfällige Vorkommen des Feldhamsters zu verhindern, ist der vom Vorhaben beanspruchte Grund vor dem Eingriff auch auf Baue des Feldhamsters fachgerecht abzusuchen. Im Falle des Antreffens von Hamsterbauen ist der Naturschutzbehörde ein Konzept zur Vermeidung der Vernichtung oder Beschädigung der Hamsterbaue vorzulegen.

Für sonstige sensible Säugetierarten sind keine nachteiligen Auswirkungen durch Flächenbeanspruchung zu erwarten.

Zur Feststellung möglicher Vorkommen von Fledermäusen sind die für die Fällung bestimmten Bäume entlang der Trasse anhand des Vorhandenseins von Baumhöhlen, abstehender Rinde usw. zu besichtigen. Die Fällung von Bäumen, deren Funktion als Lebensraum von Fledermäusen nicht auszuschließen ist, ist von einer fledermauskundlichen Fachaufsicht zu begleiten, die nötigenfalls die erforderlichen Maßnahmen zur Bergung allfällig in den Bäumen angetroffener Fledermäuse zu treffen hat.

Für den Triel ist seine Empfindlichkeit gegenüber Dauerlärm in der Dämmerung und in der Nacht belegt. Lärm tagsüber wird, wie die Brutvorkommen in Schottergruben zeigen, offenbar toleriert. Die Maßnahme der Beschränkung des Baubetriebs auf die Tagesstunden in der Brut- und Jungenaufzuchtssaison von Ende März bis Ende Oktober ist geeignet, diesen Zustand auch über die Bauphase der S8 hinweg aufrecht zu erhalten, so dass keine nachteiligen Auswirkungen auf den Triel durch baubedingten Lärm zu erwarten sind.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Da ansonsten keine für den Naturschutz lärmsensiblen Arten in unmittelbarer Nähe zum Baugeschehen vorkommen, sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen durch Lärm in der Bauphase auf seltene, gefährdete oder geschützte Tierarten zu erwarten. Belastungen durch Luftschadstoffe, die die Grundbelastung wesentlich übersteigen und für Lebensraumtypen oder Tiere oder Pflanzen außergewöhnliche Belastungen hervorrufen könnten, sind durch den Bau der S 8 nicht zu erwarten. Bei Verwendung UV-armer Lichtquellen zur Baustellenbeleuchtung sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf Insekten und Fledermäuse zu erwarten.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere und ihre Lebensräume sind somit unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Bauphase als vertretbar einzustufen.

**Pflanzen:** Durch das Vorhaben werden für das Schutzgut Pflanzen bedeutende Lebensraumtypen beansprucht.

Es wird das Gehölz und der Trockenrasenrest am Napoleonstein im Landschaftsteil Praterterrasse westlich von der Gänserndorfer Terrasse mit dem dort bestehenden Biotoptyp „Schwarzföhren-Forst stark aufgelichtet mit Laubbaumunterwuchs“ sowie der Trockenrasen am Straßenrand und am Rand des Gehölzes beansprucht. Der in der Bauphase beanspruchte Teil des Gehölzes auf der befestigten Sanddüne beim Napoleonstein wird mit heimischen Gehölzen wieder aufgeforstet. Um einen Verlust an Trockenrasen zu verhindern, ist die Anlage einer Ersatzfläche an der vorgesehenen Aufforstungsfläche im Ackerland außerhalb der morphologischen Sanddüne mit mindestens dem Doppelten der beanspruchten Trockenrasenfläche vorgesehen.

Die begleitenden Gehölze, der Grasdamm und die Ufervegetation am Rußbach werden in der Bauphase im Zuge der Errichtung der S8 Querung, durch das Bauwerk selbst und begleitende Flächen beansprucht. Als Maßnahme zum Ersatz von Gehölz aus der Zeit des Marchfeldkanalbaus und von älterer Weiden-Pappel-Au- und von Feuchtwald am Mühlbach ist die Aufforstung einer Fläche nördlich vom Rußbach gleich anschließend an den Auwald am Mühlbach bachabwärts vorgesehen. Mit der Aufforstung wird eine Lücke im bachbegleitenden Gehölz geschlossen. Der ältere Auwald-ähnliche Bestand am Mühlbach wird solcherart jenseits der Querung der S 8 auf etwa der dreifachen Fläche fortgesetzt und verbreitert.

Am Kleinen Wagram am Westrand der Gänserndorfer Terrasse wird stark aufgelichteter Schwarzföhrenforst, damit verzahnte trockene Ruderalflur und gehölzreicher Trockenrasen mit Ruderalflur durch Herstellung der Anschlussstelle Deutsch-Wagram beansprucht. Der Verlust an Wald wird durch Aufforstungen am Fuße des Kleinen Wagrams verhindert, der Verlust an Trockenrasen wird durch Initiierung von Trockenrasen auf der Gänserndorfer Terrasse ausgeglichen. Ergänzend zu den im Projekt vorgesehenen Aufforstungen sind Schwarzkiefern in Laubbaumaufforstungen am Kleinen Wagram einzubringen. Ort und Anteil an Schwarzkiefern sind nach fachlichen Gesichtspunkten festzulegen. Ebenso sind in Ergänzung zur vorgesehenen Initiierung von Trockenrasen bestehende verbuschende oder ruderalisierte Trockenrasen am Kleinen Wagram westlich von Markgrafneusiedl durch geeignete Pflegemaßnahmen unter fachlicher Betreuung aufzuwerten.

Auf der Gänserndorfer Terrasse sind die Randbereiche des Waldes bei Hagerfeld und eine östlich vorgelagerte Ruderalfläche betroffen. Die Ruderalfläche einschließlich gehölzreicher

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

und gehölzreicher Teile wird fast zur Gänze beansprucht. Zum Ausgleich sind Aufforstungen mit dem Entwicklungsziel Eichen-Laubbaum-Mischbestand und die Initiierung von Trockenrasen vorgesehen. Hinsichtlich Ausgleichsfläche überschreiten diese sowohl die vorgesehenen Aufforstungsflächen als auch die vorgesehenen Trockenrasenflächen (Verhältnis 1:6 bzw. 1:5).

Beim Anschluss des Zubringers zur B 8 („Spange B 8“ im Projekt) am Bahndamm der Nordbahn werden in der Bauphase eine Ackerbrache mit initialer Wiese zwischen der bestehenden Straße B 8 und der Nordbahn, sowie Flächen mit den Biotoptypen Trockene gehölzarme Ruderalflur, Trockenrasen und Ruderalflur gehölzarm beansprucht. Der höherwertige (ebenfalls anthropogene) Trockenrasen an der Bahn mit Federgras-Vorkommen wird vom Vorhaben nicht beansprucht. Als Maßnahme zur Vermeidung des Verlusts an Trockenrasen mit Ruderalflur und der Brache ist vorgesehen, entsprechend der Beschaffenheit der beanspruchten Flächen Trockenrasen mit einzelnen Gehölzen und eine Brache im Gesamtverhältnis von 1:1,25 zur beanspruchten Fläche zu initiieren, ein Verhältnis, das zum flächenmäßigen Ersatz der beanspruchten Fläche auch bei Berücksichtigung verzögerter Entwicklungsdauer ausreicht.

Die Beanspruchung von Schottergruben am nördlichen Rand des Schotterabbaugebietes bei Markgrafneusiedl durch die S 8 Querung bedeutet eine Beanspruchung von Lebensraumtypen, die im Schotterabbaugebiet weit verbreitet sind und sich hinsichtlich Pflanzenbestand und Vegetationstypen nicht aus dem großräumigen Muster der Abbau-, Verfüllungs- und Zwischenlagerflächen herausheben. Über die Jahre hinweg ändert sich dieses Muster. Durch die Beanspruchung und Verkleinerung von gerade in Betrieb befindlichen oder frisch verfüllten oder stillgelegten Abbauflächen ist der Bestand der typischen Lebensraumtypen im Abbaugebiet nicht gefährdet, und es ist keine Beeinträchtigung oder Gefährdung des Vorkommens der kennzeichnenden Pflanzenarten und Artengemeinschaften zu erwarten.

Nach Beanspruchung einer stillgelegten Grube nordöstlich vom Abbaugebiet mit Ruderalvegetation ist im Projekt die Rückführung des nicht dauerhaft beanspruchten Teils der Grube nach der Bauphase in ihren ursprünglichen Zustand als Schottergrube mit Ruderalvegetation und gegebenenfalls Gehölzen vorgesehen.

Als Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen der Inanspruchnahme von Ruderalflächen in älteren bzw. stillgelegten Schottergruben ist im Projekt die Initiierung von kiesig-sandigen bis sandig-schluffigen Ruderalstandorten unter Duldung des Aufkommens von niedrigwüchsigen Gebüschern vorgesehen.

Als Ersatz für die Beanspruchung des Schwarzkiefernstreifens im Osten der stillgelegten Grube nordöstlich vom Schotterabbaugebiet durch Querung der Trasse ist gemäß Projekt die Herstellung von linearen Strukturpflanzungen und die Entwicklung von eichendominierten Waldbeständen und von lichten Eichenwäldern vorgesehen.

Als Maßnahme zur Verhinderung des Verlustes eines Teiches im Schotterabbaugebiet bei Trassenkilometer 8,4 ist vorgesehen, auf den zur Grünbrücke bei km 9,6 führenden Brache- bzw. Ruderalflächen zwei Gewässergruppen als Laichgewässer für Amphibien anzulegen. Die Entwicklung von naturnaher Umgebung der Teiche soll durch die Anlage von Flächen mit Trockenvegetation auf kiesig-sandigem Rohboden um die Teiche gesichert werden. Da diese Laichgewässer als dauernd bestehende, wenn auch zweitweise austrocknende Gewässer mit Lebensraumfunktion und in naturnaher Umgebung im Vergleich zum teilweise bean-

spruchten Schottergrubenteich größere Naturnähe aufweisen, ist die Maßnahme geeignet, die Projektwirkung des teilweisen Verlustes eines stehenden Gewässers im Schotterabbaugebiet auszugleichen.

Am Kleinen Wagram östlich der Gänserndorfer Terrasse („Tiefenbrunner Wald“) wird eine Waldfläche für die Auffahrt der Anschlussstelle Markgrafneusiedl beansprucht, Derartiger Eichenwald und Laubbaumforst aus einheimischen Laubbaumarten ist entlang des Kleinen Wagrams über etwa 5 km hinweg verbreitet. Zur Vermeidung von Waldverlust ist vorgesehen, zwei Flächen im Wald am Kleinen Wagram östlich Markgrafneusiedl zum naturnahen Eichen-Mischbestand umzuwandeln. Die Flächen liegen am Kleinen Wagram, also im selben Naturraum wie dem beanspruchten, sind mit 13 ha ausreichend groß und zur Waldumwandlung geeignet.

In der Flur Klingensfeld, auf der Praterterrasse östlich des Verlaufs der Trasse auf der Gänserndorfer Terrasse, sind neben Windschutzstreifen Teile eines Gehölzes am Waldstreifen entlang der Gemeindegrenze Obersiebenbrunn / Gänserndorf durch Querung betroffen. Zur Vermeidung des Verlusts an hochwertigem Eichenwald ist vorgesehen, zwischen der vorgesehenen Straße und dem Gehölzstreifen am Klingensfeld einen Waldbestand zu pflanzen. Da diese Flächen die Eingriffsflächen in der Fläche deutlich übertreffen, da sie im selben Naturraum vorgesehen sind und ihre Pflege bis zum gesicherten naturraumgerechten Bestand vorausgesetzt wird, ist sie geeignet, die vorhabensbedingten Auswirkung auszugleichen.

In der Bauphase werden zwar sensible Vegetationstypen und Lebensraumtypen wie Trockenrasen, Schwarzkiefernbestände, Eichenwald und Ruderalbiotope jeweils zum Teil beansprucht, es ist aber kein Verlust von Vegetationseinheiten oder Lebensraumtypen für den jeweiligen Standort oder den Naturraum zu erwarten.

Die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf Pflanzen und ihren Lebensraum durch Grundbeanspruchung werden in der Bauphase als vertretbar eingestuft, weil eine ausreichende Wirksamkeit der Maßnahmen für beanspruchte sensible Lebensraumtypen erwartet wird. Die Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase durch Schadstoffeintrag und Veränderung des Wasserhaushaltes für die Vegetation werden als geringfügig eingestuft, weil die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Minderung baustellenbedingter Auswirkungen auf dem Stand der Technik vorausgesetzt wird.

Aus Sicht des Fachgebietes Pflanzen und ihre Lebensräume sind die Auswirkungen des Vorhabens unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Bauphase somit als vertretbar einzustufen.

#### Auswirkungen in der Betriebsphase:

**Tiere:** Da der Flächenbedarf in der Betriebsphase geringer als jener der Bauphase ist, werden die bereits für die Bauphase vorgesehenen und geforderten lebensraumverbessernden Maßnahmen auch für die Betriebsphase wirksam. Diese werden als ausreichend gesehen, nachteilige Vorhabenswirkungen auf das Schutzgut Tiere dauerhaft zu verhindern.

Um die Trennwirkung der Trasse herabzusetzen, ist die Errichtung von Grünbrücken vorgesehen. Eine 20 m breite Grünbrücke ist im westlichsten Abschnitt der Trasse, im Marchfeld / Praterterrasse, eine weitere 35 m breite nach dem Eintritt in die Gänserndorfer Terrasse, eine weitere 50 m breite am Ende des Verlaufs der Trasse am Vogelschutzgebiet entlang,

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

eine weitere 25 m breite gleich nach dem Abstieg der Trasse auf die Praterterrasse und schließlich eine 35 m breite Grünbrücke etwa einen Kilometer vor dem Projektende.

Da die Grünbrücken bei projektgemäßer Umsetzung Lebensraumbedingungen aufweisen, die den Lebensraumansprüchen bodenlebender Tiere im pannonischen Faunenbezirk entsprechen, nämlich nährstoffarmen Boden mit pannonisch geprägter gräserdominierter Vegetation und lockere Strauch- und Baumpflanzungen, ist ihre Funktion als Verbindungen der Lebensräume pannonischer Fauna beiderseits der Trasse und daher Herabsetzung der Trennwirkung zu erwarten. Auch die Situierung der Grünbrücken wird als geeignet erachtet, da in jedem naturräumlich maßgeblichen Abschnitt der Trasse Grünbrücken vorgesehen sind.

Westlich vom Zieselvorkommen beim alten Flugfeld ist die Herstellung der Anbindung der S 8 an die B 8 vorgesehen. Jenseits dieser Anbindung, im Westen, besteht eine Brache, die seit einigen Jahren, mindestens seit 2007, vom Ziesel besiedelt wird. Um diese Brache nicht vom Zieselvorkommen am Flugfeld abzuschneiden, sind 4 Zieseldurchlässe im Abstand von rund 70 m unter dem Zubringer vorgesehen. Beiderseits dieses Zubringers und nördlich entlang der S 8 im gesamten Verlauf am Abbaugelände ist der Aufbau einer Zieselschutzwand vorgesehen, um Verluste an Zieseln auf der Straße zu verhindern.

Um Verluste von Amphibien (und Reptilien) auf den Fahrbahnen zu vermeiden, ist die Errichtung von fixen Amphibienleiteinrichtungen vorgesehen.

Um das Kollisionsrisiko für Fledermäuse und Vögel im Bereich der Überbrückung des Rußbaches zu verringern, werden auf der Brücke beiderseits der Straße sowie in weiteren kritischen Bereichen entlang der S 8 geeignete Kollisionsschutzwände errichtet.

Um die Auswirkungen durch die Beanspruchung und Beeinträchtigung von Wald als Lebensraum für Tiere zu mindern, werden gemäß Projekt 13 ha Wald hinsichtlich Naturnähe verbessert. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist spätestens mit Inbetriebnahme der Straße der Naturschutzbehörde zu belegen.

Die beiden als Ausweisungsgründe für das Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse bei Markgrafneusiedl angeführten Arten, Triel und Brachpieper, sind in ihrem Brutvorkommen von Flächeninanspruchnahme auch in der Betriebsphase nicht betroffen. Der Triel brütet im Gebiet ausschließlich in Schottergruben im Vogelschutzgebiet, der Brachpieper ist ebenfalls ein potentieller Brutvogel auf Abbaugelände innerhalb des Vogelschutzgebietes. Der Aktionsraum des Triels erstreckt sich insofern auch über den vom Vorhaben beanspruchten Grund, als Einzelindividuen natürlich auch außerhalb des Abbaugeländes und auch außerhalb des Vogelschutzgebietes auftreten können. Hinsichtlich der Lärmbeeinträchtigung auf den Triel wird auf nachstehenden Punkt „Wirkung von Lärm auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume“ verwiesen.

Da keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Triel durch Flächenverbrauch, Trennwirkung oder Lärm im Vogelschutzgebiet zu erwarten sind, und da auch keine nachteiligen Auswirkungen auf weitere geschützte Vogelarten im Vogelschutzgebiet zu erwarten sind, steht das Vorhaben nicht im Widerspruch mit den Erhaltungszielen für das Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse. Insbesondere ist auch das Verbreitungsgebiet der Großtrappe nicht betroffen.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere und ihre Lebensräume in der Betriebsphase sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen als vertretbar einzustufen.

**Pflanzen:** Da in der Betriebsphase sind keine maßgeblichen, über die Bauphase hinausgehenden Grundbeanspruchung mehr vorgesehen sind, werden keine weiteren Vegetationstypen in ihrem Bestand gefährdet. Die im Projekt vorgeschlagenen und im UVGA ergänzend geforderten Maßnahmen reichen aus, nachteilige Wirkungen auf vorhabensbedingt betroffene Pflanzenlebensräume auszugleichen. Da auch keine Grundbeanspruchung durch das Vorhaben innerhalb des Europaschutzgebiets Pannonische Sanddünen vorgesehen ist, sind nachteilige Auswirkungen auf geschützte Lebensraumtypen im Europaschutzgebiet durch Beanspruchung oder Verkleinerung auszuschließen. Da das Europaschutzgebiet March-Thaya-Auen etwa 12 km vom Vorhaben entfernt ist und auch keine indirekte Auswirkungen des Vorhabens etwa durch Änderung der Verkehrszahlen im weiteren Umfeld zu erwarten sind, steht das Vorhaben nicht im Widerspruch zu den Erhaltungszielen in diesen Schutzgebieten.

Die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens in der Betriebsphase durch Grundbeanspruchung werden als vertretbar eingestuft, weil zielgerechte Entwicklung der vorgesehenen Ersatzflächen und Flächen der Lebensraumverbesserung unter fachlicher Betreuung erwartet wird. Die Auswirkungen des Vorhabens in der Betriebsphase durch Schadstoffeintrag und Veränderung des Wasserhaushaltes für die Vegetation werden als geringfügig eingestuft, weil die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Minderung betriebsbedingter Auswirkungen nach dem Stand der Technik, wie Versickerungsflächen und Puffer- und Absetzbecken, vorausgesetzt wird.

Aus Sicht des Fachgebietes Pflanzen und ihre Lebensräume sind die Auswirkungen des Vorhabens unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase somit als vertretbar einzustufen.

### **Wildökologie**

Zusammenfassend werden die Auswirkungen auf das Wild durch Flächeninanspruchnahme während der Bauphase als vertretbar eingestuft. Die Auswirkungen sind nicht nur als geringfügig einzustufen, auch weil die im Einreichprojekt vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen, die Ersatz- und Wiederaufforstungen, Böschungsgestaltungen und sonstigen Gestaltungsmaßnahmen in der Bauphase noch nicht oder zumindest nicht voll wirksam sind.

Die Qualität der wildökologischen Lebensräume im engeren Untersuchungsgebiet ist charakterisiert durch offene Kulturlandschaftsbereiche (überwiegend Ackerland) mit geringem Strukturierungsgrad und einzelnen größeren zusammenhängenden Waldflächen, in die jedoch – mit Ausnahme der Durchschneidung des Waldbereiches östlich der geplanten ASt. Markgrafneusiedl, wo eine Rodung von rd. 6,2 ha erforderlich ist – überwiegend nur kleinflächig eingegriffen wird.

Es ist davon auszugehen, dass Wildtiere die Baustellennahbereiche wegen der mit der Bautätigkeit verbundenen Störungen meiden werden; die weite offene Agrarlandschaft bietet für die Arten der Offenlandschaft (u.a. Feldreh) ausreichende Ausweichmöglichkeiten. Im Be-

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

reich der größeren Waldflächen sind auch für waldgebundene Wildtierarten ausreichend Rückzugsmöglichkeiten vorhanden.

Die Ausstattung des Lebensraums mit wildökologisch bedeutenden Vegetationsstrukturen, die als Lebensraum und Migrationsbänder dienen, das Wald-Freiflächenverhältnis, die Randliniendichte und den Deckungs- und Äsungsmöglichkeiten in der offenen Kulturlandschaft werden durch den Bau der S 8 insgesamt nicht erheblich verändert. Die Auswirkungen auf Wildtiere durch Veränderungen der Habitatqualität werden daher als geringfügig eingestuft.

Die Errichtung von hochrangigen Straßen ist ohne Maßnahmen gewöhnlich mit gravierenden Auswirkungen durch Barriereeffekte und ökologischen Trennwirkungen (Lebensraumfragmentierung, Verinselung von Tierhabitaten, Be- oder Verhinderung des genetischen Austausches, Wanderhindernisse) verbunden. Da bei der S 8 West durchgehend Wildschutzzäune geplant sind (sofern nicht Lärmschutzwände deren Funktion übernehmen), werden Wildunfälle zwar weitgehend verhindert, gleichzeitig entsteht dadurch jedoch eine Vollbarriere.

Die Barrierewirkung und die Zerschneidung bzw. Isolierung einzelner Wildlebensräume wird in der Bauphase erst allmählich wirksam. Die Baustellenbereiche sind zwar untertags gestört, außerhalb der Bauzeiten können die Baustelleneinrichtungen und die Trasse selbst noch weitgehend ungehindert gequert werden. Barrieren sind kleinräumig in jenen Bereichen zu erwarten, wo Baustelleneinrichtungen gezäunt werden oder wo im Interesse der Absturzsicherung temporäre Bauzäune errichtet werden sollen. Erst nach Errichtung der vorgesehenen Lärmschutzwände und Wildschutzzäune kommen die Auswirkungen durch Zerschneidungen und die Barrierewirkungen voll zum Tragen. Zu diesem Zeitpunkt sind jedoch bereits die vorgesehenen Wildtierpassagen vorhanden.

Überregional bedeutsame Wildtierkorridore sind vom Bau der S 8 West nicht betroffen.

Die Auswirkungen durch Zerschneidungen und die Barrierewirkungen werden in der Bauphase daher als vertretbar eingestuft.

In Bezug auf die Flächenbeanspruchung und die Trenn- bzw. Barrierewirkung ist mit vertretbaren Auswirkungen auf das Wild zu rechnen. Hinsichtlich der anderen Wirkfaktoren (Lärm, Licht, Wildunfälle, Schadstoffe, Staub, Klima, Wasserhaushalt, Erschütterungen, Wildschäden am Bewuchs) sind auch unter Berücksichtigung von Wechselwirkungen in der Bauphase nur geringe Auswirkungen zu erwarten. Insgesamt werden die Auswirkungen der S 8 West auf das Wild für die Bauphase daher als vertretbar eingestuft.

Zum Ausgleich der Lebensraumverluste und -beeinträchtigungen sind im Einreichprojekt Gehölzflächen im Ausmaß von insgesamt 41,27 ha und ökologische Ausgleichsflächen im Ausmaß von 13,14 ha, insgesamt also 54,41 ha wildrelevante Ausgleichsflächen vorgesehen. Weiters sind naturnahe Baum- oder Strauchhecken in einer Gesamtlänge von 4.570 lfm vorgesehen. Die befristeten Grundbeanspruchungsflächen im Ausmaß von 93,26 ha werden wieder rekultiviert.

Bei Wirksamwerden der im Einreichprojekt dargestellten Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen kann der dauerhafte Flächenverlust infolge der qualitativen und quantitativen Aufwertung des verbleibenden Wildtierlebensraums zumindest mittelfristig soweit kompensiert werden, dass die Auswirkungen der Flächenbeanspruchung in der Betriebsphase mittelfristig als geringfügig eingestuft werden können. Wesentlich für diese Einstufung sind die im Einreichprojekt dargestellten Projektmaßnahmen zur qualitativen Aufwertung des verbleibenden Lebens-

raums. Da diese Maßnahmen teilweise erst mittelfristig (z.B. nach dem Aufwachsen der Gehölzstrukturen) vollständig wirksam werden, sind die Auswirkungen im ersten Jahrzehnt der Betriebsphase nicht als geringfügig, sondern als vertretbar einzustufen. Zusätzliche Maßnahmen zum Ausgleich des Flächenverlustes sind nicht erforderlich.

Die Ausstattung des Lebensraums mit wildökologisch bedeutenden Vegetationsstrukturen, die als Lebensraum und Migrationsbänder dienen, das Wald-Freiflächenverhältnis, die Randliniendichte und den Deckungs- und Äsungsmöglichkeiten in der offenen Kulturlandschaft werden durch den Betrieb der S 8 insgesamt nicht erheblich verändert. Die Auswirkungen auf Wildtiere durch Veränderungen der Habitatqualität werden daher für die Betriebsphase als geringfügig eingestuft.

Durch die geplanten Wildtierpassagen wird die durch die Vollbarriere der S 8 unterbrochene Durchgängigkeit von Wildwechseln und Vernetzung von Lebensräumen weitgehend wiederhergestellt.

Die Auswirkungen durch Zerschneidungen und die Barrierewirkungen werden in der Betriebsphase bei hoher Eingriffserheblichkeit unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehenen, hoch wirksamen Maßnahmen als vertretbar eingestuft.

In Bezug auf die Flächenbeanspruchung und die Trenn- bzw. Barrierewirkung ist mit vertretbaren Auswirkungen auf das Wild zu rechnen. Hinsichtlich der anderen Wirkfaktoren (Lärm, Licht, Wildunfälle, Schadstoffe, Staub, Klima, Wasserhaushalt, Erschütterungen, Wildschäden am Bewuchs) sind auch unter Berücksichtigung von Wechselwirkungen in der Betriebsphase nur nicht relevante bis geringe Auswirkungen zu erwarten. Insgesamt werden die Auswirkungen der S 8 West auf das Wild für die Betriebsphase daher als vertretbar eingestuft.

### **Gewässerökologie**

Als einziges Fließgewässer im Untersuchungsraum ist der Russbach samt dem ihn begleitenden Mühlgraben zu sehen. Der Rußbach ist derzeit mit einem unbefriedigenden Zustand zu bewerten. Als einziges stehendes Gewässer ist ein Teich bzw. Weiher in einer ehemaligen Kiesgrube südlich von Strasshof zu nennen.

**Bauphase:** Durch die Bautätigkeit wird es temporär zu erhöhten Trübefrachten im Rußbach kommen, die allerdings durch entsprechende Maßnahmen verringert werden können. Lokal im Querungsbereich der Trasse kommt es durch die Entfernung der Ufergehölze zu einem Strukturverlust. Die Attraktivität des Fischereireviere wird zusätzlich durch Baulärm und Zugangsbeschränkungen während der Bauphase beeinträchtigt.

Da die Trasse über den Teich südlich von Strasshof führt, geht hier aquatischer Lebensraum verloren. Bereits in Bauphase 0 werden zwei Ersatzgewässer nordwestlich der ASt Markgrafneusiedl errichtet. In den unmittelbar östlich des Teiches liegenden wasserführenden Graben wird es durch die Windverfrachtung von Staub zu geringen stofflichen Einträgen kommen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Gewässerökologie sind für die Bauphase als geringfügig einzustufen.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

**Betriebsphase:** Durch das gewählte Entwässerungssystem kommt es zu keiner nennenswerten Erhöhung der Chloridimmission im Rußbach. Der dauerhafte lokale Verlust an Ufergehölzen im geplanten Querungsbereich der S8 kann durch eine gewässernahe Ersatzpflanzung kompensiert werden. Im unmittelbaren Querungsbereich verbleibt eine Beeinträchtigung des Fischereireviere durch Lärmbelästigung.

Der Verlust des vorgenannten Teiches wird bereits in Bauphase durch zwei Ersatzgewässer kompensiert. Da der Grundwasserstrom in südöstlicher Richtung verläuft, ist gemäß dem GW-Transportmodell durch die Versickerung der Straßenwässer über den Grundwasserpfad mit keinen straßenbedingten Einträgen in den östlich des Teiches liegenden Gräben zu rechnen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Gewässerökologie sind für die Betriebsphase als geringfügig einzustufen.

### Wirkung von Lärm auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Wirkungen auf Tiere durch Lärm sind in der Bauphase aufgrund des lokalen und zeitlich begrenzten Auftretens als gering einzustufen.

Auswirkungen durch Verkehrslärm auf Tiere in der Betriebsphase sind vor allem für Vögel und Fledermäuse bekannt. Bei Vögeln wurden herabgesetzte Aktivitäts- und Brutdichten entlang von vielbefahrenen Straßen festgestellt wobei die Wirkdistanzen von der Verkehrsfrequenz und der Geschwindigkeit abhängen. Die Wirkdistanzen wurden bereits bei der Lage und Dimensionierung der vorgesehenen und geforderten Maßnahmen zur Lebensraumverbesserung berücksichtigt, bei Umsetzung dieser Maßnahmen sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die betroffenen Vogelarten zu erwarten, ausgenommen die im Gebiet vorkommende lärmempfindlichen Vogelarten Triel. Um nachteilige Auswirkungen durch Lärm auf den Triel zu vermeiden, ist im Projekt vorgesehen, im Bereich des Vogelschutzgebietes die Schallimmissionen im Brutgebiet des Triels durch Tieflage der Straße und Abschirmung durch einen Damm zum Vogelschutzgebiet hin mit einer Gesamtabschirmungshöhe von 7 m auf ein unerhebliches Ausmaß zu verringern. Im Abschnitt entlang des Vogelschutzgebietes ist zudem ein schallreduzierender Straßenbelag vorgesehen. Zum Beleg der ausreichenden Wirkung dieser Maßnahme wurde ein bioakustischer Ansatz gewählt: Es wurde dabei untersucht, wie Straßenlärm den Kommunikationsraum des Triels verändern kann, daraus wurden Schlüsse auf die erforderlichen Maßnahmen gezogen, die notwendig sind, die Beeinträchtigung unter einer Erheblichkeitsschwelle zu halten. Anhand dieser Berechnungen und Prognosen der vorhabenbedingten Veränderung des Kommunikationsraums des Triels werden die Maßnahmen als geeignet erachtet, die Auswirkungen des Vorhabens auf die im Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse bei Markgrafneusiedl geschützte Vogelart Triel zu beschreiben. Die aus diesen Berechnungen resultierende zu erwartende Verkleinerung des Kommunikationsraums des Triels um 3,8 % bei Umsetzung des Vorhabens wird als nicht erheblich für den Triel im Vogelschutzgebiet eingestuft. Ein Monitoring der Kommunikationsfläche wird vorgeschlagen. Die Maßnahmen sind auch geeignet, maßgebliche Störungen durch Lärm auf alle weiteren lärmempfindlichen Arten geringfügig zu halten. Gleichzeitig sind aufgrund der Gewöhnungseffekte von Wildtieren an kalkulierbare Lärmquellen die Auswirkungen auf Wildtiere ausgenommen die Trielpopulation durch Lärm in der Bau- und Betriebsphase als geringfügig einzustufen.

### **Wirkung von Luftschadstoffen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:**

Wirkungen über Staub und Luftschadstoffe sind bei Einhaltung der vorgesehenen Maßnahmen zur Staubvermeidung in der Bauphase relativ gering. Wesentliche negative Wirkungen durch Luftschadstoffe sind aufgrund der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen in der Bauphase nicht zu erwarten.

Die Immissionsberechnungen zeigen, dass die Vegetationsrichtwerte für Stickstoffdioxid der Österreichischen Akademie der Wissenschaften (ÖAW) auch in den an die S 8 angrenzenden Bereichen eingehalten werden, und die Immissionswerte unter dem Grenzwert nach BGBl. II Nr. 298/2001 zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation (NOx-Jahresmittelwerte unter 30 µg/m<sup>3</sup>) liegen.

Da keine immissionsbedingten Veränderungen von Lebensraumbedingungen für Tiere und Pflanzen sowohl in der Bau-, als auch Betriebsphase zu erwarten sind, können Änderungen in der Zusammensetzung von Artengemeinschaften von Tieren infolge Verschiebungen des Artenspektrums und Begünstigung oder Benachteiligung bestimmter Arten oder von Artengruppen ausgeschlossen werden.

### **Wirkung von Licht auf das Schutzgut Tiere und deren Lebensräume:**

Wirkungen auf Tiere durch Bewegung, Licht und sonstige Störquellen sind in der Bauphase aufgrund des lokalen und zeitlich begrenzten Auftretens als geringwertig einzustufen. Zudem ist insbesondere im Zusammenhang mit der Baustellenbeleuchtung ein gewisser Gewöhnungseffekt zu erwarten. Wesentliche negative Wirkungen durch Licht und andere Fernwirkungen sind aufgrund der gewählten Trassennivelette und der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen in der Betriebsphase nicht zu erwarten.

Die Auswirkungen durch Licht auf das Schutzgut Tiere werden in der Bau- und Betriebsphase als geringfügig eingestuft.

### **Wirkung von Veränderungen des Wasserhaushalts auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen, Lebensräume:**

Als einziges Oberflächengewässer wird und ein künstlicher Teich südlich von Strasshof am Grund einer Schottergrube im Abbaugelände bei Markgrafneusiedl südlich von Strasshof beansprucht. Der Russbach südlich der Gänserndorfer Terrasse wird mittels Brückenbauwerk gequert, eine temporäre Beeinträchtigung des Russbachs erfolgt lediglich in der Bauphase während der Errichtung der Brückenquerung. Daraus ergibt sich keine dauerhafte bzw. erhebliche Beeinträchtigung von Tier- und Pflanzenlebensräumen.

Der genannte Teich wird im Zuge der Trassenerrichtung teilweise verfüllt und geht damit als Lebensraum für Tiere verloren. Als Ausgleich dafür werden zwei Ersatzgewässer nordwestlich der ASt Markgrafneusiedl in derselben Landschaftseinheit angelegt.

Da während des Betriebes keine Einleitung ungereinigter Straßen- und Baustellenabwässer sowie Niederschlagswässer in Gewässer vorgesehen ist, sind daraus durch Einleitungen

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

keine Auswirkungen auf Pflanzen- und Tierlebensräume in Gewässern sowie im Uferbereich von Oberflächengewässern zu erwarten.

Da der überwiegende Teil der gereinigten Straßenwässer ganzjährig versickert wird, sind keine nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf Lebensräume von Tieren etwa durch Vernässung von diesbezüglich sensiblen Lebensraumtypen wie Trockenrasen und Trockenwiesen oder Beeinträchtigung des Bodens oder der Vegetation als Grundlage des Lebensraums von Tieren zu erwarten.

Da das Bauwerk der Straße auch im Einschnittsbereich auf der Gänserndorfer Terrasse nicht ins Grundwasser reicht, sind keine Änderungen des Grundwasserspiegels und damit auch keine Auswirkungen auf die Wasserversorgung der Vegetation zu erwarten.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vegetation durch die Versickerung chloridhaltiger Straßenwässer und dadurch bedingte Veränderung des Wasserhaushaltes sind nicht zu erwarten, weil keine Versickerungen in sensible Lebensräume vorgesehen sind und sich chloridbelastete Flächen auf einige trassennahe Bereiche ohne diesbezüglich sensible Vegetation beschränken.

Veränderungen des Wasserhaushalts auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen, Lebensräume sind als geringfügig zu sehen.

### 1.9. Wirkungen auf das Schutzgut Boden

#### Boden

Der Untersuchungsraum erstreckt sich entlang eines 500 m Puffers entlang der geplanten baulichen Eingriffe. Die Böden im Projektgebiet dienen im Wesentlichen als landwirtschaftliche Produktionsflächen. Die geplante Trasse der S3 führt durch höchstwertiges Ackerland weshalb die Eingriffserheblichkeit auch als entsprechend hoch zu bewerten ist. Die wichtigsten Bodentypen im Untersuchungsgebiet sind Tschernoseme, Paratschernosenme, daneben auch Feuchtschwarzerdeböden und vereinzelt Auböden. Der natürliche Bodenwert im Untersuchungsgebiet reicht von mittel bis hochwertigem Ackerland.

Der dauerhafte Flächenverbrauch von natürlichem Boden für den Betrieb der S 8 beträgt 139,65 ha. In der Bauphase werden zusätzlich 93,26 ha beansprucht. Die dauerhafte und mit der Bauphase befristete Flächeninanspruchnahme erfolgt auf Flächen, die derzeit wie folgt genutzt werden (nicht berücksichtigt werden darin die geforderten ökologischen Ausgleichsflächen):

Flächenverbrauch [ha]			
	Bau-/ Betriebphase	Bauphase	gesamt
	dauerhaft	zusätzlich temporär	
landwirtschaftliche Flächen	116,37	78,71	195,08
Wald	9,50	4,80	14,30
sonstige Flächen	13,78	9,76	23,54
Summe:	139,65	93,27	232,92

Mit der Errichtung des Vorhabens ist folgende Massendisposition gegeben:

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Massen Aushub / Wiedereinbau [m <sup>3</sup> ]			
	Oberboden	Boden (aufgelockert)	gesamt
Aushub	694.200	2.217.900	2.912.100
Wiedereinbau	190.200	1.644.600	1.834.800
Verfuhr (Wirtschaftskreislauf / Deponie)	504.000	573.300	1.077.300

Der Wiedereinbau des anfallenden Oberbodens (Humus) umfasst im Wesentlichen Aufforstungsflächen, Rekultivierungsflächen, Ausgleichsflächen, Böschungen Grünbrücken und Dämme etc.

**Bauphase:** Für den Boden maßgebliche Vorhabenswirkungen sind der Flächenverbrauch und der mit den Baumaßnahmen einhergehende Abtrag von Oberboden und Massenaushub.

Baubedingten Emissionen von Luftschadstoffen durch Baustellenverkehr und die eingesetzten Baumaschinen wirken in der Bauphase vorübergehend und kurzfristig auf den Boden, es sind keine relevanten Veränderungen des Bodenchemismus durch Staubbiederschlag oder Stickstoffeinträge zu erwarten. Mit Staubeinträgen im Bereich von einigen Metern neben der Baustellen bzw. Baustelleneinrichtungen wird zu rechnen sein. Die Auswirkungen vorhabensbedingter Luftschadstoffe auf den Boden werden als geringfügig eingestuft.

Bei Einhaltung der einschlägigen Vorschriften, der seitens der Projektwerberin vorgesehen und der im Rahmen der UVP zusätzlich geforderten Maßnahmen hinsichtlich des Betriebs von Baumaschinen und dem Einsatz von Baustoffen sind keine nachteiligen qualitativen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt in Bezug auf das Schutzgut Boden zu erwarten.

Baustelleneinrichtungsflächen werden, sofern sie später nicht mehr für den Betrieb der S8 erforderlich sind, rekultiviert.

Die Vorhabenswirkung auf das Schutzgut Boden und damit auch auf dessen landwirtschaftliche Nutzung ist für die Bauphase als vertretbar zu werten.

**Betriebsphase:** Der dauerhafte Flächenverlust von natürlichem Boden für den Betrieb der S 8 ist mit fast 140 ha hoch. Jedoch ist angesichts der Tatsache, dass auch nach dem Bau der S 8 ausgedehnte Flächen mit natürlichen Böden im Bereich des Marchfeldes vorhanden sein werden und ein Teil der beanspruchten Flächen rekultiviert wird, sind die Auswirkungen durch die Flächenbeanspruchung in Bezug auf das Schutzgut Boden als vertretbar einzustufen.

Durch das Vorhaben sind nur geringe bis vernachlässigbare Depositionen und daher auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Boden zu erwarten. Hinsichtlich Schwermetallen ist dabei auf aktuelle Vergleichsuntersuchungen im Nahbereich stark befahrener Straßen zu verweisen, bei denen beim derzeitigen Stand der Kfz-Technologie keine relevanten Schwermetallanreicherungen in Böden und Pflanzen festzustellen waren. Dies gilt auch für die Elemente der Platingruppe (PGE), für die keine Grenzwerte vorliegen.

Zu den Auswirkungen von Stickstoffdioxid auf landwirtschaftliche Nutzpflanzen ist festzustellen, dass auch in unmittelbarer Trassennähe die betriebsbedingte Zusatzbelastung entlang der Trasse im Bereich von rd. 10% des zulässigen Grenzwertes nicht übersteigen werden. Eine relevante Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Nutzflächen kann ausgeschlossen

werden, die Auswirkungen auf die Landwirtschaft Schwermetalldepositionen und NO<sub>2</sub>-Immissionen sind daher als geringfügig anzusehen.

Für das Schutzgut Boden relevante Änderungen des Wasserhaushaltes sind in der Betriebsphase durch die Einträge von Straßenwässern möglich. Beim gegenständlichen Vorhaben werden die Straßenabwässer nach deren Sammlung und Reinigung versickert. Schadstoffe aus den Straßenwässern werden in der belebten Bodenzone der Versickerungsanlagen ausgenommen der Chloride aus dem Winterdienst ausreichend rückgehalten. Eine umfassende Beurteilung der Chlorideinträge ins Grundwasser erfolgt im Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser.

Ein geringer Anteil der anfallenden Straßenwässer wird durch Gischt und Sprühnebel getragen. Salzaerosole, die mit der Verkehrsgischt aufgewirbelt werden, gelangen in den Straßenrandbereich, wo sie sich an Pflanzenteilen ablagern und von dort in den Boden und die Pflanzen eindringen können. Einträge von Natrium können in höheren Konzentrationen zu Veränderungen der Bodenstruktur führen. Von diesem Eintragspfad sind aber vorwiegend die Straßenböschungsf lächen betroffen. Gemäß Studien wird das aufgewirbelte Streusalz exponential zur Entfernung vom Straßenrand deponiert, 90 % innerhalb der ersten 15 Meter. Die Auswirkungen durch Einträge von Streusalz durch Spritzwasser auf trassennahe Böden werden daher als geringfügig eingestuft.

Angesichts der klimatischen Bedingungen in einem Großteil des Marchfeldes spielt die Bewässerung landwirtschaftlicher Kulturen aus Feldbrunnen eine wesentliche Rolle. Angesichts der vorhabensbedingt erhöhten Chloridkonzentrationen im Grundwasser und damit im Bewässerungswasser aus zum Vorhaben grundwasserabstromig gelegenen Feldbrunnen ist eine Chloridbelastung von Böden im Bereich der Bewässerungsanlagen zu erwarten. Die Aufnahme von Chlorid durch Pflanzen kann entweder über die Bodenlösung im Wurzelraum oder direkt aus dem Bewässerungswasser bei zusätzlichen Wassergaben erfolgen.

Dauerhafte Salzanreicherungen im Boden und somit nachhaltige Schädigungen der Straßenbegleitflächen finden jedoch nicht statt (SCHERER, 2004). Ein Grund hierfür ist, dass das Chlorid im Boden kaum zurückgehalten wird und danach durch das Bodenprofil in die Tiefe versickert. Dies belegen Bodenuntersuchungen, die nur kurz nach der Schneeschmelze noch leicht erhöhte Natrium-Gehalte, aber keine erhöhten Chlorid-Gehalte anzeigen. Auch der Jahresgang im Sickerwasser verdeutlicht, dass im Frühjahr das Chlorid bereits aus dem Bodenprofil bis 60 cm Tiefe mehr oder weniger verschwunden ist.

Auch das Natrium verbleibt nicht auf Dauer im Boden. Es wird zunächst gegen vorhandene Calcium- und Magnesium-Ionen ausgetauscht und die Versickerung erfolgt erst verzögert vom späteren Frühjahr an bis etwa September. Da im Boden nur verhältnismäßig schwache Bindungskräfte für Natrium vorhanden sind, wird es sukzessive wieder gegen andere Ionen aus Niederschlag und Staub ausgetauscht.

Eine gewisse Veränderung der Böden entlang der Straßen durch die Salzstreuung wird durch eine Erhöhung des pH-Wertes in den schwach bis mittel alkalischen Bereich angezeigt.

Die Vorhabenswirkung auf das Schutzgut Boden und damit auch auf dessen landwirtschaftliche Nutzung ist für die Betriebsphase als vertretbar zu werten.

## 1.10. Wirkungen auf das Schutzgut Wasser

### 1.10.1. Oberflächenwasser und Straßenwässer

**Bauphase:** In der Bauphase ist weitgehend die Versickerung der in den Baufeldern anfallenden Niederschlagswässer vorgesehen. Werden Baubereiche in den Russbach entwässert, so hat die Projektwerberin diese über Gewässerschutzanlagen zu reinigen und erst danach in den Vorfluter einzuleiten. Eine maßgebliche Beeinträchtigung von Oberflächengewässern in der Bauphase ist angesichts dieser gewährleisteten Reinigung der in den Russbach abgeleiteten Niederschlagswässer nicht zu erwarten. Zusätzlich werden Maßnahmen vorgesehen, die eine Manipulation mit gewässerschädigenden Stoffen auf den Baustellen untersagen bzw. einschränken. Ebenso sind Wartungs- oder Betankungsarbeiten in ungesicherten Baufeldern untersagt. Werden Wässer aus Baubereichen gesammelt und anschließend versickert, so sind auch diese gemäß Maßnahmenforderung zu reinigen, um eine Beeinträchtigung des Grundwassers auszuschließen. Die Bestellung einer Wasserechtlichen Bauaufsicht, die laufend den ausreichenden Gewässerschutz überwacht, gewährleistet überdies eine ordnungsgemäße Bauführung.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Oberflächenwasser sind für die Bauphase als geringfügig einzustufen.

**Betriebsphase:** Die Brücke über den Rußbach / Mühlgraben ist auf die schadlose Abfuhr von zumindest HQ100 ausgelegt. Weitere Bäche werden vom Vorhaben nicht gequert. Die Dimensionierung dieses Querungsbauwerks ist somit ausreichend, sodass dadurch keine erheblichen Abflussveränderungen zu erwarten ist.

Eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung stehenden Gewässer im Nahbereich der geplanten Trasse durch straßenbedingte Schadstoffe ist nicht zu erwarten.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Oberflächenwasser für die Betriebsphase als nicht relevant einzustufen.

Fast alle aus dem Vorhaben anfallenden Straßenwässer der S 8 werden mittels Gewässerschutzanlagen oder Kombinationsmulden gereinigt und danach versickert. Lediglich geringe Anteile der Straßenwässer aus dem Knoten S 1 / S 8 werden der Straßenentwässerung der S 1 zugeleitet und gemeinsam mit den gereinigten Straßenwässern der S 1 versickert bzw. während der Streuperiode dem Rußbach zugeleitet. Eine maßgebliche Beeinträchtigung des Rußbachs, vor allem eine Aufhöhung der Chloridkonzentrationen darin, ist daraus nicht zu erwarten. Die Straßenentwässerung entspricht den Vorgaben der RVS 04.04.11 Gewässerschutz an Straßen und damit dem Stand der Technik. Gewässerschutzanlagen sind zweistufig mittels Absetz- und Bodenfilterbecken geplant, die dezentralen Versickerungsanlagen sind als Kombinationsmulden ausgelegt, die eine direkte Reinigung und Versickerung der Straßenwässer entlang von weiten Teilen der geplanten S 8-Trasse erlauben. Die Versickerung ungereinigter Straßenwässer ist nicht vorgesehen. So erfolgt auch im untergeordneten Straßennetz, welches durch das Vorhaben eine Änderung der Lage oder der Nivellette erfährt, die Ableitung der Straßenwässer dem Bestand entsprechend über die Straßenböschung bzw. lokal anzuordnende Sickermulden. Gemäß Maßnahmenforderung sind auch diese Straßenwässer dem Stand der Technik entsprechend zu reinigen.

### 1.10.2. Grundwasser:

Die projektierte Trasse der S 8 quert sowohl die Niederterrasse, als auch die Hochterrasse des Marchfeldes. Die gesamte Trasse befindet sich im Bereich des Porengrundwasserkörpers Marchfeld (WGEV-Nr. 92240). Die Aquifermächtigkeit variiert von wenigen Metern bis zu 80 m. Den Hauptanteil der mittleren jährlichen Grundwasserneubildung bildet der Grundwasserzustrom, untergeordnet trägt die Versickerung von Oberflächen- und Niederschlagswässern sowie künstliche Grundwasseranreicherung dazu bei.

Die S8 ist innerhalb des durch die wasserwirtschaftliche „Rahmenverfügung Marchfeld“ abgedeckten Bereiches situiert. Demnach wird das Grundwasservorkommen im Marchfeld - unbeschadet bestehender Rechte - der Wasserversorgung und der Bewässerung gewidmet. Dieser Widmungszweck darf nicht beeinträchtigt werden. Vor allem ist darauf zu achten, dass das Grundwasser, seiner Menge und Beschaffenheit nach, dem Widmungszweck dauernd erhalten bleibt. Teile des Marchfeldes unterliegen der Schongebietsverordnung Marchfeld zur Sicherung der Trinkwasserversorgung aus dem Grundwasser. Im Umfeld der Trasse besteht eine Vielzahl wasserrechtlich bewilligter und bewilligungsfreier sowie nicht im Wasserbuch verzeichneter Grundwassernutzungen.

**Bauphase:** Aufgrund der Lage der Nivellette und der Grundwasserflurabstände erfolgt mit der Vorhabenserrichtung kein direkter, linearer Eingriff in das Grundwasser, punktuell können lokale Eingriffe durch allenfalls erforderliche Tiefgründungen erfolgen.

Naturgemäß ist ein erhöhtes Risiko hinsichtlich möglicher Verunreinigungen des Bodens und damit des Grundwassers durch Baumaßnahmen gegeben. Es sind jedoch im Projekt und in den Maßnahmenforderungen durch die Sachverständigen der Behörde entsprechende Maßnahmen vorgesehen, die über die Geringfügigkeit gehende qualitative Beeinträchtigungen des Grundwassers verhindern. Zudem ist von der Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben auszugehen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Grundwasser sind für die Bauphase als geringfügig einzustufen.

**Betriebsphase:** Die Versickerung der Straßenwässer entlang bzw. im Nahbereich der Trasse führt zu keiner mehr als geringfügigen Veränderung des Wasserhaushalts im Marchfeld aus quantitativer Sicht. Hinsichtlich der Qualität des Grundwassers ist jedoch die Versickerung der gereinigten, allerdings ungemindert mit Chlorid belasteten Straßenwässer zu betrachten. Die Chloridbelastung der Straßenwässer ist durch den Winterdienst („Streusalz“) bedingt.

Neben verkehrsbedingten Ursachen (Reifenabrieb, Fahrbahnabrieb, Tropfverluste etc.) finden sich in den Straßenwässern auch nicht verkehrsbedingte Stoffe aus z.B. vorbelasteten Niederschlägen oder aus dem Hausbrand. Diese straßenspezifischen Schadstoffe in den Straßenwässern lassen sich durch eine dem Stand der Technik entsprechende Straßenentwässerung in den Bodenfiltern der Kombinationsfiltermulden und Filterbecken ausreichend rückhalten. Demgemäß ist ein ausreichender Schutz des Grundwassers gegenüber straßenspezifischen Schadstoffen gewährleistet.

Chlorid, welches im Zuge des Winterdienstes anfällt, kann als sehr mobiles Ion, durch die geplanten Bodenfilter hingegen nicht aus dem Wasser entfernt werden. Dadurch sind Erhöhungen der Chloridkonzentrationen im Grundwasser insbesondere in jenen Bereichen, wo

ein „punktueller“ Eintrag von Straßenwasser in das Grundwasser erfolgt (d.h. bei den Versickerungsbecken), zu erwarten. Durch Verdünnungs- und Vermischungseffekte nimmt die Konzentration des Chlorids im Grundwasserabstrom zwar ab, jedoch sind im Nahbereich von Versickerungseinrichtungen teilweise sehr hohe Chloridkonzentrationen zu erwarten. Im Rahmen der UVE wurde das bestehende Grundwassermodell von Joanneum Research herangezogen und ein entsprechendes, auf die für die gegenständlichen Fragestellungen angepasstes, Grundwassertransportmodell, durch den Projektanten ergänzt, aufgesetzt. Die Randbedingungen und Eingangsparameter für dieses Grundwassermodell sind in einem eigenen Bericht beschrieben (UVE, Einlage 3-12.07). Demgemäß sind die höchsten vorhabensbedingten Chloridkonzentrationen im Bereich der ASt Strasshof und der ASt Markgrafneusiedl zu erwarten. Die Versickerung der Straßenwässer aus den Filterbecken 3 und 4 sowie aus den Kombinationsmulden entlang der Spange B8 lassen unter Berücksichtigung einer bestehenden Hintergrundbelastung des Grundwasserkörpers Marchfeld von etwa 50 bis 70 mg/l eine Ausbreitungsfahne mit Chloridkonzentrationen von lokal (in Nahbereich der Versickerungsbecken) über 100 mg/l erwarten. Entsprechend den Prognosen der Berechnung liegen mehrere Brunnen in einem Bereich von mehr als 115 mg Chlorid pro Liter.

Die Bewässerung salzempfindlicher Nutzpflanzen ist durch die Chloridbelastungen des Grundwassers bereichsweise nur noch eingeschränkt bzw. nicht mehr möglich. Die Projektwerberin hat entsprechende Entschädigungen oder Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Brunnen, die durch die Versickerung chloridbelasteter Straßenwässer in Ihrer Nutzung eingeschränkt werden können, sind in einem Beweissicherungsprogramm erfasst. Die Projektwerberin hat bei Nutzungseinschränkungen entsprechende Entschädigungen oder Ersatzmaßnahmen vorzusehen.

Zu den Wasserversorgungen der EVN in Parbasdorf sowie in Obersiebenbrunn wurden entsprechende Modellberechnungen durchgeführt, welche zeigen, dass ein Anstieg der Chloridkonzentration in beiden Anlagen zu erwarten ist, (um ca. 33 mg/l in Obersiebenbrunn, um ca. 23 mg/l in Parbasdorf) jedoch allfällige Grenz- und Richtwerte nicht überschritten werden.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Grundwasser sind für die Betriebsphase als vertretbar einzustufen.

### 1.10.3. Gewässerökologie:

Als einziges Fließgewässer im Untersuchungsraum ist der Russbach samt den ihn begleitenden Mühlgraben zu sehen. Der Rußbach ist derzeit mit einem unbefriedigenden Zustand zu bewerten. Als einziges stehendes Gewässer ist ein Teich bzw. Weiher in einer ehemaligen Kiesgrube südlich von Strasshof zu nennen.

**Bauphase:** Durch die Bautätigkeit wird es temporär zu erhöhten Trübefrachten im Rußbach kommen, die allerdings durch entsprechende Maßnahmen verringert werden können. Lokal im Querungsbereich der Trasse kommt es durch die Entfernung der Ufergehölze zu einem Strukturverlust. Die Attraktivität des Fischereireviere wird zusätzlich durch Baulärm und Zugangsbeschränkungen während der Bauphase beeinträchtigt.

Da die Trasse über den Teich südlich von Strasshof führt geht Lebensraum verloren. Bereits in Bauphase 0 werden zwei Ersatzgewässer nordwestlich der ASt Markgrafneusiedl errichtet.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Gewässerökologie sind für die Bauphase als geringfügig einzustufen.

**Betriebsphase:** Durch das gewählte Entwässerungssystem kommt es zu keiner nennenswerten Erhöhung der Chloridimmission im Rußbach. Der dauerhafte lokale Verlust an Ufergehölzen im geplanten Querungsbereich der S8 kann durch eine gewässernahe Ersatzpflanzung kompensiert werden. Im unmittelbaren Querungsbereich verbleibt eine Beeinträchtigung des Fischereireviere durch Lärmbelästigung.

Der Verlust des vorgenannten Teiches wird bereits in Bauphase durch zwei Ersatzgewässer kompensiert.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Gewässerökologie sind für die Betriebsphase als geringfügig einzustufen.

**Wirkung von Luftschadstoffen auf das Schutzgut Wasser:** Auswirkungen durch die Emission von Luftschadstoffen auf das Wasser werden anhand der zu erwartenden Depositionen bewertet. Natürliche oligotrophe Stillgewässer, die gegenüber Stickstoff- und Säureeinträgen besonders empfindlich sind (z.B. Moorgewässer, Bergseen), sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Für den Untersuchungsraum werden die Auswirkungen durch die Gesamtdeposition an Staub und deren Inhaltsstoffen (also auch Schwermetallen) auch im Nahbereich der Trasse als unerheblich eingestuft. Die Zusatzdeposition für Schwefel ist aufgrund der sehr geringen verkehrsbedingten SO<sub>2</sub>-Emissionen mit < 0,05 kg S/ha.a vernachlässigbar gering. Die Auswirkungen durch den Betrieb der S 8 sind somit hinsichtlich der Wirkung von Luftschadstoffen auf das Schutzgut Wasser als nicht relevant einzustufen.

## 1.11. Wirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima

### Luft und Klima

#### Luft

Aufgrund der Änderungen im verkehrlichen Mengengerüst durch das Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, ergeben sich im Jahr der Verkehrsfreigabe (2019) ebenso wie im Prognosejahr 2025 Belastungen aber auch Entlastungen entlang der einzelnen Straßenzüge im Untersuchungsraum. Besonders ausgeprägt sind die Entlastungen (im Jahresmittel um bis zu 1-2 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub>) im Bereich der B 8 in Aderklaa, Deutsch Wagram, Strasshof und Gänserndorf sowie entlang der L 11 in Markgrafneusiedl. Irrelevante Zunahmen in der NO<sub>2</sub>-JMW Immissionsbelastung (d.h. <0,9 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub>) ergeben sich abschnittsweise auf den Zubringer-routen zur S 8 wie entlang der L 9 zur ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn, der L 11 zwischen Gänserndorf und der ASt Markgrafneusiedl sowie der Spange Strasshof. Es sind weder 2019 noch 2025 Überschreitungen der geltenden Grenzwerte für NO<sub>x</sub> und NO<sub>2</sub> zu erwarten.

Hinsichtlich des PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwerts im Jahr der Verkehrsfreigabe (2019) ebenso wie im Prognosejahr 2025 ergeben sich im Vergleich zum Nullplanfall an allen Aufpunkten ver-

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

kehrbedingte Zusatzbelastungen von weniger als 3 % des Grenzwerts. Die Immissionszusatzbelastung für PM10 kann daher gemäß RVS 04.02.12 als unerheblich beurteilt werden. Der PM10-Grenzwert im Jahresmittel wird eingehalten.

Die PM2,5-Zusatzbelastungen bei Projektrealisierung sind an allen Aufpunkten irrelevant. Grenzwertüberschreitungen sind für PM2,5 nicht zu erwarten.

Bei CO, SO<sub>2</sub>, NMHC und Benzol sind die Änderungen der Konzentrationsniveaus sehr gering. Auch Zusatzbelastung durch Staubinhaltsstoffe (Blei, Arsen, Nickel und Cadmium) kann als unerheblich eingestuft werden. Es ist mit keiner relevanten Änderung in der Bilanz der Schadgase mit Ozonbildungspotential zu rechnen.

### Klimarelevante Emissionen

Hinsichtlich der klimarelevanten Treibhausgase wurden im UVE Klima- und Energiekonzept für die **Bauphase** in nachvollziehbarer Weise Gesamtimmissionen von 39.930 t CO<sub>2</sub>, 10,34 t CH<sub>4</sub> und 1,16 t N<sub>2</sub>O ermittelt. In Summe entspricht das unter Berücksichtigung des globalen Erwärmungspotenzials der Treibhausgase einer Gesamtemission von 40.507 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent.

Die im Klima- und Energiekonzept angeführten Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen sind ausreichend, um die Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase auf das Klima zu verringern.

Im Vergleich zum Jahr 2011 nehmen die Emissionen in der **Betriebsphase** aufgrund der allgemeinen Verkehrssteigerung deutlich zu, unabhängig davon, ob das Vorhaben realisiert wird oder nicht. Im Vergleich zum Referenzplanfall erhöht sich durch das Vorhaben die Emission von äquivalentem CO<sub>2</sub> durch Verkehr im Bilanzraum um etwa 2 % bzw. um etwa 26 kt pro Jahr. Im Vergleich dazu betragen die vom Verkehr verursachten Treibhausgasemissionen in Niederösterreich im Jahr 2009 knapp 4.700 kt (UBA, 2011). Die projektbedingte Erhöhung der Treibhausgasemissionen würde im Vergleich dazu 0,5 % betragen.

Der Beitrag des Vorhabens zu den gesamtösterreichischen Emissionen ist damit so gering, dass er keinen Einfluss auf die Erfüllung bzw. Nichterfüllung von Klimaschutzziele, zu denen sich Österreich verpflichtet hat, hat.

Verkehrsemissionen leisten einen wesentlichen Beitrag zum Ozonbildungspotential, allerdings sind die chemischen Prozesse, die ein Ansteigen des bodennahen Ozons bedingen, sehr komplex, sodass die Kfz-Emissionen im unmittelbaren Bereich ihrer Quelle sogar zu einer Verringerung der Belastung führen können. Im Vergleich zur Nullvariante ist im Ausbauplanfall 2025 mit keiner relevanten Änderung in der Bilanz der Schadgase mit Ozonbildungspotential zu rechnen.

### Mikroklima

Das kleinräumige Klima im Untersuchungsgebiet wird durch das Projekt nicht nennenswert beeinflusst. Es kommt zu keiner zusätzlichen Ausbildung von Kaltluftseen. Die Versiegelung (geringere Verdunstung, geringfügige Temperaturerhöhung) bleibt auf den unmittelbaren Trassenbereich beschränkt. Die entlang der Trasse im gegenständlichen Abschnitt geplanten Bauwerke, wie Brücken, Dämme, Rampen und Lärmschutzwände, bewirken eine lokale

Ablenkung und eventuell Abbremsung des Windes im unmittelbaren Nahbereich. Die Strukturierung der Oberfläche führt im Nahbereich der Bauwerke tendenziell zu einer geringfügigen Reduktion der bodennahen Windgeschwindigkeit (Barrierewirkung, Turbulenzen). Andererseits sind aufgrund der vorherrschenden hohen Windgeschwindigkeiten im Untersuchungsraum landwirtschaftliche Ackerflächen der Gefahr der Winderosion ausgesetzt. Hier kann eine Änderung der Oberflächenstrukturierung sogar einen positiven Effekt ausüben, da eine gewisse Erosionsschutzwirkung gegeben ist. Es sind jedoch keine grundsätzlichen oder nennenswerten Änderungen der vorherrschenden Windverhältnisse zu erwarten.

In Bezug auf Temperatur und Feuchte (Verdunstung) sind im gegenständlichen Vorhaben aufgrund der relativ geringen Breite der versiegelten Fläche keine erheblichen Auswirkungen für etwaige landwirtschaftlich genutzte Flächen abseits der geplanten Trasse zu erwarten. Verringert wird der Effekt der Bodenversiegelung generell durch Begrünung innerhalb des betrachteten Areals, weswegen eine Bepflanzung von nicht genutzten Flächen aus mikroklimatischer Sicht empfehlenswert und im gegenständlichen Vorhaben auch vorgesehen ist.

Die Wärmeabgabe der Fahrzeuge selbst ist bei einem DTV von rund 30.000 im Vergleich zu den lokalen meteorologischen Einflüssen vernachlässigbar, sodass hier keine signifikanten Einflüsse auf den lokalen Wärmehaushalt ableitbar sind.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die Auswirkungen des Vorhabens auf das Mikroklima auf den unmittelbaren Trassennahbereich beschränken und als geringfügig einzustufen sind.

## 1.12. Wirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Landschaftsbild und Ortsbild)

### Landschaftsbild und Ortsbild

Der Untersuchungsraum wird im westlichen Teil maßgebend durch intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt, für welche lange Ackerschläge und aufgrund mangelnder strukturierender Elemente auch große Raumtiefen charakteristisch sind. Im mittleren Abschnitt wirken die bestehenden Schotterabbauflächen als künstliche Elemente, die der Landschaft einen wenig naturnahen Charakter verleihen. Im Osten des Untersuchungsraumes sind wieder vorwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen anzutreffen, welche jedoch aufgrund der Windschutzhecken eine starke Gliederung aufweisen. Bestehende Infrastruktureinrichtungen wie Windkraftanlagen und Hochspannungsleitungen werden als technische Dominanten und damit als visuelle Störfaktoren wahrgenommen. Im nördlichen und nordöstlichen Randbereich des Untersuchungsraumes sind mehrere geschlossene Waldflächen vorzufinden, welche einen positiven Kontrast zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen und raumbildende Dominanten darstellen.

In der **Bauphase** kommt es zu vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Landschaftsbild, die aufgrund der maximalen Bauzeit von 36 Monaten als vertretbar eingestuft werden. Als maßgebende negative Auswirkungen sind vor allem die Dominanz der Trasse und der Kunstbauten vor Realisierung von Maßnahmen oder das Erscheinungsbild von Baustelleneinrichtungsflächen zu nennen. Sie treten mit fortschreitender Realisierung ein, so dass sie in der Praxis auch auf weniger als 36 Monate beschränkt sein werden. Aufgrund der Entfernung zwischen der Trasse und allen geschlossenen Siedlungsgebieten von über 500 m kön-

nen Auswirkungen auf Ortsbilder ausgeschlossen werden. Die Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild in der Bauphase werden daher als **vertretbar** eingestuft.

Für die **Betriebsphase** kann zusammenfassend festgestellt werden, dass die Trasse trotz Maßnahmen wie Strauch- und Baumpflanzungen und Aufforstungen zur besseren Integration in das Landschaftsbild eine deutlich raumbildende Wirkung haben und in Teilen auch deutlich als technische Dominante in Erscheinung treten wird.

Da die visuelle Wirkung insbesondere abhängig von der Höhenlage der Trasse und der Anzahl der Kunstbauten ist, wirkt die Trasse vor allem im westlichen Teil des Untersuchungsraumes (Knoten S1/S8 bis Deutsch-Wagram) aufgrund der Dammlage (Rußbachquerung), der Brücken und Kollisionsschutzwände am dominantesten. Im Bereich des „Äußeren Grabens“, wo die Schotterabbaugelände gequert werden, verläuft die Trasse unter dem Geländeniveau, so dass lediglich die Lärmschutzwände eine geringe räumliche Barrierewirkung entfalten. Im folgenden östlichen Trassenabschnitt ab dem Klingefeld verläuft die Trasse weitgehend auf Geländeniveau entlang einer natürlichen Geländekante. Hier kann durch Sichtschutzpflanzungen die Wahrnehmungsintensität deutlich herabgesetzt werden. Der für den Untersuchungsraum charakteristische Weitblick bleibt in letzteren beiden Abschnitten überwiegend erhalten.

Durch die landschaftspflegerische Begleitplanung, welche unter anderem Strauch- und Baumpflanzungen sowie Wiederaufforstungen vorsieht, wird die Vielfalt in strukturarmen Teilen des Untersuchungsraumes erhöht und es ist dies als eine positive Vorhabenswirkung zu bewerten.

Aufgrund der Entfernung zwischen der Trasse und allen geschlossenen Siedlungsgebieten von über 500m können Auswirkungen auf das Ortsbild in der Betriebsphase ausgeschlossen werden.

*Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.*

### 1.13. Wirkungen auf das Schutzgut Sach- und Kulturgüter

#### Sachgüter

In der **Bauphase** kommt es in der Gemeinde Parbasdorf zur direkten Beanspruchung einer von drei Windkraftanlagen, die an dieser Stelle abgetragen werden muss. In der Gemeinde Deutsch-Wagram muss die 380kV-Freileitung Dürnrohr - Wien gequert werden. Über die Verlegung dieser Einrichtungen oder die Umlegung und zeitlich beschränkte Abschaltung sind von der Projektwerberin Vereinbarungen mit den Infrastrukturbetreibern zu treffen. Es werden weder Bestand noch Funktion dieser Infrastruktureinrichtungen durch das Vorhaben gefährdet. Qualitative Verschlechterungen durch Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen können für Sachgüter in der Bauphase ausgeschlossen werden. Die verbleibenden Auswirkungen in der Bauphase können daher aus fachlicher Sicht als geringfügig eingestuft werden.

Auswirkungen auf Sachgüter in der **Betriebsphase** durch Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen können aus fachlicher Sicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen durch direkte Flächenkonkurrenz entstehen bereits in der Bauphase und werden dort beurteilt. Darüber hinaus gehende Flächeninanspruchnahmen in der Betriebsphase können ausgeschlossen werden.

Das Vorhaben bedingt in der Betriebsphase weder qualitative noch quantitative Verschlechterungen für Sachgüter.

*Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Sachgüter sind unter Zugrundelegung der durch die Projektwerberin vorgesehenen und im gegenständlichen Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Bauphase als geringfügig und für die Betriebsphase als nicht relevant und insgesamt als geringfügig einzustufen einzustufen.*

### **Kulturgüter**

Das Untersuchungsgebiet liegt im südöstlichen Weinviertel. Bei dem Areal handelt es sich um eine alte Kulturlandschaft, die spätestens seit dem Neolithikum, dem 5. Jahrtausend v. Chr., besiedelt wurde. Es zeigt sich hier eine relativ homogene Gewichtung der unterschiedlichen Zeitstufen. So sind Siedlungsplätze des Neolithikums und der Bronzezeit ebenso häufig im Untersuchungsgebiet vertreten wie archäologisch relevante Bereiche aus der Hallstatt- bzw. LaTene-Zeit. Ebenfalls vertreten sind Siedlungsplätze der Kelten und Germanen, aus der Völkerwanderungszeit und dem Mittelalter. Von besonderer Bedeutung sind darüber hinaus römische Militäranlagen (Marschlager) und Siedlungs- bzw. Handelsplätze, die über den Limes hinaus im freien Germanien angelegt wurden. Die Verteilung der archäologisch relevanten Bereiche ist in den betroffenen Katastralgemeinden homogen, besondere räumliche Gewichtungen sind nicht zu beobachten. Aus der frühen Neuzeit stammen mehrere Kleindenkmäler, wie z.B. das Napoleondenkmäl in Raasdorf. Innerhalb des Untersuchungsraumes befinden sich keine denkmalgeschützten Objekte. Im direkten Untersuchungsgebiet sind 8 Fundzonen von besonderer Bedeutung. Diese sind aus Luftbildbefunden sowie aus Begehungen bekannt. Da auf keiner dieser Fundstellen bislang Grabungen stattgefunden haben, ist eine genaue zeitliche und typologische Einordnung nur bedingt möglich.

In der **Bauphase** sind deutliche Eingriffe in die Kulturlandschaft gegeben. Insbesondere archäologische Fundzonen als auch Kleindenkmäler sind durch die Bauarbeiten betroffen. Insgesamt sind acht bekannte archäologische Fundzonen durch die geplanten Baumaßnahmen betroffen. Diese Flächen sind in der UVE aufgeführt und die entsprechenden Maßnahmen (Rettungsgrabungen) beschrieben. Diese Maßnahmen sind als Ersatzmaßnahmen zu verstehen und stellen sicher, dass die angetroffenen Befunde nach dem derzeitigen Stand der internationalen Forschung dokumentiert und das zugehörige Fundmaterial fachgerecht geborgen wird. Diese Bodendenkmale (Funde) und die Dokumentationen treten in ihrer Gesamtheit an die Stelle der veränderten oder zerstörten archäologischen Fundstelle, führen deren Quellenfunktion weiter und sind somit Bestandteil des archäologischen Erbes.

Für den Bereich Kulturgüter sind während des Baues keine signifikanten Mehrbelastungen durch Luftschadstoffe zu erwarten.

Durch das Versetzen eines Kleindenkmals (Bildstock Markgrafneusiedel) bzw. entsprechenden Sicherungsmaßnahmen (Napoleondenkmal in Raasdorf) werden negative Auswirkungen auf diese Kategorie von Denkmalen deutlich reduziert.

In der **Betriebsphase** sind keine Auswirkungen auf Kulturgüter gegeben, weil die Zusatzbelastungen durch Schwefeloxide und Stickstoffoxide für Kleindenkmäler im Umfeld der Trasse (z.B. das Napoleon-Denkmal in Raasdorf) als nicht signifikant beurteilt werden.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Kulturgüter sind unter Zugrundelegung der durch die Projektwerberin vorgesehenen und im gegenständlichen Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Bauphase als geringfügig und für die Betriebsphase als nicht relevant einzustufen.

## 1.14. Schutzgutunabhängige Fachgebiete:

### 1.14.1. Altlasten und Altstandorte

Im Bereich der Gänserndorfer Terrasse sind große Flächen als Mineralrohstoffgewinnungsflächen ausgewiesen und genehmigt. Ein Teil dieser Flächen ist bereits ausgebeutet oder derzeit in Betrieb. Neben Verfüllungen nach Mineralrohstoffgesetz (MinroG) wurden und werden einige ehemalige Abbauf Flächen auch als Deponie geführt, wobei wasserrechtliche Genehmigungen überwiegend für Bodenaushub- und Baurestmassenqualität vorliegen.

Im Trassennahbereich der S 8 befinden sich auch ehemalige Materialgewinnungsstätten, MinroGVerfüllungen oder Deponien. Direkt von der Trasse berührt werden zwei ausgewiesene Deponiestandorte, die durch Baumaßnahmen direkt berührt werden. Diese sind:

- Die Deponie LP Sand u. Schotter (Wasserbuch GF-4010) wird im Bereich km 7,8 bis 7,9 durch die Trasse gequert. Im Querungsbereich der Trasse wurden umfangreichen Bodenuntersuchungen und Erkundungsschürfen vorgenommen. Im Zuge der Bauarbeiten beträgt das vorgesehene Aushubvolumen im Bereich rund 43.000 m<sup>3</sup>. Davon fallen rund 4.500 m<sup>3</sup> auf die Deckschicht.
- Die Deponie Czaak (Wasserbuch GF-2419), wird im Bereich km 9,0 bis 9,6 durch die Trasse gequert; Auch in diesem Querungsbereich wurden umfangreichen Bodenuntersuchungen und Erkundungsschürfen vorgenommen. Das vorgesehene Aushubvolumen beträgt im Bereich rund 90.000 m<sup>3</sup>. Davon fallen rund 25.500 m<sup>3</sup> auf die Deckschicht.

### Bauphase:

Das Projekt zur S8 sieht die teilweise Räumung der beiden Deponien vor. Durch die Räumung der Ablagerungen werden die von der Trasse der S8 berührten Teilbereiche komplett saniert, sodass aus diesen Trassenbereichen keine Gefahren für die Schutzgüter Boden oder Wasser ausgehen können. Sollten weitere, bislang unbekannte Altablagerungen angetroffen werden, so sind diese ebenfalls zu räumen und zu sichern.

Zur Räumung dieser Deponien und von ggf. bislang noch unbekanntes Altablagerungen im Trassenbereich steht genügend Deponieraum von gesicherten Deponien in der Umgebung zur Verfuhr der Aushubmassen zu Verfügung. Demgemäß können die Projektauswirkungen durch Altlasten und Altstandorte in der Bauphase unter Einhaltung der im UVE Fachbericht

vorgesehenen und im gegenständlichen Verfahren zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen in der Bauphase als vertretbar eingestuft werden.

#### **Betriebsphase:**

Nachdem vom Vorhaben berührte Altlasten und Altstandorte bereits in der Bauphase geräumt und gesichert werden, werden die Vorhabenswirkungen durch Altlasten und Altstandorte in der Betriebsphase als nicht relevant eingestuft.

#### **1.14.2. Abfallwirtschaft**

**Bauphase:** Mit der Errichtung der S8 fallen große Mengen an Bodenaushub an, die entsprechend den Zielvorgaben des AWG zu verwerten bzw. zu entsorgen sind. Daneben fallen auch beim Baustellenbetrieb selbst Abfälle an, die entsprechend verwertet oder entsorgt werden.

Aus der Errichtung der S8 ergibt sich ein Massenüberschuss von rd. 573.300 m<sup>3</sup>, an disponierbarem Aushubmaterial und 504.000 m<sup>3</sup> Oberboden. Die Gesamtmasse Aushub beträgt 2,912.100 m<sup>3</sup>, wovon 1.843,800 m<sup>3</sup> wieder eingebaut werden.

Der gesamte überschüssige Oberboden soll in den Wirtschaftskreislauf übergeführt und auf Grund der Qualität nicht als Abfall entsorgt werden.

Nachdem es sich bei dem im Baustellenbereich überschüssig anfallenden Bodenaushub durchwegs um qualitativ hochwertige Sande und Kiese handelt, kann davon ausgegangen werden, dass diese auch wirklich im Wirtschaftskreislauf unterzubringen sind. Nur ein geringer Teil ist in Bodenaushubdeponien zu entsorgen. Darunter fallen voraussichtlich auch Feinsande und Material aus dem Bereich der Aufbereitungsanlagen (rd. 35.000 m<sup>3</sup>)

Ein Teil des Aushubmaterials kann direkt oder nach entsprechender Aufbereitung für die Herstellung der unteren und der oberen Tragschicht der Fahrbahnen verwendet sowie für die Bankette und als Filterkies eingesetzt werden.

Mit der Detailplanung ist der Behörde ein detailliertes Baustellenabfallwirtschaftskonzept zur Beurteilung vorzulegen. In diesem sind die beim Baustellenbetrieb anfallenden Abfälle detailliert zu erfassen und deren Sammlung, Zwischenlagerung und Entsorgung zu erläutern.

Unter Zugrundelegung der durch die Projektwerberin vorgesehenen und im gegenständlichen Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen ist eine ordnungsgemäße Wiederverwertung bzw. Entsorgung der mit der Errichtung des Vorhabens anfallenden Abfälle jedenfalls gewährleistet

**Betriebsphase:** Die ASFINAG erstellt zu den im Zuge des Straßenbetriebs anfallenden Abfällen und deren Bewirtschaftung (Verwertung, Beseitigung) getrennt nach den Zuständigkeitsbereichen der Straßenmeistereien jeweils separate Abfallwirtschaftskonzepte (gem. § 10 AWG). Für das gegenständliche Bauvorhaben sieht die ASFINAG vor, ein derartiges Konzept innerhalb von zwölf Monaten nach Verkehrsfreigabe vorzulegen.

#### **1.15. Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes**

Das Vorhaben hat Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes vor allem durch die Veränderung der Erreichbarkeiten. Die S8 trägt wesentlich zu einer Entlastung der stark durchfahrenen Ortskerne von Deutsch-Wagram und Straßhof an der Nordbahn an der B8 bei, wodurch diese eine Aufwertung erfahren. In den Ortszentren konzentrieren sich hohe Be-

bauungs- und Nutzungsdichten, welche aufgrund der prognostizierten Entlastung von Schall- und Luftschadstoffimmissionen zukünftig planmäßig weiterentwickelt werden können. Geringfügige Verkehrszunahmen sind unter anderem an den Ortseinfahrten von Leopoldsdorf oder Raasdorf zu erwarten.

Durch die verbesserte Erreichbarkeit des Wiener Raumes kann die S8 zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region beitragen und es ist zukünftig mit einer verstärkten Nachfrage an Wohn- und Betriebsbauland zu rechnen.

Das Vorhaben weist hohe Zielkonformität mit Plänen und Programmen der überörtlichen Raumplanung auf Landes- und Bundesebene, vor allem aufgrund der Bedeutung der Achse als Verbindung zwischen Wien und Bratislava, auf. Die Errichtung des Abschnittes West ohne Abschnitt Ost bis zur Staatsgrenze erfüllt die Zielsetzungen zwar nur zum Teil, eine Zielkonformität ist aber trotzdem gegeben. Durch die verbesserte Anbindung der Orte bei gleichzeitiger Erhaltung des untergeordneten Straßennetzes führt das Vorhaben zu einer Stärkung des Systems der zentralen Orte in der Region.

Hervorzuheben ist, dass das Vorhaben zu wesentlich geänderten Planungsvoraussetzungen führen wird, welche zukünftig im Zuge der fortlaufenden Anpassung der Raumordnungsprogramme der Standortgemeinde zu berücksichtigen sein wird. Großteils ist dies bereits der Fall, so dass auch hier von einer hohen Zielkonformität ausgegangen werden kann. Die fortlaufende Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen liegt zudem im Wesen von Raumordnungsplänen.

### **1.16. Berücksichtigung von absehbaren Entwicklungen im Untersuchungsraum**

Im Rahmen des UVP-Verfahrens sind absehbare Entwicklungen zu berücksichtigen. Demgemäß wurden bei der Erstellung der Teilgutachten bzw. des Umweltverträglichkeitsgutachtens im Untersuchungsraum liegende eingereichte bzw. bereits genehmigte Vorhaben mitberücksichtigt. Dies betrifft gegenständlich Bergbauprojekte (Schotterabbau), energiewirtschaftliche Projekte, Infrastrukturprojekte wie weitere Straßenbauvorhaben im übergeordneten Straßennetz und Schienenvorhaben. Die Vorhaben wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter betrachtet, soweit sie in einem relevanten Wirkungszusammenhang mit der S 8 West stehen und soweit die Projekte konkret genug sind, um deren Auswirkungen abschätzen zu können.

Die absehbaren Entwicklungen im Projektgebiet wurden in den TGA behandelt, sofern sie für das jeweilige Schutzgut relevant sind. Ebenso wird darin fachspezifisch auf die kumulativen Wirkungen nachstehender Vorhaben im Untersuchungsraum eingegangen.

- L9 Umfahrung Gänserndorf Süd
- B8 Umfahrung Gänserndorf Ost
- ÖBB-Strecke 117 Stadlau – Staatsgrenze / Marchegg, Ausbau und Elektrifizierung
- RÖGNER Sand & Kies GmbH; Vorhaben "Erweiterung der Gewinnung auf den Abbaufeldern Rögner X-XIII", KG Kapellerfeld, KG Stallingerfeld und KG Deutsch Wagram;

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

- Sanierung "Kleeblatt", Vorhaben Kiesabbau "Koller X" und Deponie "Koller X, Alice I", Vorhaben "Kies IV"
- Deponie „Marchfeldkogel“ und Deponie „Kleeblatt“ in der KG Markgrafneusiedl
- Windpark Großengersdorf II
- Windpark Untersiebenbrunn
- Windpark Parbasdorf II
- Windpark Obersiebenbrunn II
- Windpark Markgrafneusiedl III und V
- Windenergieanlage Markgrafneusiedl IV
- S1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn (Berücksichtigung mit Planfall R)
- S1 Spange Seestadt (Berücksichtigung mit informativer Planfall < MaxPlanfal - Erläuterung dazu siehe TGA 01, Verkehr, Kap. 2.6)

### **Überlagerungen mit absehbaren Entwicklungen, Schutzgut Mensch**

Verkehr: Als verkehrsrelevant absehbare Entwicklungen sind Bergbauprojekte (Schotterabbau), Deponieprojekte, energiewirtschaftliche Projekte, Infrastrukturprojekte wie weitere Straßenbauvorhaben im übergeordneten Straßennetz und Schienenbauvorhaben sowie zukünftige Raumnutzungen, die durch die S8 bedingte Erreichbarkeitsverbesserung induziert werden, zu nennen. Zur Diskussion stehen damit jene Projekte, die örtlich und zeitlich weitgehend fixiert sind. Diese wurden bezüglich der Verkehrsnachfrage konkret berücksichtigt, andere Projekte wurden global auf Basis der Gemeinden bzw. Verkehrsbezirke berücksichtigt. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass für diese Projekte Annahmen mit gewissen Unsicherheiten getroffen wurden, wie sie bei jeder Prognose notwendig sind.

Der durch die absehbaren Entwicklungen bewirkte Verkehr (Personen- und Güterverkehr der Straßen) während der Bauphase und der Betriebsphase wurde demgemäß in der Verkehrsprognose der Einreichunterlagen zum gegenständlichen Vorhaben S8 West bereits berücksichtigt. Die entsprechenden Verkehrsbelastungen wurden mit den einzelnen Planfällen dargestellt und damit der fachlichen Beurteilung zu den Themen Luftschadstoffe, Erschütterungen und Lärm zugrunde gelegt.

Lärm: Verkehrsbedingte Wirkungen aus den genannten absehbaren Entwicklungen sind bereits in den der Lärmprognose zugrunde gelegten Verkehrszahlen enthalten. Demgemäß werden die Wirkungen daraus berücksichtigt.

Der Bahnlärm (Prognose 2025) der ÖBB-Strecke 2143 Süßenbrunn-Gänserndorf wurde im engeren Untersuchungsbereich dargestellt und im Rahmen der humanmedizinischen Bewertung berücksichtigt. Die Berechnungsergebnisse wurden für die Nacht als Rasterlärnkarte dargestellt.

Die Fluglärmzonen Flughafen Wien-Schwechat liegen weit außerhalb des engeren Untersuchungsgebietes und haben daher keine vorhabensrelevanten Auswirkungen.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Die bestehenden und die absehbaren Windkraftanlagen sind für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens schalltechnisch nicht relevant, da sie einerseits für die Immissionsbeiträge aus dem Vorhaben und ihre Beurteilung nach § 6 (1) BStLärmIV nicht maßgebend sind, bzw. andererseits die Auswirkungen des Vorhabens als Differenz Vorhabensplanfall zu Nullplanfall sich durch die Windkraftanlagen nicht ändern und auf Grund der Distanzen zu den Siedlungen auch keine relevante Erhöhung der Lärmindizes nach BStLärmIV zu erwarten ist.

Erschütterungen: Verkehrsbedingte Wirkungen aus den genannten absehbaren Entwicklungen sind bereits in jenen Verkehrszahlen enthalten, die zur Beurteilung von relevanten Erschütterungen einzelner Objekte herangezogen werden. Demgemäß werden die Wirkungen daraus berücksichtigt.

Luftschadstoffe: Diese genannten absehbaren Entwicklungen sind in den der Immissionsberechnung zugrunde liegenden Verkehrszahlen bereits berücksichtigt. Somit sind die Auswirkungen dieser Vorhaben bei der Immissionsbeurteilung bereits in der berücksichtigten Grundbelastung enthalten. Ebenso ist keine ungünstige Überlagerung der Zusatzimmissionen aus diesen Vorhaben mit jenen des gegenständlichen Vorhabens zu erwarten.

In der UVE Deponie Marchfeldkogel (Fachbericht Luft und Klima, Ergänzungsbericht 2015) wurden die Auswirkungen durch die S8 West und jene der Deponie Marchfeldkogel (Deponieverfüllungsphasen 3 und 4) für die Prognosejahre 2030 und 2039 gemeinsam betrachtet. Für NO<sub>2</sub> und PM<sub>2,5</sub> wurden irrelevante und für Staubdeposition meist irrelevante, lokal geringfügige Erhöhungen der Zusatzbelastung durch die Deponie Marchfeldkogel errechnet. Durch die Vorhaben „Ausbau und die Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 117 Stadlau – Staatsgrenze / Marchegg“, "Erweiterung Trockenbaggerung auf den Abbaufeldern Rögner X-XIII", KG Kapellerfeld, KG Stallingerfeld und KG Deutsch Wagram sind aufgrund der räumlichen Lage der Projektgebiete Überlagerungen der Zusatzimmissionen für Luftschadstoffe mit jenen des gegenständlichen Vorhabens auszuschließen.

Für die übrigen genannten absehbaren Entwicklungen sind ebenfalls keine ungünstigen Überlagerungen der Luftschadstoffimmissionen mit jenen des gegenständlichen Vorhabens zu erwarten.

Resümee: Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass durch die genannten absehbaren Entwicklungen keine Immissionen auf das Schutzgut Mensch zu erwarten sind, die angesichts der daraus resultierenden Vorbelastungen der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens entgegenstehen.

### **Überlagerungen der Auswirkungen auf die Raumplanung und Landschaftsbild**

Entwicklung des Raumes: Die genannten absehbaren Entwicklungen, so wie das gegenständliche Vorhaben der S8 finden Berücksichtigung in der örtlichen Raumplanung, sowie den entsprechenden öffentlichen Konzepten und Plänen (Rohstoffplan, Wirtschaftsraum). Die Instrumente der örtlichen und überörtlichen Raumplanung werden zudem in regelmäßigen Abständen überarbeitet und an geänderte Planungsvoraussetzungen und Ziele (politische Agenda) angepasst. Mögliche kumulierende Wirkungen würden zu keiner anderen Einstufung der Auswirkungen der S8 führen, sodass diese aus raumordnungsfachlicher Sicht der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens nicht entgegenstehen.

Erholung: Die Auswirkungen der Errichtung und des Betriebs der S8 auf bestehende Erholungsgebiete und Freizeitanlagen ist als vertretbar einzustufen. Diese Beurteilung ändert sich auch nicht, wenn man diesbezüglich die Wirkung der absehbaren Entwicklungen im Nahbereich des Vorhabens S8 berücksichtigt.

Landschaftsbild: Der Untersuchungsraum ist im Wesentlichen durch intensive landwirtschaftliche Nutzungen mit langen Ackerschlägen geprägt. Dadurch ergeben sich die für das Gebiet typischen geometrischen Formenmuster. Als Störfaktoren sind auch die absehbaren Entwicklungen wie Windkraftanlagen sowie die geplanten Landesstraßen zu nennen, welche das Landschaftsbild maßgeblich negativ beeinflussen werden. Auch die zahlreichen Schotterabbauflächen sind als visueller Störfaktor einzustufen. Die bestehende Qualität des Landschaftsbildes ist generell als gering bis mäßig zu beurteilen. Die Beurteilung der Auswirkungen der S8 ändert sich auch unter Berücksichtigung möglicher kumulativer Wirkungen anderer bekannter Vorhaben nicht.

### **Überlagerungen mit absehbaren Entwicklungen, Schutzgut Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume**

#### **Überlagerungen der Auswirkungen auf die Tiere und ihre Lebensräume:**

Im Schotterabbaugelände bei Markgrafneusiedl ist neben dem allgemeinen Ablauf von Abbau, Verfüllung und Rekultivierung einzelner Gruben derzeit die Zusammenfassung einiger Schottergruben und Deponien beantragt und im UVP-Verfahren, wobei nach einer Abbau- und Verfüllungsdauer von etwa 60 Jahren eine gemeinsame Rekultivierung von Gruben auf etwa 110 ha unter Herstellung einer um bis zu 30 m aufgewölbten Fläche vorgesehen ist, die zu etwa zwei Drittel für Naturschutzzwecke, besonders die Herstellung eines bleibenden Brutraums für den Triel, zu etwa einem Drittel für landschaftsgebundene Erholung genutzt werden soll („Marchfeldkogel“, Einreichprojekt 2011, Projektkonkretisierung 2012, Aktualisierung 2015, UVP 2015). Das Vorhaben S 8 Marchfelds Schnellstraße wird in den Einreichunterlagen zu diesem Projekt berücksichtigt. Für den Triel ist kein nachteiliges Zusammenwirken von Lärmimmissionen in Bau- und Betriebsphase beider Projekte ins Brutgebiet zu erwarten, weil der Abbau- und Verfüllungsbetrieb im südwestlichen Teil des Abbaugeländes die zu erwartenden entsprechenden Auswirkungen mehrerer getrennter Gruben zusammenfasst und die Immissionen mit und ohne Marchfeldkogel jeweils tagsüber stattfinden, was für den Triel nicht relevant ist, und hinsichtlich Flächenverbrauch und Geländeänderung sind vom Vorhaben Marchfeldkogel positive Auswirkungen für den Triel (und andere Vogelarten) zu erwarten, weil das Vorhaben Marchfeldkogel über seine gesamte Laufzeit hinweg die Bereitstellung von Brutraum für jeweils 1 bis 2 Brutpaare und für die Rekultivierungsphase die Herstellung von Brutraum auf etwa 60 ha vorsieht, was ohne dieses Vorhaben mit und ohne S 8 nicht zu erwarten ist.

Einzelvorhaben, die außer dem zusammenfassenden Projekt Marchfeldkogel im Abbaugelände bei Markgrafneusiedl vorgesehen sind, betreffen z.B. die Vorhaben „Kleeblatt“ im Mittelteil des Gebietes und „Cemex Kies IV“ im Ostteil. Bei allen Schottergrubenprojekten im Gebiet ist (und war bereits auch in der Vergangenheit) jeweils Rekultivierung mit Naturschutzflächen, besonders Flächen für den Triel, vorgesehen, weshalb nachteiliges Zusammenwirken mit dem Vorhaben Marchfelds Schnellstraße auszuschließen ist. Das Abbauvorhaben „RÖGNER X-XIII“ liegt außerhalb des Auswirkungsbereichs des Vorhabens.

Östlich von Schotterabbaugebiet bei Markgrafneusiedl, am Kleinen Wagram, ist der Windpark Markgrafneusiedl III und V im Verfahren. Hinsichtlich Flächenbeanspruchung bestehen keine Überschneidungen mit dem Vorhaben S 8 Marchfeldschnellstraße, hinsichtlich Lärm ist in der Betriebsphase beider Vorhaben Überlappung zu erwarten, was in der Situierung entsprechender Maßnahmenflächen besonders für Fledermäuse in beiden Vorhaben berücksichtigt wurde.

Das Vorhaben „Strecke 117 Stadlau – Marchegg“, das eine Gleiszulegung zu einer eingleisigen Strecke und Elektrifizierung der Bahnlinie vorsieht, liegt mit etwa 3 km Entfernung vom Vogelschutzgebiet bei Markgrafneusiedl auf der vom Vorhaben abgewandten Seite weitab vom möglichen Auswirkungsbereich des Vorhabens S 8 Marchfeld Schnellstraße auch bezüglich Lärm, so dass nachteiliges Zusammenwirken der beiden Projekte auszuschließen ist (s. Kollar 2014b).

### **Überlagerungen der Auswirkungen auf die Pflanzen und ihre Lebensräume:**

Bei allen Deponie- und Schottergrubenprojekten im Gebiet sind (und waren bereits auch in der Vergangenheit) Rekultivierungen mit Naturschutzflächen, auch mit Flächen für den Triel, also Trockenwiesen und Trockenrasen, vorgesehen. So ist etwa beim Vorhaben Marchfeldkogel mit einer Abbau- und Verfüllungsdauer von etwa 60 Jahren eine gemeinsame Rekultivierung von Gruben auf etwa 110 ha unter Herstellung einer um bis zu 30 m aufgewölbten Fläche vorgesehen, die zu etwa zwei Drittel für Naturschutzzwecke, besonders die Herstellung eines bleibenden Brutraums für den Triel, zu etwa einem Drittel für landschaftsgebundene Erholung genutzt werden soll.

Ein nachteiliges Zusammenwirken dieser Vorhaben mit dem Vorhaben S 8 Marchfeldschnellstraße ist auszuschließen. Die Staubemissionen während der Bauphase zur S 8 werden im Zusammenwirken mit den Deponie- und Schotterabbauvorhaben für das Schutzgut Pflanzen in nicht relevantem Ausmaß erwartet.

Hinsichtlich der Flächenbeanspruchung durch Windkraftanlagen bestehen keine Überschneidungen mit dem Vorhaben S 8 Marchfeldschnellstraße. Die in deren Genehmigungsverfahren vorgesehenen Waldverbesserungsflächen ergänzen einander, daher sind keine nachteiligen kumulativen Auswirkungen der beiden Vorhaben zu erwarten.

### **Überlagerungen der Auswirkungen auf die Gewässerökologie**

Durch die genannten absehbaren Entwicklungen kommt es zu keinen Emissionen in Oberflächengewässer und Straßenwässer, die angesichts der daraus resultierenden Vorbelastung der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens entgegenstehen. Siehe dazu Fachgebiet Oberflächengewässer. Demgemäß ist auch keine Überlagerung nachteiliger Auswirkungen aus den Vorhaben auf die Gewässerökologie zu erwarten.

### **Überlagerungen der Auswirkungen auf den Wald**

Überlagerungen der Auswirkungen auf den Wald sind durch die Verringerung der Waldausstattung infolge Rodungen in jenen räumlichen Einheiten (Katastralgemeinden), in denen

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

auch Flächenbeanspruchungen für Bau und Betrieb der S 8 West geplant sind (Bezugsraum). Dies betrifft beantragte bzw. genehmigte Rodungen für die Vorhaben „S1 Wiener Außenring Schnellstraße“, „L9 Umfahrung Gänserndorf Süd, VA1“, „ÖBB Strecke 117 Stadlau-Marchegg“ und „Erweiterung der Gewinnung auf den Abbaufeldern Rögner X-XIII“, Windpark Markgrafneusiedl (MGN) III, Windenergieanlage Markgrafneusiedl (MGN) IV Details dazu siehe Kap. 4.6.1 des TGA 08). Für die anderen oben angeführten absehbaren Vorhaben sind – soweit dies aus den vorliegenden Unterlagen derzeit abschätzbar ist - keine relevanten Rodungen im Bezugsraum erforderlich. Die Gesamtrodungen im Bezugsraum erhöhen sich durch die Berücksichtigung der kumulativen Auswirkungen von 15,2332 ha (Rodungen für die S 8 West) auf 29,9036 ha. Die Waldausstattung des Bezugsraums wird damit vorübergehend um 1,9% (statt 1,0% bei ausschließlicher Betrachtung der Rodungen für die S 8 West) verringert. Unterstellt wird dabei als ungünstigster Betrachtungsfall eine zeitliche Überlagerung der Auswirkungen; aber auch dabei wird die regionale Waldausstattung nur geringfügig verringert; die Auswirkungen der S 8 West auf den Wald sind auch bei Berücksichtigung der Auswirkungen anderer Vorhaben als vertretbar einzustufen.

Da die befristeten Rodungen bei allen Vorhaben generell wiederzubewalden sind und für dauernde Rodungen meist Ersatzaufforstungen vorgeschrieben wurden, ist nach Durchführung der Ersatzaufforstungen und Wiederbewaldungen in der Region mit keinen relevanten Waldflächenverlusten, sondern insgesamt voraussichtlich sogar mit einer Verbesserung der Waldausstattung zu rechnen.

Die neben dem Waldflächenverbrauch theoretisch möglichen kumulativen Wirkungen auf den Wald durch Immissionen, Trennwirkungen sowie Veränderungen des Wasserhaushalts und Mikroklimas sind im konkreten Fall nicht relevant, da die anderen Projekte zu weit von der S8-West - Trasse entfernt sind.

### **Überlagerung von Auswirkungen auf das Wild**

Hinsichtlich kumulativer Auswirkungen mit anderen Projekten sind für Wild und Jagd vor allem die Auswirkungen zusätzlicher Lebensraumverluste sowie auf Wildwanderkorridore durch zusätzliche Barrieren zu berücksichtigen. Überwiegend temporäre, wildrelevante Lebensraumverluste sind vor allem die Vorhaben S1 Wiener Außenring Schnellstraße, die L9 Umfahrung Gänserndorf Süd (VA1), ÖBB-Strecke 117 Stadlau – Staatsgrenze / Marchegg, Erweiterung der Gewinnung auf den Abbaufeldern Rögner X-XIII, die Deponie Marchfeldkogel und die Deponie „Kleeblatt“ zu berücksichtigen. Da die Flächenbeanspruchungen für die betrachteten Vorhaben auf einen weiten, wenig besiedelten Raum verteilt sind, und hochwertige Wildlebensräume (v.a. Waldflächen) nur in einem relativ geringem Ausmaß betroffen sind, bleiben für Wildtiere genug Ausweichmöglichkeiten, so dass die Auswirkungen der S 8 West insgesamt auch bei Berücksichtigung der Überlagerungen mit Flächenbeanspruchung für andere Projekte als vertretbar einzustufen sind.

Die relativ größten Verluste an Dauerlebensraum Wald ergeben sich dabei bei Verwirklichung des Vorhabens L9 Umfahrung Gänserndorf Süd (VA1), das parallel zur bestehenden L9 durch Waldgebiete des ehemaligen Safariparks Gänserndorf verläuft. Aber auch hier verbleiben für Wildtiere genügend Ausweichmöglichkeiten, so dass auch bei Berücksichtigung der Projektwirkungen der UF Gänserndorf Süd die Auswirkungen der S 8 West als vertretbar zu bewerten sind.

Die Lebensraumverluste durch die geplanten Windparks sind vernachlässigbar, da es sich im Wesentlichen um punktuelle Eingriffe in Wildlebensräume handelt.

### **Überlagerungen mit absehbaren Entwicklungen, Schutzgut Boden**

Durch die Versickerung bzw. die Einleitung von gereinigten Baustellen- sowie gereinigten Straßenwässern aus den genannten Vorhaben werden die maßgeblichen Qualitätskriterien im Grund- und Oberflächenwasser und damit deren Nutzbarkeit als Bewässerungswasser eingehalten. Demgemäß sind daraus keine nachteiligen Vorhabenswirkungen auf das Schutzgut Boden bzw. dessen landwirtschaftlichen Nutzung zu erwarten.

Die genannten Abbau- und Deponievorhaben bedeuten zwar jeweils zusätzlichen Flächenverbrauch, sie führen aber angesichts der vorgeschriebenen Renaturierung langfristig nicht zu einem Verlust von Böden. Die geplanten Windparks haben nur äußerst geringe Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und Landwirtschaft.

Durch die genannten absehbaren Entwicklungen ergeben sich auf das Schutzgut Boden sowie die Landwirtschaft keine erheblichen, zusätzlichen Auswirkungen und damit auch auf die bei der Beurteilung für die S8 geltenden, grundlegenden Aussagen in Bezug auf den Flächenverbrauch.

### **Überlagerung von Auswirkungen auf die Abfallwirtschaft**

Bei allen genannten Vorhaben im Untersuchungsraum wird eine weitestmögliche Wiederverwertung der anfallenden Abfälle angestrebt, auch steht genügend Deponievolumen zur Verfügung, sodass negative Auswirkungen auf die Abfallwirtschaft vermieden werden. Im Rahmen der Wiederverfüllung ausgekiester Gruben steht überdies zukünftig wieder zusätzliches Deponievolumen zur Verfügung.

Es kann festgestellt werden, dass es durch die genannten absehbaren Entwicklungen in Bezug auf die Abfallwirtschaft zu keinen erheblichen, zusätzlichen Auswirkungen und damit auf die bei der Beurteilung für die S8 geltenden, grundlegenden Aussagen in Bezug auf die Abfallwirtschaft kommt.

### **Überlagerungen mit absehbaren Entwicklungen, Schutzgut Wasser**

#### **Überlagerung von Auswirkungen auf die Oberflächengewässer**

Der Rußbach ist der einzige Vorfluter im Untersuchungsraum, der zur Einleitung von Straßenwässern oder Baustellenabwässern zur Verfügung steht. Die Ableitung der gereinigten Straßenwässer im Winter aus dem Vorhaben S1 Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn ist in den Rußbach geplant. Daraus ergeben sich keine erheblichen Immissionen an Chlorid oder anderer straßentypischer Schadstoffe in dieses Gewässer. Die entsprechenden Qualitätsziele werden jedenfalls eingehalten. Angesichts der geringen Menge, der aus der S8 zusätzlich in den Rußbach abgeleiteten gereinigten Winterwässer ist der Eintrag von Schadstoffen daraus hinsichtlich der Einhaltung der Qualitätsziele für Oberflächengewässer unmaßgeblich. So erfolgt die Aufhöhung der Chloridfracht darin um vernachlässigbare 0,02 mg/l (siehe dazu Aussagen in TGA07, Kap. 3.3). Straßenwässer der S1 Spange Seestadt und der Umfahrung Gänserndorf werden nicht in den Rußbach geleitet. Bauabwässer haben bei deren allfälliger

Einleitung in den Rußbach den Vorgaben der allgemeinen Abwasseremissionsverordnung zu entsprechen.

Die genannten Deponievorhaben und Kiesabbau, sowie die geplanten Windparks sehen keine maßgeblichen Einleitungen von gesammelten Niederschlagswässern oder gereinigten Abwässern in Oberflächengewässer vor.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass es durch die genannten absehbaren Entwicklungen zu keinen Emissionen in Oberflächengewässer kommt, die angesichts der daraus resultierenden Vorbelastung der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens entgegenstehen.

### **Überlagerung von Auswirkungen auf das Grundwasser**

Als relevant hinsichtlich allfälliger Kumulationseffekte sind lediglich Chlorideinträge in den Grundwasserkörper zu werten. Mehr als geringfügige Einträge sind erfahrungsgemäß lediglich aus dem Winterdienst bei Straßenprojekten zu erwarten. Kiesgewinnungen, Deponien, Windparks sowie Eisenbahnstrecken sind diesbezüglich nicht relevant.

Die Wässer aus den Straßenprojekten S 1 Wiener Außenring Schnellstraße und Umfahrung Gänserndorf sind für allfällige kumulative Effekte das Grundwasser betreffend allerdings nicht relevant, da diese entweder in einen Vorfluter eingeleitet werden bzw. nicht im Grundwasseran- oder abstrom des gegenständlichen Projektes liegen. Demgemäß sind relevante Kumulationseffekte aus den o.a. absehbaren Entwicklungen mit dem Vorhaben S 8 auszuschließen. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass es durch die Errichtung der S 8 und den genannten absehbaren Entwicklungen nicht über die Geringfügigkeit gehende kumulative Wirkungen auf das Grundwasser zu erwarten sind.

### **Überlagerungen mit absehbaren Entwicklungen, Schutzgut Kulturgüter**

Alle genannten Vorhaben bewirken Eingriffe in die Kulturlandschaft. So sind durch deren Errichtung archäologische Fundzonen als auch Kleindenkmäler betroffen. Archäologische Untersuchungen bekannter Fundstellen sind vorhabensspezifisch im Vorfeld des eigentlichen Bauvorhabens vorzunehmen. Die Sicherstellung der archäologischen Untersuchungen von bislang unbekanntem Fundstellen ist ggf. jeweils während der Bauphase sicher zu stellen. Damit werden die angetroffenen Befunde nach dem derzeitigen Stand der internationalen Forschung dokumentiert und das zugehörige Fundmaterial fachgerecht geborgen.

## **1.17. Grenzüberschreitende Vorhabenswirkungen**

Im Rahmen ihrer fachlichen Beurteilung haben die Sachverständigen festgestellt, dass durch das Vorhaben keine über die Geringfügigkeit hinausgehenden grenzüberschreitenden Vorhabenswirkungen auf die Schutzgüter benachbarter Länder zu erwarten sind.

Hinsichtlich der Verkehrswirkungen des Vorhabens ist darauf zu verweisen, dass das Einzugsgebiet der S8 West hauptsächlich den nördlichen Bereich der Donau im Marchfeld bezüglich der Erreichbarkeit betrifft und derzeit in der Fortsetzung der S8 West nach Osten keine grenzüberschreitende Straßenverbindung vorhanden ist. Dies wird auch durch die im

Jahre 2013 erfolgte Quell-Zielbefragung des die Grenze überschreitenden Verkehrs im Rahmen des Projektes BRAWISIMO (siehe Einlage WU 4) bestätigt. Demgemäß hat das Vorhaben auch aus der Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit keine erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage und den Kfz-Verkehr der Slowakei.

Angesichts der Tatsache, dass das Vorhaben keine erheblichen Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr der Slowakei hat, ist auch dort keine relevante Zunahme von verkehrsbedingten Lärmbelastungen und Erschütterungen zu erwarten.

Zum Wirkfaktor Luftschadstoffe wurden anhand der prognostizierten Verkehrszunahme durch die S8 im Streckenabschnitt „B 9 Grenzübergang Berg“ Emissionszunahmen durch das gegenständliche Vorhaben am Grenzübergang berechnet und die daraus induzierten Zusatzimmissionen abgeleitet. Diese liegen unter der Irrelevanzschwelle der RVS 04.02.12. In der Slowakei sind daher relevante Zusatzimmissionen durch Luftschadstoffe infolge des Vorhabens auszuschließen.

Zum Wirkfaktor Lärm sind auf den Übersichtskarten in Einlage WU 1-05A die relevanten Straßenabschnitte dargestellt. Im Bereich Deutsch Altenburg Einlage WU 1-05A, Blatt 86 liegt eine Pegelerhöhung durch das Vorhaben mit mehr als 0,4 dB und kleiner gleich 1,0 dB vor. Der Bereich liegt an der B49 und reicht bis zum Kreisverkehr mit der B9 und endet dort. Darüber hinaus ist grenzüberschreitend (B9) durch den induzierten Verkehr des Vorhabens S8-West keine relevante Pegelerhöhung und damit keine relevante Lärmbelastung durch das Vorhaben gegeben. Es ist aufgrund der großen Entfernung und den vorliegenden DTVw-Werten auch entlang der B49 keine relevante Lärmauswirkung für slowakische Siedlungen zu erwarten. Eine Betrachtung der Lärmbelastung im relevanten Bereich der B49 erfolgte bei den Zulaufstrecken (siehe Ergebnistabellen WU 1-04A). Durch den Ausbau der S8-West sind daher insgesamt betrachtet, gestützt auf die Grundlagen und Aussagen des Fachbereichs Verkehr und Verkehrssicherheit, keine erhebliche, grenzüberschreitende Auswirkung auf die slowakischen Siedlungen aus Sicht des Fachbereichs Lärm zu erwarten.

Auswirkungen auf den Naturhaushalt, die Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Fischerei der Slowakei sind angesichts der großen Entfernung des Vorhabens zur Grenze nicht gegeben.

## 1.18. Maßnahmen

Von den Sachverständigen wurde ein umfassender Katalog mit unbedingt erforderlichen Maßnahmen zusammengestellt, die zusätzlich zu den in der UVE und im Einreichprojekt enthaltenen Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung nachteiliger Auswirkungen beitragen.

## 1.19. Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen

Sämtliche Stellungnahmen zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung, die bei der Behörde im Rahmen der öffentlichen Auflage vom 14. Juli 2014 bis 8. September 2014 und des Parteiengehörs vom 14. Juli 2015 bis 25. August 2015 bzw. ergänzend eingelangt sind, wurden aus Sicht der darin angesprochenen Fachgebiete in den dem UVG beiliegenden Stellungnahmenbänden beantwortet. Die Stellungnahmen sind in die fachlichen Beurtei-

lungen eingeflossen und wurden gegebenenfalls in Form von Maßnahmenvorschreibungen berücksichtigt.

Aus der durchgeführten fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen ergeben sich keine Gründe, die – bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen – einer Realisierung des Vorhabens entgegenstehen.

## **1.20. Integrative Gesamtschau**

Das Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9), km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00 wurde von 12 Sachverständigen hinsichtlich 15 Fachgebieten begutachtet und die Auswirkungen nach dem Stand der Technik geprüft und beurteilt. Die Auswirkungen wurden in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 dargelegt.

Aufgrund der eindeutigen Aussagen der Sachverständigen, insbesondere jener für die Fachbereiche Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe und Klima, Oberflächenwässer und Straßenwässer, Hydrogeologie und Grundwasser, Boden und Landwirtschaft, Raumplanung und Sachgüter sowie Humanmedizin ist unter Berücksichtigung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen auszuschließen, dass es durch das Vorhaben zu einer Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen oder des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte der NachbarInnen kommt. Auch konnten keine maßgeblichen Belästigungen von NachbarInnen erkannt werden.

Insbesondere wurde von der Fachgutachterin für Luftschadstoffe und Klima bestätigt, dass die Emissionen unter Berücksichtigung der im Einreichprojekt vorgesehenen und von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen nach dem Stand der Technik begrenzt werden.

Die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter wird durch ein umfangreiches Maßnahmenpaket möglichst gering gehalten, wobei im gegenständlichen UVP-Verfahren der Begriff der Immissionen weit gefasst wurde und sich nicht auf Luftschadstoffe beschränkt, sondern alle Einwirkungen des Vorhabens durch sonstige Immissionen (z.B. Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, Einleitungen von Flüssigkeiten) umfasst.

Weiters konnte auf Basis der fachlichen Ausführungen der Sachverständigen, insbesondere jener für die Bereiche Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume, Boden, Wald, Wild, Gewässerökologie, Luftschadstoffe und Klima, Oberflächen- und Grundwasser, Abfälle geschlossen werden, dass es zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft, des Tier- und Pflanzenbestandes oder des Zustandes der Gewässer wurde von allen Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche ausgeschlossen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Ortsbild sowie Landschaftsbild, Erholung, Raumplanung und Sachgüter werden als nicht relevant bis vertretbar eingestuft.

Das Vorhaben widerspricht keinen raumordnungsrechtlichen Zielsetzungen oder Festlegungen auf örtlicher Ebene sowie regionaler, Landes-, Staats- oder europäischer Ebene. Aus raumordnungsfachlicher Sicht kann daher davon ausgegangen werden, dass bei Umweltver-

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

träglichkeit des Vorhabens den Zielsetzungen des regionalen Raumordnungsprogramms entsprochen wird.

Absehbare Entwicklungen von eingereichten bzw. genehmigten Vorhaben im Untersuchungsraum wurden bei der Erstellung der Teilgutachten berücksichtigt. Im Zuge dessen wurde festgestellt, dass diese der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens nicht entgegenstehen.

Relevante Grenzüberschreitende Auswirkungen des Vorhabens sind nicht gegeben.

Das öffentliche Interesse am Vorhaben ist neben der Aufnahme des Vorhabens in das Bundesstraßengesetz auch in den beschriebenen Vorteilen begründet.

Bei der Gesamtschau der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ergaben sich damit unter Berücksichtigung insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung, der UVP-Teilgutachten sowie der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen – bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen – **keine schwerwiegenden Umweltbelastungen**, die einer Realisierung des in der UVE dargestellten bzw. geplanten Straßenbauvorhabens entgegenstehen.

Die Auswirkungen des Vorhabens werden für alle Schutzgüter beziehungsweise Fachbereiche unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen für die Bauphase und Betriebsphase als zumindest vertretbar eingestuft. Eine schutzgutbezogene Darstellung der Vorhabensauswirkungen ist aus nachstehender Tabelle 4 zu erkennen. Kumulationswirkungen mit anderen geplanten Vorhaben wurden bereits im Rahmen der Einreichplanung bzw. bei der Gutachtenserstellung berücksichtigt.

**Unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und im Einreichprojekt enthaltenen und die von den unterfertigten Sachverständigen als zusätzlich erforderlich erachteten Maßnahmen in den der Umweltverträglichkeitsprüfung nachfolgenden Genehmigungsverfahren berücksichtigt bzw. bei der Detailplanung, Errichtung und Erhaltung des Vorhabens durchgeführt werden, ist – im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau – die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes während der Bau- und Betriebsphase gegeben.**

**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN**

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

	<i>Bauphase</i>	<i>Betriebsphase</i>	<i>Gesamt- beurteilung</i>
<b>Mensch, Gesundheit, Wohlbefinden</b>			
Lärm	■	■	■)*
Luftschadstoffe	■	■	■)*
Erschütterungen	■	■	■
Humanmedizin	■	■	■)*
<b>Mensch, Lebensraum und Nutzung</b>			
Siedlungs-, Wirtschaftsraum	■	■	■
Erholung	■	■	■
<b>Tiere, Pflanzen, Lebensräume</b>			
Tiere (inkl. jagbares Wild)	■	■	■
Pflanzen (inkl. Wald)	■	■	■
Lebensräume (inkl. aquatische LR.)	■	■	■
<b>Wasser</b>			
Grundwasser	■	■	■
Oberflächengewässer	■	■	■
<b>Boden</b>			
<b>Luft und Klima</b>			
Luft	■	■	■
Klima	■	■	■
<b>Landschaft</b>			
<b>Sach- und Kulturgüter</b>			
)* Infolge der Verlagerungen von Emissionen aus Siedlungs- in Freilandbereiche ergeben sich für die entlasteten Siedlungsgebiete entlang der B8 (zwischen S1 und Gänserndorf) und der L2 (Obersiebenbrunn bis Wien) Verbesserungen der gegebenen Situation.			
Bewertung der Auswirkungen	■ positiv		
	■ nicht relevant		
	■ geringfügig		
	■ vertretbar		
	■ wesentlich		
	■ untragbar		

**Tabelle 4: Schutzgutbezogene Darstellung der Vorhabensauswirkungen**

## 2. DAS UVP-VERFAHREN

Das Bauvorhaben S 8 Marchfeld Schnellstrasse, Abschnitt West, Knoten S 1/S 8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9), km 0,0+00.00 – km 14,7+55.00 ist gemäß ist gem. § 23a Abs. 1 Z 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 14/2014, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

Grundlagen für die Erstellung der Teilgutachten im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung waren die von der Projektwerberin vorgelegten Projektunterlagen (Einreichprojekt 2010), die im Zuge der öffentlichen Auflage gem. § 9 UVP-G eingelangten Stellungnahmen sowie die im Rahmen des UVP-Verfahrens geforderten und von der Projektwerberin vorgelegten Ergänzungen und die dazu im Rahmen des Parteiengehörs eingelangten Stellungnahmen.

### 2.1. Gesetzliche Grundlage der Umweltverträglichkeitsprüfung

Das Bauvorhaben **S 8 Marchfeld Schnellstrasse, Abschnitt West**, ist gemäß § 23a Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 i.d.F. BGBl. I Nr. 14/2014 (UVP-G 2000), einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 sieht vor, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens ist die Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 und die Rodung von Flächen gemäß § 17 Forstgesetz 1975, jeweils in Verbindung mit § 24f UVP-G 2000.

Dieses Verfahren wird durch Bescheid abgeschlossen.

#### **§ 1 Abs. 1 UVP-G 2000**

*„Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist es, unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage*

*1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben*

*a) auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,*

*b) auf Boden, Wasser, Luft und Klima,*

*c) auf die Landschaft und*

*d) auf Sach- und Kulturgüter*

*hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind,*

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

3. die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und

4. bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.“

## 2.2. Untersuchungsrahmen

Der Untersuchungsrahmen legt den Prüfumfang für das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren (UVP) fest und beinhaltet im Wesentlichen:

- a) Auswahl der relevanten Fachbereiche gemäß § 1 Abs. 1 UVP-G 2000
- b) Zusammenstellung des entsprechenden Sachverständigenteams

Nicht Gegenstand der Untersuchungen durch die Sachverständigen sind:

- Umweltrelevante Auswirkungen von bauwerksspezifischen Katastrophen, wie z.B. Brückeneinsturz oder Verbrüche in den Tunnel.
- Finanzielle Fragen betreffend Entschädigungen und Grundablösen
- Fragen im Zusammenhang mit der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens
- Die Behandlung von rechtlichen oder politischen Fragen

## 2.3. Bisheriger Verfahrensablauf

Mit Schreiben vom 19. Juli 2011 hat die ASFINAG Bau Management GmbH als Bevollmächtigte der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und auf Erlassung eines teilkonzentrierten Genehmigungsbescheides gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 insbesondere in Verbindung mit § 24f Abs. 1 UVP-G 2000, § 4 Abs. 1 BStG 1971 und § 17 Forstgesetz 1975 für das Bundesstraßenbauvorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) (Abschnitt West) gestellt. Mit den Schreiben vom 30. Juli 2012 und 18. September 2013 wurde das Vorhaben in Bezug auf Teile des Entwässerungssystems geändert. Mit Schreiben vom 3. April 2014 ist das Land Niederösterreich dem Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 und dem Antrag der ASFINAG hinsichtlich bestimmter Vorhabensteile (Landesstraßen) als Mit Antragsteller beigetreten.

Die Anträge enthielten die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Einreichprojekt 2010 und ein forstrechtliches Einreichoperat) einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE).

Gem. § 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 erfolgte die Auflage der **Projektunterlagen (Einreichprojekt Dezember 2010)** zur öffentlichen Einsicht von 14. Juli 2014 bis 8. September 2014. Die Kundmachung durch das bmvit erfolgte mit Edikt vom 7. Juli 2014 in

der Kronen Zeitung (NÖ Ausgabe), im Kurier (NÖ Ausgabe) sowie im Amtsblatt zur Wiener Zeitung.

Die Unterlagen wurden auch an die mitwirkenden Behörden, die Standortgemeinden, die NÖ Umweltschutzbehörde, den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und das Land Niederösterreich als wasserwirtschaftliches Planungsorgan übermittelt.

Im Zuge des Verfahrens wurden von der Projektwerberin als Auskunft gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 ergänzende Unterlagen vorgelegt. Diese Ergänzenden Unterlagen (WU1 – WU6) wurden vom 14. Juli 2015 bis 9. September 2015 dem Parteiengehör unterzogen.

Im Zuge des Verfahrens wurden von der Projektwerberin als Auskunft gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 weitere ergänzende Unterlagen vorgelegt. Diese umfassen eine Überarbeitung der Berichte WU1-04-1, WU1-04-2 und WU1-05 sowie Ergänzungen zum Lärm (WU7) und eine Detailuntersuchung Helmahof (WU8).

- WU 01-04-1A Ergebnisse Zulaufstrecken Immissionstabellen gemäß BStLärmIV Teil 1, Okt.2015
- WU 01-04-2A Ergebnisse Zulaufstrecken Immissionstabellen gemäß BStLärmIV Teil 2, Feb.2016
- WU 01-05A Ergebnisse Zulaufstrecken Übersichten gemäß BStLärmIV, Okt.2015
- WU 07A Ergänzungen Lärm gemäß Besprechung vom 11.09.2015, Feb.2016
- WU 08A Detailuntersuchungen Helmahof, Okt.2015

## **2.4. Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum Verfahren**

Die im Rahmen der öffentlichen Auflage der Projektunterlagen vom 14. Juli 2014 bis 8. September und des Parteiengehörs vom 14. Juli 2015 bis 25. August 2015 eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen sowie die ergänzenden Stellungnahmen wurden von den vom bmvit bestellten Sachverständigen beantwortet. Die Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen ist in den Stellungnahmenbänden zusammengefasst dargestellt.

## **2.5. Behörden / Standortgemeinden / Umweltanwälte , BMLFUW**

### **2.5.1. Behörden, Umweltschutz, BMLFUW**

#### ***Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie***

als zuständige Behörde gem. § 24 Abs. 1 UVP-G idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 für Genehmigungen

nach dem UVP-G 2000,

nach dem BStG 1971 und

nach dem Forstgesetz 1975

#### ***Bundesdenkmalamt***

Abteilung für Bodendenkmale und

Landeskonservatorat Niederösterreich

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Hofburg, Säulenstiege

1010 Wien

### ***Landeshauptmann von Niederösterreich***

als gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 zuständige Behörde, insbesondere

für Wasserrecht

für Denkmalschutz

Abteilung Umweltrecht – RU4

Landhausplatz 1

3109 St. Pölten

### ***Landeshauptmann von Niederösterreich***

als wasserwirtschaftliches Planungsorgan

Landhausplatz 1

3109 St. Pölten

### ***Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf***

als gemäß § 24 Abs. 4 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 zuständige Behörde, insbesondere

als Naturschutzbehörde

als StVO-Behörde

als Landesstraßenbehörde

Schönkirchner Straße 1

2230 Gänserndorf

### ***BMLFUW***

p.A. Umweltbundesamt

Spittelauer Lände 5

1090 Wien

### ***Umweltanwaltschaft Niederösterreich***

Tor zum Landhaus

Wiener Straße 54

3109 St. Pölten

## **2.5.2. Standortgemeinden**

*Stadtgemeinde Gänserndorf*

*Rathausplatz 1*

*2230 Gänserndorf*

*Marktgemeinde Obersiebenbrunn*

*Hauptplatz 11*

*2283 Obersiebenbrunn*

*Stadtgemeinde Deutsch-Wagram*

*Bahnhofstraße 1a*

*2232 Deutsch-Wagram*

*Gemeinde Aderklaa*

*Aderklaa 12*

*2232 Aderklaa*

*Gemeinde Raasdorf*

*Bahnstraße 5*

*2281 Raasdorf*

*Gemeinde Parbasdorf*

*Parbasdorf 32*

*2231 Parbasdorf*

*Gemeinde Markgrafneusiedl*

*Altes Dorf 49*

*2282 Markgrafneusiedl*

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

### 2.5.3. Die an die Standortgemeinden unmittelbar angrenzenden Gemeinden sind

#### Bezirk Gänserndorf:

Groß-Enzersdorf

Großhofen

Glinzendorf

Leopoldsdorf im Marchfelde

Untersiebenbrunn

Weikendorf

Prottes

Schönkirchen-Reyersdorf

Strasshof an der Nordbahn

#### Bezirk Wien Umgebung:

Gerasdorf bei Wien

#### Bezirk Mistelbach:

Bockfließ

#### Stadtgemeinde Wien

## 2.6. Fachgebiete und Sachverständige

Im Rahmen der UVP wurden von der UVP-Behörde Teilgutachten für die nachfolgend dargestellten Fachgebiete in Auftrag gegeben. Die einzelnen Teilgutachten sind mit einer Nummer versehen.

<b>Fachgebiete</b>	<b>Sachverständige</b>
01 Verkehr und Verkehrssicherheit	em.o. Univ. Prof. DI Dr. Gerd SAMMER
02 Lärm	DI Andreas NEUKIRCHEN
03 Luftschadstoffe und Klima	Dr. Kathrin BAUMANN-STANZER
04 Humanmedizin	Ao. Univ. Prof. Dr. Gerald HAIDINGER
05 Tiere und deren Lebensräume	Dr. Hans Peter KOLLAR
06 Pflanzen und deren Lebensräume	Dr. Hans Peter KOLLAR
07 Gewässerökologie und Fischerei	Dr. Karl PANEK
08 Wildökologie, Jagd und Wald	DI Martin KÜHNERT
09 Boden und Landwirtschaft	DI Dr. Kiril ATANASOFF-KARDJALIEFF
10 Abfallwirtschaft	DI Dr. Kiril ATANASOFF-KARDJALIEFF

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

11 Oberflächenwässer und Straßenwässer	DI Wolfgang STUNDNER
12 Hydrogeologie und Grundwasser	Mag. Christian WOLF
13 Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild	DI Daniel KAMPUS
14 Kulturgüter	Dr. Martin KRENN
15 Erschütterungen	Univ.Prof. DI Dr. Rainer FLESCHE

Zusätzlich liegen dem Umweltverträglichkeitsgutachten folgende Gutachten und Beurteilungen bei:

- Forsttechnisches Gutachten (DI Martin Kühnert)

### 2.7. Prüfbuch

Entsprechend dem Untersuchungsrahmen wurde das Prüfbuch, das die Basis für das vorliegende Umweltverträglichkeitsgutachten darstellt, als Grundlage für die Arbeit der Sachverständigen zusammengestellt. Gemäß dem UVP-G 2000 ist ein Prüfbuch nicht erforderlich, es ist eine reine Arbeitsunterlage für die Sachverständigen zur systematisierten Erstellung der Teilgutachten bzw. des Umweltverträglichkeitsgutachtens.

Es wurden auch Festlegungen getroffen, ob mehrere Sachverständige in bestimmten Fragebereichen bei der Erstellung der Teilgutachten zusammenzuarbeiten hatten. Die Fragestellungen im Prüfbuch wurden dafür in vier Hauptfragenbereiche eingeteilt:

- Fragenbereich 1: Alternativen, Nullvariante, Trassenvarianten
- Fragenbereich 2: Auswirkungen, Maßnahmen und Kontrolle
- Fragenbereich 3: Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes
- Fragenbereich 4: Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen

Die Auseinandersetzung mit den im Zuge des Verfahrens eingelangten Stellungnahmen erfolgt in eigenen Stellungnahmenbänden.

### 2.8. Umweltverträglichkeitsgutachten

#### 2.8.1. Gesetzliche Grundlage zum Gutachten

§ 24c Abs. 5 bis § 24c Abs. 7 UVP-G 2000

(5) *Das Umweltverträglichkeitsgutachten hat*

1. *die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens gemäß § 1 Abs. 1 vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung und andere relevante vom Projektwerber/von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und inte-*

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

*grativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f aus fachlicher Sicht zu bewerten und allenfalls zu ergänzen,*

- 2. sich mit den gemäß § 9 Abs. 5, § 10 und § 24a vorgelegten Stellungnahmen fachlich auseinander zu setzen, wobei gleichgerichtete oder zum gleichen Themenbereich eingelangte Stellungnahmen zusammen behandelt werden können,*
- 3. Vorschläge für Maßnahmen gemäß § 1 Abs. 1 Z 2 zu machen,*
- 4. Darlegungen gemäß § 1 Abs. 1 Z 3 und 4 zu enthalten und*
- 5. fachliche Aussagen zu den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen zu enthalten.*

*(6) Weiters sind Vorschläge zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle zu machen.*

*(7) Das Umweltverträglichkeitsgutachten hat eine allgemeinverständliche Zusammenfassung zu enthalten.*

### **2.8.2. Untersuchungsraum**

Der Untersuchungsraum zur fachspezifischen Beurteilung aus den einzelnen Fachgebieten ist in den einzelnen Teilgutachten dargestellt. Er ist aus fachlichen Gründen nicht für alle Fachgebiete einheitlich. Jedenfalls umfasst er schutzgutspezifisch jenes Gebiet, das von direkten und/oder indirekten erheblichen Auswirkungen des Vorhabens unter Berücksichtigung von Wechselwirkungen betroffen sein könnte.

### **2.8.3. Zeitliche Abgrenzung**

Von Seiten der Projektwerberin wurde der Prognosezeitpunkt der Betriebsphase für das Bezugsjahr 2025 festgelegt.

Im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens wurde dieser Untersuchungszeitraum von den Sachverständigen als richtig und ausreichend erkannt.

### **2.8.4. Fachliche Grundlage des Umweltverträglichkeitsgutachtens**

- S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S 1/S 8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9), km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00, Einreichprojekt 2010 (Kiste 1 bis Kiste 3).
- Weiterführende Unterlagen gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 (Einlagen WU1 bis WU8)
- Stellungnahmen zum Vorhaben, welche im Rahmen der öffentlichen Auflagen der Projektunterlagen vom 14. Juli 2014 bis 8. September 2014 und des Parteiengehörs vom 14. Juli 2015 bis 25. August 2015 bzw. ergänzend eingelangt sind.

- Facheinschlägige Normen, RVS, fachliche Bestimmungen einschlägiger Rechtsvorschriften.

### 2.8.5. Kriterien für die Beurteilung des Vorhabens

Die fachspezifischen Bewertungskriterien werden in den jeweiligen Teilgutachten dargelegt. Gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G sind Immissionsbelastungen der zu schützenden Güter möglichst gering zu halten sind, wobei **jedenfalls Immissionen zu vermeiden** sind, die das **Leben oder die Gesundheit oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden** oder **erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Menschen, den Boden, die Luft, den Pflanzen- und Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen** oder **zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen**.

Dabei sind unter rechtlichen Aspekten folgende Begriffe zu unterscheiden:

- **Grenzwerte** sind in Österreich rechtsverbindliche Beurteilungskriterien, die in einschlägigen Gesetzen oder Verordnungen normiert sind und an deren Überschreitung Rechtsfolgen geknüpft sind.
- **Richtwerte** sind nicht rechtsverbindliche Beurteilungskriterien, die von Fachgremien auf der Basis wissenschaftlicher Wirkungsschwellenuntersuchungen aufgestellt werden (z.B. Immissions-Richtwerte der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, WHO-Leitlinien, Ö-Normen zur Regelung der Planungsrichtwerte für zulässige Lärmimmissionsrichtwerte).

Ausländische Grenzwerte, die in Österreich nicht rechtsverbindlich sind, werden als Richtwerte behandelt.

- **Literaturwerte** sind nicht rechtsverbindliche Beurteilungskriterien, für die keine eindeutigen Wirkungsschwellen bestehen oder ein zu geringes Datenmaterial für die Festlegung von Richtwerten vorhanden ist (derzeitiger Stand der Wissenschaft).

Entsprechend der RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen erfolgt die Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt bzw. der wesentlichen nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt mit Hilfe einer Relevanzmatrix. Dabei werden Zusammenhänge zwischen Schutzgütern („möglicherweise vom Vorhaben erheblich beeinträchtigte Umwelt“) und Auswirkungen des Vorhabens während des Bauens und des Betriebes dargestellt.

Für die Bewertung der möglichen Erheblichkeit der Auswirkungen wird im Umweltverträglichkeitsgutachten eine sechsteilige Skala verwendet. Die Abstufung der Beurteilung erfolgt von **positiv, nicht relevant, geringfügig** über **vertretbar** und **wesentlich** zu **untragbar**. Die Bewertung der umweltrelevanten Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens erfolgt jeweils unter Berücksichtigung aller Maßnahmen.

**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN**

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

<b>Entlastung/Belastung Schutzgut</b>	<b>Verbale Beschreibung der Entlastungs-/Belastungswirkungen</b>
<b>Positive</b> Wirkungen	Die fachspezifischen Auswirkungen des Vorhabens ergeben eine qualitative und/oder quantitative Verbesserung gegenüber der Prognose ohne Realisierung der Projektes (Null-Variante).
<b>Nicht relevante</b> Wirkungen	Auswirkungen sind projektbedingt nicht relevant: Die fachspezifischen Auswirkungen verursachen weder qualitative noch quantitative Veränderungen des Zustandes ohne Realisierung der Projektes (Null-Variante).
<b>Geringfügige</b> Wirkungen	Die Auswirkungen des Vorhabens bedingen derart geringe nachteilige Veränderungen im Vergleich zur Prognose ohne Realisierung des Projektes (Null-Variante), dass diese in Bezug auf die Erheblichkeit der möglichen Beeinträchtigung in qualitativer und quantitativer Hinsicht vernachlässigbar sind.
<b>Vertretbare</b> 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.
<b>Wesentliche</b> Auswirkungen:	Die Auswirkungen des Vorhabens bedingen wesentliche nachteilige Beeinflussungen des Schutzgutes, so dass dieses dadurch in seinem Bestand / seiner Funktion negativ beeinflusst werden könnte.
<b>Untragbare</b> 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 5: Verbale Beschreibung der Ent-/Belastungsstufen für die Schutzgüter (Quelle RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen)**

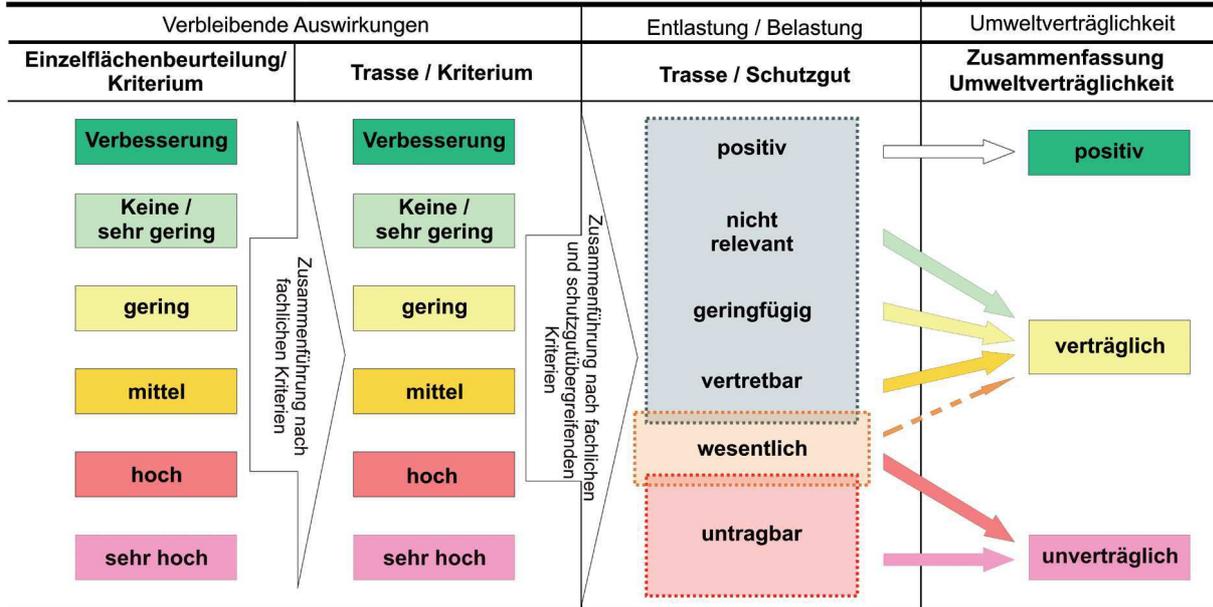
Die in der UVE formulierten **Maßnahmen** gelten als Basis für die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens in den Teilgutachten. Darüber hinaus sind von den Sachverständigen bei Bedarf zusätzlich **erforderliche Maßnahmen** zu formulieren, wenn die in der UVE dargestellten Maßnahmen nicht ausreichend für die Bestätigung der Umweltverträglichkeit sind. Diese Maßnahmen sind auch der jeweiligen fachspezifischen Bewertung der Sachverständigen in ihren Teilgutachten zugrunde zu legen.

Positive, nicht relevante, geringfügige und vertretbare Auswirkungen werden als umweltverträglich, wesentliche Auswirkungen würden aber nur unter bestimmten Voraussetzungen als umweltverträglich eingestuft. Untragbare Auswirkungen bei einem Schutzgut würden zur Einstufung umweltunverträglich führen.

**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN**

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)  
km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

**UVE- Beurteilungsmethode**



**Abbildung 2: Bewertungsschema gemäß RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen**

**2.8.6. Umfassende und integrative Gesamtschau und allgemein verständliche Zusammenfassung**

Die operative Ausarbeitung der umfassenden und integrativen Gesamtschau (§ 24c Abs. 5 Z 1 UVP-G 2000) und die allgemeinverständliche Zusammenfassung (§ 24c Abs. 7 UVP-G 2000) wurde durch die UVP-Koordination vorgenommen. Die dazu erforderlichen interdisziplinären Abstimmungen erfolgten im Rahmen der Sachverständigenbesprechungen.

Die allgemein verständliche Zusammenfassung (Kap. 1) wurde durch die UVP-Koordination erstellt und mit den Sachverständigen abgestimmt.

### 3. DAS VORHABEN

Die S 8 Marchfeld Schnellstraße verläuft vom Knoten Raasdorf S 1/S 8 bis zur Staatsgrenze Marchegg, dient als hochrangige Verkehrsachse des Marchfelds und verbindet die Ballungsräume Wien und Bratislava. Die S 8 ist in dieser Form (Knoten bei Raasdorf (S 1) – Staatsgrenze Marchegg) im Verzeichnis 2 zum Bundesstraßengesetz 1971 gesetzlich verankert.

Die Trasse des gegenständlich behandelten Abschnitt West der S8 führt vom Knoten bei Raasdorf (S 1) über die ASt Deutsch-Wagram (L 6), ASt Strasshof (Spange B 8), ASt Markgrafneusiedl (L 11) bis zur ASt Gänserndorf/ Obersiebenbrunn (L9).

Der gesamte Streckenabschnitt hat eine Länge von 14,755 km und wird in offener Streckenführung errichtet.

Eine ausführliche Beschreibung des Vorhabens findet sich in Kapitel 3.2.

Angesichts des erwarteten Verkehrsaufkommens wurden der Trassierung der S 8 Abschnitt West folgende Parameter der Trassenplanung zugrunde gelegt:

- Durchgehend 2 Fahrstreifen mit einer Breite von je 3,75 m
- Durchgehender Abstellstreifen je RFB
- Anbaufreie Trassierung, niveaufreie Anschlüsse
- Straße durchgehend mit baulicher Mitteltrennung
- Projektierungsgeschwindigkeit auf  $V_p = 130$  km/h für die Hauptachsen
- Projektierungsgeschwindigkeit auf  $V_p = 100$  km/h für den Knoten S 1 / S 8
- Projektierungsgeschwindigkeit auf  $V_p = 80$  km/h für die Spange B 8
- Projektierungsgeschwindigkeit auf  $V_p = 50$  km/h für die Rampen der ASt
- Längsneigung  $s$  max. 4 %

#### 3.1. Zweck des Vorhabens

Gegenständliches Vorhaben ist der Bau und Betrieb des Westabschnittes der S8 Marchfeld Schnellstraße, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9).

Im hochrangigen Verkehrsnetz der österreichischen Ostregion ist der genannte Abschnitt Teil der Verbindung zwischen den Ballungsräumen Wien und Bratislava und der hochrangigen Verkehrserschließung des Marchfelds.

Basierend auf dem Ergebnis der GSD-Studie 1999 (Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum) wurde der Trassenverlauf im Jahr 2000 in einer von der PGO vorgelegten raum- und verkehrsübergreifenden Korridoruntersuchung in der Ostregion weiter konkretisiert.

Die größten Probleme im bestehenden Straßennetz im Projektgebiet sind hohe Verkehrsbelastungen auf den Routen Richtung Wien insbesondere auf der B 8 zur Hauptverkehrszeit und die durch Schwerverkehr verursachte Verkehrsbelastung in den Ortsgebieten.

Die wesentlichen Ziele der Errichtung der S 8 Marchfeld Schnellstraße laut Einreichprojekt sind:

- Schaffung einer hochrangigen Verbindung zwischen Wien und Bratislava und deren Einzugsbereiche; Lückenschluss zum „Regionenring“ durch Verbindung mit der S 1
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Regionen, Attraktivierung des Standort Wien (Infrastruktur, Nahversorgung), dadurch Erhöhung der Attraktivität bestehender Wirtschaftsstandorte
- Verbesserung der Erreichbarkeit (in) der Region
- Verbesserung der Verkehrsqualität im hochrangigen und nachrangigen Netz
- Erhöhung der Lebensqualität durch Verringerung der Emissionen in vielen Ortsdurchfahrten

## 3.2. Beschreibung des Vorhabens (Endzustand)

### 3.2.1. Trassenführung:

#### Knoten bei Raasdorf (S 1) – Anschlussstelle Deutsch-Wagram

Die Trasse der S 8 Abschnitt West, Knoten S 1/S 8 bis ASt Gänserndorf/ Obersiebenbrunn (L9) springt von der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat bis Süßenbrunn im Knoten bei Raasdorf (S1 km 31,2+18.50) mit einem Rechtsbogen ab und verläuft möglichst bebauungsfern Richtung Norden. Es sind keine Wannengebäude für den Knoten erforderlich, da querende Rampen über die S 1 geführt werden. Die S 8 quert die Landesstraße L3019 ca. bei km 1,0. Kurz nach km 1,5 wird eine Grünbrücke errichtet. Die Landesstraße L3023 und ein Wirtschaftsweg werden in gleicher Lage über die S 8 geführt. Die Trasse schwenkt anschließend mit Rechtsbogen Richtung Osten um den Rußbach möglichst im rechten Winkel zu queren und der westlich liegenden OMV-Trasse auszuweichen. Bei der ASt Deutsch-Wagram erfolgt die niveaufreie Anbindung an die Landesstraße L 6.

#### Anschlussstelle Deutsch-Wagram – Anschlussstelle Strasshof

Nach der ASt Deutsch-Wagram verläuft die Trasse ungefähr 6 m unter bestehendem Gelände und schwenkt Richtung Osten um die zweimalige Querung der OMV-Trasse zu vermeiden. Die Lage im Einschnitt wirkt sich positiv auf Lärmschutz und Landschaftsbild aus. Bei den Windkraftanlagen an der Gemeindegrenze Deutsch-Wagram/ Parbasdorf muss die mittlere WKA entfernt werden und die Trasse schwenkt Richtung Nordosten. Bei der ASt Strasshof wird die B8 über die neu zu errichtende Spange B 8 an die S 8 angebunden. Die ASt Strasshof ist als rechts liegende Trompete ausgebildet und bindet die B 8 westliche des Ortsgebiets von Strasshof mittels der Spange Strasshof an die S8 an.

### Anschlussstelle Strasshof – Spange Strasshof (Spange S8)

Die der Spange Strasshof bindet mittels einer Kreisverkehrsanlage (KVA) an der B 8 an. Diese KVA wird am Bestand der B 8 errichtet und ist 3-armig mit einem Durchmesser von 40 m. Die Spange zweigt etwa rechtwinkelig von der B 8 in Richtung Süden ab, um anschließend mit einem Linksbogen  $R=200$  m in eine parallele Lage mit einem Abstand von ca. 315 m zur Gemeindegrenze zwischen Deutsch-Wagram und Strasshof. Nach dieser Gerade verschwenkt die Trasse, bevor das Gemeindegebiet von Markgrafneusiedl erreicht wird, mit einem Rechtsbogen  $R=200$  m in Richtung Süden wo sie bei der ASt Strasshof endet. Die Trasse mit je einer Richtungsfahrbahn folgt in der Höhe annähernd dem Gelände und weist nur geringe Längsneigungen auf.

### Anschlussstelle Strasshof– Anschlussstelle Markgrafneusiedl

Die Trassenführung im Bereich Markgrafneusiedl wird durch das Natura-2000 Gebiet „Sandboden und Praterterrassen“ bestimmt. Die Trasse führt in diesem Bereich außerhalb des Natura-2000 Gebietes in möglichst großem Abstand zu bestehenden Wohngebieten in Strasshof, Gänserndorf und Markgrafneusiedl und so nah als möglich an den bestehenden Windkraftanlagen vorbei. Eine weitere Anbindung an das untergeordnete Straßennetz (L11) erfolgt mittels ASt Markgrafneusiedl.

### Anschlussstelle Markgrafneusiedl – Anschlussstelle Gänserndorf / Obersiebenbrunn

Nach der ASt Markgrafneusiedl verläuft die Trasse bis zu 2 m über Gelände in einem Linksbogen wieder in Richtung Nordosten. Die S8 verläuft dabei entlang der Gemeindegrenze von Gänserndorf und Obersiebenbrunn im Bereich des Klingenfels und führt zwischen den bestehenden Windkraftanlagen hindurch zur Landesstraße L9. Der Abschnitt West endet mit der ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9) wobei nur die Rampen mit Fahrtrichtung von und zur S 1 hergestellt werden. Die Rampe von der S 8 zur L9 wird zweistreifig errichtet und ist bei Weiterführung (S 8 Abschnitt Ost) als einstreifige Rampe mit Manöverstrecke zu markieren.

### **3.2.2. S 8 bedingte Veränderungen am bestehenden Straßennetz**

Die S 8 Abschnitt West verursacht Veränderungen am bestehenden Straßennetz. Diese betreffen einerseits die Einbindung von Anschlussstellen in bestehende Landesstraßen durch die Neugestaltung der Kreuzungsbereiche und andererseits lagemäßige Veränderungen, die durch die Errichtung der S 8 erforderlich werden.

Folgende Landesstraßen werden von der Errichtung der S 8 berührt:

- Landesstraße B 8
- Landesstraße L 3019
- Landesstraße L 3023
- Landesstraße L 6

- Landesstraße L 11
- Landesstraße L 9

Die Landesstraße L 3019 wird in gleicher Lage angehoben und über die S 8 geführt. In der Bauphase der Überführung wird die L 3019 lokal verschwenkt.

Die Landesstraße L 3023 wird in gleicher Lage angehoben und über die S 8 geführt. In der Bauphase der Überführung soll die L 3023 temporär gesperrt werden.

Die Landesstraße L 6 wird verschwenkt, angehoben und an der ASt Deutsch-Wagram an die S 8 angebunden. In der Bauphase der Anschlussstelle wird die L 6 lokal verschwenkt.

Die Lage und Höhe der Landesstraße L 11 bleibt nahezu unverändert. Sie wird über die S 8 geführt und an der ASt Markgrafneusiedl an die S 8 angebunden. Im Zuge dessen werden an der L 11 Linksabbiegestreifen errichtet.

Die Landesstraße L 9 bleibt lagemäßig im Bestand, wird angehoben und über die S 8 geführt. Die Anbindung an die S 8 erfolgt an der ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn. Im Zuge dessen werden an der L 9 Linksabbiegestreifen errichtet. In der Bauphase der Überführung der L9 über die S8 wird die L 9 lokal verschwenkt.

Im Verlauf der Landesstraße B 8 wird die Kreisverkehrsanlage zur Anbindung der Spange Straßhof (Anschlussstelle Straßhof) errichtet.

### **3.2.3. S 8 bedingte Veränderungen am bestehenden Wirtschaftswegenetz**

Zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen des landwirtschaftlichen und nicht motorisierten Verkehrs wird das vorhabensbedingte betroffene Wirtschaftswegenetz wieder hergestellt. Teilweise ist die Umstrukturierung des Wegenetzes erforderlich ohne wesentlich Umwege zu verursachen. Die parallel zur S 8 verlaufenden Wirtschaftswegenetze werden auch zur Anlagenbetreuung der S 8 genutzt.

Neben den Landesstraßen werden zur Querung drei Wirtschaftswegbrücken und vier Grünbrücken errichtet.

### **3.2.4. Fuß- und Radwege**

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird von Fußgehern und Radfahrern zur Kurzzeiterholung und als lokale Verbindung genutzt. In der Bauphase sind teilweise Straßen- und Wegeverlegungen notwendig. Allerdings werden alle Verbindungen während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten. Im Zuge der Errichtung der Rußbachquerung wird der Marchfeldkanalradweg beeinträchtigt, der in diesem Bereich temporär als Umfahrung geführt wird. Der Radweg Deutsch Wagram-Strasshof wird im Bereich Hagersfeld – Spange B 8 ebenfalls temporär verlegt. Im Bereich Klingensfeld werden die Radwegverbindungen des Radweg 5 von Gänserndorf nach Margrafneusiedl und des Verbindungsradwegs zum Napoleonradweg verlegt. Die Nutzung aller verlegten Radwege ist während der Bauphase weiterhin möglich und es werden möglichst kleinräumige Umfahrungen errichtet, die frühzeitig und deutlich beschildert werden.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

### 3.3. Errichtung des Vorhabens

Die Errichtung der S 8 Abschnitt West soll 36 Monate in Anspruch nehmen. Der Baubeginn der Bauvorbereitung ist für 2017 und die Verkehrsfreigabe für 2019 geplant. Der Bauablauf gliedert sich in Bauphase 0 (Vorarbeiten) und fünf sich teilweise überschneidende Bauphasen.

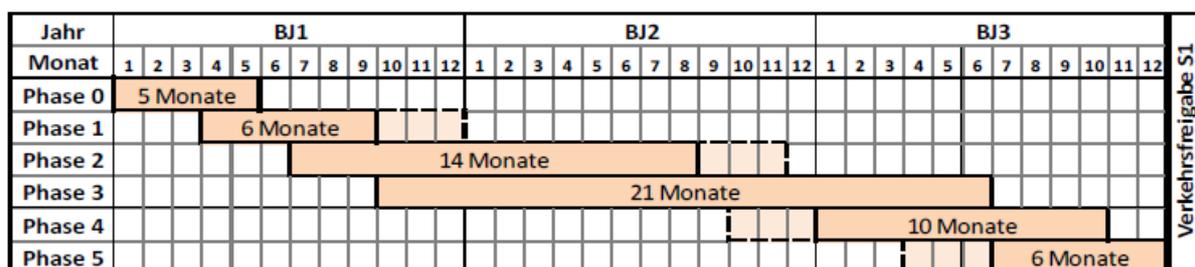


Tabelle 6: Bauzeitplan (Quelle: Baukonzept, UVE Einlage 2-6.1)

Bauphase	Arbeiten
Bauphase 0	Vorarbeiten, Baufeldfreimachung, Ökologische Bauvorbereitungen
Bauphase 1	Errichtung Objekt M07, Erdabtrag, Objekte M01 - M08
Bauphase 2	Errichtung Objekte M09 bis M18, Erdarbeiten
Bauphase 3	Erdarbeiten, Gewässerschutzanlagen
Bauphase 4	Herstellung der unteren und der oberen ungebundenen Tragschicht und der Entwässerungsmaßnahmen
Bauphase 5	Bituminöser Oberbau und Straßenausrüstung

Tabelle 7: Bauphasen 0 bis 5 (Quelle: Baukonzept, UVE Einlage 2-6.1)

#### 3.3.1. Bauphase 0

In Bauphase 0 finden als Vorarbeiten Baustelleneinrichtungen, Baustellenerschließung und ökologische Bauvorbereitungsmaßnahmen statt. Die Zufahrtmöglichkeit (Baustraße) zu den herzustellenden Objekten inklusive der Zufahrt von der B 8 (Spange B 8) wird errichtet. Oberboden wird abgeschoben und entsprechend in Mieten gelagert. Zeitgleich werden archäologische Arbeiten und die Kriegsmittelerkundung durchgeführt. Allfällige Sanierung von Altlasten und Verdachtsflächen und die Einbautenverlegung erfolgen in dieser Bauphase. Als Bauzeit sind für Bauphase 0 fünf Monate vorgesehen.

#### 3.3.2. Bauphase 1

In Bauphase 1 wird die durchgehende Baustraße entlang der Trasse für den Massenlängstransport errichtet. Hierfür wird in Bauphase 1 die Brücke über den Rußbach (Objekt M07)

hergestellt. Zeitgleich werden Objekte M01 bis M08 gebaut. Die Abtragsmassen des Erdabtrags am km 3,1 werden für die Anschüttung beim östlichen Widerlager des Objektes M07 verwendet. Zur Errichtung von Objekt M06 wird die Landesstraße L 3023 außerhalb der Erntezeit gesperrt. Als Bauzeit sind sechs Monate vorgesehen.

### **3.3.3. Bauphase 2**

In Bauphase 2 findet die Herstellung aller weiteren Objekte statt. Erforderlichenfalls wird der Aushub bei den Objekten M10 bis M14 vorgezogen, da die Trasse im Einschnitt liegt. Der Aushub wird entlang der Trasse transportiert und gelagert beziehungsweise zur Dammschüttung verwendet. Als Bauzeit für Bauphase 2 sind 14 Monate vorgesehen.

### **3.3.4. Bauphase 3**

In Bauphase 3 sollen im gesamten Baulos alle Erdarbeiten zur profilgerechten Errichtung der Trasse und des Unterbauplanums durchgeführt werden. Die Aufbereitung der für die S 8 verwendbaren Massen erfolgt in der Aufbereitungsanlage bei km 8,0. Darüber hinaus anfallende Überschussmassen werden zwischengelagert oder unmittelbar abtransportiert. In Bauphase 3 werden auch die Gewässerschutzanlagen errichtet. Die Erschließung und der Massentransport erfolgt über die Baustraße entlang der Trasse. Materialzulieferungen erfolgen über die L 3019 und über die L 6. Als Bauzeit sind 21 Monate veranschlagt.

### **3.3.5. Bauphase 4**

Bauphase 4 dient der Herstellung der Entwässerungsmaßnahmen und der oberen und unteren ungebundenen Tragschicht. Das Material für diese Tragschicht wird aus der Aufbereitungsanlage bei km 8,0 zugeführt. Die Erschließung und der Massentransport erfolgt über die Baustraße entlang der Trasse. Materialzulieferungen erfolgen über die L 3019 und über die L 6. Als Bauzeit für Bauphase 4 sind zehn Monate vorgesehen.

### **3.3.6. Bauphase 5**

Für Bauphase 5 ist die Herstellung der bituminösen Schichten, der Straßenausrüstung und der temporären Verrohrung des Mühlganges vorgesehen. Zur Erschließung werden das Landesstraßennetz und die neue Trasse verwendet. Als Bauzeit für Bauphase 5 sind sechs Monate angegeben.

### **3.3.7. Baustellenerschließung**

Der Baustellenverkehr wird weitgehend auf der Trasse der S 8 geführt. Dazu wird in Bauphase 1 eine durchgehende Baustraße auf der zukünftigen Trasse der S8 errichtet. Die Baustellenzufahrten, sofern erforderlich, erfolgen aus dem Norden über die L 3019 von der B 8 kommend, über die L 3023 von der L 3019 ausschließlich aus östlicher Richtung, über die L 6 vom Norden und Osten, über die L 11 in nördlicher und südlicher Richtung und über die L 9 in nördlicher und südlicher Richtung. Massenlängstransporte, erfolgen weitgehend auf der durchgehenden Baustraße.

### **3.3.8. Baustellenlogistik**

Die seitens der Projektwerberin vorgesehene befestigte Hauptbaustelleneinrichtung für den Erd- und Straßenbau befindet sich südöstlich der L6. Die Fläche weist eine Größe von 1.500

bis 2.500 m<sup>2</sup> auf und besteht aus Containerdorf, Werkstätte, Lagerflächen und Parkplätzen. Zusätzlich werden kleinere dem Baufortschritt folgende Containereinheiten eingesetzt. An den Objektbaustellen sind jeweils punktuelle Baustelleneinrichtungen geplant. Als Arbeitszeiten sieht die Projektwerberin an bis zu 6 Arbeitstagen pro Woche tägliche Arbeitszeiten von maximal 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr vor. An Sonn- und Feiertagen sind keine Bautätigkeiten vorgesehen. In der Nacht sind Bauarbeiten nur in unbedingt erforderlichen Ausnahmefällen vorgesehen. Die erforderlichen Lärmindizes wurden entsprechend der Bestimmungen der BStLärmIV angegeben. Lärmintensive Arbeiten wie zum Beispiel Spundwandrammen werden nur im Zeitraum Tag zwischen 06:00 und 19:00 durchgeführt. Die Durchführung von lärmintensiven Arbeiten ist den Anrainern entsprechend anzukündigen. Minderungsmaßnahmen nach § 12 BStLärmIV aus Einlage WU 2-01, Kapitel 4 sind Maßnahmen als Teil des Vorhabens in der Bauphase. Die Koordinierung der Fahrtroutenverteilung hat gemäß Maßnahme 0.7 bzw. 0.8 über Routenkonzepte für die jeweilige Bauphase zu erfolgen, die der UVP-Behörde vorzulegen sind. Dabei sind lärmtechnische Kriterien einzuhalten.

Im Zuge der Ausarbeitung von detaillierten Bauzeitplänen ist die lärmtechnische Optimierung (Wahl der Geräte und deren Einsatzzeiten, Routenverteilung, Management von lauten Tätigkeiten an einem Ort) in Abstimmung mit der Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 aus dem Fachbereich Lärm nachweislich durchzuführen und in die Bauzeitpläne zu integrieren. Damit keine vermeidbaren Massentransporte bei der Längsverfuhr und keine vermeidbaren Baustellenverkehre durch bewohnte Gebiete geführt werden, ist vor Beginn der Hauptbauarbeiten an der Trasse die in der jeweiligen Bauphase vorgesehene Baustraße entlang der Trasse zu errichten. Das heißt, die Baustraße ist jedenfalls zeitgerecht in der erforderlichen Länge zu errichten, damit die externen Transportfahrten entsprechend der Maßnahmen 0.7 bzw. 0.8 auf die Ein- und Ausfahrten aufgeteilt werden können.

Aussagen zum Baustellenverkehr, Geräteeinsatz, Energiebedarf, Massendisposition, Abfallwirtschaft und Baustellenabwässer sind den entsprechenden Teilgutachten zu entnehmen.

### 3.4. Alternative Lösungsmöglichkeiten, Trassenvarianten

Gemäß § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 hat die vom Projektwerber vorzulegende Umweltverträglichkeitserklärung eine Übersicht über die wichtigsten vom Projektwerber geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen zu enthalten; im Fall des § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 auch die vom Projektwerber geprüften Standort- oder Trassenvarianten.

Der Themenbereich „Alternative Lösungsmöglichkeiten, Trassenvarianten“ wurde von der Projektwerberin im UVE-Beitrag „**Projektgeschichte**“ (UVE, Einlage 1.3.1) in ausreichender Bearbeitungstiefe behandelt. Die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen werden unter den gegebenen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet.

Nachfolgend werden die unterschiedlichen Studien sowie Trassenvarianten kurz zusammengefasst:

Es ist darauf hinzuweisen, dass die nachstehend genannten Korridore und Trassenvarianten auf die S 8 als Gesamtprojekt zwischen Knoten S 1/S 8 und der Grenze zur Slowakei bezie-

hen. Die nunmehr gültige Unterteilung in „S8 West“ und S8 Ost“ erfolgt erst mit Vorlage des Einreichprojektes. Die noch zur Nutzen- Kosten- Untersuchung verwendeten Begriffe Abschnitt West, Abschnitt Mitte und Abschnitt Ost sind mit den Abschnitten im Einreichprojekt nicht ident.

### **GSD-Studie**

Im Auftrage des damaligen BMWA (Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten) wurde 1999 die Studie zur „Gestaltung des Straßennetzes im Donaeuropäischen Raum“ (GSD-Studie) erstellt. Ein Ergebnis der GSD-Studie war die Empfehlung einer verkehrsträgerübergreifenden Korridoruntersuchung für die Verbindung von Wien und Bratislava.

### **PGO-Korridoruntersuchung,**

Die durch die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) beauftragte, auf der GSD-Studie aufbauende vertiefte Netz- und Korridoruntersuchung für die gesamte Ostregion wurde Ende des Jahres 2000 fertiggestellt. Ziel war die Erhebung der Bestandssituation und Untersuchungen der Verkehrsbelastung in unterschiedlichen Szenarien. Für den Bestand wurden Überlastungen der radialen Verkehrsverbindungen von und nach Wien ermittelt. Die Ortsdurchfahrten nord-östlich von Wien (Marchfeld-Korridor) wurden als besonders stark betroffen erkannt.

### **Korridoruntersuchung Marchfeld 2004**

Im Jahr 2004 hat das Land Niederösterreich eine Korridoruntersuchung in Form eines Beteiligungsverfahrens zum Marchfeld beauftragt. Dabei wurden in Phase 1 Bestandsanalysen, Entwicklungsperspektiven, Raumwiderstände, in Phase 2 Trassenkorridore, Planfallauswertungen und Erhebungen zur Verkehrswirksamkeit und in Phase 3 eine Gegenüberstellung der Auswirkungen in den Planfällen, samt Empfehlungen erarbeitet. Als Ergebnis dieser Korridoruntersuchung wurde aufgrund der höchsten Zielerfüllung einem Korridor Mitte- Süd zur weiteren Untersuchung empfohlen

### **Strategische Prüfung Verkehr 2005**

Aufbauend auf der dreiphasigen Korridoruntersuchung Marchfeld wurde 2005 die strategische Prüfung Verkehr (SP-V) durchgeführt. In dieser SP-V wurden 8 Planfälle mit unterschiedlichen ÖV und MIV Ausbauszenarien untersucht. Ohne Ausbau des Straßennetzes können die Ziele der SP-V unter den gegebenen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen nicht in gewünschter Art und Weise erfüllt werden. Als Resultat der Prüfung wurde eine hochrangige Verbindung von der Grenze zwischen Wien und Niederösterreich und der Staatsgrenze bei Marchegg beziehungsweise Angern in das Verzeichnis 2 des BStG aufgenommen. Eine Umsetzung der ÖV-Ausbaumaßnahmen gemäß S-Bahn Konzept soll ebenfalls angestrebt werden.

Auch diese Prüfung empfiehlt, aufgrund der besseren Vereinbarkeit mit den räumlichen Entwicklungszielen, der besseren verkehrlichen Wirkung und auch der kürzeren Durchquerung des Natura 2000 – Gebietes den Korridor Mitte-Süd zu präferieren.

Auf Basis dieser Empfehlung wurde die S8 Marchfeld Schnellstraße mit der Beschreibung „Knoten bei Raasdorf (S 1) - Staatsgrenze bei Marchegg“ mit BGBl. I Nr. 58/2006 in das BStG 1971 aufgenommen.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

### Voruntersuchungen 2006

Als nächster Planungsschritt wurden im gewählten Korridor als Vorarbeit zum Vorprojekt mehrere Trassenvarianten ermittelt. Der Untersuchungskorridor wurde in die Teile West, Mitte und Ost eingeteilt und insgesamt 24 Varianten erarbeitet, 15 Varianten davon im Abschnitt West, im Abschnitt Mitte 3 Varianten und im Abschnitt Ost 6 Varianten.

### Vorbereitung des Vorprojekts 2007

Im Rahmen der Vorbereitung des Vorprojekts wurden 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 Projektgebiet geprüft.

Ziel war die Selektion von Trassenvarianten, welche in der folgenden Planungsstufe des Vorprojektes im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) weiter untersucht werden.

Die Variante Marchegg wurde zur Weiterbearbeitung empfohlen, da ein geringeres Erheblichkeitsrisiko hinsichtlich Natura-2000 Gebiete als bei einer Querung in Angern ermittelt wurde. Für die weiteren Untersuchungen im Vorprojekt wurden daher die Trassenkorridore Mitte-Süd und Süd festgelegt.

### Vorprojekt 2007

Zu Beginn des Vorprojektes wurde die Einteilung der S 8 in die drei Teilabschnitte West, Mitte und Ost vorgenommen. Die Trassenvarianten dieser drei Teilabschnitte können beliebig kombiniert werden. Daher konnte die Variantenempfehlung je Abschnitt unabhängig von den anderen Teilabschnitten erfolgen. Im Korridor Mitte-Süd erfolgte die Planung der Variante Nord und im Korridor Süd jene der Variante Süd.

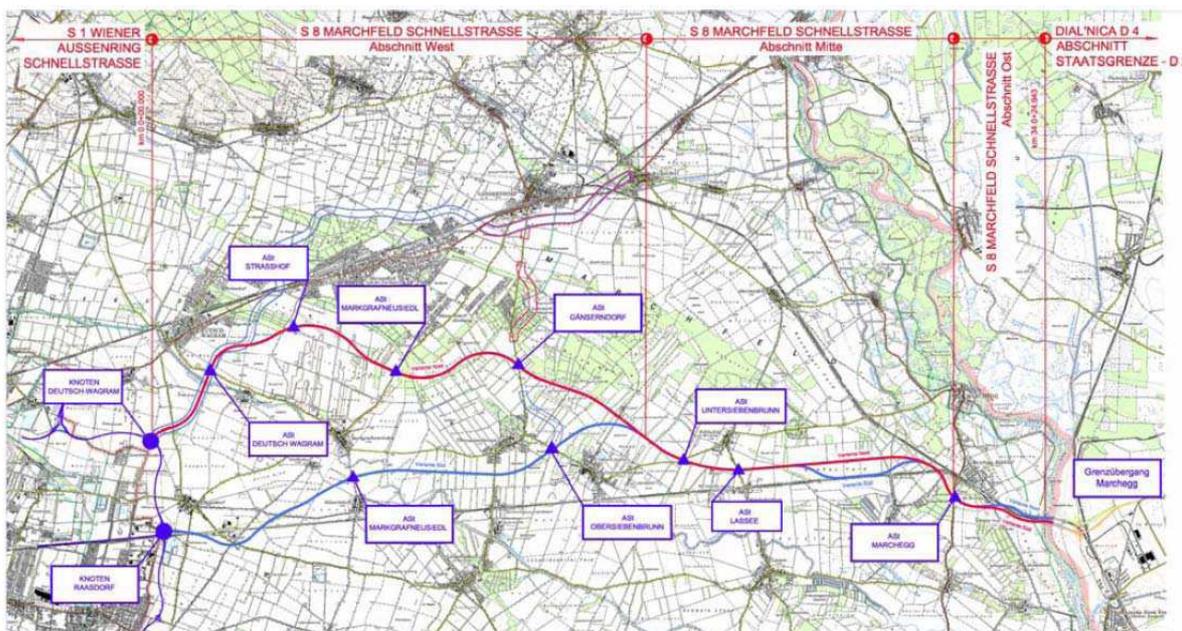


Abbildung 3: Teilabschnitte West, Mitte und Ost gemäß Vorprojekt 2007

### **Nutzen-Kosten Untersuchung, Wirkungsanalyse**

Um zu einer Trassenentscheidung kommen zu können, wurde eine Nutzen-Kosten-Untersuchung im Sinne der Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS 02.01.22) durchgeführt. Die Zusammenfassung der Einzelbewertungen der Zielerfüllung erfolgt unter Berücksichtigung der im Rahmen der Nutzen-Kosten Untersuchung vorgenommenen Nutzwertanalyse in Form einer Wirkungstabelle für jeden Untersuchungsabschnitt (siehe dazu Tabelle 1 in Einlage 1.3.1, Projektgeschichte, Seite 16).

Insgesamt zeigen im Abschnitt West alle durchgeführten Analysen ein klares Ergebnis für die Variante Nord. Aus fachlicher Sicht wurde daher die weitere Bearbeitung der Variante 1 Nord im Detail empfohlen.

Insgesamt zeigen im Abschnitt Ost alle durchgeführten Analysen ein klares Ergebnis für die Variante Süd. Aus fachlicher Sicht wurde daher im Abschnitt Ost die Variante 2 Süd für die weitere Bearbeitung im Einreichprojekt empfohlen.

Darauf aufbauend wurde für die Variantenentscheidung Abschnitt Mitte eine Empfehlung für die Variante Nord zur weiteren Bearbeitung im Einreichprojekt ausgesprochen.

Im Rahmen einer „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 (L 9) und Abschnitt Ost von ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) bis Staatsgrenze bei Marchegg – zeitlich gestaffelt umzusetzen. Im Jahr 2010 erfolgte auf Grund der Vorgaben des Bundesfinanzrahmengesetzes sowie durch eine geänderte Verkehrsentwicklung aufgrund der Wirtschaftskrise eine Evaluierung und Anpassung der bisherigen Infrastrukturprogramme des bmvit. Der Abschnitt Ost der S 8 Marchfeld Schnellstraße wurde darin als wesentliches Projekt zeitlich verschoben und wird in einem separaten UVP-Verfahren behandelt werden.

### **Einreichprojekt 2010**

Aufbauend auf dem im Vorprojekt empfohlenen Trassenverlauf und der genannten Absichtserklärung wurde seitens der Projektwerberin für den Abschnitt West, nunmehr Knoten S 1/S 8 bis ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9), das vorliegende Einreichprojekt und die UVE ausgearbeitet.

## **3.5. Nullvariante**

Gemäß § 1 Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 i.d.g.F. sind im Rahmen der von der Projektwerberin geprüften Alternativen auch die relevanten Auswirkungen bei Unterbleiben des Vorhabens (= Nullvariante) darzulegen. Bei der Nullvariante (Nullplanfall) wird das Vorhaben nicht umgesetzt und es erfolgt keine Veränderung des Zustandes der Infrastruktur.

Aus Sicht der Projektwerberin werden bei Unterbleiben des Vorhabens u.a. folgende relevante Auswirkungen prognostiziert:

- Die Verkehrsbelastung im B 8 Korridor nimmt zu, die Trennwirkung entlang der B 8 bleibt bestehen bzw. wird durch das gesteigerte Verkehrsaufkommen weiter erhöht. Demgemäß nimmt die Beeinträchtigung durch Luftschadstoffe und v.a. Lärm im B 8 Korridor zu,
- Es erfolgt keine Entlastung der Ortsgebiete südlich der B 8 (Raasdorf, Markgrafneusiedl, Obersiebenbrunn,...), der Schwerverkehr (Schottertransporte) belastet weiterhin die Ortschaften.
- Die (wirtschaftliche) Standortqualität, die sich durch die Erreichbarkeiten der nächstgelegenen Ballungsräume ergibt wird nicht aufgewertet.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden Planfälle ohne der S8 West sowie mit und ohne die S1 Schwechat-Süßenbrunn komplett bzw. S1 Teilrealisierung (Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn) und Planfälle mit und ohne Landesstraßenvorhaben Umfahrung Groß-Enzersdorf und Umfahrung Raasdorf betrachtet. Damit werden alle Straßennetzvarianten ohne Vorhabensrealisierung im Planungsgebiet als sogenannte „Nullplanfälle“ abgebildet. Diese Nullplanfälle dienen der verkehrlichen Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens S8 West im Zusammenhang mit anderen Straßenausbauvorhaben.

Die Teilrealisierung des Ausbauvorhabens der S1 ohne Lobautunnel ist die Voraussetzung für die Inbetriebnahme der S8 West.

Zur Beurteilung der Umweltauswirkungen wurden die Planfälle Plf R (ohne das Vorhaben S1 Schwechat – Süßenbrunn), Plf 0-C (mit Teilrealisierung der S1 Schwechat – Süßenbrunn von Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn) und Plf 0-E (mit S1 Schwechat – Süßenbrunn und den Umfahrungsprojekten Groß-Enzersdorf und Raasdorf) herangezogen, um einen sachgerechten Wirkungsvergleich der Verkehrsnachfrage des Einreichprojekts zu gewährleisten. Gemäß diesen Planfällen wäre ohne Vorhabensrealisierung mit maßgeblichen Verkehrserhöhungen in den meisten der der S 8 umliegenden Ortschaften, und damit dort mit erhöhten Luftschadstoffimmissionen und Lärmbelastungen zu rechnen.

## 3.6. Verkehrsuntersuchung

### 3.6.1. Verkehrliche Ist-Situation

Die verkehrliche Ist-Situation im Untersuchungsraum ist durch ein Straßennetz und ein Angebot des öffentlichen Verkehrs geprägt, welches schon heute in vielen Bereichen nicht mehr den Anforderungen der Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs entspricht. Das wesentliche Rückgrat des heutigen Straßennetzes wird durch einzelne tangential bzw. radial auf Wien ausgerichtete Landesstraßen (z.B. B3 und B8) gebildet, die vielfach durch verbauten Gebiet von Orten hindurchführen und keine umweltverträgliche Ost-West-Verteilung des Regionalverkehrs zwischen Wien und dem Marchfeld ermöglichen. Dies führt heute in den Spitzenzeiten zu Überlastung dieser Straßen. Das öffentliche Verkehrsnetz in diesem Gebiet ist auf den Pendler- und Schülerverkehr abgestimmt, es reicht nicht aus, die qualitativen Anforderungen eines modernen öffentlichen Verkehrs bezüglich Schnelligkeit, Intervalldichte und Bequemlichkeit zu erfüllen.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASst Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Im Nullplanfall Bestand 2011 zeigen sich im Straßennetz des engeren Untersuchungsgebiets die folgenden Probleme im jahresdurchschnittlichen Verkehrsablauf der Werktage, die sich bis zum Jahre 2025 mit hoher Wahrscheinlichkeit verstärken werden:

- Hohe Verkehrsbelastungen auf der B 8 zwischen Wien und Gänserndorf mit starken Belastungen in Süßenbrunn, Deutsch-Wagram und Strasshof;
- Hohe Verkehrsbelastungen in den Wiener Stadteinfahrten aus dem Osten
- Hohe Verkehrsbelastungen in vielen Orten, insbesondere mit Schwerverkehr durch die regionalen Schottertransporte
- Ausweichverkehr im untergeordneten Netz aufgrund von Überlastungen der Haupt-routen,

### 3.6.2. Verkehrsbelastungen des bestehenden Straßennetzes

Die verkehrliche Ist-Situation wird bezüglich der Verkehrsnachfrage und der Verkehrsbelastungen des Straßennetzes durch den Bestand 2011 beschrieben. Der Vergleichsplanfall R 2025 zeigt als Prognose auf, wie die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet unter der Annahme sich darstellen würden, wenn der heutige Zustand der Infrastruktur und der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen sich nicht ändern würde.

Diese Prognose wurde unter definierten verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, wie z.B. einer langfristigen positiven Wirtschaftsentwicklung, eines real gleichbleibenden Treibstoffpreises, erstellt. In der Prognose sind beschlossene und bis zum Zieljahr 2025 zu erwartende Maßnahmenrealisierungen beinhaltet (z.B. Verbesserung der Ostbahn, ein Ausbau der S-Bahn).

<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Bestand 2011</i>	<i>Planfall R 2025</i>
B8 zwischen S1 und Aderklaa	25.400	33.500
B8 Strasshof und Gänserndorf	5.800 / 15.100	12.500 / 10.900
B8 Weikersdorf und Angern	5.300	3.900
L11 zwischen Markgrafneusiedl und Gänserndorf-Süd	4.200	6.600
L2 zwischen Markgrafneusiedl und Obersiebenbrunn	4.100	6.600
L5 westlich von Leopoldsdorf	5.100	6.700
Probstdorf	7.000	8.400
(zwischen Telefonweg und Breitenlee)	15.600	23.100
B3 östlich des Biberhaufenwegs	27.000	33.000
B49 zwischen Engelhartstetten und Bad Deutsch-Altenburg	5.500 / 6.600	8.000 / 10.100

**Tabelle 8: Vergleich der Verkehrsstärke (Erwartungswert für den DTWw) an ausgewählten Streckenabschnitten des Bestandes 2011 und des Planfalls R Referenz – 2025 (sh. nachstehendes Kap. 3.6.3).**

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Die KFZ-Verkehrsnachfrage für den Referenzplanfall R 2019 ohne S8 West und ohne S1 zeigt eine gegenüber dem Prognosejahr 2025 geringere Steigerung der Verkehrsbelastungen des untersuchten Streckennetzes und liegt etwas über dem Mittelwert der Verkehrsnachfrage des Bestandes 2011 und 2025.

Folgende maßgebliche Verkehrseffekte sind im Bestandsnetz bis 2025 zu erwarten:

- Die zu erwartende Verkehrsbelastung der B8 wird zu Überlastungen insbesondere im Bereich Strasshof und Deutsch-Wagram führen.
- Nordöstlich von Strasshof ist bis 2025 mit Abnahmen der Verkehrsbelastung zu rechnen, da die Fertigstellung der A5 großräumige Verlagerungen und Entlastungen der B8 bewirken wird.
- Die zu erwartende Verkehrsbelastung der Ost-Westverbindungsstraßen der B3, L2, L5 und L11 werden bis zum Jahre 2025 Zunahmen von 20% bis 60% aufweisen, die unter anderem durch den Ausbau der S1 verursacht werden. Sie haben einen relativ großen Lkw-Anteil
- Die starke Zunahme der Verkehrsbelastung der B49 zwischen Engelhartstetten und Bad Deutsch-Altenburg (Donauquerung) wird erst durch den Ausbau der S1 Lobau mit der Donauquerung entlastet.
- Bereits im Bestand 2011 B3 kommt es zwischen der Wiener Stadtgrenze und der A23 in Spitzenstunden zu Überlastungen und KFZ-Stau. In Zukunft ist dort mit einer weiteren Zunahme der bestehenden Kapazitätsüberlastungen, einem verstärkten Ausweichen in das untergeordnete Straßennetz und damit der Lärm- und Abgasbelastung zu rechnen. Die Kapazitätsüberlastung wird sich vor allem im Stadtgebiet von Wien auf mehrere Stunden des Tages erweitern.
- Durch den laufenden Ausbau der Nord Autobahn A5 und der bereits realisierten S2 und der Teile der S1 (West, Nord und Süd) erfolgt ein verstärkter Druck auf die Tangential- und Radialverbindungen als Verbindung der S1 West/A5 mit der A4/S1 Süd entlang der östlichen Wiener Stadtgrenze. Dies wird auch durch die weitere Belegung der regionalen wirtschaftlichen Entwicklung durch die Ostöffnung bewirkt.

Diese erwünschte zunehmende wirtschaftliche Integration des Wiener und Niederösterreichischen Raumes und der grenznahen Bereiche der Slowakei (Bratislava) lässt verstärkte Zunahmen der prognostizierten Verkehrsnachfrage erwarten, die durch die bestehende Straßenverkehrsinfrastruktur, trotz geplanter ÖV-Investitionen, nicht mit einer ausreichenden Qualität aufgenommen werden kann.

Im Marchfeld gibt es mehrere Abbaugelände für Kies und Schotter. Die Transporte daraus sind stark in Richtung Wien orientiert und passieren dabei viele Ortsdurchfahrten. Die verkehrlichen Auswirkungen daraus sind in den Planfällen nach den derzeit vorhandenen Unterlagen so weit wie möglich berücksichtigt.

### **Erreichbarkeit des Planungsgebietes**

Die Gemeinden im Untersuchungsgebiet (Marchfeld) sind derzeit durch den MIV und ÖV unzureichend erschlossen. Die Verkehrsbeziehungen sind zum größten Teil Richtung Wien orientiert. Die MIV-Reisezeiten aus den einzelnen Gemeinden nach Wien sind vor allem aus dem östlichen Teilgebiet groß. Für die Relationen in die südlich der Donau gelegenen Berei-

chen in und um Wien stehen vornehmlich die Routen der B 8, die B3 und der L2 zur Verfügung, die vor allem ab der Stadtgrenze von Wien zur Spitzenzeit Stau aufweisen. Das bestehende Straßennetz führt durch viele Siedlungsgebiete, es gibt wenige Ortsumfahrungen.

### 3.6.3. Verkehrliche Auswirkungen in der Bauphase

In der Bauphase kommt es durch den Baubetrieb und den An- und Abtransport von Materialien zu vorhabensbedingten KFZ-Verkehrsbelastungen im öffentlichen Straßennetz.

Die für die Ermittlung der externen LKW-Fahrten (LKW-Fahrten der S8 außerhalb der Baustelle) relevanten Massen sind:

- Abtransport:
  - Oberbodenüberschuss für Wirtschaftskreislauf
  - Erdmassenüberschuss für Wirtschaftskreislauf
- Antransport:
  - Zusatzmaterial für obere u. untere ungeb. Tragschicht
  - Bituminös gebundenes Material
  - Baumaterial Entwässerung, Ausrüstung
  - Beton
  - Straßenausrüstung

Basierend auf einem Materialkonzept wurden im Einreichprojekt die benötigten externen Fahrten ermittelt. Für die Ermittlung der Anzahl der maximalen Fahrten wird vom Worst Case Szenario (eine Fahrt mit Ladung, eine Leerfahrt) ausgegangen. Dies ist für die Ermittlung der aus Umweltgründen verträglichen Fahrten eine schlüssige Vorgangsweise. Im tatsächlichen Bauablauf besteht die sinnvolle Möglichkeit Fahrten einzusparen, indem Leerfahrten für Anlieferungen bzw. Abtransporte genutzt werden.

Vor der Ausschreibung und der Vergabe ist eine genaue streckenmäßige Zuordnung der LKW-Fahrten nicht möglich, da die Standorte der Deponien und der Schottergruben usw. vorher nicht bekannt sind. Da die Fahrten und Routen des Baustellenverkehrs im öffentlichen Verkehrsnetz somit derzeit noch nicht exakt vorliegen, werden zur Beschränkung der täglichen externen LKW-Fahrten mit gegenständlichem Gutachten interdisziplinär abgestimmte Maßnahmen gefordert, um die Einhaltung der Luftgrenzwerte und der Bestimmungen gemäß BStLärmIV sicherzustellen.

In der Bauphase der S8 West ist pro Tag mit bis zu 252 LKW-Fahrten im öffentlichen Straßennetz zu rechnen.

Die meisten Fahrten pro Tag wurden für Ende des ersten und Anfang des zweiten Baujahres ermittelt. Nachfolgende Abbildung zeigt die erwartete Verteilung der externen LKW-Fahrten über die Baudauer.

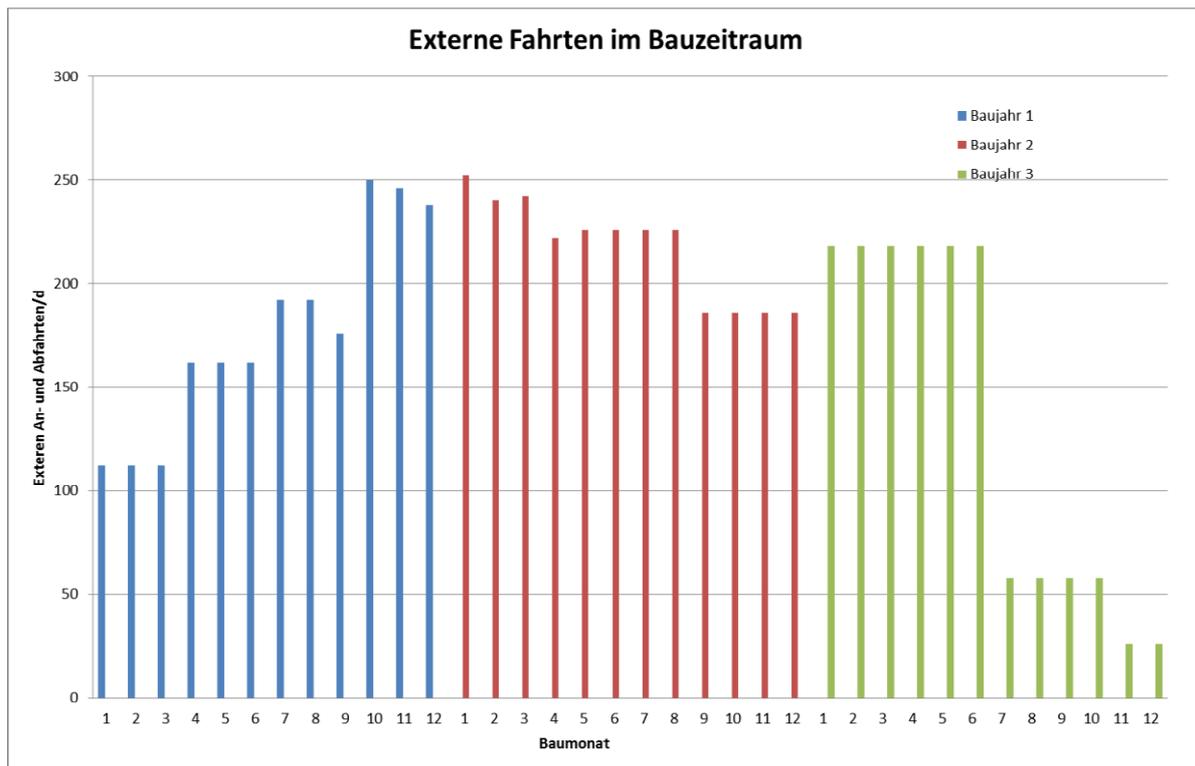


Abbildung 4: Externe LKW-Fahrten in der Bauphase

Diese Werte enthalten sämtliche An- und Abtransporte sowie daraus bedingte Leerfahrten. Für Transporte von Aushubmassen wurden 3-achsige LKW zu Grunde gelegt. Sollten größere Fahrzeuge Verwendung finden, treten geringere maximale tägliche LKW-Belastungen auf.

Vor Beginn der Massenverfuhr ist ein vorzulegen,vorzulegen, in dem für alle vorhabensbedingten externen LKW-Fahrten Baustellenein- bzw. Ausfahrt, Quelle, Ziel und die verwendeten Streckenabschnitte zwischen Quelle und Ziel dargelegt werden. Zusammen mit dem Routenkonzept ist der UVP-Behörde ein Monitoringkonzept vorzulegen, das konkrete Vorschläge für die Überprüfung des Routenkonzeptes beinhalten und insbesondere die Art und Weise der Routendokumentation für alle externen LKW-Fahrten und Routen umfassen muss (z.B. GPS-Verfolgung von Quelle bis Ziel über definierte Streckenabschnitte). Zusätzlich ist ein inhaltlich definierter Vorschlag für einen Monitoringbericht vorzulegen.

Das Routenkonzept für die S8 West muss im Falle einer zeitlich vollständig oder teilweise überlappenden Bauphase der S8 West mit der S1 Lobau unter Berücksichtigung des für das Vorhaben S 1 Lobau von der Projektwerberin vorzulegenden Routenkonzeptes erstellt werden. Da die zulässigen externen LKW-Fahrten für die S8 West von beiden Vorhaben gemeinsam nicht überschritten werden dürfen, ist zu erwarten, dass für die S8 West dann nur ein verringertes Fahrkontingent zur Verfügung steht.

Die in dem für die S8 West zu erstellenden Routenkonzept festgelegten externen LKW-Belastungen sind mit der Routendokumentation zu vergleichen. Die Überprüfung der Einhaltung der zulässigen externen LKW-Fahrten erfolgt durch die Umweltbauaufsicht.

Ein direktes Auffahren von der Baustraße S8 West auf die fertiggestellte S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn (S 1 Lobau) ist aufgrund des Fehlens einer entsprechenden ASt nicht möglich und daher nicht Gegenstand der UVP. Die S1

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Lobau ist daher keine direkte Baustellenzufahrt zur S8 West. Es gelten dann die Baustellenzufahrten gemäß Baukonzept ohne die direkte Zufahrt über die Trasse der S1 Lobau.

Erfolgt eine gleichzeitige Errichtung der S 8 West mit der S 1 Lobau, so ist für die S 8 West ein Routenkonzept für den LKW-Baustellenverkehr unter Berücksichtigung des für das Vorhaben S 1 Lobau von der Projektwerberin zu erstellenden Routenkonzeptes zu erstellen. Die Verwendung der Trasse und der Baustraße der S1 Lobau als direkte Baustellenzufahrt für die Errichtung der S8 West ist nicht Gegenstand der UVP, weil mit den Einreichunterlagen zur S8 West keine entsprechenden Nachweise bezüglich der relevanten Wirkfaktoren vorgelegt wurden.

### 3.6.4. Verkehrliche Auswirkungen in der Betriebsphase

Mit den im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur S8 untersuchten Straßennetzvarianten werden alle relevanten Verkehrsnachfragewirkungen beschrieben. Das Prognosejahr 2019 beschreibt die laut Projektwerber zu erwartende Inbetriebnahme der S8 West mit der S1 ohne Lobautunnel, das Jahr 2025 den Betrieb der S8 West mit der kompletten S1. Eine umfassende Darstellung der betrachteten Planfälle 2025 findet sich in Kap. 2.6 des Teilgutachtens 01, Verkehr und Verkehrssicherheit. Eine Übersicht (ohne Zieljahr 2019) dazu bietet nachstehende Tabelle:

Planfall	S 1			S 8 West	S 8 Ost	NÖ Umfahrungen			
	komplett	Teilreal.	Spange Seestadt. + Stadtstr.			Groß-Enzersdorf	Raasdorf	Gänserndorf & Gäns. Süd	Spange L 2-L 9
Bestand 2011									
Pif R									
Pif 0-A	✓								
Pif 0-B (=0-E)	✓					✓	✓		
Pif 0-C		✓							
Pif 0-D		✓				✓	✓		
Pif 0-E (=0-B)	✓					✓	✓		
Pif 1-A	✓			✓					
Pif 1-B	✓			✓		✓	✓	✓	✓
Pif 1-C		✓		✓					
Pif 1-D		✓		✓		✓	✓	✓	✓
Pif 1-E	✓			✓		✓	✓		
Pif 1-E m. SpSStA	✓		✓	✓		✓	✓		
Pif mit S 8 Ost	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	1)

in allen Prognose-Planfällen enthalten: Y-PPP (A 5 Süd, S 1 West, S 1 Ost und S 2 Umfahrung Süßenbrunn) sowie A 5 Nord A und B  
Die Planfälle Pif 1-E mit SpSStA sowie Pif mit S 8 Ost sind „informativ Planfälle“.

1) ... Die Spange L 2 – L 9 wird durch den entsprechenden Abschnitt der S 8 ersetzt.

Tabelle 14: Planfälle aus der Kombination der S 8 mit angrenzenden Planungsprojekten

Gemäß diesen Planfällen ist die verkehrliche Wirkungen des Vorhabens im untergeordneten Bestandsnetz anhand des Verkehrsmodells wie folgt anzugeben:

**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN**

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Streckenabschnitt von untergeordneten Straßen		Planfall				
		1-A	1-B	1-C	1-D	1-E
B8	Ortsbereich Deutsch-Wagram	6.200	6.000	6.000	5.900	6.200
B8	Ortsbereich Strasshof östlich der Spange zur S8	10.500	10.300	10.500	10.400	10.400
B8	Gänserndorf östlich des Zentrums	10.900	3.400	10.500	3.400	10.900
Spange S8 (AST Strasshof) zur B7		13.000	12.900	12.600	12.600	13.000
L11	Gänserndorf Süd	10.900	4.700	10.300	4.100	11.000
L9	südl. Gänserndorf, Zubringer zur S8	7.700	15.200	8.100	15.700	7.600
L2	Ortsgebiet Untersiebenbrunn	9.200	4.000	9.700	4.000	9.200
L2	Ortsgebiet Schönfeld Zentrum West	5.600	6.500	6.100	6.600	5.500
B49	Marchegg Zentrum West	5.900	5.200	5.900	5.400	5.900
Breitenleerstraße westlich des Raasdorf Zentrum		14.000	13.800	18.100	16.800	13.800
L5	Leopoldsdorf westlich des Zentrums	7.000	6.700	8.200	7.400	6.700
L5	Lasseo östlich des Zentrums	4.900	5.700	5.400	6.100	5.000
B3	Stadtgrenze Wien	21.700	21.300	18.400	18.000	21.400
B3	Großenzersdorf Zentrum	11.800	4.700	10.100	4.400	4.700

**Tabelle 9: Übersicht über die Verkehrsstärke (Erwartungswert für den JDTVw) in Kfz/24h Werktagverkehr 2025 (inklusive induziertem Verkehr) nach Streckenabschnitten des untergeordneten Straßennetzes der untersuchten Planfälle**

Als zur Beurteilung maßgebliche Planfälle sind Planfall 1-E 2025 und Planfall 1-C 2025 zu sehen.

**Planfall 1-E 2025** berücksichtigt neben allen Netzabschnitten des Nullplanfalls den S8 Abschnitt West zwischen dem Knoten S1/S8 und der ASt Gänserndorf (L9). Dieser Planfall enthält die durchgehende S1 Vösendorf bis Süßenbrunn. Bezüglich der begleitenden Projekte des Landes NÖ sind in diesem Planfall die Ortsumfahrungen an der S1, nämlich die Umfahrungen für Raasdorf und Groß-Enzersdorf berücksichtigt, für die eine Absichtserklärung zur Realisierung seitens des Landes Niederösterreich bis zum Fertigstellungstermin der S8 West und S1 existiert. Diese beiden Umfahrungen sind laut UVP S1 Schwechat bis Süßenbrunn bis zur Inbetriebnahme durch das Land Niederösterreich fertig zu stellen. Die Umfahrungen Gänserndorf und die Spange L2-L9 sind nicht beinhaltet.

Gemäß diesem Planfall führt die S 8 West 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 wesentlichen Zielsetzungen des Vorhabens erreicht werden können. Die Zulaufstrecken zu den Anschlussstellen werden naturgemäß signifikant 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 Umfahrungen Gänserndorf und die Spange L2-L9 würden zusätzlich starke Entlastungseffekte besiedelter Gebiete an den derzeitigen Landesstraßen bewirken, wenn sie zeitgleich mit der S1 bzw. der S8 West realisiert werden. Das Ergebnis der Verkehrsprognose dieses Planfalls wird vom Fachgutachter bei aller naturgemäß in Prognosen enthaltenen Unsicherheit als plausibel und als fachlich fundiert eingeschätzt.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Der Planfall 1-C 2025 berücksichtigt im Gegensatz zum Planfall 1-E 2025 die geplante S1 lediglich im Teilrealisierungsabschnitt Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn ohne die Umfahrungen Groß Enzersdorf und Raasdorf. Auch dieser Planfall bewirkt starke Entlastung der B 8 zwischen der S 1 und Gänserndorf, der L2 zwischen Markgrafneusiedl und Wien und Entlastungen in weiten Abschnitten der L11. Dem entgegen zeigen sich Verkehrssteigerungen auf den Zulaufstrecken zur S8, insbesondere auf der B8 östlichen von Gänserndorf, auf der L9 zwischen Gänserndorf und Obersiebenbrunn, auf der L2 in Untersiebenbrunn und in Schönfeld, auf der L4 in Lassees sowie Verkehrssteigerung auf der Route B49, L5 von der Donaubrücke Hainburg kommend aufgrund des Zulaufs zur S8 und durch die verbesserte Situation der östlichen Wiener Stadteinfahrt.

Das Ergebnis der Verkehrsprognose aller Planfälle wird vom Fachgutachter bei aller naturgemäß in Prognosen enthaltenen Unsicherheit als plausibel und als fachlich fundiert eingeschätzt.

Nachstehend werden die Verkehrliche Auswirkungen der S8 bis 2025 gemäß dieser beiden Planfälle zusammengefasst:

**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN**

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Streckenabschnitt		Planfälle			
		0_E 2025	1_E 2025	0_C 2025	1_C 2025
S8	zwischen Knoten S1/S8 und AST Deutsch-Wagram		28.100		29.600
S8	zwischen AST Deutsch-Wagram und AST Strasshof		24.400		27.000
S8	zwischen AST Strasshof und AST Markgrafneusiedl		16.000		18.900
S8	zwischen AST Markgrafneusiedl und AST Gänserndorf/Obersiebenbrunn		9.500		10.500
Spange B8 zwischen B8 und S8			13.000		12.600
L9	südlich Gänserndorf, Zubringer zur S8	4.000	7.600	3.900	8.100
B8	zwischen S1 und Aderklaa	19.600	13.800	23.200	14.400
B8	Strasshof und Gänserndorf	6.100	3.500	6.600	3.500
B8	Ortszentrum Gänserndorf	8.500	10.000	8.200	9.700
B8	Weikersdorf und Angern/Tallebrunn	4.100	4.700	4.400	5.500
L11	zwischen Markgrafneusiedl und Gänserndorf-Süd	11.000	11.600	9.200	10.900
L2	zwischen Markgrafneusiedl und Obersiebenbrunn	6.200	3.200	6.100	2.600
L2	zwischen Markgrafneusiedl und Wien	16.800	7.700	10.800	2.400
L5	westlich von Leopoldsdorf	6.400	6.700	7.700	8.200
L9	Ortsgebiet Leoboldsdorf	3.700	4.300	4.300	4.400
B3	zwischen Wittau und Probstdorf	9.200	9.200	7.500	7.200
B3	Stadtzentrum Groß Enzersdorf bzw. östlich von Groß Enzersdorf	4.900	4.700	10.300	10.100
L2	östlich von Breitenlee (zwischen Telefonweg und Breitenlee)	15.400	13.800	15.600	15.000
B49	zwischen Engelhartstetten und Bad Deutsch-Altenburg	7.800 / 9.700	8.300 / 10.100	9.800 / 12.100	10.700 / 12.700
Umfahrung Groß Enzersdorf		9.300	9.700		
Umfahrung Raasdorf		11.500	7.300		
S1 Donauquerung		55.300	57.700		

**Tabelle 10: Verkehrliche Auswirkungen der S8 bis 2025**, Vergleich der Verkehrsstärke (Erwartungswert für den DTVw) in Kfz/24h Werktagverkehr (inklusive induziertem Verkehr) an ausgewählten Streckenabschnitten, gezeigt an den UVE-Planfällen 1-C / 0-C (mit Teilausbau der S1 ohne Tunnel der Donauquerung und ohne Landesstraßenumfahrungen) und 1-E / 0-E (mit Vollausbau der S1 und mit Umfahrung Groß-Enzersdorf und Raasdorf)

Die Erreichbarkeitsverhältnisse im Marchfeld werden durch die Errichtung der S8 West für den Straßenverkehr erheblich verbessert. Um die Entlastungseffekte nachhaltig zu sichern, sind stabilisierende verkehrsberuhigende Maßnahmen auf dem entlasteten Straßennetz notwendig, wenn die prognostizierten Nachfragemengen ab Inbetriebnahme überschritten werden. Deshalb ist ein entsprechendes Monitoring der Nachfrageentwicklung vorgesehen.

Die Ergebnisse der Abschätzung der Kfz-Verkehrsnachfrage zeigt, dass durch die S8 West keine relevanten Veränderungen der Verkehrsnachfrage auf dem Gebiet der Slowakei zu erwarten ist.

## 4. TEILGUTACHTEN KURZDARSTELLUNG

### 4.1. Fachbereich 01 – Verkehr und Verkehrssicherheit

#### *Untersuchungsraum*

Der Untersuchungsraum gliedert sich in das Planungs- und das Untersuchungsgebiet.

Das **Planungsgebiet** ist jener Bereich, in dem konkrete Maßnahmen des eingereichten Projektes der S8 West vorgesehen sind. Es entspricht dem engeren Untersuchungsgebiet für die Verkehrsuntersuchung zum Projekt S8 Marchfeld Schnellstraße, KN S1/S8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn und umfasst das Marchfeld zwischen der Donau und den an der B8 liegenden Gemeinden. Für diesen Bereich wird der Verkehr des gesamten Hauptstraßennetzes erfasst und modellmäßig behandelt. In die Modellierung einbezogen sind der Binnenverkehr, der Ziel- und Quellverkehr sowie der Durchgangs- und auch der österreichische Transitverkehr in Bezug auf das engere Untersuchungsgebiet. Das heißt, jener Verkehr, der außerhalb des Planungsgebietes Quelle oder Ziel hat, wird im Planungsgebiet auch betrachtet.

Das **Untersuchungsgebiet** für die Verkehrsuntersuchung (gesamter räumlicher Bereich, der mittels eines Verkehrsmodells für das motorisierte Straßenverkehrsnetz behandelt wurde) erstreckt sich auf Grund der weiträumigen Beziehungen im Verkehrssystem auf die gesamte Ostregion Österreichs sowie darüber hinausgehend, soweit andere Bundesländer oder internationale Quellen oder Ziele betroffen sind. Das sind die Bundesländer Niederösterreich, Wien und das Burgenland. Darüber hinaus sind auch die angrenzenden Bundesländer Oberösterreich und Steiermark sowie das angrenzende Ausland der Slowakei Teil des im Verkehrsmodell behandelten Raums. Damit ist sichergestellt, dass die untersuchten verkehrlichen Planfälle die wesentlichen verkehrlichen Wirkungen im gesamten relevanten Raum der S8 West beinhalten.

#### *Alternativen, Trassenvariante*

Vom Projektwerber wurde eine Vielzahl von Trassenalternativen und Straßennetzvarianten inklusive begleitende ÖV-Maßnahmen, Nullvarianten bzw. Nullplanfälle, Trassen- und Straßennetzvarianten geprüft. Die Struktur der in der Verkehrsuntersuchung geprüften Alternativen und Varianten ist in mehrere Ebenen gegliedert. In einer Tabellenübersicht sind die untersuchten Planfälle dargestellt (siehe Seite 49 der Verkehrsuntersuchung, Einlage 1-4.1 und WU 4 Weiterführende Unterlage, Verkehrliche Ergänzungen). Im Einreichprojekt (UVE, Einlage 1-2.1) sind auch Ergebnisse der vorhergehenden Strategischen Prüfung Verkehr der Marchfeld Straße durch das Land Niederösterreich aus dem Jahre 2005 angeführt.

**Alternativenprüfung - Verkehrsmittelübergreifende Szenarien:** Eine Darstellung einer intermodalen Prüfung von alternativen intermodalen Szenarien zur S8 durch die ASFINAG erfolgte nicht, obwohl im Einreichprojekt (Einlage 1-2.1, Kapitel 2.4.1) 8 untersuchte intermodale Alternativen angeführt werden. Laut Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs ist eine intermodale Untersuchung im Rahmen einer UVP nicht notwendig.

**Alternativenprüfung – Trassenvarianten der strategischen Prüfung Verkehr der Marchfeld Straße und des Vorprojekts:** Im Rahmen der Strategischen Prüfung Verkehr der Marchfeld Straße 2005 sowie der Vorarbeiten zum Vorprojekt 2007 wurde eine Reihe von Trassenführungen

im Planungsgebiet der S8 untersucht und in Form von Nutzen-Kosten-Untersuchungen bewertet. Zwei der Trassenvarianten liegen nördlich bzw. südlich der B8 mit der Querung der March bei Angern. Diese Varianten wurden wegen der Querung sehr sensibler Bereiche (Natura 2000 Schutzgebiet) von der weiteren Betrachtung als in Frage kommende Trassenvarianten für die S8 wegen des großen Erheblichkeitsrisikos ihrer Auswirkungen ausgeschieden. Zwei Varianten, die die March bei Marchegg queren, weisen ein geringeres Erheblichkeitsrisiko auf und wurden im Rahmen des Vorprojekts weiter in die Betrachtung einbezogen. Diese unterscheiden sich im westlichen Teil der Trasse durch eine nördliche Lage näher an der B8 und eine südlichere Lage, weiter von der B8 entfernt (Varianten Mitte-Süd und Süd, Abbildung 2-5). Im Rahmen des Vorprojektes wurden diese verbliebenen Varianten (Korridor Nord und Süd) weiter untersucht und mittels Nutzen-Kosten-Untersuchung einander gegenübergestellt. Für den westlichen Abschnitt (S1 bis nordöstlich von Untersiebenbrunn) und für den Abschnitt Mitte (nordöstlich von Untersiebenbrunn bis B49) wurde die Variante Nord, für den Abschnitt Ost (B49 bis zur Staatsgrenze) wurde die Variante Süd zur Weiterverfolgung im Einreichprojekt empfohlen.

**Untersuchte Netzvarianten des Einreichprojektes der S8 – Teilausbauvarianten, Anschlussstellen und begleitende Ausbaumaßnahmen:** Die untersuchten Straßennetzvarianten haben folgender Systematik, um alle relevanten Verkehrsnachfragewirkungen zu beschreiben: (1) Bestand 2011, (2) Vergleichsplanfälle R 2019 und 2025, (3) Planfälle (Nullplanfälle) ohne S8 West mit verschiedenen Teilausbauvarianten des S1 und begleitende Ausbauvarianten, (4) Planfälle mit S8 West mit verschiedenen Teilausbauvarianten der S1 und begleitende Ausbauvarianten, (5) Beurteilungsplanfall 1-Max 2025 und (6) Informative Planfälle mit S8 West und Spange Seestadt + Stadtstraße mit kompletter S1 und verschiedenen begleitenden Ausbauvarianten.

### **Systemalternativen**

Die Untersuchung von Systemalternativen (unter Systemalternativen wird hier der alternative Ausbau anderer Verkehrsmittel, wie z.B. des ÖV im Sinne einer strategischen Prüfung verstanden Verkehr) ist laut Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs nicht Gegenstand einer UVP. Deshalb wird die Frage von Systemalternativen hier nicht behandelt.

### **Nullvariante**

Es wurden eine Reihe von sogenannten Nullplanfällen untersucht, also Planfälle ohne der S8 West sowie mit und ohne die S1 Schwechat-Süßenbrunn komplett bzw. S1 Teilrealisierung (Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn) und Planfälle mit und ohne der Landesstraßenvorhaben Umfahrung Groß-Enzersdorf und Umfahrung Raasdorf. Damit werden alle relevanten Wirkungen der in Diskussion stehenden Straßennetzvarianten der S8 West im Planungsgebiet offengelegt. Insbesondere geht es um die Wirkung der S8 West in Verbindung mit dem Teilrealisierungsabschnitt der S1 ohne Lobautunnel und dem Vollrealisierungsabschnitt der S1 mit Lobautunnel Schwechat – Süßenbrunn und um die Wirkungen mit und ohne der Landesstraßenumfahrungen von Raasdorf und Groß- Enzersdorf, sowie der beiden anderen Landesstraßenausbauprojekte der Umfahrung Gänserndorf und Gänserndorf Süd sowie der Spange L2-L9.

Die Teilrealisierung des Ausbauvorhabens der S1 ohne Lobautunnel ist die Voraussetzung für die Inbetriebnahme der S8 West, dem Einreichprojekt. Die untersuchten Nullplanfälle dienen der verkehrlichen Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens S8 West im Zusammenhang mit anderen Straßenausbauvorhaben. Zur Beurteilung der Umweltauswirkungen wurden die Planfälle Plf R (ohne das Vorhaben S1 Schwechat – Süßenbrunn), Plf 0-C (mit Teilrealisierung der S1 Schwechat – Süßenbrunn von Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn) und Plf 0-E (mit S1 Schwechat – Süßenbrunn und den Umfahrungsprojekten Groß-Enzersdorf und Raasdorf) herangezogen, um einen sachgerechten Wirkungsvergleich der Verkehrsnachfrage des Einreichprojekts zu gewährleisten.

### ***Ist-Zustand***

Im Ist-Zustand 2011 zeigen sich im Straßennetz des engeren Untersuchungsgebiets die folgenden Probleme im Verkehrsablauf, die sich bis zum Jahre 2025 mit hoher Wahrscheinlichkeit verstärken werden: Hohe Verkehrsbelastungen auf der B8 zwischen Wien und Gänserndorf zwischen 15.100 und 25.400 Kfz/24h im JDTV des Werktagverkehrs, hohe Verkehrsbelastungen der Einfahrten an den Wiener Stadtgrenze aus dem Osten (Breitenleer Straße 11.000 Kfz/24h, auf der B3 Esslinger Hauptstraße 17.700 Kfz/24h); Hohe Verkehrsbelastungen in vielen Ortsgebieten, 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); Ausweichverkehr im untergeordneten Netz aufgrund von Überlastungen der Haupttrouten. Durch die teilweise zu Spitzenzeiten stattfindenden Überlastungen bewirkt dies vor allem in Ortsbereichen eine hohe Umweltbelastung und für attraktive bzw. wirtschaftlich starke Siedlungsgebiete eine nicht ausreichende Erreichbarkeit.

Die derzeitige Situation ist durch folgende Charakteristika und prognostische Erwartungen geprägt. Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Verkehrsstärken mit Hilfe eines Verkehrsmodells ermittelt wurden, dessen Ergebnisse naturgemäß eine Schätzung darstellen. Diese Prognose wurde unter definierten verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, wie z.B. einer langfristigen positiven Wirtschaftsentwicklung, eines real gleichbleibenden Treibstoffpreises, erstellt. In der Prognose sind beschlossene und bis zum Zieljahr 2025 zu erwartende Maßnahmenrealisierungen, wie z.B. die Verbesserung der Ostbahn und ein Ausbau der S-Bahn in der Ostregion, beinhaltet. Die derzeitige Entwicklung der Verkehrsnachfrage seit 2008 enthält Auswirkungen der Wirtschaftskrise, insgesamt wird aber damit gerechnet, dass bis 2025 diese Wirtschaftskrise durch eine langfristige positive Wirtschaftsentwicklung überwunden sein wird. Die verkehrliche Ist-Situation lässt sich folgendermaßen charakterisieren:

- Die Verkehrsbelastung der B8 zwischen der Anschlussstelle der S1 und Strasshof hat im Bestand eine Größe von 25.400 bis 18.900 Kfz pro Werktag, die bis 2025 bis zu über 33.000 Kfz/Werktag laut Prognose steigen wird. Dies wird zu Überlastungen und negativen Umweltauswirkungen insbesondere im Bereich Strasshof und Deutsch-Wagram führen.
- Nordöstlich von Strasshof sind die Verkehrsbelastungen der B8 im Bestand geringer und betragen bei Angern 5.300 Kfz pro Werktag. In diesem Bereich ist bis 2025 mit Abnahmen der Verkehrsbelastung zu rechnen, da die Fertigstellung der A5 großräumige Verlagerungen und Entlastungen der B8 bewirken wird.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

- Die Ost-Westverbindungsstraßen der B3, L2, L5 und L11 haben im Bestand 2011 Verkehrsbelastungen zwischen 4.000 und 7.000 Kfz/24 h mit einem relativ großen Lkw-Anteil. Bis zum Jahre 2025 werden Zunahmen von 20% bis 60% zu erwarten sein, die unter anderem durch den Ausbau der S1 verursacht werden.
- Markant sticht die starke Zunahme der Verkehrsbelastung der B49 zwischen Engelhartstetten und Bad Deutsch-Altenburg (Donauquerung) hervor, die erst durch den Ausbau der S1 Lobau mit der Donauquerung entlastet werden wird.
- Die KFZ-Verkehrsbelastung der B3 liegt im Bestand 2011 zwischen der Wiener Stadtgrenze und der A23 bei ca. 20.000 bis 30.000 KFZ pro Werktag, sodass es in Spitzenstunden zu Überlastungen und KFZ-Stau kommt. Der Bestand 2011 zeigt im Bereich der B3 in Wien östlich des Biberhaufenwegs 27.000 Kfz pro Werktag. In Zukunft ist bis 2025 (Planfall R 2025) unter den derzeit zu erwartenden verkehrspolitischen Rahmenbedingungen mit einer Steigerung auf bis zu 33.000 KFZ pro Werktag zu rechnen. Das bewirkt eine Zunahme der bestehenden Kapazitätsüberlastungen, ein verstärktes Ausweichen in das untergeordnete Straßennetz sowie Zunahmen der negativen Umweltauswirkungen wie Lärm- und Abgasbelastung. Die Kapazitätsüberlastung wird sich auf mehrere Stunden des Tages erweitern.
- Durch den abgeschlossenen Ausbau eines Teiles der Nord Autobahn A5 und der S2 sowie der bereits realisierten Teile der S1 (West, Nord und Süd) ist ein verstärkter Druck auf die Tangential- und Radialverbindungen als Verbindung der S1 West/A5 mit der A4/S1 Süd entlang der östlichen Wiener Stadtgrenze erfolgt. Dies wird auch durch die Belebung der regionalen wirtschaftlichen Entwicklung durch die Ostöffnung bewirkt. Dieser Kfz-Verkehr ist mit dem bestehenden Straßennetz unter den gegebenen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, weder in Wien noch im Umland von Wien, ohne Stau und ohne zusätzliche Umweltbeeinträchtigung zu bewältigen. Es zeigt sich auch, dass der geplante Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf Grund der geringen Besiedlungsdichte und fortschreitenden Zersiedelung nicht allein in der Lage ist, die zukünftige Verkehrssituation und Erreichbarkeit unter den vorgegebenen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zufrieden stellend zu lösen.
- Die Erreichbarkeit des Untersuchungsraums verschlechtert sich in der Trendprognose ohne S8 für den regionalen KFZ-Verkehr zwischen Niederösterreich und Wien.
- Die erwünschte zunehmende wirtschaftliche Integration des Wiener und Niederösterreichischen Raumes und der grenznahen Bereiche der Slowakei (Bratislava) lässt verstärkte Zunahmen der prognostizierten Verkehrsnachfrage erwarten, die durch die bestehende Straßenverkehrsinfrastruktur trotz geplanter ÖV-Investitionen, insbesondere durch die flächenhafte Zersiedelung und unter den vorhandenen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, nicht mit einer ausreichenden Qualität aufgenommen werden kann.

Im Marchfeld gibt es mehrere Abbaugelände für Kies und Schotter. Hier ist vor allem das Projekt Marchfeldkogel zu nennen, das in der Nähe von Markgrafneusiedl geplant ist und einen Schotterabbau und eine Deponierung umfasst (arealConsult 2011). Die Transporte sind stark in Richtung Wien orientiert. Diese Lkw's für den Schottertransport passieren dabei viele Ortsdurchfahrten und bewirken eine starke Belastung der Bevölkerung in den betroffenen Orten. Dies betrifft vor allem die Orte Raasdorf, Markgrafneusiedl, Obersiebenbrunn, Unter-

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

siebenbrunn, Parbasdorf, Deutsch-Wagram und Leopoldsdorf i.M. Diese verkehrlichen Auswirkungen sind in den Planfällen nach den derzeit vorhandenen Unterlagen so weit wie möglich berücksichtigt.

### ***Auswirkungen des Vorhabens***

#### Bauphase

Für die Bauphase sind zwei Varianten zu behandeln: Erste Variante: die Bauphase der S8 West erfolgt **nicht** in zeitlicher Überlappung mit der S1. Dann erfolgt eine Limitierung der max. zulässigen Lkw-Fahrten über die Baustellen-Zu- und -abfahrten und über die streckenweise festgelegte maximale LKW Menge je Tag (6 bis 22 Uhr) und Abend (19 bis 22 Uhr); Zweite Variante: Die Bauphase der S8 West und der S1 Abschnitt Schwechat bis Süßenbrunn oder Teilabschnitte der S1 erfolgen in voller oder teilweiser zeitlicher Überlappung. In diesem Fall sind die Lkw-Fahrten während der Bauphase der S1 Lobau bei der Einhaltung der streckenweise festgelegte maximale LKW Menge je Tag (6 bis 22 Uhr) und Abend (19 bis 22 Uhr) zusätzlich zu berücksichtigen. Das heißt, dass sich während der Bauphase die zulässige Anzahl der Lkw-Fahrten für die S8 West entsprechend verringert.

In jedem Fall hat die Projektwerberin ein Routenkonzept für den vorhabensbedingten externen LKW-Baustellenverkehr (LKW-Fahrten der S8 außerhalb der Baustelle) für die Zeiträume Werktag Tag, Werktag Abend, Samstag Tag, Samstag Abend zu erstellen.

#### Betriebsphase

Für die Quantifizierung der Verkehrsnachfrage des Einreichprojekts der S8 West und des damit zusammenhängenden hochrangigen Straßennetzes wurden alle relevanten Planfälle für die Inbetriebnahme des Einreichprojektes (neben dem Bestandsplanfall mit Bezugsjahr 2011 und den Planfällen R 2019 sowie R Referenz 2025, die in Abschnitt 2 aufgelistet sind) im Rahmen der UVE dokumentiert und für die Prognosejahre 2019 und 2025 ermittelt. Die maßgebenden Planfälle für die UVE zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen und in weiterer Folge der Vorhaben bedingten Umweltauswirkungen des Einreichprojektes sind im Folgenden aufgelistet. Sie beinhalten auch weitere verkehrserregende Projekte im näheren Untersuchungsgebiet, wie geplante Nutzungen (z.B. das Projekt des Marchfeldkogels als Restmassendeponie und Schottergewinnung), zukünftig zu erwartende Nutzungen auf Grund der Erreichbarkeitsverbesserung durch die S8.

Der **Planfall 1-E 2025** berücksichtigt neben allen Netzabschnitten des Nullplanfalls 0-E (=0-B) den **Einreichplanfall der S8 West** zwischen dem Knoten S1/S8 und der ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9). Dieser Planfall enthält die S1 Lobau im Vollrealisierungsabschnitt Knoten Schwechat (A 4) – Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2). Die zur Realisierung geplanten begleitenden Projekte des Landes NÖ, nämlich die Umfahrungen für Raasdorf und Groß-Enzersdorf, sind in diesem Planfall berücksichtigt. Nicht beinhaltet sind die Ortsumfahrungen Gänserndorf, Gänserndorf Süd und die Spange L2-L9. Das bedeutet, dass die Vorhaben bedingten Umweltauswirkungen für das relevante Straßennetz **ohne** diese drei letztgenannten Landesstraßenprojekte beurteilt wurden. Für diese Landesstraßenprojekte sind eigene Genehmigungsverfahren beim Land Niederösterreich erforderlich. In den TGA02 Lärm und

TGA03 Luftschadstoffe und Klima wurde die Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens bei Realisierung der Umfahrung Gänserndorf Süd (L 9) dargestellt.

Der **Planfall 1-C 2025** entspricht dem **Einreichplanfall der S8 West mit Teilausbau der S1 Lobau** zwischen dem Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2) und ASt Groß-Enzersdorf. Damit werden die mittelfristigen und langfristigen Gesamtwirkungen des geplanten Straßennetzes ohne dem Lobautunnel der S1 dargestellt. In diesem Planfall sind keine der genannten Umfahrungen des niederösterreichischen Landesstraßennetzes beinhaltet.

Für die Ermittlung der Umweltauswirkungen der S8 West im Bereich der zu genehmigenden Trasse wurde ein fiktiver **Maximal-Planfall** 2025 als Bemessungsgrundlage verwendet, in dem die jeweils maximale KFZ-Verkehrsbelastung aller betrachteten Planfälle für die einzelnen Abschnitte der S8 West berücksichtigt wurde. Damit werden die in Abhängigkeit des Netzausbaus maximal denkbaren, im Betrachtungszeitraum auftretenden Auswirkungen der S8 berücksichtigt.

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 wesentlichen Zielsetzungen des Vorhabens erreicht werden können. Die Zulaufstrecken zu den Anschlussstellen werden naturgemäß signifikant 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. Festzuhalten ist, dass die begleitend geplanten Landesstraßenabschnitte, die Ortsumfahrungen im Nahbereich der S1 Lobau, nämlich die Umfahrungen für Raasdorf und Groß-Enzersdorf, sowie die Umfahrung Gänserndorf und die Spange L2-L9 weitere Entlastungseffekt besiedelter Gebiete an den derzeitigen Landesstraßen bewirken (können), wenn sie zeitgleich mit der S1 Lobau bzw. der S8 West realisiert werden.

Die S8 West hat sowohl eine die Erreichbarkeit verbessernde, den Straßenverkehr auf dem übergeordneten Straßennetz bündelnde und das untergeordnete Straßennetz teilweise entlastende Wirkung. Das heißt, dass der auf das derzeitige Straßennetz im Planungsgebiet und dem übrigen untergeordneten Straßennetz verteilte Verkehr auf dem vorliegenden Ausbauabschnitt der S8 West konzentriert geführt wird. Es ist allerdings festzuhalten, dass einerseits durch die S8 West eine durch die Erreichbarkeitsverbesserung für den Straßenverkehr bewirkte Kfz-Verkehrsinduktion entsteht und andererseits auf den Zu- und Abgangsstrecken zur und von der S8 gewisse Mehrbelastungen auftreten, die eine entsprechende Beachtung benötigen, was in der UVE auch realisiert wurde.

#### Grenzüberschreitende Auswirkungen der Verkehrsnachfrage durch die S8 West

Die Ergebnisse der Abschätzung der Kfz-Verkehrsnachfrage zeigt, dass durch die S8 West keine relevanten Veränderungen der Verkehrsnachfrage auf dem Gebiet der Slowakei zu erwarten sind, da die S8 West primär die regionale Erreichbarkeit des Gebietes östlich von Wien und nördlich der Donau mit Wien verbessert. Dies wird durch jüngste Erhebungen des die Grenze überschreitenden Kfz-Verkehrs von 2013 (BRAWISIMO 2015, siehe Einlage WU 4, Einreichprojekt 2010, Verkehrliche Ergänzungen Juni 2015) bestätigt.

### **Gesamtbewertung**

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit ist das Vorhaben „S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9)“ unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als **umweltverträglich** einzustufen.

## **4.2. Fachbereich 02 – Lärm**

### **Untersuchungsraum**

#### Engerer Untersuchungsraum

Der engere Untersuchungsraum wurde so gewählt, dass sämtliche lärmtechnisch relevanten Siedlungen bis zu einem  $L_{eq-Nacht}$ -Wert  $L_n$  zwischen größer 35 dB(A) und 40 dB(A) erfasst sind. Die räumliche Ausdehnung des engeren Untersuchungsraumes geht damit auch über den Projektanfang und das Projektende hinaus.

Damit ist die Beurteilung von betriebsbedingtem Schall nach der geltenden Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV §6 (1) –(4) ausreichend möglich und damit ausreichend abgegrenzt.

Für die Berechnungen des baubedingten Schalls bei der Errichtung des Vorhabens wurden die Objekte des engeren Untersuchungsraumes herangezogen in jenen Siedlungen, die lärmtechnisch dem Baustellenbetrieb am Nächsten situiert sind. Die Ergebnisse der Objektberechnungen zeigen (Einlage WU 2-02), dass die noch weiter entfernten Siedlungen lärmtechnisch nicht mehr relevant sind. Es ist damit der Untersuchungsraum ausreichend gewählt worden.

#### Weiterer Untersuchungsraum

Über den engeren Untersuchungsraum hinaus, wurde dieser hinsichtlich der Zulaufstrecken großräumig erweitert. Dies ermöglicht die Auswirkungen des vorhabenbedingten Verkehrs auf den Zulaufstrecken auf die Bevölkerung zu ermitteln und zu beurteilen. Systembedingt nimmt der vorhabensbedingte Verkehr mit seiner Entfernung von der S8 und seinen steigenden Verzweigungsmöglichkeiten ab. Es wurden durch Berechnung im erweiterten Straßennetz (siehe Einlage WU 01-05A) jene Straßenabschnitte ermittelt, die einerseits Pegeldifferenzen über der Irrelevanzgrenze von 1 dB(A), Vorhabensplanfall zu Nullplanfall, aufweisen oder aber eine Erhöhung größer 0,4 dB(A) in Zusammenhang mit einem hohen  $L_{den}$  größer 70 dB(A) bzw.  $L_{night} = L_n$  größer 60 dB(A) im Nullplanfall aufweisen. Nach § 6 Abs. 3 der BStLärmIV ist bei Überschreitung von  $L_{den} = 65,0$  dB(A) oder  $L_{night} = 55,0$  dB(A) eine Einzelfallbeurteilung erforderlich. Diese erfolgt durch den Sachverständigen für Humanmedizin.

Die gewählte Abgrenzung des Untersuchungsraums deckt sich mit den Kriterien des Sachverständigen für Humanmedizin (siehe TGA Humanmedizin).

Nach den Kriterien des Fachbereichs Humanmedizin (Teilgutachten 04) sind dann Maßnahmen erforderlich, wenn eine Pegelerhöhung durch das Vorhaben in der zugehörigen Planfallkombination (Vorhabensplanfall zu Nullplanfall) von größer 0,4 dB(A) vorliegt und gleichzeitig ein  $L_{den}$  größer 70 dB(A) bzw. ein  $L_{night}$  größer 60 dB(A) im Nullplanfall vorliegt.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Die ermittelten Straßenabschnitte, bei denen weitergehende Berechnungen an den Objekten vorgenommen wurden, zeigen, dass der vorgelegte erweiterte Untersuchungsraum hinreichend die Auswirkungen des vorhabensbedingten Verkehrs auf den Zulaufstrecken nach den nach den Bestimmungen der BStLärmIV beschreibt.

Die Beschränkungen des Baustellenverkehrs im öffentlichen Netz und die geforderten Maßnahmen erlauben die Einhaltung der Grenzwerte nach BStLärmIV. Der erweiterte Untersuchungsraum im Zusammenhang mit den Beschränkungen für den Baustellenverkehr (siehe Einlage WU 02-01) und den geforderten Maßnahmen ist damit für die Beurteilung ausreichend.

### **Alternativen, Trassenvariante**

Für die Auswahl von Trassenvarianten stellt die Lärmbelastung nur eines von vielen Kriterien dar. In der Gesamtauswahl als Zusammenschau aller Kriterien wurde jene **Variante Nord im gegenständlichen Abschnitt West** gewählt, die auch hinsichtlich des Kriteriums Immissionen als bessere Variante beurteilt wurde.

Aus lärmtechnischer Sicht sind generell beide Varianten, dort wo die Trassenführungen Unterschiede zeigen, in weiterer Entfernung zu den Siedlungsrändern situiert. Daraus resultiert, dass der schalltechnische Unterschied als gering einzuschätzen ist.

Bei Unterbleiben des Vorhabens werden die bereits bei der Bestandsanalyse für das Jahr 2011 festgestellten Verkehrsbelastungen im bestehenden Straßennetz durch die Verkehrszunahmen und damit auch die Lärmbelastung weiter steigen. Vor allem ist mit hohen Belastungen auf der B 8 zwischen Wien und Gänserndorf mit entsprechenden Belastungen in Süßenbrunn, Deutsch-Wagram und Strasshof zu rechnen. Im Weiteren sind die Ortsdurchfahrten durch den Schwerverkehr und durch den Ausweichverkehr im untergeordneten Netz aufgrund von Überlastungen der Haupttrouten zukünftigen, vermehrten Lärmbelastungen ausgesetzt.

Aus fachlicher lärmtechnischer Sicht ist offensichtlich, dass bei **Unterbleiben des Vorhabens S8** die Lärmbelastung für die ansässige Wohnbevölkerung an den Ortsdurchfahrten weiter steigen wird, da die Entlastungseffekte der S8 wegfallen würden. Das Unterbleiben wäre damit die schlechteste Variante.

### **Nullvariante**

Aus den Nullplanfällen des Fachbeitrag Verkehrs wurden die schalltechnisch beurteilungsrelevanten Szenarien einer Lärmbetrachtung unterzogen. Sie dienen der Beurteilung der Wirkungen des jeweiligen zugehörigen S 8 Vorhabensplanfalls zum Prognosezeitpunkt 2025

Nullplanfälle Lärm	
<b>P1f R</b>	Status Quo 2025 ohne S1 (Schwechat-Süßenbrunn) und S8
<b>P1f 0-B (0-E)</b>	2025 mit S1 komplett ohne S8 mit Umfahrungen Groß-Enzersdorf und Raasdorf
<b>P1f 0-C</b>	2025 mit S1 Teilrealisierung Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn ohne S8 ohne NÖ-Umfahrungen

**Tabelle 11: Nullplanfälle Lärm**

Sie werden im Kapitel 3.2 des TGA Lärm näher beschrieben.

### ***Ist-Zustand***

Der lärmtechnische IST-Zustand im Bereich der geplanten Trasse der S8 West wurde in Einlage 3-1.3, Messbericht, Stand November 2010 in Form von Kurz- und Langzeitmessungen (24 h) festgehalten. Die Messungen als Momentaufnahmen des Gesamtlärms wurden im Zeitraum Juni bis September 2009 durchgeführt.

In Deutsch Wagram an der Parbasdorferstraße 35 (Messung L4) wurde ein  $L_{den}$  von 64,4 dB und in der Nacht ein  $L_n$  von 55,7 dB ermittelt. Ausschlaggebend ist hier der Verkehr auf der L6 von und zur B8.

In Obersiebenbrunn, Heidewegsiedlung 6 (Messung L15) wurde mit 51,2 dB in der Nacht ein Wert über 50 dB ausgewiesen und ein  $L_{den}$  mit 57,9 dB größer 55 dB. Bestimmend ist hier die L9.

In Raasdorf, Buchengasse 13 (Messung L2) wird mit 48,3 dB ein Wert größer 45 dB in der Nacht und mit  $L_{den} = 57,1$  dB ein Wert mit mehr als 55 dB angeführt. Der Messstandort liegt im Zwickel von Breitenleer Straße und L3019.

Am Messstandort L3 Aderklaa 61 wurde in der Nacht ein  $L_n = 46,1$  dB ein Wert größer 45 dB ermittelt. Der Standort liegt im Bereich der Ortsdurchfahrt L3023 in der zweiten Reihe.

Am Messstandort L7 Deutsch Wagram, Helmahof, Wendlingerstraße 50 wurde in der Nacht ein  $L_n = 49,8$  dB ein Wert größer 45 dB und für den  $L_{den}$  ein Wert von 56,3 dB, mehr als 55 dB ermittelt. Der Standort liegt im Bereich der B8 und L13, sowie der Nordbahn am Rand des Siedlungsgebietes Helmahof.

In Strasshof Lenau Straße 3 (Messung L8) wird mit  $L_{den} = 56,2$  dB ein Wert mit mehr als 55 dB angegeben. Der Messstandort liegt im Bereich der B8 bzw. an der Zufahrt zum Gewerbegebiet.

In der Waldstraße 4 in Strasshof (Messung L9) wird mit 46,1 dB ein Wert größer 45 dB in der Nacht ausgewiesen. Geräusche in der Nacht sind Anrainergeräusche und Fahrgeräusche von der Straße nach Markgrafneusiedl, sowie die Bewässerung auf den Feldern.

In der Gänserndorf Süd, Siedlichfürweg 2 (Messung L11) wird mit 47,2 dB ein Wert größer 45 dB in der Nacht ausgewiesen. In der Nacht ist auf den umliegenden Feldern die Bewässerung in Betrieb (mit Generatoren). Auf dem Betriebsareal sind Lüftungsgeräte auch in der Nacht im Betrieb. Ansonsten wurden Geräusche von Tieren (Grillen) beschrieben.

In der Obersiebenbrunn, Weyrichgasse 13 (Messung L16) wird mit 46,7 dB ein Wert größer 45 dB in der Nacht ausgewiesen. Nach Messbeschreibung sind unter Tags Anrainer Geräusche und Geräusche von Feldarbeiten zu hören. Ab 4 Uhr Früh beginnen die Arbeiten auf den Feldern. Man hört die Bewässerungsanlagen auf den umliegenden Feldern. Ansonsten wurden Geräusche von Tieren (Grillen) beschrieben.

Alle übrigen Langzeitmessungen weisen Werte unter 45 dB Nachts bzw. einen  $L_{den}$  unter 55 dB auf.

## ***Auswirkungen des Vorhabens***

### Bauphase

Die Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase sind in Kapitel 4.1 beschrieben.

**Für alle Bauphasen kann festgehalten werden, dass alle Immissionspegel nach BStLärmIV unter den Grenzwerten des § 10 (4) BStLärmIV liegen.**

**Es sind daher keine objektseitigen Maßnahmen nach § 13 BStLärmIV für die Bauphasen erforderlich.**

**Minderungsmaßnahmen nach § 12 BStLärmIV sind jedenfalls erforderlich,** da Schwellenwerte nach §10 (1) in den Bauphasen überschritten werden

Bei Einhaltung der zulässigen LKW-Fahrten ist die Belastung im öffentlichen Straßennetz im Bereich der Irrelevanz (Erhöhung max. 1 dB). Die Bestimmungen in § 10 Abs. 6 der BStLärmIV müssen jedenfalls eingehalten werden, daher ist der Behörde 4 Wochen vor Baubeginn ein Fahrtroutenkonzept vorzulegen, wo auch der Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte nach § 10 (4) zu erbringen ist. Dieser Nachweis kann über die Emissionen des Baustellenverkehrs im öffentlichen Straßennetz und den erforderlichen Abstand (Straßenmitte zu Fensterfront) geführt werden. Können die erforderlichen Abstände bei Gebäuden nicht eingehalten werden, haben die betroffenen Nachbarn Ansprüche auf objektseitige Lärmschutzmaßnahmen gemäß § 13 BStLärmIV.

### Betriebsphase

Betrachtet man die Ergebnistabellen der Einlage WU 7A, Anhang 3 (Immissionstabelle Wien Betriebsphase) und Blatt 13 bis 15 der Einlage WU 7A mit der zugehörigen farbigen Darstellung des **Immissionseintrages Nacht (S8max + S1) der Objektfassaden in der Invalidensiedlung**, so gibt es Objekte wo an **Objektfassaden in den Obergeschoßen der L<sub>n</sub> = 45 dB geringfügig überschritten** wird. Für diese Objekte, siehe Kapitel „Passive Lärmschutzmaßnahmen“ bestehen **Ansprüche auf den Einbau von Schalldämmlüftern (SDL) in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden ohne Austausch bestehender Fenster.**

In **Gänserndorf Süd** liegen Objekte an der Landesstraße L11 und L9, siehe Blatt 9 und 10 der Einlage WU 1-03 und die Ergebnistabellen Einlage WU 1-02, bei denen eine **Überschreitung der Grenzwerte für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung nach § 6 (3) BStLärmIV** und eine **Pegelerhöhung durch das Vorhaben mit mehr als 1 dB** vorliegt. Für diese Objekte, siehe Kapitel „Passive Lärmschutzmaßnahmen“ werden **Lärmschutzfenster, Lärmschutztüren und Schalldämmlüfter nach § 9 BStLärmIV gefordert.**

Weiter werden für **Objekte in Gänserndorf Süd die Immissionsgrenzwerte Beurteilung der Unzumutbarkeit nach § 6 (2) BStLärmIV überschritten und nach § 9 BStLärmIV Lärmschutzfenster/türen und Schalldämmlüfter vom Vorhaben vorgesehen (siehe Kapitel „Passive Maßnahmen“).**

Die Zulaufstrecken wurden umfangreich ausgewertet und bei Überschreitungen von Grenzwerten gemäß der BStLärmIV und den Kriterien des Teilgutachtens Humanmedizin Ansprü-

che auf passive Lärmschutzmaßnahmen festgestellt. Im Kapitel 4.2 werden die Auswirkungen detailliert behandelt.

### ***Gesamtbewertung***

Die Auswirkungen des Vorhabens S8-West auf durch das Vorhaben belastete Siedlungen und Orte werden durch aktive Maßnahmen (Lärmschutzwände, lärmarme Fahrbahnbeläge, Trasse im Einschnitt), passive Lärmschutzmaßnahmen und durch Lärminderungsmaßnahmen nach § 12 BStLärmIV auf ein vertretbares Maß gemindert.

Die gesetzten Maßnahmen in Verbindung mit der geforderten Beweissicherung und begleitenden Kontrolle (Monitoring) ermöglicht ein nachhaltiges Nachjustieren von Maßnahmen bei von den Prognosen abweichenden Bedingungen.

Aus Sicht des Fachgebietes Lärm ist das Vorhaben „S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9)“ unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die vorhabensbedingten Auswirkungen durch den Wirkfaktor Lärm sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als vertretbar einzustufen.

## **4.3. Fachbereich 03 – Luftschadstoffe und Klima**

### ***Untersuchungsraum***

Der Untersuchungsraum für den Ist-Zustand umfasst das Marchfeld, die Lobau, Aspern und den Bezirk Gänserndorf.

Der Untersuchungsraum für die Emissionsanalyse umfasst das Marchfeld und das hochrangige Netz südlich der Donau (A 4, A 6), den Regionenring sowie die A 5.

Die Größe des Untersuchungsraums Immission gemäß RVS 04.02.12 wird durch jenen Luftschadstoff bestimmt, dessen Immissionszusatzbelastung in der größten Entfernung zum projektierten Emittenten als nicht mehr unerheblich einzustufen ist. Der Untersuchungsraum für die Immissionsanalyse umfasst daher jenen Bereich, in welchem Zusatzbelastungen beziehungsweise Entlastungen von mindestens  $0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$  infolge des Projektes zu erwarten sind sowie jedenfalls die zur Trasse und zu den Zulaufstrecken zu den Anschlussstellen nächstgelegenen Siedlungsgebiete und Wohngebäude.

Zusätzlich wurde die verkehrsbedingte Zusatzbelastung durch Luftschadstoffe in einem erweiterten Untersuchungsraum, im Bereich der B 49 (Raum Angern, Groißenbrunn, Engelhartstätten, Bad Deutsch-Altenburg) sowie an der B 8 in Talesbrunn untersucht, da sich hier aufgrund von projektbedingten Verkehrsverlagerungen in den verkehrlichen Planfällen zur S 8 Abschnitt West teilweise höhere Verkehrszahlen ergeben als in den Referenzplanfällen (weiterführende Unterlage WU 3 Luftschadstoffe).

Der Untersuchungsraum Luft wurde damit ausreichend groß gewählt, so dass alle von Luftschadstoffen beeinflussten Flächen erfasst werden.

Für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Mikroklima wurde ein etwa 100 m breiter Streifen links und rechts der geplanten Trasse betrachtet. Dieser Untersuchungsraum ist zur Beurteilung der projektbedingten Auswirkungen auf das Mikroklima ausreichend.

### **Alternativen, Trassenvariante**

Nach der strategischen Prüfung des Projekts „Marchfeld Straße: Abschnitt Landesgrenze Wien/NÖ (S1) – Staatsgrenze bei Marchegg bzw. Angern“ wurden im Vorprojekt 2008 für den Abschnitt West (S1 bis nordöstlich Untersiebenbrunn) die Variante Nord im Korridor Mitte-Süd und die Variante Süd im Korridor Süd hinsichtlich der Wirkungen auf Luft und Klima untersucht. Bei Realisierung der Variante Nord wären bei den nächsten Wohnanrainern im Jahresmittel maximale Zusatzbelastungen für Feinstaub (PM10) und für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) unter der Irrelevanzschwelle zu erwarten. Gleichzeitig sind im Untersuchungsgebiet entlang der Ortsdurchfahrten sehr hohe Entlastungseffekte für PM10 und NO<sub>2</sub> im Vergleich zum Referenzplanfall gegeben.

Für die Variante Süd ergab die Ausbreitungsmodellierung geringfügige Zusatzbelastungen an den Siedlungsändern von Markgrafneusiedl, Glinzendorf und Obersiebenbrunn sowie vereinzelt in Pysdorf. Entlang der Ortsdurchfahrten wären jedoch hohe Entlastungseffekte im Vergleich zum Referenzplanfall gegeben.

Für den Abschnitt West wurde aufgrund nachvollziehbarer Schlussfolgerungen die Variante Nord zur Weiterverfolgung im Einreichprojekt empfohlen.

### **Nullvariante**

Bei Gleichbelastung des bestehenden Streckennetzes ist mit einer erheblichen Zunahme des Verkehrs auf den radialen Zufahrtsrouten B8, L2 und B3 Richtung Wien, mit Verkehrszunahmen auf den östlichen Wiener Stadteinfahrten und Verkehrszunahmen auf der S 2 und auf der A 23 Südosttangente Wien zu rechnen. Wichtige Verkehrsverlagerungseffekte im untergeordneten – siedlungsnahen – Straßennetz würden bei Nichtdurchführung des Projekts nicht erfolgen, positive Effekte auf die Luftgüte- und Wohnsituation der nächsten Anrainer würden somit ausbleiben.

### **Ist-Zustand**

Messdaten der Vorbelastung der Luftschadstoffe NO<sub>2</sub>, NO, O<sub>3</sub>, SO<sub>2</sub> und PM10 liegen im Untersuchungsraum an den Luftgütemessstellen Gänserndorf, Glinzendorf, Hainburg und Wolkersdorf des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung, sowie NO<sub>2</sub> und NO für April bis September 2007 an der Messstelle Flugfeld Aspern des Laboratoriums für Umweltanalytik GmbH vor.

In den letzten Jahren liegen die Jahresmittelwerte um 15 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> (Grenzwert: 30 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub>). Die PM10-Messungen ergeben seit 2003 annähernd gleich bleibende Jahresmittelwer-

te von rund  $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$  PM10 (Grenzwert:  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  PM10). Die zulässige Anzahl an Tagen mit Tagesmittelwerten über  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  PM10 (IG-L: 25 Tage, EU-Richtlinie: 35 Tage) wurde an den Stationen im Untersuchungsraum in manchen Jahren überschritten.

Das Untersuchungsgebiet liegt nach der NÖ Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung Feinstaub (LGBl. 8103/1-0, zuletzt geändert LGBl. Nr 31/2015) im Sanierungsgebiet Wiener Umland.

Die Belastung im Ist-Zustand durch Luftschadstoffe ist hinsichtlich der Feinstaubkonzentrationen als hoch, hinsichtlich der übrigen relevanten Luftschadstoffe als gering einzustufen.

Die klimatischen Verhältnisse im Untersuchungsraum, geprägt durch pannonisches Klima mit geringen Jahresniederschlägen, warmen, trockenen Sommern und relativ milden Wintern, werden auf Basis langjähriger Messungen der Lufttemperatur, der Luftfeuchte, des Niederschlags, der Nebeltage und des Windes im UVE Fachbericht Luft und Klima ausführlich erläutert. Es wurden keine klimatisch besonders sensiblen Bereiche identifiziert.

### ***Auswirkungen des Vorhabens***

#### ***Bauphase***

Gemäß Bauphasenkonzept erstreckt sich das Bauvorhaben über eine Gesamtbauzeit von etwa 3 Jahren, wobei die Bauphasen 3 und 4 vom 4. Quartal des 1. Baujahres bis zum 3. Quartal des 3. Baujahres das höchste Transportaufkommen (interne und externe LKW-Fahrten) erwarten lassen. Es wurden in der Beurteilung der maximal zu erwartenden Immissionen in der Bauphase Staubemissionen durch Manipulation von Schüttgütern, Staub- und Motoremissionen durch Fahrbewegungen, Motoremissionen durch Baugeräteinsatz (Feinstaub und Stickoxide) sowie Staubemissionen durch Winderosion berücksichtigt.

Während der Bauphase mit dem insgesamt höchsten Bauaufkommen liegen bei den meisten Anrainern die prognostizierten Immissionszusatzbelastungen zum  $\text{NO}_2$ -JMW bei maximal  $0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , was gemäß RVS 04.02.12, die für die Immissionsbeurteilung an Straßen den Stand der Technik darstellt, als irrelevant gering eingestuft werden kann. Überschreitungen des Kurzzeitgrenzwerts von  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$  sind nicht zu erwarten. Die höchsten prognostizierten PM10-Zusatzbelastungen bei den Anrainern liegen mit 3,5 % des Jahresmittelgrenzwerts nach IG-L im Bereich der Irrelevanzschwelle gemäß RVS 04.02.12 von  $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  PM10. Die Zusatzbelastung für PM10 wird daher in den angrenzenden Wohngebieten als irrelevant, in Parbasdorf und Deutsch Wagram als geringfügig eingestuft, weshalb hier an den Zufahrtsstrecken L6 und L11 während der Bauphase Luftgütemessstellen zur Beweissicherung gefordert werden. Der Grenzwert im Jahresmittel von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  PM10 wird sicher eingehalten. Im IG-L ist für PM10 auch ein Grenzwert bezogen auf den TMW definiert ( $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), wobei im Genehmigungsverfahren 25+10 Überschreitungen pro Jahr zulässig sind. Aus der prognostizierten PM10-Zusatzbelastung kann anhand einer statistischen Beziehung abgeleitet werden, dass bei den Anrainern maximal 5 zusätzliche Tage mit Tagesmittelwerten über  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  PM10 pro Jahr im Zeitraum mit dem höchsten Bauaufkommen zu erwarten sind.

Bei der PM 10-Zusatzbelastung während der Bauphase handelt es sich vorwiegend um aufgewirbelten, mineralischen Staub geogenen Ursprungs. Humanmedizinisch relevanter ist jedoch jener Anteil der PM 10-Fraktion, der aufgrund unvollständiger Verbrennung unmittelbar aus den Motoren der KFZ und Baumaschinen herrührt. Aufgrund dieser motorbezogenen

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Feinstaubfraktion ist bei den nächsten Anrainern im Jahresmittel eine Zusatzbelastung von bis zu  $0,04 \mu\text{g}/\text{m}^3$  PM10 zu erwarten.

Die PM<sub>2,5</sub>-Zusatzbelastungen in der Bauphase sind mit weniger als 2% des Grenzwertes von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  als irrelevant einzustufen.

Für die Zusatzbelastung zur Staubdeposition wurden irrelevante bis geringfügige Werte von maximal  $21 \text{ mg}/\text{m}^2\text{d}$  (entspricht 10 % des Grenzwertes nach IG-L) prognostiziert. Bei einer Grundbelastung von rund 40-50% des Grenzwertes ergibt dies keine Überschreitung des Grenzwertes.

Aufgrund der zeitlichen Begrenzung sind die Auswirkungen der Bautätigkeit auf die mikroklimatischen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet (lokal erhöhte Wärmeproduktion, höhere Albedo der Baustellenflächen, stärkerer Oberflächenabfluss von Niederschlagswasser infolge der Verdichtung des Bodens im Baustellenbereich) als nicht relevant einzustufen, zumal eine bleibende Wirkung auszuschließen ist.

### Betriebsphase

In der Immissionsprognose wurden die Zusatzbelastungen an Luftschadstoffen in den Ausbauplanfällen 1-C/2025 (S8 West mit Teilrealisierung S1 ergänzt durch den Maximalplanfall auf den Abschnitten der S8 und im Knoten S1/S8) und 1-E/2025 (S8 West, mit Komplettausbau S1 und Umfahrungen Groß-Enzersdorf und Raasdorf) den folgenden Vergleichsfällen gegenübergestellt: Bestand 2011; Nullplanfall 0-C/2025 (ohne S8, mit Teilrealisierung S1), 0-B/2025 (ohne S8, mit Komplettausbau S1 und Umfahrungen Groß-Enzersdorf und Raasdorf) und Referenzplanfall R/2025 (ohne S8, ohne Realisierung S1, ohne Umfahrungen der NÖ Gemeinden im Untersuchungsgebiet). Zusätzlich wurden die vorhabensbedingten Immissionen im Jahr der Verkehrsfreigabe (2019) untersucht.

Gegenüber dem Nullplanfall (0-B/2025) nehmen die Emissionen bei Planfall 1-E oder je nach Parameter bei Projektumsetzung um 1,5% bis 2,8% zu. Im Vergleich zum Referenzplanfall (R/2025) liegen die Gesamtemissionen beim Planfall 1-E/2025 aufgrund der höheren Verkehrsgeschwindigkeiten, des geringfügig induzierten Verkehrs und den z.T. längeren Fahrstrecken etwas höher.

Aufgrund der Änderungen im verkehrlichen Mengengerüst durch die Errichtung der S 8 Marchfeld Schnellstraße ergeben sich im Jahr der Verkehrsfreigabe ebenso wie im Prognosejahr 2025 Belastungen, aber auch Entlastungen entlang der einzelnen Straßenzüge im Untersuchungsraum. Besonders ausgeprägt sind die Entlastungen (im Jahresmittel um bis zu  $1-2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  NO<sub>2</sub>) im Bereich der B 8 in Aderklaa, Deutsch Wagram, Strasshof und Gänserndorf sowie entlang der L 11 in Markgrafneusiedl. Irrelevante Zunahmen in der NO<sub>2</sub>-JMW Immissionsbelastung (d.h.  $<0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$  NO<sub>2</sub>) ergeben sich abschnittsweise auf den Zubringer-routen zur S 8 wie entlang der L 9 zur ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn, der L 11 zwischen Gänserndorf und der ASt Markgrafneusiedl sowie der Spange Strasshof. Es sind weder 2019 noch 2025 Überschreitungen der geltenden Grenzwerte für NO<sub>x</sub> und NO<sub>2</sub> zu erwarten.

Hinsichtlich des PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwerts im Jahr der Verkehrsfreigabe ebenso wie im Prognosejahr 2025 ergeben sich im Vergleich zum Nullplanfall an allen Aufpunkten verkehrsbedingte Zusatzbelastungen von weniger als 3 % des Grenzwerts. Die Immissionszusatzbelas-

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

tung für PM10 kann daher gemäß RVS 04.02.12 als unerheblich beurteilt werden. Der PM10-Grenzwert im Jahresmittel wird eingehalten.

Hinsichtlich der maximalen PM10-Tagesmittelwerte bewirkt die Projektrealisierung der S8 West Verbesserungen in Deutsch Wagram, in Strasshof, in Raasdorf, in Markgrafneusiedl und in Obersiebenbrunn. Diesen Entlastungen stehen örtlich geringfügige Zusatzbelastungen (ein bis zwei Tage mehr pro Jahr mit Tagesmittelwerten  $> 50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  PM10) in Obersiebenbrunn, Untersiebenbrunn, Gänserndorf und Groß-Enzersdorf gegenüber. Die gemäß § 20 Abs. 3 Z 1 IG-L im gegenständlichen Fall zulässige Anzahl von 35 Tagen mit Tagesmittelwerten über  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  PM10 wird jedoch nach den Immissionsberechnungen nicht überschritten.

Die PM2,5-Zusatzbelastungen bei Projektrealisierung sind an allen Aufpunkten irrelevant. Grenzwertüberschreitungen sind für PM2,5 nicht zu erwarten. Auch die Staubdeposition nimmt nur in Obersiebenbrunn lokal geringfügig zu, in Deutsch Wagram, Raasdorf und Markgrafneusiedl hingegen ab.

Bei CO, SO<sub>2</sub>, NMHC und Benzol sind die Änderungen der Konzentrationsniveaus sehr gering. Auch Zusatzbelastung durch Staubinhaltsstoffe (Blei, Arsen, Nickel und Cadmium) kann aufgrund der in den Einreichunterlagen zitierten Untersuchungen an der A2 und A22 aufgrund von Analogieüberlegungen als unerheblich eingestuft werden. Es ist mit keiner relevanten Änderung in der Bilanz der Schadgase mit Ozonbildungspotential zu rechnen.

Die Grundbelastung der Deposition für Stickstoffverbindungen wird für die Waldgebiete im Untersuchungsraum mit  $15 \text{ kg}(\text{N})/\text{ha.a}$ , für Schwefelverbindungen mit  $6 \text{ kg}(\text{S})/\text{ha.a}$  abgeschätzt. Die entsprechenden Depositionswerte für Wiesen- und Ackerflächen werden mit  $12 \text{ kg}(\text{N})/\text{ha.a}$  und  $5 \text{ kg}(\text{S})/\text{ha.a}$  angegeben. Die Gesamtbelastung erreicht im Nahbereich der Trasse der S8 etwa  $16 \text{ kg}(\text{N})/\text{ha.a}$ . Die Zusatzdeposition für Schwefelverbindungen ist vernachlässigbar gering ( $< 0.05 \text{ kgS}/\text{ha.a}$ ).

In der Winterperiode kann im Nahbereich der Trasse aufgrund der Salzstreuung ein erhöhter partikelgebundener Chlorideintrag in der Staubdeposition auftreten. Vergleichbare Messungen zeigen im unmittelbaren Nahbereich der Trasse für die Winterperiode erhöhte Chlorideinträge ( $0,4 \text{ g}/\text{m}^2\text{d}$  in 10 m Entfernung), bei Lärmschutzwänden weniger als  $0,1 \text{ g}/\text{m}^2\text{d}$  Chloriddeposition im unmittelbaren Nahbereich.

Das kleinräumige Klima im Untersuchungsgebiet wird durch das Projekt nicht nennenswert beeinflusst. Es kommt zu keiner zusätzlichen Ausbildung von Kaltluftseen. Die Versiegelung (geringere Verdunstung, geringfügige Temperaturerhöhung) bleibt auf den unmittelbaren Trassenbereich beschränkt. Die entlang der Trasse im gegenständlichen Abschnitt geplanten Bauwerke, wie Brücken, Dämme, Rampen und Lärmschutzwände, bewirken eine lokale Ablenkung und eventuell Abbremsung des Windes im unmittelbaren Nahbereich. Es sind jedoch keine grundsätzlichen oder nennenswerten Änderungen der vorherrschenden Windverhältnisse zu erwarten.

### **Gesamtbewertung**

Aus Sicht des Fachgebietes „Luftschadstoffe und Klima“ ist das Vorhaben „S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9)“ unter Berücksichti-

gung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Luft und Klima sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als geringfügig einzustufen.

#### **4.4. Fachbereich 04 – Humanmedizin**

##### ***Auswirkungen des Vorhabens***

##### **Zusammenfassung der zu erwartenden Auswirkungen der Luftschadstoff-Immissionen auf den Menschen:**

- Bauphase:

Aus medizinischer Sicht haben die prognostizierten zusätzlichen durch den Bau der S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9) bedingten Belastungen mit NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> und Staubdeposition keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit / das Wohlbefinden (unzumutbare Belästigung) der Anrainer, wenn die geforderten Maßnahmen aus dem Teilgutachten 3 Luftschadstoffe und Klima und dem gegenständlichen Gutachten umgesetzt werden. Die Grenzwerte werden überall auch mit den zusätzlichen Immissionen der Bauphase eingehalten.

- Maßnahmen/Auflagen Bauphase:

Aus humanmedizinischer Sicht sind zur Verringerung der Feinstaubbelastung im betroffenen Gebiet Reifenwaschanlagen bei den Ausfahrten aus dem Baustellenbereich vorzusehen (siehe auch Maßnahmenvorschlag Teilgutachten 3 Luftschadstoffe und Klima).

- Betriebsphase:

Aus humanmedizinischer Sicht sind negative Auswirkungen auf Gesundheit/Wohlbefinden (unzumutbare Belästigung) der Anrainer durch eine toxische Wirkung von Luftschadstoffen während der dargestellten Betriebsphasen mit Sicherheit auszuschließen.

- Maßnahmen/Auflagen Betriebsphase:

Aus humanmedizinischer Sicht sind neben den bereits im Projekt und im Teilgutachten 3 Luft und Klima enthaltenen Maßnahmen keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

##### **Zusammenfassung der zu erwartenden Auswirkungen der prognostizierten Schall-Immissionen auf den Menschen:**

- Bauphase:

Aus humanmedizinischer Sicht sind negative Auswirkungen auf die Gesundheit / das Wohlbefinden (keine unzumutbare Belästigung) der Anrainer durch Schall-Immissionen während der Bauarbeiten in den einzelnen Bauabschnitten auszuschließen, wenn die im Projekt vorgesehenen und im Teilgutachten 2 Lärm sowie im gegenständlichen Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

- Maßnahmen/Auflagen Bauphase:

Aus humanmedizinischer Sicht sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

- Betriebsphase:

Aus humanmedizinischer Sicht sind negative Auswirkungen auf die Gesundheit / das Wohlbefinden (unzumutbare Belästigung) der Anrainer durch Schall-Immissionen während der dargestellten Betriebsphasen mit Sicherheit auszuschließen, wenn die im Projekt vorgesehenen und im Teilgutachten 2 Lärm sowie im gegenständlichen Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden.

- Maßnahmen/Auflagen Betriebsphase:

Aus humanmedizinischer Sicht sind in der Betriebsphase (zusätzlich zu den im Teilgutachten 02 Lärm, Anhang 03 bzw. Anhang 05 ausgewiesenen Wohnobjekten) den Schulen Dürnkrot, Hauptstraße 8 und Untersiebenbrunn, Hauptstraße 12, sowie den Kirchen Süßenbrunn - Süßenbrunner Platz 9, Rutzendorf - Ortsstraße, Oberweiden – Kirchengasse und Schönfeld – Hauptstraße objektseitige Maßnahmen anzubieten.

### **Zusammenfassung der zu erwartenden Auswirkungen der prognostizierten Erschütterungs-Immissionen auf den Menschen:**

- Bauphase:

Aus humanmedizinischer Sicht sind negativen Auswirkungen auf die Gesundheit / das Wohlbefinden (keine unzumutbare Belästigung) der Anrainer durch Erschütterungs-Immissionen während der Bauarbeiten in den einzelnen Bauabschnitten auszuschließen, wenn die im Projekt vorgesehenen und im Teilgutachten 15 Erschütterungen vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden.

- Maßnahmen/Auflagen Bauphase:

Aus humanmedizinischer Sicht sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

- Betriebsphase:

Es wird zu untersuchen sein, ob sich auf den Zulaufstrecken die Fahrbahnoberflächen signifikant verschlechtert haben. Ansonsten werden in der Betriebsphase bei den Anrainern keine durch das Projekt hervorgerufenen Erschütterungen auftreten, damit sind negative Auswirkungen auf die Gesundheit / das Wohlbefinden (keine unzumutbare Belästigung) der Anrainer durch Erschütterungs-Immissionen während der Betriebsphase auszuschließen.

- Maßnahmen/Auflagen Betriebsphase:

Aus humanmedizinischer Sicht sind keine Maßnahmen erforderlich.

### **Zusammenfassung der zu erwartenden Auswirkungen der prognostizierten Beschattung bzw. Licht-Immissionen auf den Menschen:**

- Bauphase:

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Eine unzumutbare Belästigung der nächstgelegenen Wohnanrainer durch Beschattung/Ausleuchtung von Wohn- und Schlafräumen ist auszuschließen.

- Maßnahmen/Auflagen Bauphase:

Eine kontinuierliche, den Jahreszyklus durchlaufende Beschattung der Anrainer durch Baustelleneinrichtungen, Materiallager etc. darf nicht gegeben sein.

Die Be- und Ausleuchtung der Baustellenbereiche ist so zu gestalten, dass eine Blendung bzw. Ausleuchtung der Wohn- und Schlafräume der Anrainer nicht gegeben ist.

- Betriebsphase

Beschattungen bzw. die in der Betriebsphase einwirkenden Lichtimmissionen sind als nicht erheblich zu bewerten, unzumutbare Belästigungen sind nicht zu erwarten, eine Gefahr für die Gesundheit besteht nicht.

- Maßnahmen/Auflagen Betriebsphase:

Es ist sicherzustellen, dass die Be- und Ausleuchtung der Straße beim Betrieb (durch Straßenbeleuchtung und Fahrzeugscheinwerfer) so gestaltet ist, dass eine Blendung bzw. Ausleuchtung der Wohn- und Schlafräume der Anrainer nicht gegeben ist.

### **Gesamtbewertung**

Aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin ist das Vorhaben „S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9)“ unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Humanmedizin sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

## **4.5. Fachbereich 05 – Tiere und deren Lebensräume**

### **Untersuchungsraum**

Für das Schutzgut „Tiere und ihre Lebensräume“ wird das Marchfeld als Lebensraum für vom Vorhaben möglicherweise betroffene Tierarten und Tiergruppen betrachtet. Für bestimmte mobile Arten und Gruppen, beispielsweise für Vogelarten, die das Projektgebiet von March und Thaya oder von den Donau-Auen her aufsuchen, geht der Untersuchungsraum natürlich darüber hinaus. Geschützte Tierarten und ihre Lebensräume werden gesondert vor allem für das benachbarte Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse behandelt. Damit umfasst der Untersuchungsraum des Teilgutachtens jedenfalls den Wirkraum des weitreichendsten Wirkfaktors für Tiere, das ist der Lärm, geht aber für mögliche Auswirkungen auf Nutzungsbeziehungen und durchziehende Arten darüber hinaus. Im Teilgebiet Markgrafneusiedl des Vogelschutzgebietes Sandboden und Praterterrasse und im Raum nördlich davon bis zum Waldrand von Strasshof an der Nordbahn wurden in den Jahren 2014 und 2015 Vogelarten und ihre Lebensräume ergänzend zu vorhandenen Daten kartiert.

Dadurch wurde der sich ständig ändernden Situation im Abbaugbiet bei Markgrafneusiedl und sonstigen Änderungen, die seit Einreichung des Vorhabens eingetreten sind, Rechnung getragen.

### ***Alternativen, Trassenvarianten***

Alternativen und Trassenvarianten werden in den Einreichunterlagen ausreichend beschrieben. Im Hinblick auf das Schutzgut Tiere und ihre Lebensräume ist die geprüfte Trassenvariante entlang der Ostbahn relevant. Diese Trassenführung würde etwa den gleichen Flächenverbrauch wie die Einreichtrasse verursachen, sie würde weniger Trennwirkung herbeiführen, weil sie über weite Strecken einer vorhandenen Infrastrukturtrasse, der Bahnstrecke 117 Stadlau – Marchegg Bahnhof, folgen würde, sie würde hinsichtlich Lärm keine möglichen Auswirkungen auf die geschützte Vogelart Triel im Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse bei Markgrafneusiedl haben, und sie würde weniger Wald als Lebensraum von Vögeln und Fledermäusen mit entsprechenden Maßnahmenerfordernissen betreffen.

### ***Nullvariante***

Bei Ausbleiben des Vorhabens bleibt das Intensivackerland undurchschnitten und ohne lebensraumverbessernde Flächen, das Zieselgebiet auf der Gänserndorfer Terrasse bleibt unbeeinflusst und die Zieselbrache auf ihre Bestandsdauer voraussichtlich so groß wie derzeit, und Ruderalflächen und Abbaugelände entlang der Trasse bleiben ihrer weiteren anthropogen gesteuerten Entwicklung überlassen. Für den Triel ändert sich hinsichtlich der Lärmkulisse im Umfeld nichts.

### ***Ist-Zustand***

Das Vorhaben S8 Marchfeld Schnellstraße ist im nordwestlichen Marchfeld als Straßenverbindung zwischen der ebenfalls vorgesehenen Straße S1 und der bestehenden Straße L9, Gänserndorfer Straße, als westlicher Teil der S8 Marchfeld Schnellstraße, die schließlich mit der Querung der March bei Marchegg Bahnhof eine hochrangige Straßenverbindung zwischen Wien und Bratislava herstellen soll, vorgesehen. Im Abschnitt auf der Praterterrasse bei Parbasdorf liegt die Trasse im offenen Intensivackerland, führt an einem Wäldchen auf einer ehemaligen Lössaufwehung vorbei (beim „Napolenstein“), das kleinflächig von einer Anpassung der zuführenden Straße berührt wird, quert dann den Rußbach und steigt durch den Wagram, eine natürliche Höhenstufe mit Kiefernwald und verbuschendem Trockenrasen, auf die Gänserndorfer Terrasse. Im offenen Ackerland vor dem Kleinen Wagram ist z.B. Brutraum der Feldlerche und des Rebhuhns sowie Lebensraum Wirbelloser und Kleinsäuger der spärlichen Wegränder und Grassäume an Gehölzen betroffen. Mit einer Wirtschaftswegquerung ist eine Grünbrücke vorgesehen. Im Anstieg auf den Kleinen Wagram ist ein verbuschender Trockenrasen und ein Kiefernforst betroffen, Lebensraum kennzeichnender Wirbelloser, der Zauneidechse und typischer verbreiteter Vogelarten, darunter ein Brutplatz des Neuntöters.

Im Verlauf auf der Gänserndorfer Terrasse liegt die Trasse fast durchwegs im Einschnitt. Betroffen ist wieder offenes Intensivackerland, in dem wieder eine Grünbrücke vorgesehen ist, und im Verlauf an einem Gehölz, dem Wald bei Hagerfeld, ist auch eine Ruderalfläche

mit Buschbestand, der ein weiteres Brutpaar des Neuntöters beherbergt, betroffen. Diese Ruderalfläche wird für die Anschlussstelle Strasshof beansprucht. Im Bogen nordwestlich um das Vogelschutzgebiet bei Markgrafneusiedl herum berührt die Trasse ein Vorkommensgebiet des Ziesels, das hier entlang eines alten Flugfeldes und vor allem auf einer aktuellen Brache vorkommt, die im Zuge des Vorhabens vergrößert werden soll. Hier ist eine Aufrechterhaltung der Verbindung zwischen den beiden Gebieten für das Ziesel mittels Kleintierdurchlässen vorgesehen. Im Verlauf nördlich am Vogelschutzgebiet vorüber liegt die Trasse im Einschnitt mit Damm nach Süden hin, so dass sich eine abschirmende Wirkung von 7 m Höhe ergibt, wodurch Auswirkungen durch Lärm auf das Hauptschutzgut des Vogelschutzgebietes, den Triel, verhindert werden sollen. Der Triel brütet hier in Schottergruben im Abbaugelände bei Markgrafneusiedl südlich der Trasse in einem fachlich gut betreuten Bestand (einem von 2 in Österreich). Nördlich vom Vogelschutzgebiet ist auch eine Grünbrücke von 50m Breite vorgesehen. Es werden einige stillgelegte Gruben und eine aktuell im Abbau befindliche Grube sowie ein Teich gequert. Abbaugelände ist Lebensraum für eine eigene Artengemeinschaft mit einem hohen Anteil an Wirbellosen, z.B. steilwandbewohnenden Hymenopteren (Grabwespen, Wildbienen), ferner von Amphibien, im Abbaugelände kommen auch Flussregenpfeifer, Uferschwalbe und Bienenfresser vor. Ein früherer Brutplatz der Rohrweihe in einer gequerten still gelegten Schottergrube besteht nicht mehr.

Im Abstieg von der Gänserndorfer Terrasse liegt die Trasse im Wald, der hier in die Fortsetzung des Kleinen Wagrams überleitet. Das Waldgebiet besteht zum Teil aus naturnahem Eichenwald und ist von Lichtungen und Grassäumen durchsetzt. Es ist Lebensraum und Aktionsraum von Fledermäusen. Die Zauneidechse ist hier ebenfalls häufig, und unter den Vögeln erreicht die in der Kulturlandschaft der Niederungen selten gewordene Vogelart Baumpieper hohe Dichten. Vor dem Austritt aus dem Wald ist eine Grünbrücke vorgesehen. Nach dem Austritt aus dem Wald liegt die Trasse in durch Windschutzstreifen gekammertem Ackerland am Fuße des Kleinen Wagrams, quert im Bogen nach Süden einen Gehölzstreifen mit Leitlinienfunktion für Fledermäuse und führt wieder durch offenes Ackerland zur Straße L 9, in die sie einbindet. Zuvor ist wieder eine Grünbrücke vorgesehen.

### ***Auswirkungen des Vorhabens***

#### ***Bauphase***

Die Projektwirkung der Flächenbeanspruchung im offenen Ackerland, im Abbaugelände nördlich vom Vogelschutzgebiet und im Wald tritt mit der Herstellung einer durchgehenden Baustraße entlang der Trasse ein, an der Rußbachquerung z.B. schon früher. Maßnahmen zur Vermeidung von Flächenverlusten für entsprechende Tierarten, das sind besonders die auch als Schirmarten heranzuziehenden Arten Feldlerche, Rebhuhn, Kiebitz und Neuntöter, sind daher so rechtzeitig umzusetzen, dass sie mit der Bauphase bereits wirksam sind. Von der Baustelle ist zudem vor allem Trennwirkung zu erwarten, die sich bei den gequerten Strukturen, dem Rußbach, dem Wagram und den Gehölzen, vor allem auf bodenlebende Tiere und strukturgebundene Fledermäuse auswirkt. Auswirkungen durch Lärm und Licht sollen aufgrund Kurzzeitigkeit und mit Maßnahmen gering gehalten werden.

### Betriebsphase

Das Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße legt eine Verkehrsband in einige (3) der für das Marchfeld typischen großen unzerschnittenen Tafeln in der Offenlandschaft. Die bleibenden Auswirkungen sind Flächenverbrauch, örtliche Trennwirkung und Fernwirkung vor allem durch Dauerlärm. Um nachteilige Auswirkungen durch bleibende Beanspruchung von Lebensraum zu vermeiden, sind die Flächen zur Lebensraumverbesserung im Offenland, die Brutflächen beim Abbaugbiet (Kiebitz, Neuntöter, Pionierstandorte) und die Maßnahmen im Wald auf Bestandsdauer des Vorhabens aufrecht zu erhalten und fachlich zu betreuen. Um die Trennwirkung herabzusetzen, sind die vorgesehenen Maßnahmen in ihrer hier angepassten Form geeignet. Bei Umsetzung der Maßnahmen verbleiben keine erheblichen Auswirkungen im Sinne des UVP-G.

### Schutzgebiete

Sensibelste geschützte Art im Wirkungsbereich des Vorhabens ist der Triel im Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse im Gebietsteil Markgrafneusiedl. Die überwiegend dämmerungs- und nachtaktive Vogelart Triel ist für ihre Kommunikation vor allem zur Brutzeit auf die Wahrnehmung leiser Laute angewiesen. Anhand einer Modellierung der Auswirkungen des Straßenlärms mittels einer bioakustischen Studie wird Verkleinerung des Kommunikationsraums im Brutgebiet des Triels im Schotterabbaugbiet bei Markgrafneusiedl um 3,8% gegenüber dem Zustand ohne Projekt errechnet. Diese Auswirkung wird als nicht erheblich eingestuft. Ein Monitoring des Kommunikationsraums wird vorgeschlagen. Da keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Triel durch Flächenverbrauch, Trennwirkung oder Lärm im Vogelschutzgebiet zu erwarten sind, und da auch keine nachteiligen Auswirkungen auf weitere geschützte Vogelarten im Vogelschutzgebiet zu erwarten sind, steht das Vorhaben nicht im Widerspruch mit den Erhaltungszielen für das Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse. Insbesondere ist auch das Verbreitungsgebiet der Großtrappe nicht betroffen.

### Artenschutz

Die Verbotstatbestände der Störung am Nest, der Beunruhigung oder der Tötung werden aufgrund der Maßnahmen für den Triel (Tieflege, Abschirmung, Lage des Wildschutzauns) nicht erfüllt. Für einige Arten, von denen Teile der Bruträume und Lebensräume vom Vorhaben beansprucht werden, wie Neuntöter und Zauneidechse, sind vorgezogene Maßnahmen zur Bereitstellung von Fortpflanzungsstätten und Lebensraum vorgesehen. Es ist daher kein Verbotstatbestand gegeben.

### **Gesamtbewertung**

Aus Sicht des Fachgebietes Tiere und deren Lebensräume ist das Vorhaben „S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9)“ unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere und ihre Lebensräume sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

## 4.6. Fachbereich 06 – Pflanzen und deren Lebensräume

### *Untersuchungsraum*

Für das Schutzgut „Pflanzen und ihre Lebensräume“ wird das Marchfeld als Lebensraum für vom Vorhaben möglicherweise betroffene Lebensraumtypen und Vegetationstypen betrachtet. Vom Vorhaben beanspruchter Grund wird besonders behandelt. Um der Landschaftsdynamik im Schotterabbaugelände bei Markgrafneusiedl gerecht zu werden, wurden dort Vegetation und Lebensraumtypen im Jahr 2014 aktualisierend nachkartiert, der gesamte übrige Raum wurde auf Aktualität der Angaben in den Einreichunterlagen überprüft.

### *Alternativen, Trassenvariante*

Alternativen und Trassenvarianten werden in den Einreichunterlagen ausreichend beschrieben. Im Hinblick auf das Schutzgut Pflanzen und ihre Lebensräume ist die geprüfte Trassenvariante entlang der Ostbahn relevant. Diese Trassenführung würde etwa den gleichen Flächenverbrauch wie die Einreichtrasse verursachen, sie würde weniger Zerschneidung der Lebensraumbänder und –komplexe am Kleinen Wagram, am Rußbach und im Schottergrubengebiet herbeiführen, weil sie über weite Strecken einer vorhandenen Infrastrukturtrasse, der Bahnstrecke 117 Stadlau – Marchegg Bahnhof, folgen würde, und sie würde weniger Wald mit entsprechenden Maßnahmenanforderungen betreffen.

### *Nullvariante*

Bei Unterbleiben des Vorhabens würde die Ist-Situation bezüglich Vegetation fortgeschrieben werden. Die vorgesehene Initiierung und Verbesserung von Trockenrasen würde eine Sicherung der entsprechenden Flächen bedeuten, die der fortschreitenden Veränderung von Trockenrasen im Marchfeld durch Ruderalisierung und Beanspruchung zumindest lokal entgegenwirken würde, dies würde wegfallen. Ebenso würde die Waldverbesserung wegfallen, die zumindest einige Bestände in naturnaher Form erhalten wird.

### *Ist-Zustand*

Das Vorhaben S8 Marchfeld Schnellstraße ist im nordwestlichen Marchfeld als Straßenverbindung zwischen der ebenfalls vorgesehenen Straße S1 und der bestehenden Straße L9, Gänserndorfer Straße, als westlicher Teil der S8 Marchfeld Schnellstraße, die schließlich mit der Querung der March bei Marchegg Bahnhof eine hochrangige Straßenverbindung zwischen Wien und Bratislava herstellen soll, vorgesehen. Im Abschnitt auf der Praterterrasse bei Parbasdorf liegt die Trasse im offenen Intensivackerland, führt an einem Wäldchen auf einer ehemaligen Lössaufwehung vorüber (beim „Napolenstein“), das kleinflächig von einer Anpassung der zuführenden Straße berührt wird, quert dann den Rußbach und steigt durch den Wagram, eine natürliche Höhenstufe mit Kiefernwald und verbuschendem Trockenrasen, auf die Gänserndorfer Terrasse. Am Napoleonstein ist Trockenrasen betroffen. Im Anstieg auf den Kleinen Wagram ist ein verbuschender Trockenrasen und ein Kiefernforst betroffen, letzterer wird zur Gänze beansprucht. Zur Minderung nachteiliger Auswirkungen sind

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

die Anlage von Trockenrasen und trassenbegleitenden Magerrasensäumen sowie die Aufforstung und Begründung von Wald im Trassenumfeld vorgesehen.

Im Verlauf auf der Gänserndorfer Terrasse liegt die Trasse teilweise im Einschnitt. Betroffen ist wieder offenes Intensivackerland, in dem eine Grünbrücke vorgesehen ist, und im Verlauf an einem Gehölz, dem Wald bei Hagerfeld, ist auch eine Ruderalfläche mit Buschbestand und Trockenrasenanteil betroffen. Diese Ruderalfläche wird für die Anschlussstelle Strasshof beansprucht. Im Zuge eines Zubringers zur B 8 ist Trockenrasen und Ruderalvegetation an der Nordbahn betroffen. Nördlich vom Schotterabbaugelände ist eine Grünbrücke von 50m Breite vorgesehen. Es werden einige stillgelegte Gruben und eine aktuell im Abbau befindliche Grube sowie ein Teich gequert.

Im Abstieg von der Gänserndorfer Terrasse liegt die Trasse im Wald, der hier in die Fortsetzung des Kleinen Wagrams überleitet. Das Waldgebiet besteht zum Teil aus naturnahem Eichenwald und ist von Lichtungen und Grassäumen durchsetzt. Vor dem Austritt aus dem Wald ist eine Grünbrücke vorgesehen. Nach dem Austritt aus dem Wald liegt die Trasse in durch Windschutzstreifen gekammertem Ackerland am Fuße des Kleinen Wagrams, quert im Bogen nach Süden einen Gehölzstreifen und führt wieder durch offenes Ackerland zur Straße L 9, in die sie einbindet. Zuvor ist wieder eine Grünbrücke vorgesehen.

Vom Vorhaben betroffen sind somit Trockenrasen auf einem früheren Dünenstandort im Marchfeld, Ruderalflächen mit Trockenrasenanteil im Schotterabbaugelände und an einer Bahnlinie auf der Gänserndorfer Terrasse, und zum Teil naturraumgerechter Wald.

### ***Auswirkungen des Vorhabens***

#### Bauphase

Mit der Baufeldfreimachung und der Herstellung einer durchgehenden Baustraße setzt die Hauptwirkung des Vorhabens auf die Vegetation, die Flächenbeanspruchung, ein. Maßnahmen der Trockenrasenverpflanzung bzw. Heudrusch und Einsaat auf Empfängerflächen sind beim Trockenrasen am Napoleonstein vorgesehen. Zu den Aufgaben einer Umweltbauaufsicht, die einzusetzen ist, zählt die Kontrolle der physischen Abgrenzung sensibler Flächen vom Baugeschehen und die Kontrolle der Einhaltung der Grundbeanspruchungsgrenzen.

#### Betriebsphase

Die bleibenden Auswirkungen des Vorhabens sind Flächenverbrauch im offenen Ackerland, auf Ruderalflächen und Trockenrasen im Schotterabbaugelände bei Markgrafneusiedl, beim Gehölz am Napoleonstein, am Kleinen Wagram und an der Nordbahn sowie Beanspruchung und Unterbrechung von Gehölzen am Rußbach und am Kleinen Wagram, der Geländestufe zwischen der Praterterrasse, dem tiefer gelegenen Teil des Marchfeldes, und der Gänserndorfer Terrasse, dem höher gelegenen und trockeneren Teil des Marchfeldes, sowie von Windschutzgürteln und einem Feldgehölz. Maßnahmen zur Initiierung von Trockenrasen, Begründung von Gehölzen und Waldverbesserung sind vorgesehen. Auswirkungen durch Schadstoffimmissionen in sensible Lebensraumtypen sind nicht zu erwarten, da Stickstoffeinträge unter den entsprechenden Grenz- und Richtwerten liegen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vegetation durch Veränderung des Wasserhaushaltes sind nicht zu erwarten, weil keine Einleitungen in sensible Lebensräume vorgesehen sind und sich chlo-

ridbelastete Flächen auf einige trassennahe Bereiche ohne diesbezüglich sensible Vegetation beschränken. Nachteilige Auswirkungen auf das nahegelegene Europaschutzgebiet nach der FFH-Richtlinie Pannonische Sanddünen sind nicht zu erwarten, weil in den Gebieten keine Grundbeanspruchung vorgesehen ist und Fernwirkungen nicht in dieses Gebiet reichen.

### ***Gesamtbewertung***

Die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase durch Grundbeanspruchung werden als vertretbar eingestuft, weil ausreichende Wirksamkeit der Maßnahmen für den sensibelsten Lebensraumtyp, den Trockenrasen beim Napoleonstein, erwartet wird. Die Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase durch Schadstoffeintrag und Veränderung des Wasserhaushaltes für die Vegetation werden als geringfügig eingestuft, weil die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Minderung baustellenbedingter Auswirkungen auf dem Stand der Technik vorausgesetzt wird.

Die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens in der Betriebsphase durch Grundbeanspruchung werden als vertretbar eingestuft, weil zielgerechte Entwicklung der vorgesehenen Ersatzflächen und Flächen der Lebensraumverbesserung unter fachlicher Betreuung erwartet wird. Die Auswirkungen des Vorhabens in der Betriebsphase durch Schadstoffeintrag und Veränderung des Wasserhaushaltes für die Vegetation werden als geringfügig eingestuft, weil die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Minderung betriebsbedingter Auswirkungen nach dem Stand der Technik, wie Versickerungsflächen und Puffer- und Absetzbecken, vorausgesetzt wird.

Da keine Grundbeanspruchung durch das Vorhaben innerhalb des FFH-Europaschutzgebiets Pannonische Sanddünen vorgesehen ist, sind nachteilige Auswirkungen auf geschützte Lebensraumtypen im Europaschutzgebiet durch Beanspruchung oder Verkleinerung auszuschließen. Da das Europaschutzgebiet March-Thaya-Auen etwa 12 km vom Vorhaben entfernt liegt und auch keine indirekte Auswirkungen des Vorhabens etwa durch Änderung der Verkehrszahlen im weiteren Umfeld zu erwarten sind, steht das Vorhaben nicht im Widerspruch zu den Erhaltungszielen in diesen Schutzgebieten.

Aus Sicht des Fachgebietes Pflanzen und ihre Lebensräume ist das Vorhaben „S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9)“ unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Pflanzen und ihre Lebensräume sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

## **4.7. Fachbereich 07 – Gewässerökologie und Fischerei**

### ***Untersuchungsraum***

Die Trasse der S 8 vom Knoten S 1/S 8 bis zur ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) quert den Rußbach und den begleitenden Mühlgraben. Ebenfalls von der Trassenführung

direkt betroffen ist ein Teich südlich von Strasshof. Als Untersuchungsraum ist daher die vorgelegte Trasse sowie der Rußbach und der Mühlgraben im geplanten Querungsbereich zu sehen, als Fließgewässerbeurteilungsraum gilt der Detailwasserkörper des Rußbaches DWK 408390002 von Fl.km 0,00 bis 39,26.

### ***Alternativen, Trassenvariante***

Aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie und Fischerei erfordert die gegenständliche Trassenvariante eine Gewässerquerung über den Rußbach, ein stehendes Gewässer ist betroffen. Dem gegenüber hätten andere, im Zuge des Auswahlverfahrens ausgeschiedene Varianten mehr Querungen bedingt bzw. mehrere Gewässer betroffen.

### ***Nullvariante***

Aufgrund des prognostizierten steigenden Verkehrsaufkommens ist unter Beibehaltung der derzeitigen Entwässerungspraxis im niederrangigen Straßennetz von einer Zunahme des direkten und indirekten Eintrags verkehrsbedingter Schadstoffe auszugehen. Bei Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ist die geplante Reinigung der Straßenabwässer der S8 vor Einleitung in den Rußbach als vorteilhaft gegenüber der bestehenden Entwässerung der niederrangigen Verkehrsverbindungen zu bewerten, da im untergeordneten Straßennetz meist keine Reinigung der Straßenwässer erfolgt.

### ***Ist-Zustand***

Der **DWK 408390002 des Rußbaches** ist derzeit mit einem unbefriedigenden Zustand zu bewerten. Ursache hierfür sind v.a. massive zönotische Defizite bei der bodenlebenden wirbellosen Fauna (Makrozoobenthos), Struktur und Zusammensetzung dieser Lebensgemeinschaft weichen deutlich vom typspezifischen Zustand ab.

In stofflicher Hinsicht legen die Indikatoren eine geringfügige bis mäßige Belastung nahe. Bezüglich der trophischen wie auch der saprobiellen Belastung liegt ein guter Zustand vor. Im Falle des Chlorids wird die geltende Umweltqualitätsnorm auch mit Berücksichtigung der Einleitungen vorgereinigter Straßenwässer der S 1 eingehalten.

In struktureller Hinsicht weisen die Indikatoren auf einen mäßigen Zustand hin. Ufer- und Sohldynamik sind durch die baulichen Maßnahmen stark eingeschränkt und allenfalls lokal geringfügig entwickelt, die Sohle ist zum Grundwasser hin abgedichtet. Das natürliche Abflussgeschehen wird durch die Dotation über den Marchfeldkanal vollständig überlagert. Die Hydromorphologie ist mit Zustandsklasse 3 (stark beeinträchtigt) zu bewerten. Zu beiden Seiten des Rußbaches erstreckt sich ein Ufergehölzsaum, der rechtsufrig teilweise auch lückig, linksufrig hingegen breiter entwickelt ist. Die erhobenen Fischbestände weisen auf einen mäßigen fischökologischen Zustand hin. Insbesondere im oberen Abschnitt unterhalb Deutsch-Wagram sind insbesondere bei den Leitarten und wichtigen Begleitarten deutliche Defizite im Populationsaufbau festzustellen.

Der **Teich bzw. Weiher** befindet sich in einer ehemaligen Kiesgrube südlich von Strasshof, die vom Projekt beanspruchte und beeinträchtigte Fläche beträgt 2.035 m<sup>2</sup> (vgl. Einlage 3-9.1). Am Südende ist zu erkennen, dass der Teich bereits teilweise verfüllt wurde (kiesige,

unbewachsene Ufer). Flache Uferzonen sind kaum ausgebildet (vgl. auch Gewässer Nr. 9 gemäß Einlage 3-8.1). Rund 80 % der Uferlinie zeigen einen teilweise breiten Röhrichtbestand mit den in NÖ geschützten Rohrkolben-Arten *T. latifolia* und *T. angustifolia*.

Ein 680 m langer, rund 5 m breiter wasserführender **Graben** befindet sich in unmittelbarer Nähe östlich des vorhin genannten Weihers. Der Querschnitt ist teilweise mit Röhricht zugewachsen.

### **Auswirkungen des Vorhabens**

#### Bauphase

**Rußbach:** Durch die Bautätigkeit wird es temporär zu erhöhten Trübefrachten im Rußbach kommen, die allerdings durch entsprechende Maßnahmen verringert werden können.

Lokal im Querungsbereich der Trasse kommt es durch die Entfernung der Ufergehölze zu einem Strukturverlust.

Die Attraktivität des Fischereireviers wird zusätzlich durch Baulärm und Zugangsbeschränkungen während der Bauphase beeinträchtigt.

**Teich:** Da die Trasse über den Teich südlich von Strasshof führt, kommt es zu einem Lebensraumverlust. Bereits in Bauphase 0 werden aber zwei Ersatzgewässer nordwestlich der ASt Markgrafneusiedl errichtet.

**Graben:** Dieser liegt außerhalb des Baufeldes, während der Bauphase kann es durch Windverfrachtung von Staub zu geringen stofflichen Einträgen kommen.

#### Betriebsphase

**Rußbach:** Durch das gewählte Entwässerungssystem kommt es zu keiner nennenswerten Erhöhung der Chloridimmission im Rußbach.

Der dauerhafte lokale Verlust an Ufergehölzen im geplanten Querungsbereich der S 8 kann durch eine gewässernahe Ersatzpflanzung kompensiert werden.

Im unmittelbaren Querungsbereich verbleibt eine Beeinträchtigung des Fischereireviers durch Lärmbelästigung.

**Teich:** Zur Kompensation des Lebensraumverlustes werden bereits in Bauphase 0 zwei Ersatzgewässer nordwestlich der ASt Markgrafneusiedl errichtet.

**Graben:** Zwar findet eine Versickerung der Straßenwässer statt, aufgrund des südöstlich verlaufenden Grundwasserstromes ist aber gemäß dem GW-Transportmodell über den Grundwasserpfad mit keinen straßenbedingten Einträgen zu rechnen.

### **Gesamtbewertung**

Die gewählte Trassenführung und die den Fachbereich Gewässerökologie und Fischerei betreffenden Aspekte des Projektes (u.a. die bauliche Ausführung der Rußbachquerung und das gewählte Entwässerungskonzept) sowie die von Projektanten- und Gutachterseite festgelegten Maßnahmen führen zu geringen verbleibenden Beeinträchtigungen. Der ökologi-

sche Zustand der erfassten Qualitätselemente sowie des Detailwasserkörpers DWK 804390002 insgesamt wird durch das Vorhaben nicht verschlechtert, allfällige Sanierungsmaßnahmen werden nicht verhindert. Die im NGP angegebene Zielerreichung mit 2027 wird durch das Projekt nicht gefährdet.

Aus Sicht des Fachgebietes 7, Gewässerökologie und Fischerei, ist das Vorhaben „S 8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S 1/S 8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)“ unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Gewässerökologie und Fischerei sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

#### **4.8. Fachbereich 08 – Wildökologie, Jagd und Wald**

##### ***Untersuchungsraum***

Der engere Untersuchungsraum wurde zur Beschreibung der vom Vorhaben voraussichtlich erheblich beeinflussten Umwelt in der UVE mit einem rd. 500 m (Wald) bzw. rd. 1.000 m (Wild und Jagd) umfassenden Streifen beidseits der Trassenachse abgegrenzt. Dieser Bereich umfasst die dauernden und befristeten Grundbeanspruchungen sowie jenen Bereich, der v.a. durch mikroklimatische Veränderungen, Immissionen von Luftschadstoffen, Trennwirkungen und Beeinträchtigung der Lebensraumqualität indirekt betroffen sein könnte.

Fragestellungen des regionalen Waldzustandes, der Vorbelastung durch Immissionen und der regionalen Waldausstattung wurden im erweiterten Untersuchungsraum behandelt, der zumindest die vom Vorhaben berührten Katastralgemeinden umfasst. Für einige Fragestellungen wurden auch regionale Daten (Forstbezirk Gänserndorf – Mistelbach) herangezogen.

Bei der Darstellung der Auswirkungen auf die Jagd wurden die von der Trasse betroffenen Jagdreviere herangezogen; für Aussagen über großräumige Funktionszusammenhänge (z.B. überregionale Wildtierkorridore) wurde der Untersuchungsraum auf die gesamte Region Weinviertel und Marchfeld erweitert.

##### ***Alternativen, Trassenvariante***

Entsprechend den Vorschriften 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. Als Ergebnis der durchgeführten SPV wurde 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.

Im Rahmen des Vorprojektes wurden drei Abschnitte (West, Mitte, Ost) jeweils in zwei Korridoren (Nord und Süd) untersucht und mittels Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) einander gegenübergestellt. 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.

Den Bestimmungen des UVP-G, wonach die wesentlichen Auswahlgründe für die eingereichte Trasse darzulegen sind, wurde aus Sicht des Fachbereiches Wildökologie, Jagd und Wald entsprochen.

Die in der Projektgeschichte zum Einreichprojekt und zum Vorprojekt angeführte Beurteilung der Trassenvarianten ist für den Fachbereich Wildökologie, Jagd und Wald nachvollziehbar dargestellt.

### ***Nullvariante***

Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile bei Unterbleiben des Vorhabens sind ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet. Relevante Auswirkungen durch Unterbleiben des Vorhabens sind für die Bereiche Verkehr, Siedlungs- und Wirtschaftsraum und Immissionen gegeben.

Hinsichtlich Wald und Forstwirtschaft sowie jagdliche Nutzungen und wildökologische Verhältnisse sind bei Unterbleiben des Vorhabens keine Auswirkungen gegeben.

### ***Ist-Zustand***

#### *Wald und Forstwirtschaft*

Die natürlichen potentiellen Waldgesellschaften außerhalb der Auwaldgebiete (Pannonischer Traubeneichen-Hainbuchenwald, sonstige Eichenmischwälder) wurden zum Teil durch naturferne Kiefern- und Robinienforste ersetzt.

Der westliche Teil des engeren Untersuchungsraums ist von intensiver ackerbaulicher Nutzung geprägt. Dementsprechend weist dieses Gebiet eine nur mehr relikthafte Waldausstattung in Form von Waldremisen, Gewässersäumen und Windschutzanlagen auf.

Im mittleren und östlichen Teil fallen auch Teile größerer, zusammenhängender Waldflächen in den engeren Untersuchungsraum. Es handelt sich dabei teilweise um naturnahe Eichenmischwälder, zum Teil um naturferne Kiefern- und Robinienforste.

Insgesamt ist die Waldausstattung als nicht ausreichend einzustufen. Meist handelt es sich um Restbestände auf für die Landwirtschaft ungünstigen Standorten oder um Bestockungen zur Stabilisierung von erosionsanfälligen Sandböden. Große zusammenhängende Waldkomplexe sind im Untersuchungsraum nur im Bereich zwischen Deutsch-Wagram und Weiskendorf vorhanden.

Die Wertigkeit der Schutzfunktion der Waldflächen ist wegen der winderosionsgefährdeten Tschernosemböden als hoch einzustufen. Weiters gilt es anzumerken, dass diese Wälder aufgrund des § 21 Abs.1 ForstG außerdem sogenannte „Standortschutzwälder“ sind, deren Standort durch die abtragenden Kräfte von Wind, Wasser oder Schwerkraft gefährdet ist und

die eine besondere Behandlung zum Schutz des Bodens und des Bewuchses sowie zur Sicherung der Wiederbewaldung erfordern (u.a. Wälder auf Flugsand- oder Flugerdeböden). Die hohe Wohlfahrtswirkung der Waldflächen im Untersuchungsgebiet ist insbesondere im geringen Bewaldungsprozent und in der hohen Bedeutung des Waldes für den Klimaausgleich, die Reinigung und Erneuerung der Luft sowie des Wassers (grundwassernahe Bestände) begründet.

Die größeren zusammenhängenden Waldbestände in Ortsnähe sind auch in Bezug auf die mittlere bis hohe Erholungsfunktion von Bedeutung.

### Wildökologie und Jagd

Durch die seit Jahrhunderten intensive landwirtschaftliche Nutzung des Marchfeldes weist das Gebiet nördlich der Donau-Auen einen weitgehend offenen, „ausgeräumten“ Landschaftscharakter auf. Gehölzstrukturen sind meist nur kleinflächig in Form von Windschutzanlagen und Kleinwaldflächen („Remisen“) sowie im Bereich der Ufergehölzsäume des Rußbaches vorhanden. Nur am nördlichen und östlichen Rand des engeren Untersuchungsraumes sind südlich von Deutsch Wagram, Strasshof und Gänserndorf einige größere, zusammenhängende Waldflächen vorhanden.

Aus wildökologischer Sicht sind diese Waldreste wichtige Einstands- und Deckungsflächen, in der offenen Kulturlandschaft insbesondere die verbliebenen Heckenstrukturen und Windschutzgürtel.

In der weitgehend ausgeräumten Agrarlandschaft des Marchfeldes finden waldgebundene Tierarten nur mehr wenige Strukturen, die als Vernetzungselemente dienen. Kleinräumige Vernetzungselemente stellen der Rußbach und die Windschutzanlagen v.a. im Osten des Untersuchungsraumes dar, großräumig zusammenhängende Vernetzungselemente fehlen jedoch. Die ursprünglich bestehenden Rotwildwechsel zwischen den Donauauen über das Marchfeld zu den großen Waldgebieten im Norden sind dadurch nahezu nicht mehr nutzbar.

Das Rehwild ist die dominierende Schalenwildart im Untersuchungsgebiet. Es ist als Kulturfolger sehr anpassungsfähig und kommt auch in der offenen Intensivagrarlandschaft in größerer Dichte vor („Feldreh“), wo es teilweise auch im Herbst und Winter tagsüber bleibt.

Heute kommt Rotwild in der Region im Wesentlichen nur mehr in den südlich gelegenen Donauauen, in den Marchauen im Osten und in den isolierten zusammenhängenden Waldgebiete (Hochleithen Wald, Matzner Wald) im Norden vor. Das Marchfeld selbst ist für das Rotwild als Lebensraum kaum mehr geeignet.

Rotwildfernwechsel sind im engeren Untersuchungsraum nicht (mehr) vorhanden; die aktuellen Migrationsachsen verlaufen nördlich und südlich des Untersuchungsraumes ; v.a. zwischen Hochleithen Wald und Matzner Wald sowie entlang der Donau und in den Marchauen.

Die Schwarzwildbestände stiegen mit der Intensivierung des Maisanbaus ab den 1960er Jahren an. Schwarzwild kommt nun nicht mehr nur in Waldgebieten wie den Donau- und den Marchauen, sondern auch im Bereich landwirtschaftlicher Intensivflächen vor.

## **Auswirkungen des Vorhabens**

### Wald und Forstwirtschaft

#### Bauphase

Bei Verwirklichung der S 8 West beträgt das gesamte Ausmaß der beantragten Waldflächeninanspruchnahme:

- **befristete Rodungen** im Gesamtausmaß von **48.029 m<sup>2</sup>** (ca. 4,80 ha)
- **dauernde Rodungen** im Gesamtausmaß von **104.303 m<sup>2</sup>** (ca. 10,43 ha)
- **Gesamtrodefläche** **152.332 m<sup>2</sup>** (ca. 15,23 ha)

Aufgrund der nicht ausreichenden Waldausstattung in den betroffenen Katastralgemeinden, und der überwiegend hohen Schutz- und Wohlfahrtsfunktion im Untersuchungsraum kommt dem zu erwartenden Waldflächenverlust und den Auswirkungen auf die überwirtschaftlichen Waldfunktionen eine besondere Bedeutung zu.

Die Waldausstattung wird in einigen Katastralgemeinden durch die befristeten und dauernden Rodungen zwar (vorübergehend) um bis zu 3,9% verringert, die regionale Waldausstattung wird durch das Vorhaben jedoch insgesamt mit nur 1% nur geringfügig vermindert. Dabei sind die vorgesehenen Maßnahmen (Wiederbewaldung befristeter Rodeflächen, Ersatzaufforstungen zur Kompensation der Dauerrodungen) nicht berücksichtigt, da sie in der Bauphase noch nicht oder nur zum Teil wirksam sind.

Größere Flächenverluste in Wäldern mit hoher Schutzfunktion ergeben sich nur durch die Durchschneidung eines größeren, zusammenhängenden Waldkomplexes südlich des Siedlungsraumes Strasshof/Gänserndorf. In diesem Waldbereich fallen insgesamt rd. 6,2 ha befristete und dauernde Rodungen an.

Bei der Beurteilung der verlorengehenden Schutzwirkung des Waldes im Bereich der Rodeflächen ist zu berücksichtigen, dass im Bereich der befestigten S 8 und der begrünten Böschungen und Ausgleichsflächen künftig keine erosionsgefährdeten offenen Flächen mehr vorhanden sind, wodurch sich eine Verstärkung der Winderosionen auf den Teil der Bauphase vor Befestigung bzw. Begrünung offener Flächen beschränkt. Aber auch in dieser Phase wird die Bodenerosion durch Wind aufgrund der geforderten staubmindernden Maßnahmen stark vermindert. Die Auswirkungen der Rodungen auf die Schutzfunktion des Waldes werden daher für die Bauphase als vertretbar eingestuft.

Mit dem Aufwachsen der Wiederaufforstungen und Ersatzaufforstungen wird die Schutzwirkung des Waldes mittelfristig wieder hergestellt; bei Umsetzung der im Projekt vorgesehenen Ersatzaufforstungen im Umfang der dreifachen Dauerrodungsfläche im Vergleich zum Ist-Zustand sogar deutlich verbessert.

Die Wohlfahrtsfunktion des Waldes (Wirkungen auf Wasserhaushalt, Klima und Luftqualität) wird durch die geplanten Rodungen von insgesamt 15,23 ha in der Bauphase und zu Beginn der Betriebsphase in der ohnehin waldarmen Umgebung je nach KG um bis zu 3,9% (im Schnitt um 1%) vermindert, was vertretbaren Auswirkungen entspricht. Durch die vorgesehenen Maßnahmen (Wiederbewaldung befristeter Rodeflächen, Ersatzaufforstung zur Kompensation der Dauerrodungen) wird die Wohlfahrtswirkung des Waldes mit zunehmendem Aufwachsen der Bestände wieder hergestellt und in weiterer Folge durch die größeren Ersatzaufforstungen gegenüber dem Ist-Zustand sogar verbessert.

Für die Bauphase werden die Auswirkungen auf die Erholungsfunktion auch unter Berücksichtigung der baubedingten Verlärmung von Waldflächen insgesamt als geringfügig eingestuft, da in der Umgebung genügend Waldflächen als Ausweichmöglichkeiten für naturnahe Erholung vorhanden sind.

Die **Auswirkungen auf Wald** werden unter Einbeziehung der Folgen für die Waldausstattung und die überwirtschaftlichen Waldfunktionen für die Bauphase insgesamt als **vertretbar** eingestuft.

### Betriebsphase

Bei Verwirklichung der S 8 West beträgt das Ausmaß der beantragten Waldflächeninanspruchnahme in der Betriebsphase:

- **dauernde Rodungen** im Gesamtausmaß von **104.303 m<sup>2</sup> (ca. 10,43 ha)**

Auf alle Katastralgemeinden im Trassenbereich bezogen, beträgt der dauernde Waldflächenverlust durch Rodungen 10,43 ha; dies entspricht 0,7 % der Gesamtwaldfläche von 1545,20 ha.

Zum Ausgleich des Waldflächenverlustes durch Dauerrodungen sind Ersatzaufforstungen im Ausmaß der 3-fachen Dauerrodungsfläche; das entspricht einer Gesamtfläche von 312.909 m<sup>2</sup> durchzuführen.

Die Auswirkungen der Rodungen in der Betriebsphase entsprechen zu Beginn jenen der Bauphase. Da aber für die dauernden Rodungen im Einreichprojekt Ersatzaufforstungen im 3-fachen Flächenausmaß der Dauerrodungsfläche vorgesehen sind, nehmen die nachteiligen Auswirkungen auf den Wald und seine Wirkungen mit fortschreitender Dauer der Betriebsphase ab. Mit dem Aufwachsen der Ersatzaufforstungen werden sowohl die Schutzwirkung des Waldes als auch die Wohlfahrtswirkung und die Erholungswirkung wieder hergestellt und bei einer Zunahme der Waldfläche im Vergleich zum Ist-Zustand sogar verbessert.

Die Auswirkungen durch Flächenbeanspruchung von Wald (Rodungen) – unter Einbeziehung der Folgen für die Waldausstattung und die überwirtschaftlichen Waldfunktionen können daher – gemessen an den ersten Jahren - für die Betriebsphase als vertretbar eingestuft werden. Danach werden die Auswirkungen geringer, und nach dem Wirksamwerden der Ersatzaufforstungen ist eine Verbesserung des Ist-Zustandes zu erwarten.

Die Auswirkungen durch qualitative Veränderungen des Grundwasser- und Bodenwasserhaushalts werden als vertretbar eingestuft.

Die fachliche Einschätzung, dass keine flächenhafte Gefährdung des Waldbewuchses durch Chlorid-Immissionen infolge Versickerung salzhaltiger Straßenwässer zu erwarten ist, fußt dabei auf der Prognose der Chloridausbreitung in der UVE. Zur Überprüfung dieser Prognose wurden in den UVP-Teilgutachten „Hydrogeologie und Grundwasser“, „Oberflächenwässer und Straßenwässer“ sowie „Boden und Landwirtschaft“ Monitoringmaßnahmen gefordert. Zur Überprüfung des Einflusses der geplanten Versickerung salzhaltiger Straßenwässer auf Waldbäume wird auch im gegenständlichen Teilgutachten ein Monitoring (Überwachung der Chloridgehalte in Blattorganen von Bäumen) gefordert.

Sollten die Ergebnisse des Monitorings zeigen, dass entgegen der fachlichen Prognose eine flächenhafte Gefährdung des Waldbewuchses nicht auszuschließen ist, sind vom Betreiber

der S 8 zusätzliche Maßnahmen zur gefahrlosen Ableitung salzbelasteter Straßenwässer umzusetzen.

Die **Auswirkungen auf Wald** werden unter Einbeziehung der Folgen für die Waldausstattung und die überwirtschaftlichen Waldfunktionen sowie der qualitativen Veränderungen des Grundwasser- und Bodenwasserhaushalt für die Betriebsphase insgesamt als **vertretbar** eingestuft.

### Wildökologie und Jagd

#### Bauphase

Insgesamt beträgt die Flächenbeanspruchung von Lebensräumen in der Bauphase **dauerhaft 139,64 ha** und **befristet 93,26 ha**. Der **gesamte Flächenbedarf** in der Bauphase beträgt damit **232,90 ha**.

Im westlichen Teilraum vom geplanten Knoten S1/S8 bis zur geplanten ASt. Strasshof, der von Intensivackerbau geprägt ist, und in dem nur wenige Waldflächen und Strukturelemente vorhanden sind, gehen durch die Flächenbeanspruchung mit Ausnahme kleinflächiger Verluste durch Querung linearer Gehölzstrukturen am Rußbach und am Terrassenübergang fast nur Ackerbauflächen als Wildlebensräume verloren. Aufgrund der im Verhältnis zur weiten Agrarlandschaft des westlichen Marchfelds relativ geringen Verluste an Offenlandschaft und den nur kleinflächigen Verlusten an Waldflächen und sonstigen Gehölzstrukturen werden die Auswirkungen durch direkte Lebensraumverluste unter Berücksichtigung der mäßigen Ist-Sensibilität als geringfügig bewertet.

Auch der nördliche Teilraum vom Bereich der geplanten ASt. Strasshof bis zur geplanten ASt. Markgrafneusiedl ist zum Teil von Intensivackerbau geprägt, es sind jedoch durch einige größere Waldflächen und ehemalige, teilweise wieder bestockte Schotterabbauflächen deutlich mehr Strukturen für Wildtiere vorhanden, als im östlichen Teilraum. In diesem Teilraum kommt es durch den Bau der S 8 zwar vorwiegend zu Beanspruchungen von Ackerbauflächen, jedoch auch zu größeren Waldflächenbeanspruchungen (rd. 1,1 ha im Randbereich eines größeren zusammenhängenden Waldkomplexes östlich von Deutsch Wagram und rd. 6,2 ha befristete und dauernde Rodungen unmittelbar östlich der ASt. Markgrafneusiedl). Im Bereich von S8-km 9,5 kommt es zu Flächenverlusten in einer ehemaligen, zum Teil wiederbewaldeten Schottergrube. Bei der gegebenen der hohen Sensibilität des Ist-Zustandes im Bereich der Waldflächen und der ehemaligen Schottergrube werden die Flächenverluste unter Berücksichtigung der vorgesehenen Rekultivierungen als vertretbar bewertet.

Im östlichen Teilraum Klingenfeld bis zur geplanten ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn sind durch Windschutzstreifen, Waldremisen und nahegelegene größere, zusammenhängenden Waldflächen relativ gute Strukturen und Lebensraumverhältnisse für Wildtiere gegeben. Der Verlust an Waldflächen und sonstigen Gehölzstrukturen durch den Bau der S8 ist in diesem Teilraum gering, da keine größeren, zusammenhängenden Waldflächen durchschnitten werden. Neben vorwiegend Intensivackerland sind auch einige Kleinwaldflächen und Windschutzstreifen von Flächenbeanspruchungen betroffen. Bei der gegebenen mäßigen Sensibilität des Ist-Zustandes des Ackerlandes und der hohen Sensibilität der Waldflächen (die jedoch nur in geringem Umfang betroffen sind) werden die Flächenverluste unter Berücksichtigung der vorgesehenen Rekultivierungen als vertretbar bewertet.

Zusammenfassend werden die **Auswirkungen auf das Wild** durch Flächeninanspruchnahme während der Bauphase als **vertretbar** eingestuft. Die Auswirkungen sind nicht nur als geringfügig einzustufen, auch weil die im Einreichprojekt vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen, die Ersatz- und Wiederaufforstungen, Böschungsgestaltungen und sonstigen Gestaltungsmaßnahmen in der Bauphase noch nicht oder zumindest nicht voll wirksam sind.

Die **Auswirkungen auf die Jagd** durch den Bau der S 8 West werden als **vertretbar** eingestuft, da auch bei den durch das Vorhaben stark betroffenen Revieren eine Nutzung der verbleibenden Revierteile trotz Störungen und Zerschneidungen auch weiterhin möglich ist.

### Betriebsphase

Die Auswirkungen des Lebensraumverlustes, der sich aus der dauernden Flächenbeanspruchung durch das Vorhaben ergibt, ist wie in der Bauphase zu bewerten. Bei Wirksamwerden der im Einreichprojekt dargestellten Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen kann dieser Flächenverlust infolge der qualitativen und quantitativen Aufwertung des verbleibenden Wildtierlebensraums zumindest mittelfristig soweit kompensiert werden, dass die Auswirkungen der Flächenbeanspruchung in der Betriebsphase mittelfristig als geringfügig eingestuft werden können. Wesentlich für diese Einstufung sind die im Einreichprojekt dargestellten Projektmaßnahmen zur qualitativen Aufwertung des verbleibenden Lebensraums. Da diese Maßnahmen teilweise erst mittelfristig (z.B. nach dem Aufwachsen der Gehölzstrukturen) vollständig wirksam werden, sind die Auswirkungen im ersten Jahrzehnt der Betriebsphase nicht als geringfügig, sondern als **vertretbar** einzustufen.

Die Errichtung von hochrangigen Straßen ist ohne Maßnahmen gewöhnlich mit gravierenden Auswirkungen durch Barriereeffekte und ökologischen Trennwirkungen (Lebensraumfragmentierung, Verinselung von Tierhabitaten, Be- oder Verhinderung des genetischen Austausches, Wanderhindernisse) verbunden. Da bei der S 8 West durchgehend Wildschutzzäune geplant sind (sofern nicht Lärmschutzwände deren Funktion übernehmen), werden Wildunfälle zwar weitgehend verhindert, gleichzeitig entsteht dadurch jedoch eine Vollbarriere.

Im Bereich der geplanten S 8 West sind auf rd. 14,8 km Länge insgesamt 4 Wildtierpassagen bzw. Wildquerungsmöglichkeiten vorgesehen, die der Kategorie C entsprechen, sowie 2 Wildtierpassagen der Kategorie B vorgesehen. Die in der RVS 04.03.12 Wildschutz genannten Mindestzahlen für Wildquerungen sind damit erfüllt. Die geforderten Mindestabstände zu Siedlungen und Windkraftanlagen werden eingehalten. Die Errichtung einer Wildtierpassage der Kat. A ist nicht erforderlich, da im Abschnitt West der S 8 kein überregional bedeutender Wildtierkorridor für Großwildarten berührt wird.

Durch die geplanten Wildtierpassagen wird die durch die Vollbarriere der S 8 unterbrochene Durchgängigkeit von Wildwechseln und Vernetzung von Lebensräumen weitgehend wiederhergestellt.

Die Auswirkungen durch Zerschneidungen und die Barrierewirkungen werden in der Betriebsphase bei hoher Eingriffserheblichkeit unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehenen, hoch wirksamen Maßnahmen als **vertretbar** eingestuft.

Die **Auswirkungen auf die Jagd** durch den Betrieb der S 8 West werden als **vertretbar** eingestuft, da auch bei den durch das Vorhaben stark betroffenen Revieren eine Nutzung

der verbleibenden Revierteile trotz Störungen und Zerschneidungen auch weiterhin möglich ist.

### **Gesamtbewertung**

Aus Sicht des Fachgebietes Wildökologie, Jagd und Wald ist das Vorhaben „S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9)“ unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als **umweltverträglich** einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter jagdbares Wild sowie Wald sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als **vertretbar**, für die Bauphase als **vertretbar** und insgesamt als **vertretbar** einzustufen.

## **4.9. Fachbereich 09 – Boden und Landwirtschaft**

### **Untersuchungsraum**

Für das geplante Vorhaben wird grundsätzlich zwischen einem fachspezifischen engeren Untersuchungsgebiet, das von den Auswirkungen des Vorhabens möglicherweise direkt durch Flächen berührt ist und in dem der Ist-Zustand flächendeckend erfasst wird („Detailkartierungsbereich“), und einem erweiterten Untersuchungsgebiet unterschieden, für das der Ist-Zustand - soweit er von Auswirkungen des Vorhabens indirekt (z.B. durch Wechselwirkungen) berührt wird - ausschließlich anhand vorhandener Daten und Stichprobenuntersuchungen ohne Kartierungen beschrieben wird.

### **Alternativen, Trassenvariante**

Im Zuge der Erstellung des ggst. Projektes wurden von der Projektwerberin verschiedene Trassenvarianten und alternative Lösungsmöglichkeiten geprüft. Diese sind im Vorprojekt und im Einreichprojekt dargestellt.

Das eigentliche Vorprojekt wurde im Jahr 2007 erstellt. 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 (siehe Korridore in Abbildung 5). Durch die Alternativenprüfung gemäß Natura 2000 wurden jene Trassenkorridore und -varianten mit hohem Risiko ausgeschieden.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - Ast Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

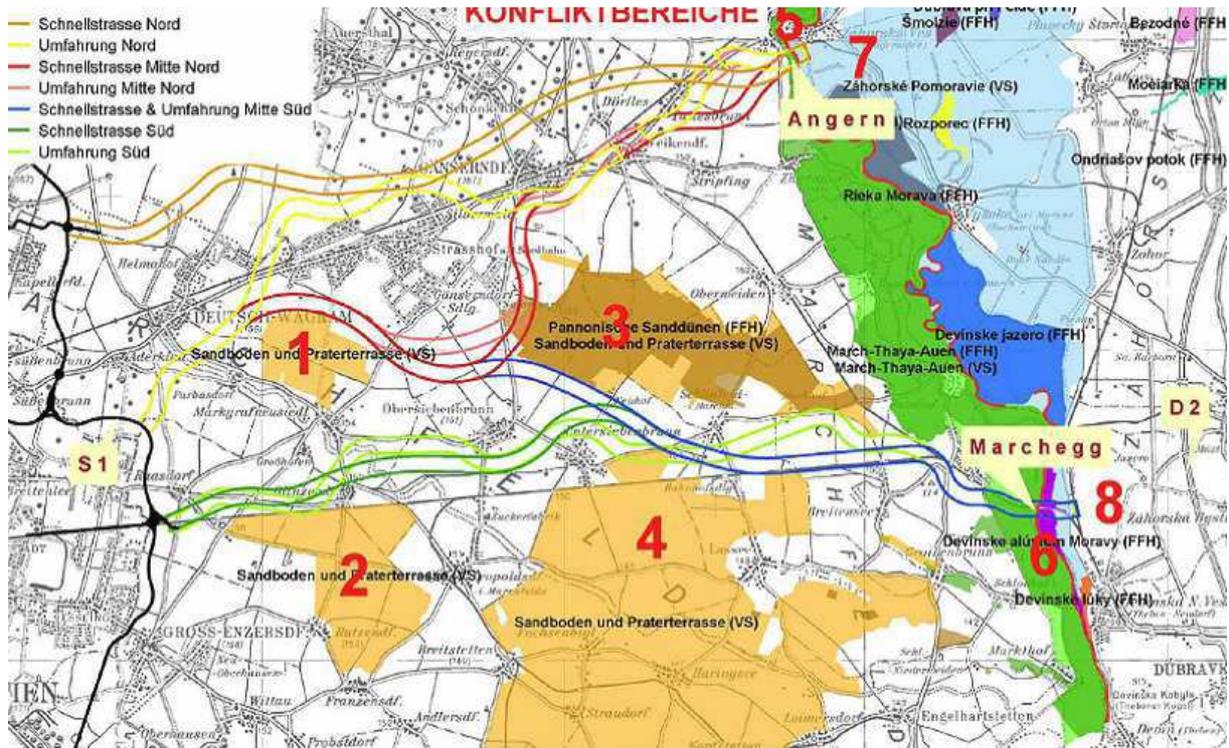


Abbildung 5: Großräumige Varianten mit Konfliktbereichen Trassenkorridore

Entsprechend den Ergebnissen der vorausgegangenen Planungsschritte wurden mit Beginn des Vorprojektes 2007 die S 8 in drei Teilabschnitte unterteilt (West, Mitte und Ost).

Die Gliederung in Teilabschnitte ist sinnvoll, da die Trassenvarianten der einzelnen Abschnitte miteinander beliebig kombinierbar sind. Auf Grund der möglichen Kombinierbarkeit der Varianten der Einzelabschnitte miteinander konnte im Vorprojekt eine Variantenauswahl für jeden einzelnen Abschnitt vorgenommen werden.

Daraus wurde eine Variantenempfehlung entwickelt, welche auf Basis der Wirkungsanalyse, Nutzwertanalyse Kosten-Wirksamkeits-Analyse mit Sensitivitätsanalyse die Umsetzung für den zuerst zu errichtenden Abschnitt West KN S 1 / S 8 bis L9 (Ast Gänserndorf) empfiehlt. Das Schutzgut Boden war bei der Bewertung nicht ausschlaggebend.

Für die Fachbereiche Boden und Landwirtschaft ergaben sich im Rahmen dieses Vorprojektes auf Grund des Vorkommens hochwertiger Ackerböden (Tschernoseme), der Erreichbarkeit durch befestigte Wirtschaftswege und der arrondierten Flurformen abschnittsweise als zumindest „hoch“ bis „sehr hoch“ (im Bereich der Praterterrasse), ansonsten als „mäßig“ (im Bereich der Gänserndorfer Terrasse) zu beurteilen sind.

Die Eingriffsintensität wurde in Bezug auf den durchschnittlichen Bodenverbrauch sowie Beeinträchtigungen der Bewirtschaftungsverhältnisse (Flurzerschneidung und Trennwirkung) – je nach Trassenabschnitt und der edaphischen und nutzungsspezifischen Verhältnisse – als „mäßig“ bis „hoch“ beurteilt. Eine hohe Eingriffsintensität ergibt sich auf der Praterterrasse infolge des durchschnittlichen Bodenverbrauches von 8,1 ha/km, der lokalen Trennwirkungen sowie des Entstehens lokal ungünstiger Flurformen und auf der Gänserndorfer Terrasse durch einen durchschnittlichen Bodenverbrauch von 8,5 ha/km, einer deutlichen Trennwirkung.

kung der landwirtschaftlichen Wege, bereichsweise ungünstige Flurformen, sowie die randliche Beanspruchung eines Bewässerungsfeldes. In der Obersiebener Bucht liegt der durchschnittliche Bodenverbrauch bei 7,5 ha/km, weiters ergeben sich lokale Trennwirkungen und lokal ungünstige Zerschneidungen der Feldstücke. Daraus resultiert eine mäßige Eingriffintensität.

Dazu sind aber mögliche Kompensationsmaßnahmen in Abhängigkeit von den Auswirkungen dargestellt, sodass dem Gesamtergebnis des Vorprojektes 2007 mit der Empfehlung Variante „Nord“ aus Sicht der Fachbereiche Boden und Landwirtschaft gefolgt werden kann.

Den Bestimmungen des UVP-G, wonach die wesentlichen Auswahlgründe für die eingereichte Trasse darzulegen sind, wurde damit aus Sicht des Fachbereiches Boden und Landwirtschaft entsprochen.

Die in der Projekthistorie zum Einreichprojekt und dem Vorprojekt angeführte Beurteilung der Trassenvarianten sind für das Schutzgut Boden und die Nutzung Landwirtschaft nachvollziehbar dargestellt.

### ***Nullvariante***

Bei Unterbleiben des Vorhabens sind keine Auswirkungen auf Boden und Landwirtschaft gegeben. Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens sind ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet.

### ***Ist-Zustand***

Der Ist-Zustand für das Schutzgut Boden und die landwirtschaftliche Nutzung wurde von der Projektwerberin in der Einlage 3-6.4 Fachbericht „Boden und Rohstoffe“ sowie Einlage 3-6.1 „Landwirtschaft“ erfasst und analysiert. Die von Seiten der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen und Daten sind soweit nachvollziehbar und für die Beurteilung des Ist-Zustandes ausreichend.

### **Boden**

Der Fachbereich „Boden“ inklusive der generellen Betrachtung der Bodennutzung zur „Rohstoffgewinnung“ von Sanden und Kiesen im Untersuchungsraum erstreckt sich für den Abschnitt West der S8 vom KN S1 / S8 bis zur ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9).

Das Projektgebiet liegt im östlichen und nördlichen Wiener Becken, das im Tertiär verlandete und im Quartär seine heutige Landschaftsform mit den Terrassen des Marchfeldes und des Wiener Raumes erhielt.

Hauptsächlich durch den Einfluss des Klimas haben sich aus diesem Ausgangsmaterial im Laufe von Jahrhunderten Böden entwickelt, die man in die Gruppe der Tschernoseme (Stepenschwarzerden) stellen kann. Auf der höher gelegenen Gänserndorfer Terrasse haben Löss tiefgründigere Tschernoseme ausgebildet. Im zentralen Bereich der Gänserndorfer Terrasse kommen auf großen Gebieten Paratschernoseme vor, das sind Areale, die aus dem "Älteren Flugsand" hervorgegangen sind. Diese Böden sind wegen ihrer leichten Bodenart, der geringeren Wasserspeicherkapazität und Seichtgründigkeit bei weitem nicht so fruchtbar wie Tschernoseme.

Die wichtigsten Bodentypen im Untersuchungsgebiet sind Tschernoseme, Paratschernoseme, daneben auch Feuchtschwarzerdeböden und vereinzelt Auböden. Entsprechend dem Grad der Pedogenese und in Abhängigkeit vom Ausgangssubstrat, der morphologischen Lage und dem Wassereinfluss haben sich dazu unterschiedlichen Subtypen entwickelt.

Die Böden des Untersuchungsgebietes weisen neutrale bis schwach alkalische pH-Werte und eine mittlere bis hohe Kationenaustauschkapazität auf. Der Kationenaustauschkapazität (KAK) ist im Untersuchungsraum als hoch einzustufen, der Humusgehalt als schwach humos bis mittelhumos.

Der natürliche Bodenwert im Untersuchungsgebiet reicht von mittel bis hochwertigem Ackerland.

### Landwirtschaft

Der Untersuchungsraum ist Teil des landwirtschaftlichen Hauptproduktionsgebietes „Marchfeld“. Aufgrund der Lage und des enormen Siedlungsdrucks im Bereich der im Einzugsbereich des Ballungsraums Wien liegenden Gemeinden kommt es zu einer sukzessiven Reduzierung landwirtschaftlicher Produktionsflächen zugunsten neuer Siedlungs- und Gewerbegebiete.

Der überwiegende Anteil der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe im Untersuchungsgebiet wird im Haupterwerb geführt. Generell spielt die landwirtschaftliche Nutzung im Vergleich zur Forstwirtschaft eine deutlich übergeordnete Rolle.

Im Untersuchungsgebiet überwiegt die ackerbauliche Nutzung (durchschnittlich 95 % der landwirtschaftlich genutzten Fläche), der aufgrund des hohen Versorgungsgrades der landwirtschaftlichen Nutzflächen mit Bewässerungen (Gemüseanbau insbesondere im Marchfeld), eine besonders hohe Bedeutung zukommt. Die Wasserversorgung erfolgt überwiegend über Feldbrunnen und genossenschaftliche Bewässerungsanlagen.

Den flächenmäßig bedeutendsten Anteil der ackerbaulichen Nutzung im Untersuchungsgebiet nimmt der Anbau von Weizen ein, weiters der Anbau von Gemüse und Zuckerrüben.

Die Tierhaltung spielt aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten und der überdurchschnittlich guten Bodenbonitäten eine vergleichsweise untergeordnete Rolle.

Das landwirtschaftliche Wirtschaftswegenetz ist sehr gut ausgebaut; die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Nutzflächen ist in einem befriedigenden Ausmaß gegeben.

### Klima

Das Untersuchungsgebiet liegt im pannonisch-kontinentalen Klimaraum mit semiarider Ausprägung im Winter und trocken subhumider im Sommer.

Die Jahresdurchschnittstemperaturen liegen um 9,4 °C in Obersiebenbrunn und Deutsch-Wagram.

Die Terrassenebenen im Marchfeld weisen ein günstiges Wärmeklima auf. Mit Jahresniederschlägen um 550 mm im Marchfeld und 590 mm in Obersiebenbrunn und 612 mm in Deutsch-Wagram zählt das Marchfeld zu den trockensten Gebieten Österreichs. Bis zu 60 % des Niederschlags fallen in der Vegetationsperiode. Bei einer potenziellen Verdunstung von rund 560 mm und den häufig auftretenden, kräftigen NW- und W-Winden kann es vor allem im Sommer zu Austrocknungstendenzen kommen.

Die Windverteilung zeigt zu allen Jahreszeiten ein Überwiegen von Westwinden mit einem Häufungsmaximum im Sommer und einem Minimum im Winter. Zudem wehen auch häufig Winde aus SE. Die durchwegs kräftigen Winde haben austrocknende Wirkung und führen vor allem im Frühjahr bei fein aufgefrorener Frostgare sowie im Spätsommer und Herbst nach Aberntung der Felder zur Abtragung und Ausblasung der Bodenkrume („Flugerde“).

#### Immissionssituation - Schadstoffvorbelastung

##### *Grundbelastung der Luft:*

Bis auf die für den Osten Österreichs typischen hohen Ozonwerte ist die Vorbelastung der Luft durch pflanzenrelevante Schadstoffe als gering bis mittel einzustufen; die einschlägigen Grenz- und Richtwerte wurden durchwegs eingehalten.

##### *Grundbelastung des Bodens:*

Die Ergebnisse der Bodenzustandserhebung (Bodenbeweissicherung) sowie der Luftschadstoffberechnungen ergeben keine Hinweise auf eine relevante Vorbelastung des Bodens durch industrielle oder verkehrsbedingte Schadstoffeinträge.

##### *Grundbelastung von Pflanzen:*

Aus den dargestellten Daten der Grundbelastung der Luft ergaben sich keine Hinweise auf eine relevante Schadstoffbelastung der Vegetation im Bereich der geplanten Trasse.

##### *Grundbelastung von Tieren:*

Aufgrund der geringen Vorbelastung von Böden und Pflanzen ist nicht von einer relevanten Schadstoffanreicherung über die tierische Nahrungskette auszugehen. Eine erhebliche Schadstoffvorbelastung von Tieren ist daher nicht zu erwarten.

### **Auswirkungen des Vorhabens**

#### Bauphase

##### *Flächenbeanspruchung*

Insgesamt beträgt die Flächenbeanspruchung natürlichen Bodens in der Bauphase dauerhaft 139,64 ha und befristet 93,26 ha, in Summe also 232,90 ha. Davon entfallen 195,08 ha auf landwirtschaftliche Flächen, 14,28 ha auf Wald und 23,54 ha auf sonstige Flächen, die gesamt in der Bau- und Betriebsphase beansprucht werden.

Davon erfolgt in der Bauphase eine befristete, temporäre Flächeninanspruchnahme auf 78,71 ha landwirtschaftlichen Nutzflächen, 4,80 ha Wald und 9,76 ha auf sonstigen Flächen.

Die permanente Flächenbeanspruchung in der Bauphase (und damit in der späteren Betriebsphase) beträgt 139,64 ha, wovon landwirtschaftlicher Nutzflächen im Ausmaß 116,37 ha, Abbauf Flächen zur Rohstoffgewinnung von 6,12 ha, Gewässerflächen von 0,39 ha, versiegelte Verkehrsflächen im Ausmaß von 6,51 ha, sonstige versiegelte Flächen von 0,77 ha sowie 9,49 ha Wald benötigt werden.

In Summe werden also in der Bauphase an landwirtschaftlicher Nutzfläche 195,08 ha, Abbauf Flächen für Rohstoffgewinnung 10,62 ha, Gewässerflächen 0,54 ha, versiegelte Verkehrsflächen 4,8 ha, sonstige versiegelte Flächen 0,5 ha und Waldflächen im Ausmaß von 6,1 ha benötigt.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Zusätzlich werden im UVP Teilgutachten 05 (Tiere und deren Lebensräume) Ausgleichsflächen im Ausmaß von rd. 39 ha gefordert, die durchwegs im Bereich landwirtschaftlicher Nutzflächen von der Projektwerberin erworben werden müssen, was den tatsächlichen permanenten Flächenverbrauch von landwirtschaftlichen Nutzflächen insgesamt auf rd. 116,37 ha + 39 ha = 155,37 ha erhöht. Diese Ausgleichsflächen befinden sich außerhalb der Betriebsumhüllenden und werden als ökologische Ausgleichsflächen zwar der landwirtschaftlichen Nutzung dauerhaft entzogen, nicht jedoch dem Naturraum.

Durch die Summe der Abtragsmassen von insgesamt 694.200 m<sup>3</sup> Oberboden und 2.217.900 m<sup>3</sup> (aufgelockert) Bodenaushub (Schotter, Ausande) kommt es zu Veränderungen des natürlichen Bodenaufbaus. Als Oberboden werden 190.200 m<sup>3</sup> wieder eingebaut, 1.644.600 m<sup>3</sup> Bodenaushub (~ 74,2 %) werden im Projektgebiet wieder eingebaut. Von den verbleibenden rd. 573.000 m<sup>3</sup> werden rd. 231.700 m<sup>3</sup> in den Wirtschaftskreislauf übergeführt bzw. müssen deponiert werden.

Der Wiedereinbau des anfallenden Humus umfasst im Wesentlichen Aufforstungsflächen, Rekultivierungsflächen, Ausgleichsflächen, Böschungen Grünbrücken und Dämme etc.

Auswirkungen auf die regionale Bedeutung der landwirtschaftlichen Nutzung sind jedoch nicht zu erwarten, da der Flächenverlust im Verhältnis zur gesamten regionalen landwirtschaftlichen Nutzfläche gering ist. Daher werden die Projektauswirkungen durch Flächenbeanspruchung für die landwirtschaftliche Nutzung und durch Veränderung des natürlichen Bodenaufbaus in der Bauphase als vertretbar eingestuft.

### *Auswirkungen durch Schadstoffbelastung*

Da die baubedingten Emissionen von Luftschadstoffen nur in der Bauphase vorübergehend und kurzfristig auf den Boden einwirken, sind keine relevanten Veränderungen des Bodenchemismus – weder durch Staubbiederschlag noch durch Stickstoffeinträge – zu erwarten. Die Auswirkungen des Vorhabens durch Luftschadstoffe auf Boden und Landwirtschaft werden daher für die Bauphase als geringfügig eingestuft.

### *Auswirkungen durch Wasserhaushaltsveränderungen*

Bei Einhaltung der einschlägigen Vorschriften für den Betrieb von Baumaschinen und der im Einreichprojekt vorgesehenen Maßnahmen sind in der Bauphase keine wesentlichen Auswirkungen durch qualitative Veränderungen des Wasserhaushaltes in Bezug auf das Schutzgut Boden zu erwarten. Für Feldbrunnen, die durch die Errichtung der S 8 direkt betroffen sind, sind Ersatzwasserversorgungen vor Baubeginn zu errichten, sodass quantitativ und qualitativ gleichwertige Versorgung in der Bauphase sichergestellt wird.

### *Veränderungen des Mikroklimas*

Der Charakter des Untersuchungsgebietes entlang der geplanten S 8-Trasse, die geringe Reliefhöhe und die klimatischen Gegebenheiten (starke und häufige Winde) reduzieren die Gefahr der Entstehung von Kaltluftseen und damit die Gefahr einer negativen Veränderung des Mikroklimas.

Durch den Trassenverlauf der S 8 und den vorgesehenen baulichen Maßnahmen sind keine wesentlichen Auswirkungen auf die vorherrschenden Windverhältnisse zu erwarten. Direkte Auswirkungen auf die Umgebung beschränken sich aber auf wenige Meter neben der Fahrbahn, wodurch auch die Gesamtverdunstung nicht wesentlich beeinflusst wird. Der Verdunstungsverlust durch die Versiegelung wird zudem durch vorgesehene Versickerung und die

Straßenbegleitpflanzungen kompensiert. Die Auswirkungen durch Beschattung, insbesondere durch Bauwerke und durch Gehölzpflanzungen sind in der Bauphase nicht zu erwarten.

#### *Auswirkungen auf Funktionszusammenhänge*

In der Bauphase ist im trassennahen Bereich mit zeitlich begrenzten Erschwernissen in Bezug auf landwirtschaftliche Funktionszusammenhänge zu rechnen. Die Trennwirkung während des Baugeschehens kann durch ein provisorisches Wegenetz weitgehend verhindert werden, Rest- und Zwickelflächen werden abgelöst.

#### Betriebsphase

##### *Flächenbeanspruchung*

Der dauerhafte Flächenverbrauch von natürlichem Boden für den Betrieb der S 8 beträgt 139,64 ha. Davon entfallen 116,37 ha auf landwirtschaftliche Flächen, 9,5 ha auf Wald und 13,78 ha auf sonstige Flächen, die dauernd beansprucht werden.

Zusätzlich werden auf Grund der UVP Teilgutachten 05 noch zusätzlich Ausgleichsmaßnahmen im max. Ausmaß von 39 ha gefordert. Diese Flächen werden zwar dem Naturraum nicht entzogen, stehen jedoch für eine landwirtschaftliche Nutzung nicht mehr zur Verfügung.

Aufgrund der Lage des Projektgebiets und der Tatsache, dass auch nach dem Bau der S 8 ausgedehnte Flächen mit natürlichen Böden im Bereich des Marchfeldes vorhanden sein werden und ein Teil der Flächenbeanspruchung rekultiviert wird, werden die Auswirkungen durch Flächenbeanspruchung in der Betriebsphase in Bezug auf das Schutzgut Boden als vertretbar eingestuft.

Insgesamt beträgt die im Projekt beantragte dauernde Flächenbeanspruchung landwirtschaftlicher Nutzflächen in der Betriebsphase 116,37 ha. Durch die zusätzlich geforderten zusätzlichen Ausgleichsflächen erhöht sich der Verlust an landwirtschaftlicher auf in Summe 116,37 ha + 39 ha = 155,37 ha. Von den gesamten, für den Betrieb benötigten 169,37 ha werden 45,4 ha oder 26,81% dauernd versiegelt. Vom permanenten Flächenverbrauch werden demnach 123,97 ha oder 73,19% nicht versiegelt (Böschungen, Anrampungen, Becken, Mulden, Ausgleichsflächen, udgl.): 74,4 ha und auf Grund der Forderung in den UVP Teilgutachten 05 von zusätzlich 39 ha werden für Gestaltungs- und Ausgleichsflächen herangezogen.

Auswirkungen auf die regionale Bedeutung der landwirtschaftlichen Nutzung sind jedoch wegen des im Verhältnis zur regionalen Agrarnutzfläche geringen Flächenverlustes nicht zu erwarten. Daher werden die Projektauswirkungen durch Flächenbeanspruchung für die landwirtschaftliche Nutzung in der Betriebsphase als vertretbar eingestuft.

##### *Auswirkungen durch Schadstoffbelastung*

Zur Beurteilung nachteiliger Auswirkungen auf den Boden durch Emissionen von Luftschadstoffen sind vorhabensbedingte Depositionen von Schwermetallen und Stickstoff zu bewerten.

Durch das Vorhaben sind nur geringe bis vernachlässigbare Depositionen und daher auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Boden zu erwarten.

Zu den Auswirkungen von Stickstoffdioxid auf landwirtschaftliche Nutzpflanzen ist festzustellen, dass der Langzeit-Vegetationsrichtwert der Österreichischen Akademie der Wissenschaften zum Schutz der Vegetation auch in unmittelbarer Trassennähe eingehalten wird. Die betriebsbedingte Zusatzbelastung liegt im größten Teil der Trasse im Bereich von rd. 10% des Grenzwertes. Eine relevante Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Nutzflächen kann ausgeschlossen werden. Die Auswirkungen auf die Landwirtschaft durch NO<sub>2</sub>-Immissionen sind daher als geringfügig anzusehen.

Hinsichtlich Schwermetallen und organischen Schadstoffen ist auf aktuelle Vergleichsuntersuchungen im Nahbereich stark befahrener Straßen zu verweisen, bei denen beim derzeitigen Stand der Kfz-Technologie keine relevanten Schwermetallanreicherungen in Böden und Pflanzen festzustellen waren. Dies gilt auch für die Elemente der Platingruppe (PGE), für die keine Grenzwerte vorliegen.

#### *Auswirkungen durch Wasserhaushaltsveränderungen*

Qualitative Änderungen des Wasserhaushaltes und damit verbundene Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind in der Betriebsphase durch die Einträge aus der Straßenentwässerung, insbesondere von Streusalzen aus dem Winterdienst zu betrachten.

Beim gegenständlichen Vorhaben werden die gereinigten Straßenabwässer in den Untergrund versickert werden. Eine solche Versickerung hat einen positiven Effekt auf den Wasserhaushalt, da in dieser niederschlagsarmen Region Wässer aus versiegelten Flächen nicht abgeleitet werden. Voraussetzung ist ein weitgehender Rückhalt von Stoffen aus Verkehrsemissionen in funktionierenden Humusfiltern.

Andererseits zieht die vorgesehene Versickerung von chloridhaltigen Straßenabwässern auch ein nicht unbeträchtliche Beeinträchtigung des Grundwassers und damit von Bewässerungswasser mit sich.

Gemäß der Auswertung des Grundwassermodells ergeben sich an mehreren Stellen entlang der S 8 Einflussbereiche, in denen der Grundwasserflurabstand unter 2 m liegt und bei denen eine Chloridbelastung von mindestens 100 mg/l über einen Zeitraum von 14 Tagen am Beginn der Vegetationsperiode (Anfang April – Mitte Mai) auftreten kann (siehe Fachgutachten Nr. 12 - Hydrogeologie und Grundwasser).

Die Aufnahme von Chlorid kann entweder über die Bodenlösung im Wurzelraum oder durch Bewässerungswasser bei zusätzlichen Wassergaben erfolgen.

Die Durchwurzelungstiefe von Nutzpflanzen kann bei Böden mit entsprechender Zusammensetzung bis zu 2 m reichen. Zusätzlich ist auch noch ein kapillarer Grundwasseranstieg von rd. 1 m anzusetzen. Die von den Pflanzen aufgenommene Chlorid-Dosis ist dabei von der Chlorid-Konzentration in der Bodenlösung bzw. im Grundwasser und von der Verweildauer salzbelasteter Wässer im Wurzelraum abhängig. Berechnungsbeispiele für die Auswirkungen auf salzempfindliche und salzunempfindliche Kulturen über Transferrechnungen ist im UVE Fachbericht 03\_06-01\_B „Boden und Landwirtschaft“ dargestellt. Hierbei erkennt man, dass neben der Konzentration auch der Dauer der Einwirkung eine beträchtliche Bedeutung zukommt.

Eine Beeinflussung salzempfindlicher Nutzpflanzen tritt entsprechend der Abschätzung aus dem UVE Fachbericht 03\_06-01\_B „Boden und Landwirtschaft“ bei einem Flurabstand < 2 m

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

und einer Chloridkonzentration im Bodenwasser von 100 mg/l bereits nach zwei Wochen, bei einem Chloridgehalt von 200 mg/l bereits nach einer Woche ein.

Bei salzunempfindliche Nutzpflanzen und bei einem Flurabstand < 2 m und einer Chloridkonzentration im Bodenwasser von 200 mg/l ergibt die Abschätzung eine Beeinträchtigung nach 5 bis 6 Wochen.

Das Marchfeld weist Niederschlagsmenge von rd. 380 – 820 mm/a, im Mittel von 550 mm (VOLLHOFER, 1995) auf. Bei diesen klimatischen Bedingungen spielt die Bewässerung im Großteil des Marchfeldes eine wesentliche Rolle und wird sowohl im Gemüsebau als auch bei zB Zuckerrübe angewandt. Die Bewässerung erfolgt sowohl zu Vegetationsbeginn als auch bei geringen Niederschlägen außerhalb der Winterperiode.

Das Salz „Chlorid“ wird im Grundwasser weder abgebaut noch an der Bodenmatrix adsorbiert. Eine Reduktion der Konzentration erfolgt demnach nur durch Verdünnung mit chloridärmeren Wässern.

Im ÖWAV Arbeitsbehelf Nr. 11 „Bewässerungswasser“ wird die Chloridverträglichkeit von Kulturpflanzen u.a. auf Basis einer von der FAO herausgegebenen Tabelle angeführt.

Pflanzenart	Maximal zulässiger Chloridgehalt im Bewässerungswasser	
	mval/l	mg/l
Beerenfrüchte	3,3–6,7	115–240
Erdbeeren	3,3–5,0	115–180
Steinobst	5,0–17,0	180–600
Weinreben	6,7–27,0	240–960

Hier wird für sehr chloridempfindliche Beerenfrüchte ein maximal zulässiger Grenzwert von 115 mg/l-240 mg/l angesetzt.

Grundsätzlich muss aber berücksichtigt werden, dass nicht nur der Chloridgehalt alleine für die Eignung als Bewässerungswasser aussagekräftig ist, sondern auch der SAR Wert (Natrium Adsorptionswert), der RSC (Natrium-Carbonat-Restwert) und der Gesamtsalzgehalt.

Demnach kann davon ausgegangen werden, dass im Bewässerungswasser unter den Bedingungen (SAR < 0,2 mval/l, ges. LF 720 – 830 µS/cm) entsprechend FAO Chloridgehalte bis 115 mg/l als obere Grenze im Bewässerungswasser für chloridempfindliche Pflanzen angesetzt werden können.

Das Grundwassermodell (vgl. UVE Fachbericht 03\_12-07\_C „Grundwasser-Oberflächenwasser“) zeigt, dass in unmittelbaren Nahbereich der Trasse durch das Ausbringen von Streusalz während der Winterperiode insbesondere am Beginn der Vegetationsperiode (Annahme April bis Mai) erhöhte Chloridkonzentrationen im Grundwasser auftreten.

Wenn nun durch die Einbringung von Streusalz, wie von der Projektwerberin beabsichtigt, der Chloridgehalt aufgestockt wird, ist ein detailliertes Monitoring des Bewässerungswassers und der Entwicklung des Chloridgehalts bzw. der SAR/RSC –Werte und des Gesamtsalzgehalts erforderlich. Mit zunehmendem Jahresverlauf ohne zusätzliche Einbringung von Streusalz muss davon ausgegangen werden, dass sich die eingebrachte Salzfracht im Grundwas-

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

serkörper ausbreitet und die Chloridkonzentration und damit der Gesamtsalzgehalt durch Verdünnung reduziert werden.

Gemäß der Auswertung des Grundwassermodells (vgl. UVE Fachbericht Einlage 03\_12-07\_C\_Grundwasser Oberflächenwasser Transportmodell) ergeben sich so an mehreren Stellen entlang der S 8 (vgl. UVE Fachbericht 03\_12-07\_C „Grundwasser-Oberflächenwasser“) Flächen in einem Ausmaß von rd. 28 ha, in denen der Grundwasserflurabstand unter 2 m liegt und bei denen davon auszugehen ist, dass eine Chloridbelastung von mindestens 100 mg/l über einen Zeitraum von 14 Tagen am Beginn der Vegetationsperiode (Anfang April – Mitte Mai) auftreten kann. Zur Überprüfung der Berechnungsannahmen wird ein detailliertes Monitoringprogramm sowie daraus abzuleitende Maßnahmen (Zurverfügungstellung von chloridarmen Bewässerungswasser) vorgeschrieben.

Im Hinblick auf die Tatsache, dass das Flächenausmaßes der in den Fachberichten angeführten Beeinträchtigung im Vergleich zur Gesamtanbaufläche des Marchfeldes gering ist, sind in Summe negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Produktion durch eine erhöhte Chloridkonzentration im Grundwasser nur lokal gegeben. Die Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung können bei Einhaltung der im Einreichprojekt vorgesehenen und in der UVP zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen so als vertretbar eingestuft werden.

### *Veränderungen des Mikroklimas*

Aufgrund der Windhäufigkeiten und den topographischen Gegebenheiten ist mit keiner Verschlechterung der mikroklimatischen Verhältnisse (Entstehung von Kaltluftlagerungen, Windverhältnisse, Schneebindung, Temperatur und Verdunstung, Beschattung) zu rechnen.

### *Auswirkungen auf Funktionszusammenhänge*

Wesentliche Auswirkungen durch Veränderung der Funktionszusammenhänge in der Betriebsphase sind durch die Wiederherstellung des landwirtschaftlichen Wegenetzes nicht zu erwarten. Für unrentable landwirtschaftliche Nutzflächen sind Ablösen bzw. Entschädigungen vorgesehen.

### *Grenzüberschreitende Auswirkungen*

Für das Schutzgut Boden und das Sachgut Landwirtschaft sind keine grenzüberschreitenden Auswirkungen zu erwarten

### ***Gesamtbewertung***

Aus Sicht des Fachgebietes 09 Boden und Landwirtschaft ist das Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S 1 / S 8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

## 4.10. Fachbereich 10 – Abfallwirtschaft

### *Untersuchungsraum*

Der Untersuchungsraum für diesen Indikator entspricht dem Trassenkorridor für die aus dem Vorprojekt hervorgegangene Variante West-Nord und umfasst eine Breite von 1 km beiderseits der Projektsachse. Darin wurden sämtliche bekannte oder vermutete Altstandorte und Altlasten erhoben und jene, die direkte Berührungspunkte mit Bauwerken des Vorhabens aufweisen bzw. diese beeinflussen oder beeinflusst werden, detaillierter untersucht. Aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft wird der Untersuchungsraum als ausreichend angesehen.

### *Alternativen, Trassenvarianten*

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 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.

Im Rahmen einer Alternativenprüfung im Vorprojekt 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 (siehe Korridore in nachfolgender Abbildung 6). Durch die Alternativenprüfung gemäß Natura 2000 wurden jene Trassenkorridore und -varianten mit hohem Risiko ausgeschieden.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - Ast Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

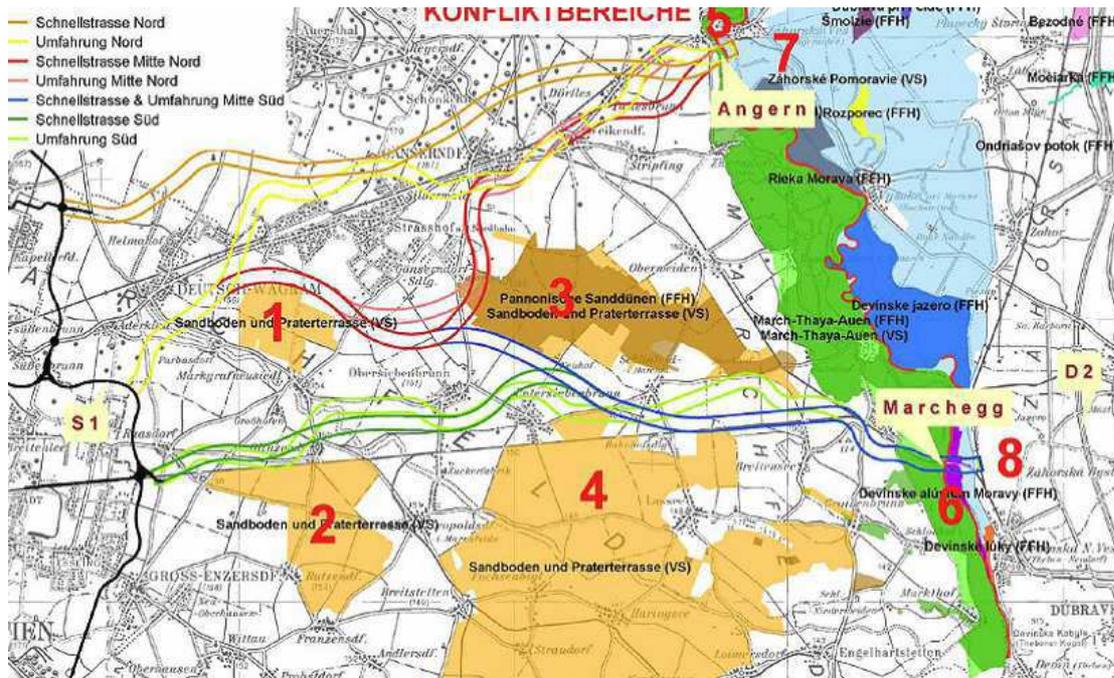


Abbildung 6: Großräumige Varianten

Entsprechend den Ergebnissen der vorausgegangenen Planungsschritte wurden mit Beginn des Vorprojektes 2007 die S 8 in drei Teilabschnitte unterteilt (West, Mitte und Ost).

Die Gliederung in Teilabschnitte ist sinnvoll, da die Trassenvarianten der einzelnen Abschnitte miteinander beliebig kombinierbar sind. Auf Grund der möglichen Kombinierbarkeit der Varianten der Einzelabschnitte miteinander konnte im Vorprojekt eine Variantenauswahl für jeden einzelnen Abschnitt vorgenommen werden.

Daraus wurde von der Projektwerberin eine Variantenempfehlung erarbeitet, die die Umsetzung für den in einer ersten Ausbaustufe zu errichtenden Abschnitt West Knoten S 1 / S 8 bis L9 (Ast Gänserndorf) empfiehlt.

Für den Fachbereich Abfallwirtschaft kann festgehalten werden, dass dieser Fachbereich auf die Trassenentscheidung keinen Einfluss hatte.

Die in der Projekthistorie zum Einreichprojekt und dem Vorprojekt angeführten Beurteilungen der Trassenvarianten sind nachvollziehbar dargestellt.

Den Bestimmungen des UVP-G, wonach die wesentlichen Auswahlgründe für die eingereichte Trasse darzulegen sind, wurde damit aus Sicht des Fachbereiches Abfallwirtschaft entsprochen.

### Nullvariante

Bei Unterbleiben des Vorhabens sind keine Auswirkungen auf den Fachbereich Abfallwirtschaft gegeben. Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens sind ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet. Bei der Nullvariante fällt demnach kein weiterer Abfall an, allerdings werden auch potentielle Altstandorte und Altlasten

nicht geräumt bzw. saniert. Aus diesem Grund gibt es zwar keine Verbesserung der bestehenden Situation, aber auch keine Verschlechterung, somit auch keine Veränderung.

### ***Ist-Zustand***

Der Ist-Zustand für die Abfallwirtschaft umfasst die Teilbereiche Massen- und Abfallkonzept, Altlasten, Altstandorte und Kriegsmittel und wurde von der Projektwerberin im UVE Fachbericht Geologie Geotechnik (Einlage 3-11-01), im Fachbericht Ergebnisse Feld und Laboruntersuchungen (Einlage 03-11-03), im Lageplan Geologie-Geotechnik-Mineralabbau-Ablagerungen (Einlage 03-11-05) sowie im UVE Fachbericht Baukonzept und Materialbewirtschaftung (Einlage 02-06-01) erfasst und analysiert.

Eigene Erhebungen wurden vom Verfasser des gegenständlichen TGA 10 Abfallwirtschaft nicht durchgeführt. Die von Seiten der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen und Daten sind soweit nachvollziehbar und für die Beurteilung des Ist-Zustandes ausreichend.

Für den Abschnitt West der S 8 ist eine Gesamtbauzeit von 36 Monaten vorgesehen. Diese gliedert sich in Summe in eine Vorbereitungsphase (Phase 0) und 5 Bauphasen, wobei in Phase 1 und 2 die erforderlichen Objekte, in Phase 3 die Erdarbeiten, in der Phase 4 der Oberbau und die Entwässerung und in Phase 5 die Schlussarbeiten durchgeführt werden.

Eventuell erforderliche Räumungen von Altlasten und Verdachtsflächen werden bereits in der Vorbereitungsphase durchgeführt.

In Bezug auf den Themenbereich Abfallwirtschaft berücksichtigen die Massenangaben die Haupttrasse sowie die Anschlussstellen (Rampen, Objekte, etc.). Das Massenverwertungskonzept basiert auf den Rahmenbedingungen, dass eine Aufbereitungsanlage und eine Zwischenlagerfläche errichtet werden. Damit ist keine Deponierung von Überschussmassen erforderlich, der Überschuss an Oberboden und Schotter wird 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 Knoten S 1 / S 8 (Baulosanfang) bis ASt. Deutsch Wagram (Abschnitt 1) bzw. ASt. Markgrafneusiedl bis ASt. Gänserndorf / Obersiebenbrunn (Baulosende) verführt und eingebaut.

Die Bilanzierung des Oberbodenabtrags zu Oberbodenauftrag ergibt in der Gesamtbilanz einen **Überschuss** von **rd. 504.000 m<sup>3</sup>**, der im Zuge von zulässigen Geländemodellierungen bzw. -anpassungen im Bereich landwirtschaftlicher Flächen verwertet werden soll.

Die Bilanzierung der Erdmassen ergibt einen Überschuss von rd. 573.300 m<sup>3</sup> an disponiblen Bodenaushub, der zu einem geringen Teil aus Ausand und zum überwiegenden Teil aus Schotter besteht.

Ein Teil des Materials kann teilweise direkt oder sonst nach entsprechender Aufbereitung für die Herstellung der unteren und der oberen Tragschicht verwendet werden. Ein Teil des Abtragmaterials ist auch für die Auffüllung des Banketts und als Filterkies einsetzbar.

Für die Gesamtbilanz (abhängig von der Beurteilung des Aushub- und Abtragsmaterials) ergibt sich so ein vorläufiger **Überschuss der Erdmassen** von **231.700 m<sup>3</sup>**. Es wird davon

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

ausgegangen, dass die gesamte Kubatur der verbleibenden Überschussmassen (Schotter, Ausand) dem Wirtschaftskreislauf zugeführt werden kann.

Im Rahmen der Detailplanung für die Ausschreibung ist vorgesehen, auf Basis der dann vorliegenden Ergebnisse, ein Abfallkonzept gem. BAWP 2011 zu erstellen, in dem festzuhalten ist, welche Abfälle mit welchen Schlüsselnummern im Detail anfallen und wie diese ordnungsgemäß entsorgt werden.

Im Bereich Gänserndorfer Terrasse sind große Flächen als Mineralrohstoffgewinnungsflächen ausgewiesen und genehmigt. Ein Teil dieser Flächen ist bereits ausgebeutet oder derzeit in Betrieb. Neben Verfüllungen nach Mineralrohstoffgesetz (MinroG) wurden und werden einige ehemalige Abbauf Flächen auch als Deponie geführt, wobei wasserrechtliche Genehmigungen überwiegend für Bodenaushub- und Baurestmassenqualität vorliegen.

Im Trassennahbereich der S 8 befinden sich mehrere (ehemalige) Materialgewinnungsstätten, MinroGVerfüllungen oder Deponien. Direkt von der Trasse berührt (innerhalb der Bau- bzw. Betriebsumhüllenden liegend bzw. diese schneidend) werden 2 Deponiestandorte.

Weitere Deponien sind zwar im weiteren Umkreis vorhanden, liegen aber nicht im Trassenbereich. Eine Kommunikation der Verfüllung mit dem Grundwasser ist zwar prinzipiell nicht auszuschließen, bis dato sind jedoch keine auffälligen Veränderungen (durch allfällige Schadstoffemissionen aus Verfüllkörpern) im Grundwasser zu erkennen bzw. dokumentiert.

Im Bereich der Trasse liegt das ehemalige Flugfeld Deutsch Wagram, das im Ersten und Zweiten Weltkrieg und während der Besatzungszeit in Betrieb war. Die noch heute vorhandene Betonlandebahn weist heute noch eine Länge von ca. 2200 m auf.

Eine Wiedereröffnung des Flughafens in den 70er Jahren wurde durch Anrainerproteste verhindert, seither ist er ungenutzt. Aufgrund seiner Rolle im Zweiten Weltkrieg wurde der Flughafen von den Bombengeschwadern der Alliierten als bevorzugtes Ziel behandelt. Das Resultat sind zahlreiche Kriegsrelikte in und um diesen Bereich.

Von November 1991 bis April 1992 fand im Bereich des alten Flugfeldes durch den Entminungsdienst und das Bundesheer eine großangelegte Suchaktion über rd. 2,9 km<sup>2</sup> statt, bei der in 12.127 Grabstellen insgesamt 294 kg sprengkräftige Munition gefunden wurde.

Am 10. April 1945 erreichten die Sowjetischen Truppen den Raum um Markgrafneusiedl, das kurz darauf erobert wurde. Vor allem im Raum Raasdorf kam es hierbei zu heftigen Gefechten. Demnach kommt der Kriegsmittelerkundung vor Baubeginn in den Bereichen, die noch nicht anthropogen (Kiesabbau) beeinflusst sind, eine sicherheitstechnisch hohe Bedeutung zu.

### **Auswirkungen des Vorhabens**

#### Bauphase

Wie aus den Unterlagen ersichtlich ist, ergibt sich, ergibt sich aus der Errichtung der S 8 ein Massenüberschuss. Nachdem es sich bei dem im Baustellenbereich anfallenden Bodenaushub durchwegs um qualitativ hochwertige Sande und Kiese handelt, kann davon ausgegangen werden, dass diese auch wirklich im Wirtschaftskreislauf unterzubringen sind.

Nur ein geringer Teil wird tatsächlich im Bereich von Bodenaushubdeponien entsorgt werden müssen. Nachdem im Umfeld der geplanten Trasse der S 8 im Großraum Deutsch-Wagram

Markgrafneusiedl genügend Bodenaushubdeponien vorhanden sind, kann davon ausgegangen werden, dass mehr als ausreichend Deponievolumen zur Verfügung steht.

Die an den Wirtschaftskreislauf abgegebenen Mengen an hochwertigen Sanden und Kiesen bedeuten ein zusätzliches Verkehrsaufkommen an den Zu- und Ablaufstrecken der Baustelle, diesbezüglich werden aber im TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit Maßnahmen formuliert.

Eine Ablagerung von Bodenaushub als Geländeverfüllung außerhalb des Projektgebiets wird nicht vorgesehen.

Grundsätzlich steht einer Verwertung von Bodenaushub im Baulos nichts entgegen, wenn das Bodenmaterial die Anforderungen an eine Wiederverwertung erfüllt. Diese Anforderungen an die Wiederverwertung von Bodenaushub sind im BAWP 2011 festgelegt.

Von der Projektwerberin wird dazu ausgeführt, dass vor der Detailplanung für die Ausschreibung auf Basis der dann vorliegenden Ergebnisse der vertieften abfallwirtschaftlichen Baugrunderkundung ein Abfallkonzept gem. BAWP 2011 erstellt wird.

Bezüglich der Baustellenabfälle wird von der Projektwerberin vor Baubeginn durch eine fachkundige Person ein Baustellenabfallwirtschaftskonzept erstellt, das von der Behörde zu prüfen sein wird und die baustellenrelevanten Abfälle und ihre fachgerechte Entsorgung behandelt. Dazu werden auch Auflagen formuliert, welche besonders den Schutz von Böden und des Grundwassers in der Bauphase sowie die ordnungsgemäße Zwischenlagerung und Entsorgung der Abfälle vorschreiben.

Durch die ordnungsgemäße Zwischenlagerung und Entsorgung der anfallenden nicht gefährlichen und gefährlichen Abfälle sind somit vertretbare Auswirkungen auf die Umwelt durch Abfälle in der Bauphase zu erwarten.

Im Fall der bekannten, durch die Trassenumhüllende gequerten Deponiestandorte, werden diese im Einschnitt bzw. durch den teilverfüllten Raum gequert. Für diese beiden erfolgt die teilweise Räumung im Trassen(Erdbau)bereich.

Hierbei werden Ablagerungen für die von der Trasse der S 8 berührten Teilbereiche komplett geräumt und somit saniert, sodass aus dem Trassenbereich keine Gefahren für die Schutzgüter Boden oder Wasser auftreten können.

Als mögliche Standorte zur Deponierung von ausgehobenen Massen aus der Räumung der Deponien sind geeignete Standorte im UVE Fachbericht Geologie\_Geotechnik (Einlage 03\_11-01\_B) mit genügend freiem Volumen im Umfeld von 7-10 km angeführt.

Blindgänger bilden auch 70 Jahre nach Ende des 2. Weltkrieges ein ernst zu nehmendes Problem. Dies betrifft vor allem kriegswichtige Standorte wie Flughäfen, Bahnknotenpunkte und Bahntrassen, Raffinerien, industrielle Ballungsräume, Brücken und dgl., die das bevorzugte Ziel von Luftangriffen darstellten. Demnach sind im gesamten Trassenbereich Blindgängerortungen durchzuführen.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Auf Grund der Kampfsituation im Projektgebiet muss davon ausgegangen werden, dass neben Fehlwürfen auch Artillerieblindgänger und taktische 50 – 100 kg Bomben auftreten können.

Bei landwirtschaftlich genutzten Flächen sind in allen Fällen derartige Untersuchungen im Allgemeinen nur nach der Erntezeit durchführbar.

Demnach werden Auflagen formuliert, die eine entsprechende Kriegsmittelsuche vor Baubeginn im Trassenbereich der S 8 vorschreiben.

### Betriebsphase

Nach Ansicht des Gutachters fallen auch in der Betriebsphase gefährliche bzw. nicht gefährliche Abfälle im Projektgebiet an. Die anfallenden Abfälle sind vor allem auf Maßnahmen bei der Erhaltung und bei Sanierungen der Brücken, Gewässerschutzanlagen und Tiefbauten zu erwarten. Weiters fallen Abfälle bei laufenden Arbeiten wie dem Winterdienst, der Straßenreinigung, Schälgut der Bankette und der Pflege der Grünflächen und des Bewuchses an.

Die Entsorgung der bei diesen Tätigkeiten anfallenden Abfälle muss befugten Sammlern und Entsorgern übertragen werden. Die ordnungsgemäße Durchführung ist auch in der Betriebsphase entsprechend der Aufzeichnungspflichten des AWG i.d.g.F. nachzuweisen.

Hierzu werden Maßnahmen formuliert, die eine ordnungsgemäße Entsorgung der beim Betrieb der S 8 anfallenden Abfälle sicherstellen. Weiters wird die Erstellung eines betrieblichen Abfallwirtschaftskonzepts gefordert, in dem die Vorgangsweise für die Sammlung und Entsorgung aller während des Betriebs anfallender Abfälle dargestellt wird.

Da die im Bereich der geplanten Trasse der S 8 vorhandenen Deponien, Altstandorte und etwaige Altablagerungen geräumt werden, sind auch keine Auswirkungen für den Bereich Abfälle und Altlasten in der Betriebsphase gegeben.

In der Betriebsphase sind keine Auswirkungen durch Kriegsrelikte zu erwarten.

### **Gesamtbewertung**

Aus Sicht des Fachgebietes 10 Abfallwirtschaft ist das Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9) unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens aus dem Fachbereich Abfallwirtschaft heraus sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

## 4.11. Fachbereich 11 – Oberflächenwässer und Straßenwässer

### *Untersuchungsraum*

Zur Beurteilung der Vorhabenswirkungen zum Fachgebiet Oberflächenwasser werden das Trassenumfeld, im Besonderen die Querung Rußbach und der Mühlgraben betrachtet.

Zu Vorhabenswirkungen durch die Straßenentwässerung werden der Nahbereich der S8 sowie vorhabensbedingt verlegte Landes- und Gemeindestraßen betrachtet.

Der von den Fachberichtserstellern gewählte Untersuchungsraum wird zur Beurteilung vorhabensbedingter Umweltwirkungen als ausreichend erachtet.

### *Alternativen, Trassenvariante*

Im Rahmen der 1999 erstellten GSD-Studie (Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum) wurde für die Verbindung Wien – Bratislava eine verkehrsträgerübergreifende Korridoruntersuchung empfohlen. Diese wurde in Form einer verkehrsträgerübergreifenden Netz- und Korridoruntersuchungen erforderlich. Sie wurde durch die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) erstellt und für die gesamte Ostregion Ende 2000 abgeschlossen. Darauf aufbauend hat das Land Niederösterreich 2004 eine dreiphasige Korridoruntersuchung im Bereich des Marchfeldes durchführen lassen. Ergebnis war die Empfehlung einer Schnellstraße in einem Korridor Mitte-Süd.

Ergebnis der anschließenden SP-V (strategische Prüfung im Verkehrsbereich) war die Aufnahme einer hochrangigen Straßenverbindung zwischen der Landesgrenze Wien/NÖ (S 1) und der Staatsgrenze bei Marchegg bzw. Angern in das Verzeichnis 2 zum Bundesstraßengesetz. Im Zuge der Aufnahme der S 8 Marchfeld Schnellstraße in diese Anlage des Bundesstraßengesetzes wurden seitens des bmvit Maßnahmen definiert, die im Zusammenhang mit der Umsetzung der S 8 zu beachten sind.

Mit dem Vorprojekt und der Aufbereitung der Trassenauswahl und –optimierung wurde den darin geforderten Maßnahmen Rechnung getragen. So wurden im Rahmen des Vorprojektes 3 Abschnitte (West, Mitte, Ost) jeweils in zwei Korridoren (Nord und Süd) untersucht und mittels Nutzen-Kosten-Untersuchung einander gegenübergestellt. Darauf aufbauend wurde die 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.

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 nunmehr eingereichten Vorhabens. Im Rahmen dieser NKU wurde u.a. die Sicherung des Grundwasserhaushalts als Umweltziel berücksichtigt. So orientiert sich die Gradiente stark am höchsten Grundwasserspiegel.

Die Ableitung der gereinigten Straßenwässer war im Rahmen der Trassenwahl kein Kriterium, da zu diesem Zeitpunkt die Einleitung weitgehend aller Straßenwässer in den Rußbach geplant war, wodurch sich aus diesem Kriterium keine Präferenz für eine Trasse ergeben hat.

***Nullvariante***

Das Unterbleiben des Vorhabens wird vornehmlich anhand der zu erwartenden Verkehrs- und Emissionszunahmen entlang bestehender Straßenzüge beleuchtet. Durch das Unterbleiben des Vorhabens würden qualitative und quantitative Änderungen des Wasserhaushaltes unterbleiben. Jedoch ist darauf hinzuweisen, dass bei Unterbleiben des Vorhabens auch der Schwerverkehr weitgehend im bestehenden Straßennetz verbleibt und dieses im Katastrophenfall kaum über ausreichende Gewässerschutzmaßnahmen verfügt.

***Ist-Zustand***

Das Vorhaben liegt im großräumigen Einzugsgebiet der March. Der einzige nennenswerte Bach im direkten Einzugsgebiet, welcher auch als Vorfluter für kurze Abschnitte der gereinigten Wässer der S8 aus dem Bereich des Knotens zur S 1 dient, ist der Rußbach. Einziges stehendes Gewässer im Vorhabensbereich ist ein Teich ohne Wasserrecht, der sich am Grund eines Kiesabbaus gebildet hat.

Zur Entwässerung der Niederschlagswässer ist generell eine dezentrale Versickerung der Straßenwässer über den gesamten Verlauf der Trasse vom Knoten S 1 / S 8 bis zur ASt. Gänserndorf / Obersiebenbrunn sowohl im Sommer als auch im Winter vorgesehen. Zu einem überwiegenden Teil sollen die Straßen- wie in Teilbereichen auch die Böschungswässer in parallel zur Straße geführten Kombinationsmulden versickert werden. In Teilbereichen werden die Straßenwässer in Mulden gesammelt und über Einlaufschächte und Rohre zu Hebewerken geleitet, die das Wasser auf Geländeneiveau heben und einer zweistufigen Gewässerschutzanlage zuleiten. Dabei werden die Wässer mittels Absetz- und Bodenfilterbecken gereinigt und zur Versickerung gebracht. In zwei Gewässerschutzanlagen werden die Wässer im Winter nach Passage des Absetzbeckens in eigene Winter-Filterbecken gepumpt und versickert. Die Situierung dieser Becken lässt eine bessere Verteilung der Chloride im Grundwasser erwarten. Sämtliche Becken sind im unmittelbaren Nahebereich der Trasse situiert.

Die Ableitung der Straßenwässer jener Straßen des untergeordneten Straßennetzes, welche in Ihrer Lage und/oder Nivelette verlegt werden erfolgt dem Bestand entsprechend über die Straßenböschung bzw. lokal anzuordnende Sickermulden.

Im Bereich des Knotens S 1 / S 8 werden die Straßenwässer aus den Rampen der S8 102, 103 und 104 sowie der S 1, RFB Süßenbrunn im Bereich S 1, km 31,0 bis 31,5 mittels Mulden gefasst und einem Hebewerk östlich der S 1 zugeführt. Darin werden die Straßenwässer 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 gereinigten Winterwässer dem Rußbach zugeleitet werden. Im Sommer erfüllt das Becken die Funktion eines Absetzbeckens und nach diesem werden die Wässer über ein Filterbecken zur Versickerung gebracht.

Die Errichtung des Vorhabens soll in 5 Bauphasen erfolgen, wobei in den Bauphasen 3 und 4 die Gewässerschutzanlagen und Entwässerungsmaßnahmen errichtet werden. In allen Bauphasen anfallende Sanitärwässer werden vornehmlich den örtlichen öffentlichen Kanälen zugeführt, weitere belastete Baustellenabwässer werden gesammelt und extern entsorgt.

## ***Auswirkungen des Vorhabens***

### Bauphase

Eine maßgebliche Beeinträchtigung von Oberflächengewässern in der Bauphase ist nicht zu erwarten. So erfolgt die Errichtung des Brückenbauwerks über den Rußbach außerhalb des Abflussbereiches des Gerinnes, der Eintrag von Verunreinigungen während der Errichtung dieser Brücke ist nicht zu erwarten. Der dem Rußbach nebenliegende Mühlbach wird während der Bauphase verrohrt. Dies führt lediglich während der Errichtung und während des Rückbaus der Verrohrung zu kurzfristigen Trübungen im Unterlauf. Maßgebliche Beeinträchtigungen der gequerten Gerinne sind somit nicht zu erwarten.

Die Einleitung von Niederschlagswässern aus Baubereichen in den Rußbach ist nur nach entsprechender Retention und Reinigung unter Einhaltung der mit der AAEV (allgemeinen Abwasseremissionsverordnung) vorgeschriebenen Grenzwerte gestattet.

Eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung von Teichen im Umfeld der Trasse ist nicht zu erwarten. Lediglich der von der Trasse berührte Teich südlich von Strasshof (an der Sohle einer Kiesgrube) muss teilweise zugeschüttet werden. Der Verlust des Teichs ist akzeptabel, da es sich dabei um kein natürliches Gewässer handelt. Als Ersatz für den Lebensraum ist die Anlage von zwei Ersatzgewässern geplant. Eine entsprechende Beurteilung erfolgt aus dem FG Gewässerökologie.

### Betriebsphase

Die Brücke über den Rußbach / Mühlgraben ist auf die schadlose Abfuhr von zumindest HQ100 ausgelegt. Weitere Bäche werden vom Vorhaben nicht gequert. Die Dimensionierung dieses Querungsbauwerks ist somit ausreichend, sodass dadurch keine erheblichen Abflussveränderungen zu erwarten ist.

Fast alle aus dem Vorhaben anfallenden Straßenwässer der S 8 werden mittels Gewässerschutzanlagen oder Kombinationsmulden gereinigt und danach versickert. Lediglich geringe Anteile der Straßenwässer aus dem Knoten S 1 / S 8 werden der Straßenentwässerung der S 1 zugeleitet und gemeinsam mit den gereinigten Straßenwässern der S 1 versickert bzw. während der Streuperiode dem Rußbach zugeleitet. Eine maßgebliche Beeinträchtigung des Rußbachs, vor allem eine Aufhöhung der Chloridkonzentrationen darin, ist daraus nicht zu erwarten.

Die Straßenentwässerung entspricht den Vorgaben der RVS 04.04.11 Gewässerschutz an Straßen und damit dem Stand der Technik. Gewässerschutzanlagen sind zweistufig mittels Absetz- und Bodenfilterbecken geplant, die dezentralen Versickerungsanlagen sind als Kombinationsmulden ausgelegt, die eine direkte Reinigung und Versickerung der Straßenwässer entlang von weiten Teilen der geplanten S 8-Trasse erlauben.

Im untergeordneten Straßennetz, welches durch das Vorhaben eine Änderung der Lage oder Nivellette erfährt, erfolgt die Ableitung der Straßenwässer dem Bestand entsprechend über die Straßenböschung bzw. lokal anzuordnende Sickermulden. Gemäß Maßnahmenforderung im gegenständlichen Gutachten sind in diesem Fall auch diese Straßenwässer gemäß den Bestimmungen der RVS 04.04.11, Gewässerschutz an Straßen zu reinigen.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Maßgebliche Abflussbeeinträchtigungen durch Geländeänderungen sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten. Die Ableitung von Böschungswässern entlang der Trasse erfolgt überwiegend gemeinsam mit den Straßenwässern bzw. durch lokale Versickerung.

Eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung stehenden Gewässer im Nahbereich der geplanten Trasse durch straßenbedingte Schadstoffe ist nicht zu erwarten.

### Gesamtbewertung

Die Projektwerberin hat für die Bauphase folgende Bewertung vorgenommen:

Prüfinhalt / Schutzgut	Bauphase	
	Verbleibende Auswirkungen	Entlastung / Belastung
Oberflächenwasser	sehr geringe	nicht relevant

Nachdem eine über die Geringfügigkeit gehende Beeinträchtigung von Oberflächengewässern in der Bauphase auszuschließen ist, kann der Bewertung durch die Projektwerberin gefolgt werden.

Die Projektwerberin hat für die Betriebsphase folgende Bewertung vorgenommen:

Prüfinhalt / Schutzgut	Betriebsphase	
	Verbleibende Auswirkungen	Entlastung / Belastung
Oberflächengewässer	keine	nicht relevant

Nachdem eine über die Geringfügigkeit gehende Beeinträchtigung von Oberflächengewässern in der Betriebsphase auszuschließen ist, kann der Bewertung durch die Projektwerberin gefolgt werden. Hinzuweisen ist darauf, dass die Beurteilung der Vorhabenswirkungen durch die Versickerung der gereinigten Straßenwässer auf das Grundwasser und der damit verbundenen Wirkungen auf Nutzungen im TGA Hydrogeologie und Grundwasser erfolgt.

Aus Sicht des Fachgebietes 11 Oberflächenwasser und Straßenwässer ist das Vorhaben „S 8 Marchfeld Schnellstraße, KN S 1 / S 8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)“ unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Oberflächenwasser sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als nicht relevant, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

## 4.12. Fachbereich 12 – Hydrogeologie und Grundwasser

### *Untersuchungsraum*

Die S8 Marchfeld Schnellstraße befindet sich zur Gänze innerhalb der Ausdehnung des Grundwasserkörpers Marchfeld. Er wird im Norden etwa durch die Linie Bisamberg – Wolkersdorf – Stillfried, im Süden und Südwesten durch die Donau und im Osten durch die March begrenzt.

Für die Betrachtung der hydrogeologischen Verhältnisse wurde das bestehende Grundwassermodell von Joanneum Research herangezogen und ein entsprechendes, auf die für die gegenständlichen Fragestellungen angepasstes, Grundwassertransportmodell, durch den Projektanten ergänzt, aufgesetzt. Die Lage des Projektes im Bereich dieses Modelles kann Abbildung 7 entnommen werden.

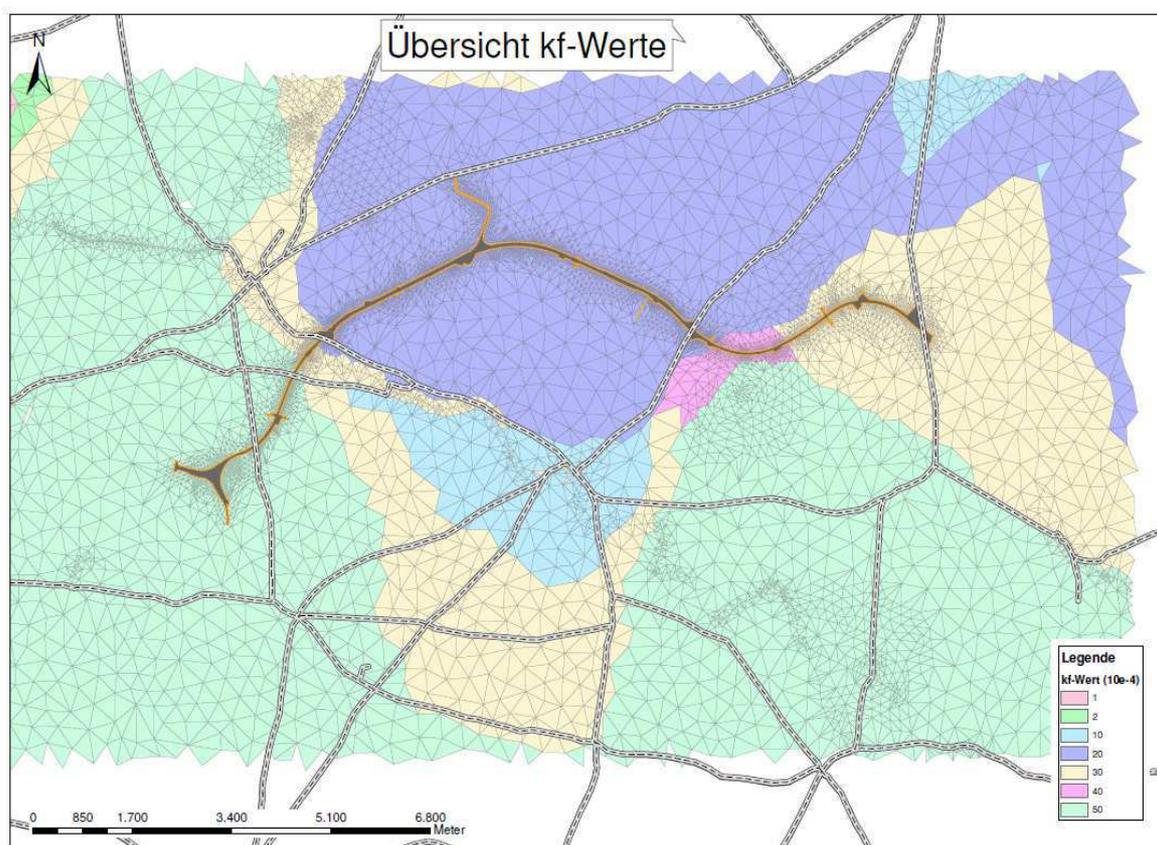


Abbildung 7: Projektgebiet – Trassenführung und Verteilung der kf-Werte - aus GEOCONSULT 2013

### *Alternativen, Trassenvariante*

Im Rahmen der 1999 erstellten GSD-Studie (Gestaltung des Straßennetzes im Donaeuropäischen Raum) wurde für die Verbindung Wien – Bratislava eine verkehrsträgerübergreifende Korridoruntersuchung empfohlen. Diese wurde in Form einer verkehrsträgerübergrei-

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

fenden Netz- und Korridoruntersuchung durchgeführt. Sie wurde durch die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) erstellt und für die gesamte Ostregion Ende 2000 abgeschlossen. Darauf aufbauend hat das Land Niederösterreich 2004 eine dreiphasige Korridoruntersuchung im Bereich des Marchfeldes durchführen lassen. Ergebnis war die Empfehlung einer Schnellstraße in einem Korridor Mitte-Süd.

Ergebnis der anschließenden SP-V (strategische Prüfung im Verkehrsbereich) war die Aufnahme einer hochrangigen Straßenverbindung zwischen der Landesgrenze Wien/NÖ (S 1) und der Staatsgrenze bei Marchegg bzw. Angern in das Verzeichnis 2 zum Bundesstraßengesetz. Im Zuge der Aufnahme der S 8 Marchfeld Schnellstraße in diese Anlage des Bundesstraßengesetzes wurde seitens des bmvit Maßnahmen definiert, die im Zusammenhang mit der Umsetzung der S 8 zu beachten sind.

Mit dem Vorprojekt und der Aufbereitung der Trassenauswahl und –optimierung wurde den darin geforderten Maßnahmen Rechnung getragen. So wurden im Rahmen des Vorprojektes 3 Abschnitte (West, Mitte, Ost) jeweils in zwei Korridoren (Nord und Süd) untersucht und mittels Nutzen-Kosten-Untersuchung einander gegenübergestellt. Darauf aufbauend wurde die 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.

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 nunmehr eingereichten Vorhabens. Im Rahmen dieser NKU wurde u.a. die Sicherung des Grundwasserhaushalts als Umweltziel berücksichtigt. So orientiert sich die Variante stark am höchsten Grundwasserspiegel.

Die Ableitung der gereinigten Straßenwässer war im Rahmen der Trassenwahl kein Kriterium, da zu diesem Zeitpunkt die Einleitung weitgehend aller Straßenwässer in den Rußbach geplant war, wodurch sich aus diesem Kriterium keine Präferenz für eine Trasse ergeben hat.

### ***Nullvariante***

Wird das Vorhaben nicht ausgeführt, so werden die bestehenden hydrogeologischen Verhältnisse und das Grundwasser nicht unmittelbar verändert.

### ***Ist-Zustand***

#### *Quantität des Grundwassers*

Die gesamte Trasse der S8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt KN S1/S8 – ASt Gänserndorf/ Obersiebenbrunn befindet sich im Bereich des Porengrundwasserkörpers Marchfeld (WGEV-Nr. 92240). Dieser wird im Süden durch die Donau, im Osten durch die March, im Norden durch das Weinviertel und im Westen durch den Bisamberg begrenzt. Er liegt daher zum Großteil in Niederösterreich (ca. 85 % Flächenanteil) und zum kleineren Teil im Osten Wiens (ca. 15 % Flächenanteil). Seine Gesamtfläche beträgt rd. 942 km<sup>2</sup>, seine Länge (in GW-Fließrichtung) ca. 50 km und seine maximale Breite rd. 30 km.

Die Aquifermächtigkeit variiert von wenigen Metern bis zu 80 m. Die in einigen Bereichen auftretende feinkornbetonte Deckschicht liegt in Mächtigkeiten von etwa 1 bis 10 m vor. Die durchschnittliche Durchlässigkeit des Aquifers liegt bei etwa  $5 \times 10^{-3}$  m/s. Das Grundwasser bewegt sich im Wesentlichen von Nordwest nach Südost mit einem mittleren Gefälle von ca. 0,4 ‰.

Den Hauptanteil der mittleren jährlichen Grundwasserneubildung stellt der Grundwasserzustrom dar. Untergeordnet trägt die Versickerung von Oberflächen- und Niederschlagswässern sowie künstliche Grundwasseranreicherung bei. Die Aquiferkenndaten basieren im Wesentlichen auf Modellberechnungen des Institutes für Wasserressourcen Management / Joanneum Research 2008. Zudem wurden für das gegenständliche Projekt auch entsprechende Untergrunderkundungen durchgeführt. 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. Der Hochpunkt im Trassenverlauf wird in der Querung der Hochterrasse mit rd. 156 m ü. A. im Bereich der „Zinsäcker“ erreicht. Danach fällt der HGW-100-Spiegel in Richtung Übergang zur Niederterrasse auf etwas unter 153 m ü. A. ab. Im weiteren Trassenverlauf fällt der GW-Spiegel weiter vergleichsweise rasch bis zum „Klingensfeld“ – von wo an er etwa konstant bleibt – auf etwa 150 m ü. A. ab.

Die Grundwasserströmungsrichtung schwenkt im Aquifer der Niederterrasse etwa ab der B 8 Angerner Bundesstraße bis Parbasdorf von Süd auf Südost und trifft daher annähernd orthogonal auf die Projektsachse der S 8, wobei das Gefälle im trassenquerenden Bereich relativ konstant bei etwa 0,7 bis 1,0 ‰ liegt. Auch im ersten Querungsabschnitt der Hochterrasse bis zum Wirtschaftsweg zwischen Strasshof und Markgrafneusiedl treffen diese Gegebenheiten zu. Ab dort kommt es aber aufgrund der geologischen Situation („Abbruchkante“ des Markgrafneusiedler Bruchs und tiefer gelegenen Stauer in der Siebenbrunner Bucht, siehe Fachbericht Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie, Altablagerungen – Einlage 3 - 11.1) zu einer Erhöhung des Spiegelgefälles auf 3,0 bis zu etwa 7,0 ‰, wobei die Grundwasserisohypsen dem Verlauf des Markgrafneusiedler Bruchs annähernd parallel folgen. Da die Trasse hier in Richtung Ost-Süd-Ost verläuft, weist sie nur einen geringen Winkel zur Grundwasserströmungsrichtung auf. Nach dem Markgrafneusiedler Bruch verflacht sich das Gefälle stark auf etwa 0,35 bis 0,45 ‰, was in etwa dem mittleren Gefälle im Gesamtgrundwasserkörper entspricht. Die Strömungsrichtung weist konstant nach Südost und liegt damit im Bereich des „Klingensfelds“ orthogonal zur Trasse, die gegen Projektende hin wieder nach Südost und damit in Parallellage zur Fließrichtung einschwenkt.

### Grundwasserqualität

Die Bewertung der Grundwasserqualität erfolgte auf Basis von GZÜV Messstellen sowie der Durchführung von Untersuchungen der Projektwerberin an Pegeln, welche im Zuge der Untergrunderkundungen errichtet wurden.

Für die gegenständlichen Auswertungen wurden gemäß QZV Chemie GW ausgesuchte GZÜV-Messstellen im Grundwasserkörper Marchfeld (GK100020) herangezogen.

Im weiteren Untersuchungsbereich befinden sich, lt. den Angaben der Projektwerberin, folgenden Grundwassermessstellen (siehe Einlage 3 - 12.5).

- PG30800052, Trassen-km 1,4; rd. 150 m südlich
- PG30800222, Trassen-km 10,9; rd. 480 m südlich
- PG92200462, Trassen-km 0,0; rd. 900 m südwestlich

Die Analyse der straßenspezifischen Schadstoffe in den drei angeführten Messstellen ergab keinen signifikanten Ausschlag der gelösten (Schwer-)metalle und wurde daher nicht separat ausgewiesen. Die mittlere Chloridkonzentration im gesamten Grundwasserkörper beträgt derzeit etwa 50 bis 70 mg/l. Die im Zuge der gegenständlichen Untergrunderkundungen durchgeführten Grundwasserproben aus Bohrungen bestätigen dieses Bild im Wesentlichen.

### Nutzungssituation

Das betrachtete Gebiet befindet sich innerhalb des durch die wasserwirtschaftliche „Rahmenverfügung Marchfeld“ abgedeckten Bereiches. Demnach wird das Grundwasservorkommen im Marchfeld - unbeschadet bestehender Rechte - der Wasserversorgung und der Bewässerung gewidmet. Dieser Widmungszweck darf nicht beeinträchtigt werden. Vor allem ist darauf zu achten, dass das Grundwasser, seiner Menge und Beschaffenheit nach, dem Widmungszweck dauernd erhalten bleibt.

Teile des Marchfeldes unterliegen der Schongebietsverordnung Marchfeld zur Sicherung der Trinkwasserversorgung aus dem Grundwasser.

Weiters wurden wasserrechtlich bewilligte und bewilligungsfreie sowie nicht im Wasserbuch verzeichnete Grundwassernutzungen im Umfeld der Trasse erhoben. Die planliche Darstellung erfolgt in der Einlage 3 - 12.4 (Übersichtslageplan Wasserrechte und Wassernutzungen) und stellt den Großraum (1000 m Abstand zur maximalen Chlorid-Ausbreitung bei einem Grenzwert, d.h. maximale Zusatzkonzentration von 2 mg/l) der S8-Abschnitt West dar. Die Dokumentation für jede Nutzung ist in der Einlage 3 - 12.2 (Dokumentation Wasserrechte und Wassernutzungen) ersichtlich. Dabei werden neben den Wasserrechten aus dem Wasserbuch auch die Feldbrunnen ohne Postzahl im Nahbereich der S8 aufgelistet. Insgesamt wurden 1.273 Grundwassernutzungen erhoben und dokumentiert.

## ***Auswirkungen des Vorhabens***

### *Bauphase*

Eine Beeinflussung der Grundwasserquantität während der Bauphase könnte aufgrund von lokal einwirkenden Einflüssen im Zuge der Erdarbeiten, Baugrubenerrichtungen, Abtrag von Deckschichten etc. erfolgen. Die Nivellette verläuft tw. in Dammlage oder Einschnitten, großteils jedoch als Freilandstrecke. Allfällige Tiefgründungsmaßnahmen (z.B. Pfahlgründungen für Brückenobjekte) werden zum Teil unterhalb des Grundwasserspiegels liegen. Dadurch kommt es jedoch zu keinen Beeinflussungen der quantitativen Verhältnisse. Die Beeinflussung der Grundwasserquantität ist dadurch mit „gering“ zu bewerten. Durch die Inbetriebnahme von Versickerungsbecken in der Bauphase kann es zu einer örtlichen Erhöhung der Grundwasserneubildung kommen und dadurch bedingt zu einer lokalen Hebung des Grundwasserspiegels aufgrund dieser vermehrten Infiltration. Erfahrungsgemäß ist jedoch aufgrund der zu erwartenden Durchlässigkeit diese Erhöhung vernachlässigbar und es sind dadurch keine mehr als geringfügigen Auswirkungen auf fremde Rechte bzw. wasserwirtschaftliche Rechte zu erwarten.

Naturgemäß ist durch die Bauherstellung ein erhöhtes Risiko hinsichtlich möglicher Verunreinigungen des Bodens und damit in weiterer Folge für das Grundwasser gegeben. Es sind jedoch im Projekt entsprechende technische Maßnahmen vorgesehen, zudem wird von der Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben ausgegangen. Die Eingriffsintensität während der Bauphase kann jedenfalls hinsichtlich der Beeinflussung der Grundwasserqualität als gering beurteilt werden.

### *Betriebsphase*

Quantitativ sind hinsichtlich des Grundwassers in der Betriebsphase keine mehr als geringfügigen Beeinträchtigungen zu erwarten. Vielmehr relevant sind in der Betriebsphase aus Sicht des Fachbereiches Hydrogeologie die Verbringung der anfallenden Straßenwässer und deren Wirkung auf das Grundwasser. Betrieblich werden zwei Fälle unterschieden. Der Winterbetrieb reicht vom 01. November bis zum 31. März, der Sommerbetrieb vom 01. April bis zum 30. Oktober. Neben verkehrsbedingten Ursachen (Reifenabrieb, Fahrbahnabrieb, Tropfverluste etc.) finden sich auch nicht verkehrsbedingte Ursachen (vorbelasteter Niederschlag, Hausbrand etc.) in den Straßenwässern. Die straßenspezifischen Schadstoffe in den Straßenwässern lassen sich durch eine dem Stand der Technik entsprechende Straßenentwässerung mit Absetz- und Filterbecken grundsätzlich gut beherrschen und aus dem Abwasser entfernen.

Chlorid, welches im Zuge des Winterdienstes anfällt, kann als sehr mobiles Ion hingegen weder durch Filter noch durch Klärwirkung aus dem Wasser entfernt werden. Dadurch sind Erhöhungen der Chloridkonzentrationen im Grundwasser insbesondere in jenen Bereichen, wo ein „punktueller“ Eintrag von Straßenwasser in das Grundwasser erfolgt (d.h. bei Versickerungsbecken), zu erwarten. Durch Verdünnungs- und Vermischungseffekte nimmt die Konzentration des Chlorids im Grundwasserabstrom zwar ab, jedoch sind im Nahbereich von Versickerungseinrichtungen teilweise sehr hohe Chloridkonzentrationen zu erwarten. Im Rahmen der UVE wurde ein bestehendes numerisches instationäres Grundströmungsmodell herangezogen und auf dieses Modell ein Transportmodell „aufgesetzt“. Die Randbedingungen und Eingangsparameter für dieses Grundwassermodell sind in einem eigenen Bericht

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

beschrieben (Einlage 3-12.07). Die höchsten Konzentrationen sind im Bereich ASt Strasshof und ASt Markgrafneusiedl. Hier führen die Belastungen der Filterbecken 3 und 4 sowie die Belastung durch die Spange B8 zu einer typischen Ausbreitungsfahne von über 100 mg/l. Es werden mehrere Brunnen ausgewiesen, welche in einem Bereich von mehr als 115 mg/l Cl<sup>-</sup> liegen, und damit in einem Bereich, in welchem eine Bewässerung empfindlicher Kulturen nicht mehr möglich ist. Für diese Brunnen sind entsprechende Ersatzmaßnahmen erforderlich.

Hinsichtlich der im Untersuchungsbereich liegenden Wasserversorgungen der EVN in Parbasdorf sowie in Obersiebenbrunn wurden entsprechende Modellberechnungen durchgeführt, welche zeigen, dass ein Anstieg der Chloridkonzentration zwar bei beiden Anlagen gegeben ist, (um ca. 33 mg/l in Obersiebenbrunn bzw. ca. 23 mg/l in Parbasdorf) jedoch allfällige Grenz- und Richtwerte nicht überschritten werden.

### **Gesamtbewertung**

Die Projektwerberin hat für die Bauphase folgende Bewertung vorgenommen:

Bauphase / Grundwasser	
Verbleibende Auswirkungen	Sehr geringe
Entlastung / Belastung	Nicht relevant

Nachdem eine über die Geringfügigkeit gehende Beeinträchtigung von Grundwasser in der Bauphase auszuschließen ist, kann der Bewertung durch die Projektwerberin gefolgt werden.

Die Projektwerberin hat für die Betriebsphase folgende Bewertung vorgenommen:

Betriebsphase / Grundwasser	
Verbleibende Auswirkungen	Geringe verbleibende Auswirkungen
Entlastung / Belastung	Nicht relevant

Der Beurteilung der Projektwerberin kann nur teilweise gefolgt werden, aus der Sicht des Fachbereiches Hydrogeologie – Grundwasser sind die Auswirkungen bedingt durch die Salzstreuung nicht als „nicht relevant“ sondern als „vertretbar“ einzustufen. Da, wenn auch nur lokal, der Grundwasserkörper durch die Salzstreuung so verändert wird, dass eine Nutzung im bisher geübten Ausmaß für einige Brunnen nicht mehr möglich sein wird und entsprechende Ersatzmaßnahmen getroffen werden müssen.

Aus Sicht des Fachgebietes 12 Hydrogeologie und Grundwasser ist das Vorhaben „S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, Knoten S 1/S 8- ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9)“ unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im

Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Grundwasser sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich geforderten Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als vertretbar einzustufen.

#### **4.13. Fachbereich 13 – Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild**

##### ***Untersuchungsraum***

Der Untersuchungsraum umfasst den trassenbezogenen Untersuchungsraum (500m breiter Untersuchungsraum jeweils beidseits der Trasse), den engeren Untersuchungsraum (Standortgemeinden) und den weiteren Untersuchungsraum (funktionell zusammenhängender Raum).

Der engere Untersuchungsraum umfasst die Gemeinden Aderklaa, Raasdorf, Deutsch-Wagram, Parbasdorf, Markgrafneusiedl, Gänserndorf und Obersiebenbrunn, in welchen das Vorhaben zu liegen kommt. Alle Standortgemeinden liegen im politischen Bezirk Gänserndorf. Der weitere Untersuchungsraum umfasst die angrenzenden Gemeinden und deckt die raumfunktionellen Aspekte sowie allfällige Änderungen der Umgebungslärsituation entlang der Zulaufstrecken ab.

##### ***Alternativen, Trassenvariante***

In der Umweltverträglichkeitserklärung wird die Projekthistorie ausgehend von der GSD-Studie, der PGO-Korridoruntersuchung (Planungsgemeinschaft Ost), der Korridoruntersuchung Marchfeld 2004, der SP-V 2005 und des Vorprojektes dargelegt und die Auswahl des Korridors des Einreichprojekts nachvollziehbar begründet.

Aus raumordnungsfachlicher Sicht sind die geprüften Alternativen und Trassenvarianten nachvollziehbar und plausibel dargelegt und die gewählte optimierte Trasse fachlich schlüssig begründet.

##### ***Nullvariante***

Die Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens werden in der UVE plausibel und nachvollziehbar dargelegt.

##### ***Raumplanung (Siedlungsraum)***

Aus Sicht des Fachbereiches Raumplanung sind vor allem die prognostizierten Verschlechterungen hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffemissionen durch den zunehmenden Verkehr zu beachten. Durch das gesteigerte Verkehrsaufkommen konzentrieren sich diese Immissionen weiterhin in den Ortsgebieten. Zusätzlich mit der auf den Verkehr zurückzuführenden Trennwirkung wird die Siedlungsentwicklung im Untersuchungsraum erheblich eingeschränkt. Positive Vorhabenswirkungen auf die Qualitäten der Region als Wirtschaftsstandort

durch verbesserte Erreichbarkeiten und Nähe zu Bratislava (Centropo Region) oder auf die Qualitäten der Orte als Wohn- und Arbeitsstandort durch Verkehrsentlastung und Verminderung der Immissionen können bei Unterbleiben des Vorhabens nicht realisiert werden.

### Sachgüter

Negative Auswirkungen auf bestehende Sachgüter würden bei Unterbleiben des Vorhabens nicht auftreten.

### Orts- und Landschaftsbild

Negative Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild wie die Einschränkungen des Weitblicks und die optische Dominanz der Trasse würden bei Unterbleiben des Vorhabens nicht auftreten.

### Freizeit und Erholung

Bei Unterbleiben des Vorhabens würden negative Auswirkungen vor allem auf linienhafte und landschaftsgebundene Freizeit- und Erholungsfunktionen in Form von Lärm nicht auftreten. Eine Entlastung der siedlungsnahen ortsgebundenen Freizeit- und Erholungseinrichtungen wäre hingegen nicht möglich.

### **Ist-Zustand**

Der Ist-Zustand ist in der Umweltverträglichkeitserklärung für die Fachbereiche Raumplanung, Sachgüter, Freizeit und Erholung sowie Orts- und Landschaftsbild übersichtlich und nachvollziehbar dargestellt.

### Raumplanung (Siedlungsraum)

Der UVE-Fachbeitrag „Siedlungs- und Wirtschaftsraum“ beschreibt die für die Beurteilung relevanten räumlich-funktionellen Zusammenhänge (Siedlungsstruktur) in umfangreicher und nachvollziehbarer Weise und es werden auch die wichtigsten regional- und sozioökonomischen Daten (Bevölkerungsentwicklung, Haushalte, Bautätigkeit, Erwerbstätige, Pendler) dargelegt. Das Vorhaben betrifft die Standortgemeinden Aderklaa, Raasdorf, Deutsch-Wagram, Parbasdorf, Markgrafneusiedl, Gänserndorf und Obersiebenbrunn im Bezirk Gänserndorf. Südlich an die Standortgemeinden grenzt bereits die Gemeinde/das Land Wien an.

Da sich die Ausarbeitungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung auf den Stand Sommer 2010 bezogen, wurde die Aktualität der zu Grunde gelegten Programme und Pläne aus dem Bereich der örtlichen Raumplanung (formelle Planungsinstrumente im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde) durch den Gutachter überprüft und aktualisiert. Diese Pläne und Programme definieren nämlich die Ziele und Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung inhaltlich sowie räumlich und sind ein Ausdruck des öffentlichen Interesses und daher für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Raum (§ 24c Abs. 5 Z 5 UVP-G 2000) relevant.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Die Siedlungsstruktur kennzeichnen insbesondere die entlang der S8 liegenden geschlossenen Siedlungsgebiete, wobei die Bezirkshauptstadt Gänserndorf die bevölkerungsreichste Gemeinde ist. Die Trasse verläuft im Wesentlichen siedlungsfremd entlang der Gemeindegrenzen und hält einen Abstand von mindestens 500m zu den Siedlungsgebieten ein.

Der UVE-Fachbeitrag stellt die örtlichen Raumordnungsprogramme (Örtliches Entwicklungskonzept, Flächenwidmungsplan) der Standortgemeinden dar. Alle Standortgemeinden verfügen über genehmigte Flächenwidmungspläne, die Gemeinden Gänserndorf, Deutsch-Wagram, Aderklaa und Raasdorf verfügen zusätzlich über ein genehmigtes Örtliches Entwicklungskonzept. Im trassenbezogenen Untersuchungsraum kommen keine sensiblen Widmungen (Wohnbauland) zu liegen. Die Trasse beansprucht ausschließlich Grünlandwidmungen und Verkehrsflächen.

Aus dem Bereich der überörtlichen Raumplanung (Raumentwicklung) werden alle relevanten Pläne und Programme dargestellt. Diese werden in „rechtlich verbindliche“ und „rechtlich unverbindliche“ Pläne und Programme unterschieden.

### Sachgüter

Als gesellschaftliche Werte mit hoher funktionaler Bedeutung im Untersuchungsraum werden vor allem die Windkraftanlagen in Parbasdorf und Obersiebenbrunn und die 380kV-Freileitung Dürnröhr-Wien eingestuft.

### Orts- und Landschaftsbild

Der Untersuchungsraum wird im westlichen Teil maßgebend durch intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt, für welche lange Ackerschläge und aufgrund mangelnder strukturierender Elemente auch große Raumtiefen charakteristisch sind. Im mittleren Abschnitt wirken die bestehenden Schotterabbauflächen als künstliche Elemente, die der Landschaft einen wenig naturnahen Charakter verleihen. Im Osten des Untersuchungsraumes sind wieder vorwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen anzutreffen, welche jedoch aufgrund der Windschutzhecken eine starke Gliederung aufweisen.

Infrastruktureinrichtungen wie die bestehenden Windkraftanlagen und Hochspannungsleitungen werden als technische Dominanten und damit als visuelle Störfaktoren wahrgenommen.

Im nördlichen und nordöstlichen Randbereich des Untersuchungsraumes sind mehrere geschlossene Waldflächen (südlich von Strasshof an der Nordbahn und Gänserndorf) vorzufinden, welche einen positiven Kontrast zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen und raumbildende Dominanten darstellen.

Auswirkungen auf Ortsbilder können ausgeschlossen werden, da die Trasse siedlungsfremd in ausreichendem Abstand geführt wird.

### Freizeit und Erholung

Unter den ortsgebundenen und linienhaften Freizeit- und Erholungseinrichtungen sind im Trassennahbereich der Marchfeldkanalradweg, ein Crossbike-Parcours in Parbasdorf und der Modellflugplatz „MFC Falke“ in Markgrafneusiedl zu nennen. Im weiteren Untersuchungsraum befinden sich noch zahlreiche weitere Freizeit- und Sporteinrichtungen (Tennisplätze, Sportplätze, Reiterhof, Schwimmbad, Fischteich, etc.). Aufgrund seiner landschaftli-

chen Qualität verfügt zudem der Wald am Hagerfeld über eine hohe landschaftsgebundene Erholungsfunktion.

### ***Auswirkungen des Vorhabens***

#### *Bauphase*

##### *Raumplanung (Siedlungsraum)*

Aus raumplanungsfachlicher Sicht ergeben sich durch das Vorhaben in einem beschränkten Zeitraum von 36 Monaten relevante Auswirkungen auf den Siedlungsraum in Form von Lärm. Diese Beeinträchtigungen sind auf die Bauzeit beschränkt und stellen keine dauerhafte Einschränkung der Nutzungen oder der Siedlungsentwicklung dar. Direkte Flächeninanspruchnahmen von sensiblen Nutzungen sind nicht erforderlich, betroffen sind ausschließlich Grünlandwidmungen und Verkehrsflächen. Das Vorhaben stellt damit auch keinen Widerspruch zu den Instrumenten der örtlichen Raumplanung dar, welche auf einen längeren Planungshorizont von zumindest 10 Jahren ausgelegt sind. In Summe werden die nach Maßnahmen verbleibenden Auswirkungen auf den Siedlungsraum in der Bauphase als **vertretbar** eingestuft.

##### *Sachgüter*

Vorhabensbedingte Veränderungen sind bei technischen Infrastruktureinrichtungen wie Windkraftanlagen erforderlich und es wird eine überregional bedeutende Stromleitung gequert.

Es werden weder Bestand noch Funktion dieser Infrastruktureinrichtungen durch das Vorhaben gefährdet. Qualitative Verschlechterungen durch die Wirkfaktoren können bei Sachgütern ausgeschlossen werden. Die verbleibenden Auswirkungen können daher aus fachlicher Sicht als **geringfügig** eingestuft werden.

##### *Orts- und Landschaftsbild*

Als maßgebende negative Auswirkungen sind vor allem die Dominanz der Trasse und der Kunstbauten vor Realisierung von Maßnahmen oder das Erscheinungsbild von Baustelleneinrichtungsflächen zu nennen. Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind auf die maximale Bauzeit von 36 Monaten beschränkt. Die Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild in der Bauphase werden aufgrund ihrer beschränkten Dauer als **vertretbar** eingestuft.

##### *Freizeit und Erholung*

Für die Bauphase werden Beeinträchtigungen in Form von Lärm sowie optische Beeinträchtigungen durch Baustelleneinrichtungen und Baustellenverkehr prognostiziert. Die Funktion von trassennahen ortsgebundenen und linienhaften Freizeit- und Erholungsfunktionen (Crossbike-Parcours, Modellflugplatz) bleibt jedoch durchgehend erhalten. Querungen von Radwegen (Marchfeldkanalradweg, Radweg Deutsch-Wagram-Strasshof) werden durch Umleitungen kompensiert. Da alle höher sensiblen Freizeit- und Erholungsnutzungen in ihrer

Funktion erhalten und mögliche Beeinträchtigungen nur temporärer Natur sind, werden die Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase als **vertretbar** eingestuft.

### Betriebsphase

#### *Raumplanung (Siedlungsraum)*

Da die Trasse die geschlossenen Siedlungsbereiche in angemessenem Abstand umfährt, bewirkt das Vorhaben keine direkten Flächenkonkurrenzen. Die räumlich-funktionellen Zusammenhänge werden durch das Vorhaben nicht negativ beeinflusst. Aufgrund einer Umlagerung von Verkehrsströmen werden kleinräumige Verschlechterungen der Lärmsituation an den Zulaufstrecken prognostiziert, jedoch können aufgrund der geringen Belastung im Ist-Zustand die für die örtliche Raumplanung relevanten schalltechnischen Planungsrichtwerte überwiegend eingehalten werden. Diese Richtwerte sind bei der Neuausweisung von Bauland heranzuziehen und geben an, ob Flächen für eine bestimmte Nutzungsart (z.B. Wohnen, Gewerbe, Erholungsgebiet, etc.) hinsichtlich der Umgebungslärmsituation geeignet sind. Es handelt sich dabei nicht um rechtlich verbindliche Grenzwerte, welche für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes relevant sind. In Relation zu den kleinräumigen Verschlechterungen ergeben sich jedoch großräumige Entlastungen der Umgebungslärmsituation, welche aus Sicht der Raumplanung als positiv eingestuft werden. Durch das Vorhaben ergeben sich zudem neue Möglichkeiten für die Siedlungsentwicklung in und in Anschluss an die bestehenden Ortskerne.

Die Auswirkungen des Vorhabens stellen in ihrer Gesamtheit zwar punktuelle nachteilige Veränderungen dar, gefährden jedoch die bestehenden Nutzungen und die zukünftige Siedlungsentwicklung nicht. Die Auswirkungen auf den Siedlungsraum werden in Summe daher als **vertretbar** eingestuft.

#### *Sachgüter*

Auswirkungen auf Sachgüter in der Betriebsphase (Wirkfaktoren Lärm- und Luftschadstoffe, Erschütterungen) können aus fachlicher Sicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen durch direkte Flächenkonkurrenz werden in der Bauphase behandelt. Darüber hinaus gehende Flächeninanspruchnahmen in der Betriebsphase können ausgeschlossen werden.

Das Vorhaben bedingt weder qualitative noch quantitative Verschlechterungen von Sachgütern, so dass die Auswirkungen in Summe als **nicht relevant** einzustufen sind.

#### *Orts- und Landschaftsbild*

Trotz Maßnahmen wird die Trasse deutlich als technische Dominante in Erscheinung treten, wobei die visuelle Wirkung insbesondere von der Höhenlage der Trasse, der Anzahl der Kunstbauten sowie der vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen zur Reduktion der Einsichtigkeit abhängig ist. Es wirkt die Trasse daher vor allem im westlichen Teil des Untersuchungsraumes (Knoten S1/S8 bis Deutsch-Wagram) aufgrund der Dammlage (Rußbachquerung), der Brücken und Kollisionsschutzwände am stärksten. In Bereichen, wo die Trasse im Geländeeinschnitt oder auf Geländeneiveau verläuft, entfaltet sie eine deutlich geringere visuelle Barrierewirkung.

Durch die landschaftspflegerische Begleitplanung, welche unter anderem Strauch- und Baumpflanzungen sowie Wiederaufforstungen vorsieht, wird die Vielfalt in strukturarmen Teilen des Untersuchungsraumes teilweise erhöht. Diese Begleitplanungen sind als eine positive Vorhabenswirkung zu bewerten.

Insbesondere unter Berücksichtigung der mäßigen Sensibilität des Ist-Zustandes, welcher maßgeblich durch Intensivnutzungen und technische Dominanten geprägt ist, können die Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild aus fachlicher Sicht als **vertretbar** eingestuft werden.

### *Freizeit und Erholung*

Die Funktion von ortsgebundenen und linienhaften Freizeit- und Erholungseinrichtungen wird grundsätzlich durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Einbußen der Erlebnis- und Erholungsqualität sind jedoch aufgrund der zusätzlichen Lärmbelastung insbesondere entlang der Bewegungslinien (Radwege und landwirtschaftliches Wegenetz), aber auch zum Beispiel am Hagerfeld (Erholungswald), Schlosspark Obersiebenbrunn oder beim Safaripark Gänserndorf zu erwarten. Bei den ortsgebundenen Freizeiteinrichtungen, welche teilweise aufgrund ihrer Emissionen selbst siedlungsfremd situiert sind (Modellflugplatz, Crossbike-Parcours), ist diese Auswirkung hingegen vertretbar.

Die erheblichsten Auswirkungen treten im Bereich Klingenfeld auf, wo aufgrund der zusätzlichen Lärmbelastung die Erholungsqualität entlang des Radweges Nr. 5 und des Napoleonradweges deutlich eingeschränkt wird. Auch weist in diesem Bereich die Landschaft durch die bestehenden Waldflächen kleinräumige Vorzüge für Erholungsnutzungen auf.

Von Lärmentlastungen profitieren vor allem alle ortsgebundene Freizeit- und Erholungseinrichtungen in den Ortsgebieten. Hier werden durch die Verkehrsverlagerung teils deutliche schalltechnische Entlastungen prognostiziert, wie zum Beispiel für den Sportplatz in Deutsch-Wagram am Hagerfeld (bis -5dB), die Kleingartenanlagen in Strasshof (bis -2dB) oder für den Reiterhof in Markgrafneusiedl (bis -3 dB). Nicht unerheblich sind auch die schalltechnischen Entlastungen der siedlungsnahen Freiräume, welchen aufgrund der fußläufigen Erreichbarkeit großer Erholungsnutzen zuzumessen ist.

In Summe bedingt das Vorhaben Auswirkungen auf die Freizeit- und Erholungsnutzungen, welche diese in ihrem Bestand und Funktion nicht gefährden. Belastungen stehen auch hier umfangreichen Entlastungen gegenüber. Insgesamt sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Freizeit- und Erholungsnutzungen in der Betriebsphase als **vertretbar** einzustufen.

### **Gesamtbewertung**

Aus Sicht des Fachgebietes **Raumplanung (Siedlungs- und Wirtschaftsraum), Freizeit und Erholung, Sachgüter sowie Orts- und Landschaftsbild** ist das Vorhaben „S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9)“ unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als **umweltverträglich** einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das **Schutzgut Mensch und dessen Lebensraum (Bereich Siedlungsraum)** sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als **vertretbar**, für die Bauphase als **vertretbar** und insgesamt als **vertretbar** einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das **Schutzgut Sachgüter** sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als **nicht relevant**, für die Bauphase als **geringfügig** und insgesamt als **geringfügig** einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das **Schutzgut Landschaft** sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als **vertretbar**, für die Bauphase als **vertretbar** und insgesamt als **vertretbar** einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das **Schutzgut Mensch und dessen Lebensraum (Bereich Freizeit und Erholung)** sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als **vertretbar**, für die Bauphase als **vertretbar** und insgesamt als **vertretbar** einzustufen.

#### 4.14. Fachbereich 14 – Kulturgüter

##### *Untersuchungsraum*

Der Untersuchungsraum umfasst einen Bereich von ca. 500 m beidseits der geplanten Achse der geplanten Trasse. Besonderes Gewicht wurde jedoch auf den engeren Trassenverlauf gelegt, da insbesondere archäologische Fundstellen abseits der Trasse nicht durch Auswirkungen der Errichtung der S8 Marchfeld Schnellstraße betroffen sind. Der Untersuchungsraum ist daher richtig und ausreichend gesetzt worden.

##### *Alternativen, Trassenvariante*

Die Fragestellung nach Alternativvarianten und unterschiedlichen Trassenvarianten ist für das Schutzgut Kulturgüter von untergeordneter Bedeutung, da insgesamt betrachtet keine relevanten Unterschiede bezüglich Kulturgüter in den unterschiedlichen Trassen im untersuchten Gebiet vorhanden sind.

##### *Nullvariante*

Für das Schutzgut Kulturgüter ergeben sich bei einer Nullvariante keine negativen Auswirkungen.

##### *Ist-Zustand*

Das Untersuchungsgebiet liegt im südöstlichen Weinviertel. Bei dem Areal handelt es sich um eine alte Kulturlandschaft, die spätestens seit dem Neolithikum, dem 5. Jahrtausend v.

Chr., besiedelt wurde. Es zeigt sich hier eine relativ homogene Gewichtung der unterschiedlichen Zeitstufen. So sind Siedlungsplätze des Neolithikums und der Bronzezeit ebenso häufig im Untersuchungsgebiet vertreten wie archäologisch relevante Bereiche aus der Hallstatt- bzw. LaTene-Zeit. Ebenfalls vertreten sind Siedlungsplätze der Kelten und Germanen, aus der Völkerwanderungszeit und dem Mittelalter. Von besonderer Bedeutung sind darüber hinaus römische Militäranlagen (Marschlager) und Siedlungs- bzw. Handelsplätze, die über den Limes hinaus im freien Germanien angelegt wurden. Die Verteilung der archäologisch relevanten Bereiche ist in den betroffenen Katastralgemeinden homogen, besondere räumliche Gewichtungen sind nicht zu beobachten.

Aus der frühen Neuzeit stammen mehrere Kleindenkmäler, wie z.B. das Napoleondenkmal in Raasdorf. Innerhalb des Untersuchungsraumes befinden sich keine denkmalgeschützten Objekte.

### ***Auswirkungen des Vorhabens***

#### ***Bauphase***

In der Bauphase sind deutliche Eingriffe in die Kulturlandschaft gegeben. Insbesondere archäologische Fundzonen als auch Kleindenkmäler sind durch die Bauarbeiten betroffen. Insgesamt werden 8 bekannte archäologische Fundzonen durch die geplanten Baumaßnahmen angeschnitten. Diese Flächen sind in der UVE aufgeführt und die entsprechenden Maßnahmen (Rettungsgrabungen) beschrieben. Diese Maßnahmen und die in diesem Gutachten angeführten zusätzlichen Maßnahmen stellen sicher, dass die negativen Auswirkungen auf den Bereich archäologische Kulturgüter minimiert werden.

Durch das Versetzen von Kleindenkmälern (Bildstock Markgrafneusiedel) bzw. entsprechenden Sicherungsmaßnahmen werden negative Auswirkungen auf diese Kategorie von Denkmälern deutlich reduziert.

#### ***Betriebsphase***

In der Betriebsphase sind, abgesehen von sehr geringen emissionsbedingten Beeinträchtigungen des Napoleon-Denkmal in Raasdorf, keine Auswirkungen auf Kulturgüter gegeben.

### ***Gesamtbewertung***

Aus Sicht des Fachgebietes Kulturgüter ist das Vorhaben „S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9)“ unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Kulturgüter sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als nicht relevant, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

## 4.15. Fachbereich 15 – Erschütterungen

### **Untersuchungsraum**

Die der S8 West aus verkehrlicher Sicht zuordenbare Wirkung wird im *Bericht Verkehrsuntersuchung/ S8 Marchfeld Schnellstraße Abschnitt West/ Einlage 1-4.1/ März 2014* und *Weiterführende Unterlage Verkehrliche Ergänzung/ Einlage WU 4/ Juni 2015* dargestellt. Für das Fachgebiet Erschütterungen sind hierbei die Auswirkungen von etwaigen Zunahmen der LKW – Fahrten auf den Zulaufstrecken zur S8 (L2, L9, L11 und L6) in der Bau- und Betriebsphase relevant. Der Untersuchungsraum ist in erster Linie durch die Zunahme der LKW – Fahrten in der Betriebsphase betroffen, wobei für die einzelnen Planfälle teilweise große Unterschiede auftreten.

Eine unmittelbare Erschütterungseinwirkung durch Baumaschinen auf Anrainergebäude ist im gegenständlichen Untersuchungsraum wegen der großen Distanzen nicht gegeben. Die Auswirkungen zufolge Baustellenverkehr wurden ebenfalls abgeschätzt und als nicht relevant eingestuft.

Im TGA 15 werden die der S8 West aus verkehrlicher Sicht zuordenbaren Wirkungen im Bereich der Ortsdurchfahrten von Untersiebenbrunn (L2), Obersiebenbrunn (L2 und L9), Deutsch-Wagram (L6), Parbasdorf (L6; nicht relevant), Markgrafneusiedl (L6) und Gänserndorf Süd (L11) untersucht.

### **Alternativen, Trassenvariante**

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 dem 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. Der östliche Abschnitt von Gänserndorf/ Obersiebenbrunn bis zur Staatsgrenze wird in einem separaten UVP- Verfahren in Hinblick auf dessen Umweltverträglichkeit geprüft werden.

Im Rahmen 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.

Die für das Fachgebiet Erschütterungen jeweils relevanten LKW – Zahlen sind in Tabelle 4.2-1 des TGA 15 zusammengestellt.

### **Nullvariante**

Für das Fachgebiet Erschütterungen sind bezüglich der einzelnen Planfälle jeweils die LKW – Zahlen für die Zulaufstrecken L2, L9, L11 und L6 relevant. Neben dem *Bestand 2011* sind im *Bericht Verkehrsuntersuchung/ S8 Marchfeld Schnellstraße Abschnitt West/ Einlage 1-4.1/ März 2014* die Nullplanfälle Plf 0-A 2025, Plf 0-B 2025, Plf 0-C 2025 und Plf 0-D 2025 und der Referenzplanfall Plf R 2025 enthalten. In der *Weiterführenden Unterlage Verkehrliche Ergänzung/ Einlage WU 4/ Juni 2015* findet man ferner Angaben zum Referenzplanfall Plf R 2019 und zu Plf 0-C 2019.

Die für das Fachgebiet Erschütterungen jeweils relevanten LKW – Zahlen sind in Tabelle 4.2-1 des TGA 15 zusammengestellt.

### **Ist-Zustand**

Die Kriterien für die Bewertung und Auswirkung werden im Abschnitt 2.4 des TGA 15 dargestellt. Insbesondere ist die Betriebsphase relevant. Da der Zustand der Fahrbahnoberfläche für die Erschütterungsemissionen maßgeblich ist, werden verschiedene Möglichkeiten zur Zustandsbeurteilung im Abschnitt 2.4.3 des TGA 15 beschrieben.

Die Methodik der Untersuchungen wird im Abschnitt 3.2.1 des TGA 15 dargestellt. Es wurde eine „klassische“ Erschütterungsprognose vorgenommen. Hierbei wird von einem „quellnahen“ Emissionsspektrum ausgegangen. Dieses Spektrum wird dann mit sogenannten Transferspektren multipliziert, welche die frequenzabhängigen Änderungen in den einzelnen durchlaufenen schwingungsfähigen Medien wie Boden, Übergangsbereich Boden – Fundament, Bauwerk – insbesondere Geschoßdecken repräsentieren.

Es wurden zunächst Schwingungsmessungen vorgenommen, um Emissionsspektren am Straßenrand sowie die frequenzabhängige Abnahme der Erschütterungen mit der Distanz von der „Quelle“ (Abklingkoeffizienten, bezeichnet auch als Dämpfungsexponenten) zu ermitteln. Es wurde in 6 Messprofilen normal zur Straßenachse mit jeweils 5 Sensoren im Bereich der Straßenzüge L2 und L9 gemessen. Für jeden Querschnitt wurden im Mittel 47 LKW – Vorbeifahrten (für beide Fahrtrichtungen zusammen) erfasst. In jedem der 5 Messpunkte wurde für jede LKW - Vorbeifahrt der Zeitverlauf der Schwinggeschwindigkeit gemessen und gespeichert sowie das Terzspektrum berechnet.

Unter Berücksichtigung des Abstandes eines bestimmten Bauwerks (straßenseitige Außenkante) von der Fahrstreifenmitte wurde mit den ermittelten Abklingkoeffizienten das *Transferspektrum Boden* berechnet.

Das Transferspektrum *Übergangsbereich Boden- Fundament* wurde gemäß Erfahrung unter Berücksichtigung der geschätzten Bauwerksmasse angesetzt.

Das Transferspektrum *Geschoßdecke* wurde gemäß Erfahrung unter Schätzung des Deckentyps im Gebäude (Holzdecke, Betondecke) angesetzt.

Zur Einschätzung der erforderlichen Gebäudeparameter wurden Ortsbegehungen vorgenommen, wobei diese Einschätzungen von außen erfolgten. Die Ergebnisse der Ortsbegehungen sind im ANHANG zum *Teilgutachten 15 Erschütterungen* enthalten.

Das Schwingungsübertragungsverhalten des Bodens wird im Abschnitt 3.2.3 des TGA 15 kommentiert. Hierzu werden in Abbildung 3.2-20 die mittleren Terzspektren für LKW – Vorbeifahrten in den Profilen 1 bis 6 einander gegenübergestellt. Aus Abbildung 3.2-21 sind die frequenzabhängigen Abklingkoeffizienten für die Profile 1 bis 6 ersichtlich. Es zeigt sich, dass im Bereich der Terzbänder 4,9 bis 62,5 Hz gute Schwingungsausbreitungsverhältnisse vorliegen (eine geringe Abnahme der Erschütterungen mit zunehmender Entfernung). Diese Tatsache war zu erwarten, da der LKW – Verkehr vorrangig Oberflächenwellen (Rayleigh – Wellen) auslöst, welche bekanntlich niedrige Dämpfungsexponenten aufweisen.

Für die Durchführung der Erschütterungsprognose wurde das Emissionsspektrum „Mittelwert + Standardabweichung“/ näherliegende Fahrspur der Profile 1, 2, 4 und 5 (Abbildung 3.2-22) gewählt. Weiters wurden die Dämpfungsexponenten für die Erschütterungsprognose als „Mittelwert minus 0,5 mal der Standardabweichung“ für die Profile 1, 2, 4 und 5 (Abbildung 3.2-23) festgelegt.

Die Verkehrsbelastung für den Bestand 2011 wird gemäß *Bericht Verkehrsuntersuchung/ S8 Marchfeld Schnellstraße Abschnitt West/ Einlage 1-4.1/ März 2014* im Abschnitt 3.2.5 dargestellt.

Die Erschütterungsprognose für den Ist – Zustand ist aus Abschnitt 3.2.7 des TGA 15 ersichtlich. Die Prognoserechnungen haben ergeben, dass in den Gebäuden entlang der Ortsdurchfahrten von Untersiebenbrunn (L2), Obersiebenbrunn (L2 und L9), Deutsch-Wagram (L6), Markgrafneusiedl (L6) und Gänserndorf Süd (L11) die Richtwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz gemäß ÖNORM S 9012 eingehalten werden.

## **Auswirkungen des Vorhabens**

### Bauphase

Eine unmittelbare Erschütterungseinwirkung durch Baumaschinen auf Anrainergebäude ist im gegenständlichen Untersuchungsraum wegen der großen Distanzen nicht gegeben. Die Auswirkungen zufolge Baustellenverkehr wurden untersucht und als nicht relevant eingestuft.

### Betriebsphase

Die für das Fachgebiet Erschütterungen jeweils relevanten LKW – Zahlen sind in Tabelle 4.2-1 im TGA 15 für sämtliche Planfälle (inklusive der Nullplanfälle) zusammengestellt.

Die Prognoserechnungen für die Betriebsphase haben ergeben, dass in den Gebäuden entlang der Ortsdurchfahrten von Untersiebenbrunn (L2), Obersiebenbrunn (L2 und L9), Deutsch-Wagram (L6), Markgrafneusiedl (L6) und Gänserndorf Süd (L11) die Richtwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz eingehalten werden, so fern sich der Zustand der Fahrbahnoberfläche – betrachtet ein Jahr nach der Inbetriebnahme der S8 West und im Jahr 2025 - gegenüber dem Zustand im September 2015 nicht zufolge von Rissen und/ oder Schlaglöchern maßgebend verschlechtert hat.

Die Erfahrungen aus Immissionsmessungen bei anderen österreichischen Straßenprojekten (S3 und A5, siehe Abschnitt 3.2.6 des TGA 15) bestätigen, dass die baulastdynamischen Parameter bei der gegenständlichen Prognose realitätsnahe angesetzt wurden.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Falls sich der Zustand der Fahrbahnoberfläche – betrachtet ein Jahr nach der Inbetriebnahme der S8 West und im Jahr 2025 gegenüber September 2015 zufolge von Rissen und/ oder Schlaglöchern maßgebend verschlechtert hat, sind die im Abschnitt 5.2.2 des TGA 15 beschriebenen Maßnahmen zu setzen. Möglichkeiten zur Beurteilung des Zustandes der Fahrbahnoberfläche werden im Abschnitt 2.4.3 des TGA 15 beschrieben.

Im Bereich der Zulaufstrecken müssen in den Gebäuden die Richtwerte für *ausreichenden Erschütterungsschutz* gemäß ÖNORM S 9012 eingehalten werden. Hierbei ist – betreffend mögliche projektbezogene Erschütterungseinwirkungen - jedoch nur der Dosiswert  $E_{r,TAG}$  relevant, da dieser - im Gegensatz zu  $E_{MAX}$  - von der Anzahl der vorbeifahrenden LKWs abhängig ist.

### **Gesamtbewertung**

Aus Sicht des Fachgebietes 15 ist das Vorhaben „S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9)“ unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch/ Siedlungsraum sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als nicht relevant und insgesamt als vertretbar einzustufen.

Die vorhabensbedingten Auswirkungen durch den Wirkfaktor Erschütterungen sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als nicht relevant und insgesamt als vertretbar einzustufen.

## 5. BEANTWORTUNGEN DER FRAGEN AUS DEM PRÜFBUCH

### 5.1. Fragenbereich 1 – Alternativen und Trassenvarianten, Nullvariante

#### Frage 1.1

**Sind die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen ausreichend dargelegt und fachlich begründet? Ist das Erfordernis der S8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West Knoten S1/S8 - Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9), ausreichend dargelegt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

##### Befund – Sachverhalt

Die im Rahmen der UVE sowie in den ergänzenden Unterlagen zur UVE für den Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen für die Bau- und Betriebsphase wurden analysiert und als ausreichend plausibel und nachvollziehbar beurteilt. Die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sind ausreichend dargelegt und fachlich begründet und mittel Nutzenkostenuntersuchungen beurteilt worden. Das Erfordernis der S8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West Knoten S1/S8 - Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9) ist unter den gegebenen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen ausreichend dargelegt und basiert vor allem auf den Zielsetzungen der Erreichbarkeitsverbesserung und der Entlastungen von Ortsgebieten. Bei der verkehrlichen Prüfung kommt es, abgesehen von den im angeführten Maßnahmenkatalog des TGA 01 enthaltenen und geforderten Maßnahmen, zu keinen signifikanten Abweichungen von den vorgelegten Unterlagen.

##### Gutachten – Schlussfolgerungen

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen über die Vor- und Nachteile der Alternativen werden sowohl für die Bau- als auch die Betriebsphase als ausreichend, plausibel und nachvollziehbar begründet und beurteilt. Das Erfordernis der S8 West ist ausreichend dargelegt und begründet.

#### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Die Begründung für die gewählte Alternative und die Erforderlichkeit des Vorhabens erfolgte in der Einlage 1.3 „Projektgeschichte und Alternativen“ und wird in der UVE (Einlage 1.2.1) in Kapitel 7.2 zusammengefasst. Die Projekthistorie wird auch in der allgemeinen Zusammenfassung (Einlage 1.1.4) dargelegt.

In den genannten Einlagen wird die Projekthistorie ausgehend von der GSD-Studie, der PGO-Korridoruntersuchung (Planungsgemeinschaft Ost), der Korridoruntersuchung Marchfeld 2004, der SP-V 2005 und des Vorprojektes dargelegt und die Auswahl des Korridors des Einreichprojektes nachvollziehbar begründet.

Aus raumordnungsfachlicher Sicht sind die geprüften Alternativen und Trassenvarianten nachvollziehbar und plausibel dargelegt und die gewählte optimierte Trasse fachlich schlüssig begründet.

Das Vorhaben erfüllt in hohem Grad die Ziele aus dem Bereich der überörtlichen Raumplanung auf Bundes- und Landesebene durch die Aufwertung der Verkehrsverbindungen zwischen Wien und Bratislava. Diese stellen eine wesentliche Säule der Entwicklung der Region Europa Mitte (Centroepe region) dar. Die zu erwartenden Standortvorteile im Wettbewerb der Regionen sind grundsätzlich als positiv zu werten.

## Frage 1.2

**Sind die fachlichen Grundlagen, die dem Trassenauswahlverfahren zugrunde gelegt wurden, entsprechend dokumentiert und nachvollziehbar; sind die Angaben plausibel?**

### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

#### Befund – Sachverhalt

Es wurde eine Reihe von denkbaren Trassenvarianten untersucht, ihre Verkehrsnachfrage prognostiziert und mittels Nutzen-Kostenuntersuchungen und Bewertungsverfahren unter Berücksichtigung der relevanten Auswirkungen analysiert. Die ausgewählte Trasse der S8 West entspricht einem fachlich vertretbaren und optimierten Kompromiss zwischen den relevanten verkehrlichen, umweltmäßigen und ökonomischen Kriterien.

#### Gutachten – Schlussfolgerungen

Die im Rahmen der überarbeiteten UVE und ergänzenden Unterlagen für den Fachbereich 01 Verkehr und Verkehrssicherheit vorgelegten Grundlagen, Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen für das Trassenauswahlverfahren wurden analysiert sowie als ausreichend, plausibel und nachvollziehbar dokumentiert und beurteilt.

### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Für die Auswahl von Trassenvarianten stellt die Lärmbelastung nur eines von vielen Kriterien dar. Der Lärm wird als Wirkfaktor nicht für sich allein beurteilt. Im Hinblick auf die Be- und Entlastungswirkung für den Menschen wird der Lärm im Kriterium Flächenwidmung als Eingangsparameter mit betrachtet und beurteilt. In der Gesamtauswahl als Zusammenschau aller Kriterien wurde jene Variante Nord im gegenständlichen Abschnitt West gewählt, die auch hinsichtlich des Kriteriums Immissionen als bessere Variante beurteilt wurde.

Aus der Sensitivitätsanalyse für den Abschnitt West der NKU (Einlage 1-3.3, Kapitel 9.1 Nutzwertanalyse (NWA) und Kapitel 9.4.1) ist auch bei Schwerpunktlegung auf Mensch, Raum und Umwelt (Gewichtung G1 Umwelt, 65%), der Anteil der Immissionen plausibel mit 6% gewichtet. Dieser Einfluß der Immissionen auf die Variantenentscheidung sinkt bei Gewichtung G2 (Schwerpunkt Verkehr) auf 4% und bei G3 (Kostenschwerpunkt) auf 2% (siehe Einlage 1-3.3, Tabelle 19, „Gewichtung Kriterienkatalog“).

Aus lärmtechnischer Sicht sind generell beide Varianten, dort wo die Trassenführungen Unterschiede zeigen, in weiterer Entfernung zu den Siedlungsändern situiert. Daraus resultiert, dass der schalltechnische Unterschied als gering einzuschätzen ist.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Im Trassenauswahlverfahren wurde der Lärm als übergreifender Wirkfaktor über die Flächenwidmung und über Freizeit und Erholung berücksichtigt und dokumentiert (siehe Vorprojekt 2008). Die Variantenentscheidung ist nachvollziehbar. Die Angaben sind plausibel.

### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Nach der strategischen Prüfung des Projekts „Marchfeld Straße: Abschnitt Landesgrenze Wien/NÖ (S1) – Staatsgrenze bei Marchegg bzw. Angern“ wurden im Vorprojekt 2008 für den Abschnitt West (S1 bis nordöstlich Untersiebenbrunn) die Variante Nord im Korridor Mitte-Süd und die Variante Süd im Korridor Süd hinsichtlich der Wirkungen auf Luft und Klima untersucht und nachvollziehbar dargestellt.

### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Soweit dies aus humanmedizinischer Sicht beurteilt werden kann, sind die Angaben richtig, plausibel und vollständig.

### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume:

Der Trassenwahl gingen Korridoruntersuchungen 2000 (der Planungsgemeinschaft Ost-PGO) und 2004 (des Landes Niederösterreich), eine Strategische Prüfung Verkehr 2005 (gemäß SP-V Gesetz) und eine Vorbereitung des Vorprojekts 2007, in dem die aus der SP-V resultierenden Korridorvarianten auf ihre grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit vorgeprüft wurden und eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU, entsprechend RVS 02.01.22) angestellt wurde (ASFINAG 2008), voraus. Zudem wurde ein Vorprojekt vorgelegt. Alle diese Voruntersuchungen bezogen sich auf den Gesamttraum Wien-Staatsgrenze einschließlich Querung der March. Die entsprechenden Untersuchungen sind in den Einreichunterlagen für das Fachgebiet somit ausreichend dokumentiert. Die fachlichen Grundlagen, die dem Trassenauswahlverfahren zugrunde gelegt wurden, sind daher, was den Fachbereich betrifft, entsprechend dokumentiert, die Angaben sind plausibel.

### Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume:

Der Trassenwahl gingen Korridoruntersuchungen 2000 (der Planungsgemeinschaft Ost-PGO) und 2004 (des Landes Niederösterreich), eine Strategische Prüfung Verkehr 2005 (gemäß SP-V Gesetz) und eine Vorbereitung des Vorprojekts 2007, in dem die aus der SP-V resultierenden Korridorvarianten auf ihre grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit vorgeprüft wurden und eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU, entsprechend RVS 02.01.22) angestellt wurde (ASFINAG 2008), voraus. Ebenso wurde ein Vorprojekt vorgelegt. Alle diese Voruntersuchungen bezogen sich auf den Gesamttraum Wien-Staatsgrenze einschließlich Querung der March. Die entsprechenden Untersuchungen sind in den Einreichunterlagen für das Fachgebiet somit ausreichend dokumentiert. Die fachlichen Grundlagen, die dem Trassenauswahlverfahren zugrunde gelegt wurden, sind daher, was den Fachbereich betrifft, entsprechend dokumentiert, die Angaben sind plausibel.

### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie und Fischerei sind die fachlichen Grundlagen für das Trassenauswahlverfahren ausreichend dargelegt und als plausibel zu bewerten. Die gegenständliche Trassenvariante erfordert eine Gewässerquerung über den Rußbach, ein stehendes Gewässer ist betroffen. Dem gegenüber hätten andere, im Zuge des Auswahlverfahrens ausgeschiedene Varianten mehr Querungen bedingt bzw. mehrere Gewässer betroffen.

### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Im Zuge der Erstellung des ggst. Projektes wurden von der Projektwerberin verschiedene Trassenvarianten und alternative Lösungsmöglichkeiten geprüft. Diese sind im Vorprojekt und im Einreichprojekt dargestellt, wurden – soweit für den Fachbereich Wildökologie, Jagd und Wald relevant – bewertet und flossen in die Gesamtbewertung der einzelnen Trassenvarianten ein.

Im Rahmen des Vorprojektes wurden drei Abschnitte (West, Mitte, Ost) jeweils in zwei Korridoren (Nord und Süd) untersucht und mittels Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) einander gegenübergestellt. 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 gegenständlichen **Abschnitt West** wurde hinsichtlich **Forstwirtschaft** die gewählte Variante Nord im Zuge der Wirkungsanalyse der NKU wegen des gegenüber der Variante Süd höheren Rodungsbedarfs mit einem mittleren Zielerfüllungsgrad bewertet, hinsichtlich **Jagdwirtschaft** wurde die Zielerfüllung wegen der größeren Zerschneidungseffekte im Vergleich zur Variante Süd als gering bewertet.

Für den Fachbereich „Wildökologie, Jagd und Wald“ wird zusammenfassend festgestellt, dass die Einreichvariante für den **Abschnitt West** in Bezug auf die zu erwartenden Auswirkungen (Flächenbeanspruchung, Zerschneidungseffekte.) etwas ungünstiger zu bewerten ist als die andere untersuchte Variante, jedoch die Vorteile hinsichtlich anderer Aspekte nachvollziehbar dargelegt wurden.

Den Bestimmungen des UVP-G, wonach die wesentlichen Auswahlgründe für die eingereichte Trasse darzulegen sind, wurde damit aus Sicht des Fachbereiches Wildökologie, Jagd und Wald entsprochen. Die fachlichen Grundlagen sind jedenfalls nachvollziehbar, ausreichend, richtig, plausibel und vollständig und geeignet, die Auswirkungen vergleichend darzulegen.

### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Im Zuge der Erstellung des ggst. Projektes wurden von der Projektwerberin verschiedene Trassenvarianten und alternative Lösungsmöglichkeiten geprüft. Diese sind im Einreichprojekt und im Umweltbericht aus dem Vorprojekt 2008 (UVP Vorverfahren 2009) in der NKU (Nutzen-Kosten-Untersuchung) des Vorprojektes dargestellt. Die Varianten wurden – soweit

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

für den Fachbereich „Boden und Landwirtschaft“ relevant – bewertet und flossen in die Gesamtbewertung der einzelnen Trassenvarianten ein.

Für den Fachbereich „Boden“ wurden die fachlichen Grundlagen in Bezug auf das Schutzgut Boden und das Sachgut Landwirtschaft ausgearbeitet. Hierbei wurde die Eingriffsintensität in Bezug auf den durchschnittlichen Bodenverbrauch sowie Beeinträchtigungen der spezifischen Bodennutzungen (Landwirtschaft, Rohstoffgewinnung) beurteilt.

Der Vergleich der Varianten Nord und Süd, unterteilt in die Abschnitte West-Mitte-Ost wurde getrennt in Bezug auf das Schutzgut Boden und das Sachgut Landwirtschaft dargestellt.

Die Varianten Nord und Süd unterscheiden sich vor allem im westlichen Planungsabschnitt hinsichtlich Lage und Wirkungen grundsätzlich voneinander. In den Planungsabschnitten Mitte und Ost sind die möglichen Varianten sehr kleinräumig und zeigen auch keine Unterschiede in den verkehrlichen Wirkungen.

Die im Vorverfahren dargestellten Eingriffserheblichkeiten und die Zielerfüllungen wurden verglichen und sind plausibel und nachvollziehbar dargestellt.

Für das nun vorliegende Einreichprojekt wurde das Ergebnis der Variantenuntersuchung in der Tabelle 17 im Fachbericht Einlage 01\_03-03\_NKU-Bericht dargestellt. Der Auszug aus der Tabelle 17 (siehe unten) für die Fachgebiete Boden und Landwirtschaft zeigt eine geringfügig bessere Wirkungsanalyse für die Variante Süd.

KRITERIUM	Variante NORD	Variante SÜD	Variante SÜD+UF	Anmerkungen
Landwirtschaft	2	2	2	Bei der Südvvariante sind etwas höherwertige Böden betroffen
Boden	2	3	2	Der Teilbereich Nord weist eine hohe Eingriffserheblichkeit in Bezug auf den Boden auf

Obwohl fachlich geringfügige Vorteile für die Variante Süd erkennbar sind, ist aus der Gesamtbeurteilung erkennbar, dass die Zielerfüllung in Summe unter Berücksichtigung aller Wirkfaktoren Vorteile für die Variante Nord – Abschnitt West aufweist.

### Stellungnahme Fachgebiet Abfallwirtschaft

Im Zuge der Erstellung des ggst. Projektes wurden von der Projektwerberin verschiedene Trassenvarianten und alternative Lösungsmöglichkeiten geprüft. Diese sind im Einreichprojekt und im Umweltbericht aus dem Vorprojekt 2008 (UVP Vorverfahren 2009) in der NKU (Nutzen-Kosten-Untersuchung) des Vorprojekts dargestellt. Die Angaben sind plausibel und nachvollziehbar dargestellt. Das Kriterium Abfallwirtschaft wurde im Rahmen des Trassenvergleichs nicht als Beurteilungskriterium herangezogen, da im Projektumfeld genügend Deponievolumen zur Verfügung steht und allfällige betroffene Altlasten ohnedies zu räumen sind, wodurch sich kein Vor- oder Nachteil für eine Variante ergibt.

### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Die fachlichen Grundlagen, die dem Trassenauswahlverfahren zugrunde gelegt wurden, sind entsprechend dokumentiert und nachvollziehbar. Die Angaben sind plausibel. Die Ableitung der gereinigten Straßenwässer war im Rahmen der Trassenwahl kein Kriterium, da zu diesem Zeitpunkt die Einleitung weitgehend aller Straßenwässer in den Rußbach geplant war, wodurch sich aus diesem Kriterium keine Präferenz für eine Trasse ergeben hat.

### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Bei der Festlegung einzelner Varianten wurde auf grundwasserrelevante Aspekte bedingt Rücksicht genommen. Die Entsorgung anfallender Straßenwässer war im Rahmen der Variantendiskussion kaum relevant.

Die fachlichen Grundlagen wurden entsprechend dokumentiert, sind nachvollziehbar und die angeführten Angaben sind plausibel.

### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Die raumordnungsfachlichen Grundlagen für die Trassenauswahl sind in der Nutzen-Kosten-Untersuchung dargestellt. Methode wie auch fachliche Grundlagen sind plausibel und nachvollziehbar dargestellt.

### Stellungnahme Fachgebiet Kulturgüter

Die fachlichen Grundlagen für das Trassenauswahlverfahren sind nachvollziehbar und plausibel.

### Stellungnahme Fachgebiet Erschütterungen

#### Befund:

Die wesentlichste Grundlage im Erschütterungsschutz ist die Erzielung eines größtmöglichen Abstandes zwischen der Trasse und den Wohngebäuden. Dieser Grundsatz wird – den Forderungen zahlreicher Fachgebiete folgend – stets bestmöglich eingehalten. Somit ist der primäre Erschütterungsschutz praktisch bei jeder Trassenvariante sichergestellt.

Eine der S8 West aus verkehrlicher Sicht zuordenbare Erschütterungswirkung auf Zulaufstrecken wird gemäß den allgemein anerkannten Regeln des Fachgebietes Erschütterungen wegen der Komplexheit der Aufgabenstellung erst für die ausgewählte Trasse durchgeführt.

#### Gutachten:

Im Einklang mit den allgemein anerkannten Regeln des Fachgebietes Erschütterungen sowie mit den derzeit gültigen Normen und Richtlinien erfolgte im gegenständlichen Trassenauswahlverfahren keine explizite Berücksichtigung von Grundlagen des Erschütterungsschutzes.

### Frage 1.3

#### **Sind die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens ausreichend dargelegt und fachlich begründet?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

##### Befund – Sachverhalt

In der UVE wurden eine Reihe von relevanten Nullplanfällen und des Referenzplanfalles des Straßennetzes ohne S8 West für das Zieljahr 2025 untersucht. Diese zeigen die verkehrlichen Konsequenzen des Unterbleibens des Vorhabens auf. Das Ergebnis zeigt, dass unter den vorgegebenen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen die Kfz-Verkehrsnachfrage signifikant zunimmt und vor allem die Ortbereiche des bestehenden Straßennetzes verkehrlich stark belastet und teilweise überlastet werden. Damit wird die verkehrliche Erreichbarkeit des Untersuchungsgebiets in Zukunft ohne S8 West eingeschränkt.

##### Gutachten – Schlussfolgerungen

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen der UVE bezüglich der umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens wurden aus Sicht des Fachbereichs Verkehr und Verkehrssicherheit ausreichend, plausibel und nachvollziehbar sowie fachlich begründet dargelegt.

##### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Bei Unterbleiben des Vorhabens werden die bereits bei der Bestandsanalyse für das Jahr 2011 festgestellten Verkehrsbelastungen im bestehenden Straßennetz durch die Verkehrszunahmen und damit auch die Lärmbelastung weiter steigen. Vor allem ist mit hohen Belastungen auf der B 8 zwischen Wien und Gänserndorf mit entsprechenden Belastungen in Süßenbrunn, Deutsch-Wagram und Strasshof zu rechnen. Im Weiteren sind die Ortsdurchfahrten durch den Schwerverkehr und durch den Ausweichverkehr im untergeordneten Netz aufgrund von Überlastungen der Haupttrouten zukünftigen vermehrten Lärmbelastungen ausgesetzt.

Aus lärmtechnischer Sicht ist daher offensichtlich, dass bei Unterbleiben des Vorhabens S8, die Lärmbelastung für die ansässige Wohnbevölkerung an den Ortsdurchfahrten weiter steigen wird, da die Entlastungseffekte der S8 wegfallen würden. Das Unterbleiben wäre damit die schlechteste Variante (siehe Teilgutachten 02, Kapitel 2.5 und die Stellungnahme Verkehr hinsichtlich).

In den Differenzlärmkarten Einlage 3 – 1.11 bis 1.13, 3 – 1.30 bis 1.32 und 3 – 1.41 bis 1.43 sind die Be- und Entlastungen als Pegelzu- bzw. abnahmen ersichtlich.

Indirekt sind die Entlastungseffekte für den Lärm weiter aus den Differenzkarten in den Einlagen Verkehr ersichtlich.

Die schalltechnisch relevanten Vor- und Nachteile bei Unterbleiben des Vorhabens sind aus obig angeführten Differenzlärmkarten und den berechneten Objektfassadenpegeln insbesondere der Gegenüberstellung von den Nullplanfällen zu den Vorhabensplanfällen detailliert dargestellt und fachlich plausibel.

### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Wie in der UVE nachvollziehbar dargelegt, ist bei Gleichbelastung des bestehenden Streckennetzes mit einer erheblichen Zunahme des Verkehrs auf den radialen Zufahrtsrouten B8, L2 und B3 Richtung Wien, mit Verkehrszunahmen auf den östlichen Wiener Stadteinfahrten und Verkehrszunahmen auf der S 2 und auf der A 23 Südosttangente Wien zu rechnen. Wichtige Verkehrsverlagerungseffekte im untergeordneten – siedlungsnahen – Straßennetz würden, wie die Immissionsberechnungen für den Nullplanfall (0-B/2025) belegen, bei Nichtdurchführung des Projekts nicht erfolgen, positive Effekte auf die Luftgüte- und Wohnsituation der nächsten Anrainer würden somit ausbleiben.

Das kleinräumige Klima im Untersuchungsgebiet wird durch das Projekt nicht nennenswert beeinflusst.

### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens sind ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet. Durch das Vorhaben kommt es in einigen Bereichen zu Entlastungen (Luftschadstoffe und Lärm) von Wohngebieten, denen aus medizinischer Sicht eine höherer Stellenwert zuzuordnen ist, als nachteilige Wirkungen, die durch die entsprechenden Maßnahmen ein humanmedizinisch nicht relevantes Ausmaß erreichen werden.

### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume:

In der Umweltverträglichkeitserklärung werden Auswirkungen der Nullvariante bezüglich Verkehr, Siedlungsraum/Wirtschaftsraum und Emissionen beschrieben. Auswirkungen auf Tiere und deren Lebensräume sind daraus ableitbar. Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens sind somit für den Fachbereich ausreichend dargelegt und fachlich begründet.

### Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume:

In der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE, ASFINAG 2013) werden Auswirkungen der Nullvariante bezüglich Verkehr, Siedlungsraum/Wirtschaftsraum und Emissionen beschrieben. Auswirkungen auf Pflanzen und deren Lebensräume sind daraus ableitbar. Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens sind somit für den Fachbereich ausreichend dargelegt und fachlich begründet.

### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Das Unterbleiben des Vorhabens wurde geprüft und in nachvollziehbarer Weise dargestellt. Aspekte aus Sicht der Gewässerökologie und Fischerei spielen dabei allerdings nur eine sehr untergeordnete Rolle.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile bei Unterbleiben des Vorhabens sind ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet. Relevante Auswirkungen durch Unterbleiben des Vorhabens sind für die Bereiche Verkehr, Siedlungs- und Wirtschaftsraum und Immissionen gegeben.

Hinsichtlich Wald und Forstwirtschaft sowie jagdliche Nutzungen und wildökologische Verhältnisse sind bei Unterbleiben des Vorhabens keine Auswirkungen gegeben.

### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Bei Unterbleiben des Vorhabens sind keine Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und das Sachgut Landwirtschaft gegeben.

Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens sind ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet.

### Stellungnahme Fachgebiet Abfallwirtschaft

Bei Unterbleiben des Vorhabens sind keine Auswirkungen auf den Bereich Abfallwirtschaft gegeben.

Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens sind ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet.

### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens sind ausreichend dargelegt und fachlich begründet. Das Unterbleiben des Vorhabens wird vornehmlich anhand der zu erwartenden Verkehrs- und Emissionszunahmen entlang bestehender Straßenzüge beleuchtet. Durch das Unterbleiben des Vorhabens würden qualitative und quantitative Änderungen des Wasserhaushaltes unterbleiben. Jedoch ist darauf hinzuweisen, dass bei Unterbleiben des Vorhabens auch der Schwerverkehr weitgehend im bestehenden Straßennetz verbleibt und dieses im Katastrophenfall kaum über ausreichende Gewässerschutzmaßnahmen verfügt.

### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Das Unterbleiben des Vorhabens wird vornehmlich anhand der zu erwartenden Verkehrs- und Emissionszunahmen entlang bestehender Straßenzüge beleuchtet. Durch das Unterbleiben des Vorhabens würden qualitative und quantitative Änderungen des Grundwasserhaushaltes unterbleiben.

### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Aus raumordnungsfachlicher Sicht sind die Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens ausreichend dargelegt und fachlich begründet. In Summe ist festzustellen, dass die

positiven die negativen Auswirkungen auf den Siedlungsraum aus raumordnungsfachlicher Sicht überwiegen.

#### Stellungnahme Fachgebiet Kulturgüter

Die Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens sind ausreichend dargelegt und fachlich begründet.

#### Stellungnahme Fachgebiet Erschütterungen

##### Befund:

Die einzige der S8 West aus verkehrlicher Sicht zuordenbare Erschütterungswirkung kann in der Betriebsphase im Bereich von Ortsdurchfahrten an den Zulaufstrecken bei einem projektbezogenen Anstieg der LKW – Zahlen und/ oder einem schlechten Zustand der Straßenoberfläche zufolge von Rissen und/ oder Schlaglöchern auftreten. Der maßgebliche Erschütterungsparameter ist hierbei der Dosiswert  $E_{r,TAG}$  gemäß ÖNORM S 9012, welcher von den LKW-Zahlen abhängig ist. Diese Zahlen sind für alle maßgeblichen Planfälle inkl. der Nullplanfälle in Tabelle 4.2-1 zusammengestellt. Diese Tabelle ermöglicht somit einen Vergleich sämtlicher Planfälle.

##### Gutachten:

Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens können aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungen auf Basis von Tabelle 4.2-1 beurteilt werden.

#### **Frage 1.4**

**Sind die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Trassenvarianten ausreichend dargelegt und fachlich begründet?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

##### Befund – Sachverhalt

Für die relevanten Trassenvarianten wurden die Vor- und Nachteile bezüglich der Verkehrsnachfrage mittels Verkehrsprognosen und in der Folge die relevanten Umweltauswirkungen mittels Nutzen-Kostenuntersuchungen und der darin vorgesehenen Kriterien geprüft. Die geprüften Trassenvarianten der S8 decken alle relevanten Trassenvarianten ab. Die im Rahmen der UVE und ergänzenden Unterlagen für den Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen bezüglich der umweltrelevanten Vor- und Nachteile **der von der Projektwerberin geprüften Trassenvarianten** des Vorhabens wurden analysiert sowie als ausreichend plausibel und nachvollziehbar sowie fachlich begründet dokumentiert.

##### Gutachten – Schlussfolgerungen

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen bezüglich der umweltrelevanten Vor- und Nachteile **der von der Projektwerberin geprüften Trassenvarianten** des Vorhabens aus der Sicht des Fachbereiches Verkehr und Verkehrssicherheit werden als ausreichend, plausibel, fachlich begründet und nachvollziehbar beurteilt.

### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Die schalltechnisch relevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Trassenvarianten sind untereinander gering, (siehe Einlage 1-3.1) und qualitativ ausreichend aus den Unterlagen über die Beurteilung der Flächenwidmung und Freizeit und Erholung erkennbar. Die Grenzwerte können bei allen Varianten mit Maßnahmen eingehalten werden.

### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Für den Abschnitt West wurde aufgrund hinsichtlich des Schutzgutes Luft nachvollziehbarer Schlussfolgerungen die Variante Nord zur Weiterverfolgung im Einreichprojekt empfohlen.

### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Soweit dies aus medizinischer Sicht beurteilt werden kann, sind die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber geprüften Trassenvarianten ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet.

### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume:

In der Projekthistorie werden Auswirkungen auf Tiere und Ihre Lebensräume für die einzelnen Trassenvarianten beschrieben. Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens der von der Projektwerberin geprüften Trassenvarianten sind somit für den Fachbereich ausreichend dargelegt und fachlich begründet.

### Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume:

In der Projekthistorie werden Auswirkungen auf die Natur einschließlich Pflanzen und ihre Lebensräume für die einzelnen Trassenvarianten beschrieben. Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens der von der Projektwerberin geprüften Trassenvarianten sind somit für den Fachbereich ausreichend dargelegt und fachlich begründet.

### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie und Fischerei sind die Vor- und Nachteile der Trassenvarianten ausreichend dargelegt, fachlich begründet und plausibel. Siehe dazu auch Feststellung zu Prüfbuchfrage 1.2.

### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Siehe Beantwortung der Frage 1.2.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Im Zuge der Erstellung des ggst. Projektes wurden von der Projektwerberin verschiedene Trassenvarianten und alternative Lösungsmöglichkeiten geprüft. Diese sind im Einreichprojekt und in der NKU (Nutzen-Kosten-Untersuchung) der Vorprojekte dargestellt, wurden – soweit für das Schutzgut Boden und das Sachgut Landwirtschaft relevant – bewertet und flossen in die Gesamtbewertung der einzelnen Trassenvarianten ein.

Für den Fachbereich „Boden“ wurde festgestellt, dass die eingereichte Variante Nord in Bezug auf die zu erwartenden Auswirkungen gegenüber der auch untersuchten Variante Süd eine hohe Eingriffserheblichkeit in Bezug auf den Boden aufweist.

Da aber der Bereich Boden nur einen Teilbereich der zu prüfenden Schutzgüter darstellt, kann die Entscheidungsfindung nachvollzogen werden.

Den Bestimmungen des UVP-G, wonach die wesentlichen Auswahlgründe für die eingereichte Trasse darzulegen sind, wurde damit aus Sicht des Fachbereiches „Boden“ entsprochen. Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile für die geprüften Trassenvarianten sind aus Sicht des naSV für das Schutzgut Boden ausreichend und plausibel dargelegt und fachlich schlüssig begründet.

### Stellungnahme Fachgebiet Abfallwirtschaft

Im Zuge der Erstellung des ggst. Projektes wurden von der Projektwerberin verschiedene Trassenvarianten und alternative Lösungsmöglichkeiten geprüft. Diese sind im Einreichprojekt und in der NKU (Nutzen-Kosten-Untersuchung) der Vorprojekte dargestellt. Der Bereich Abfallwirtschaft war für die Entscheidungsfindung nicht relevant.

Da die zu prüfenden Schutzgüter dargestellt wurden, kann die Entscheidungsfindung auch ohne Berücksichtigung des Bereichs Abfallwirtschaft, der ja kein Schutzgut darstellt, nachvollzogen werden.

### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Trassenvarianten sind ausreichend dargelegt und fachlich begründet. Siehe dazu auch Feststellung zu Prüfbuchfrage 1.2.

### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Trassenvarianten sind für das Fachgebiet Grundwasser insoweit dargelegt und fachlich begründet, als sich daraus die Entscheidung für die eingereichte Variante ableiten lässt.

### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Die Bewertung der geprüften Trassenvarianten ist ausreichend dargelegt und raumordnungsfachlich plausibel. Die Sensitivitätsuntersuchung ergab eine Präferenz für die weitere Bearbeitung der „Variante Nord“ im Abschnitt West, welche der Einreichtrasse entspricht.

### Stellungnahme Fachgebiet Kulturgüter

Die Vor- und Nachteile der Trassenvarianten sind ausreichend dargestellt.

### Stellungnahme Fachgebiet Erschütterungen

#### Befund:

Siehe Frage 1.3

#### Gutachten:

Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Trassenvarianten können aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungen auf Basis von Tabelle 4.2-1 beurteilt werden.

### **Frage 1.5**

**Ergeben sich durch das Vorhaben positive Effekte in ihrem Fachgebiet die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, insbesondere unter Abwägung relevanter Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts. Welche Effekte sind das?**

### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

#### Befund – Sachverhalt

Die im Rahmen der UVE sowie in den überarbeiteten Versionen zur UVE und ergänzenden Unterlagen für den Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen bezüglich positiver Effekte im Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, insbesondere unter Abwägung relevanter Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts wurden analysiert. Die positiven Effekte sind insbesondere die Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit und eine Entlastung von wichtigen Teilen des untergeordneten Straßennetzes, insbesondere im Innerortsbereich. Es ist allerdings anzumerken, dass es im Zubringerstraßennetz zur S8 West auch zu Mehrbelastungen, in Einzelfällen auch in Ortsbereichen (z.B. B8 Gänserndorf), kommt. Diese negativen Effekte können durch ein ergänzendes Straßennetz von Landesstraßen, wie die Umfahrungen von Raasdorf, Groß-Enzersdorf, Gänserndorf und Gänserndorf-Süd sowie der Spange L2-L9 vermieden werden. Darum wird die gleichzeitige Realisierung und Inbetriebnahme dieser Landesstraßen-abschnitte gemeinsam mit der S8 West dringend empfohlen.

#### Gutachten – Schlussfolgerungen

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen bezüglich positiver Effekte, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen wurden als ausreichend, plausibel und nachvollziehbar beurteilt. Dazu zählen insbesondere die Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit und die Entlastung von Teilen des untergeordneten Straßennetzes.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Was das Vorhaben S8 West betrifft sind Entlastungen und Belastungen gegeben. Wo Belastungen durch das Vorhaben gegeben sind, wurden diese nach der BStLärmIV beurteilt und erforderlichenfalls bei Grenzwertüberschreitungen Maßnahmen gesetzt. In den Differenzlärnkarten 3 – 1.11 bis 1.13, 3 – 1.30 bis 1.32 und 3 – 1.41 bis 1.43 sind die Be- und Entlastungen als Pegelzu- bzw. abnahmen ersichtlich.

Diese Entlastungseffekte sind vor allem im Bereich der Ortsdurchfahrten ersichtlich. Ausgenommen sind jene Zulaufstrecken die zu den Anschlussstellen (siehe Einlage 1-4.1 Verkehr, Differenzbelastungskarten der Vorhabensplanfälle) führen.

In den Bereichen mit Entlastungen ist mehr Lebensqualität gegeben, in jenen Bereichen mit Belastungen wird mit den Regelungen der BStLärmIV durch Lärmschutzmaßnahmen und Maßnahmen der Beweissicherung eine Umweltverträglichkeit hergestellt.

Aus fachlicher lärmtechnischer Sicht ist offensichtlich, dass bei Unterbleiben des Vorhabens S8, die Lärmbelastung für die ansässige Wohnbevölkerung an den Ortsdurchfahrten weiter steigen wird, da die Entlastungseffekte der S8 wegfallen würden.

### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Aufgrund der Änderungen im verkehrlichen Mengengerüst durch die Errichtung der S 8, Marchfeld Schnellstraße, ergeben sich Abnahmen der verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen entlang einzelner Straßenzüge im Untersuchungsraum. Besonders ausgeprägt sind diese Entlastungen (im Jahresmittel um bis zu 1-2  $\mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$ ) im Bereich der B 8 in Aderklaa, Deutsch Wagram, Strasshof und Gänserndorf sowie entlang der L 11 in Markgrafneusiedl. Auch hinsichtlich der maximalen PM10-Tagesmittelwerte bewirkt die Projektrealisierung der S8 West Verbesserungen in Deutsch Wagram, in Strasshof, in Raasdorf, in Markgrafneusiedl und in Obersiebenbrunn. Das kleinräumige Klima im Untersuchungsgebiet wird durch das Projekt nicht nennenswert beeinflusst.

### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

In einigen Bereichen ergeben sich Verbesserungen bei Luftschadstoff-Immissionen und Schall-Immissionen.

### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume:

Bei Umsetzung des Vorhabens sind Entlastungen im untergeordneten Straßennetz hinsichtlich Verkehrsaufkommen und damit Verringerung von Emissionen und Immissionen in der entsprechenden Umgebung des Projektgebietes zu erwarten. An der Straße S 8 Marchfeld Schnellstraße selbst und zuführenden Straßen sind Emissionen und Immissionen in Lebensräume von Tieren zu erwarten, die keine sensiblen Schutzgüter betreffen und für den Erhaltungszustand von Tieren innerhalb und außerhalb von Schutzgebieten nicht bestimmend sind. Die im Vorhaben vorgesehenen Maßnahmen zur Minimierung der Auswirkung Flächenverbrauch sind als positiv zu bewerten. Durch das Vorhaben ergeben sich insgesamt unter Abwägung der Interessen des Naturschutzgesetzes und des Gemeinschaftsrechts

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

(Vogelschutzrichtlinie, FFH-Richtlinie) keine positiven Effekte, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen.

### Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume:

Bei Umsetzung des Vorhabens sind Entlastungen im untergeordneten Straßennetz hinsichtlich Verkehrsaufkommen und damit Emissionen und Immissionen in Lebensräume von Pflanzen zu erwarten, die keine sensiblen Schutzgüter betreffen und für den Erhaltungszustand von Pflanzen innerhalb und außerhalb von Schutzgebieten nicht bestimmend sind. Die im Vorhaben vorgesehenen Maßnahmen zur Minimierung der Auswirkung Flächenverbrauch sind als positiv zu bewerten. Durch das Vorhaben ergeben sich insgesamt unter Abwägung der Interessen des Naturschutzgesetzes und des Gemeinschaftsrechts (FFH-Richtlinie) keine positiven Effekte, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen.

### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung bei Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ist die geplante Vorreinigung der Straßenabwässer vor Einleitung bzw. indirektem Eintrag in den Rußbach als vorteilhaft gegenüber der bestehenden Entwässerung der niederrangigen Verkehrsverbindungen zu bewerten.

### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

#### Teilbereich Wald

Im Zusammenhang mit den geplanten **Ersatzaufforstungen** im Ausmaß der 3-fachen Dauerrodefläche wird mit dem Aufwachsen der Bestände sowohl die Schutzwirkung des Waldes als auch die Wohlfahrtswirkung im Untersuchungsraum aufgrund der größeren Waldfläche im Vergleich zum Ist-Zustand verbessert. Zudem kommt es durch die Vergrößerung der Waldflächen zu einer Verbesserung der mikroklimatischen Situation im Untersuchungsraum. Ab dem Zeitpunkt, an dem die Ersatzaufforstungen das Dickungs- bis Stangenholzalder erreichen, ist durch die insgesamt größere Waldfläche mit positiven Auswirkungen in Bezug auf die aktuelle Situation zu rechnen.

#### Teilbereich Wildökologie und Jagd

Insgesamt beträgt die Flächenbeanspruchung von Lebensräumen lt. UVE-FB-Landwirtschaft (Einlage 3-6.1) in der Betriebsphase **dauerhaft 139,64 ha**.

Von den 139,64 ha dauernder Flächenbeanspruchung entfallen 116,37 ha auf landwirtschaftliche Flächen, 9,49 ha auf Wald und 13,78 ha auf sonstige Flächen, die dauernd beansprucht werden.

Zum Ausgleich der Lebensraumverluste und -beeinträchtigungen sind lt. UVE-FB. Wildökologie und Jagd (Einreichprojekt Einlage 3-6.6, Tab. 7) Gehölzflächen (FW\_E\_01 – 26: Eichen-Laubbaum-Mischbestand, Eichen-Niederwald, Auwald und lineare Strukturpflanzungen) im Ausmaß von insgesamt 41,27 ha und ökologische Ausgleichsflächen (Trockenrasen, Brachflächen, Gehölzstreifen) im Ausmaß von 13,14 ha vorgesehen, also insgesamt 54,41

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

ha wildrelevante Ausgleichsflächen vorgesehen. Weiters sind naturnahe Baum- oder Strauchhecken (Maßnahmen LB 1 – LB 6) in einer Gesamtlänge von 4.570 lfm vorgesehen.

Die befristeten Grundbeanspruchungsflächen im Ausmaß von 93,26 ha werden wieder rekultiviert.

Bei Wirksamwerden der im Einreichprojekt dargestellten Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen kann dieser Flächenverlust infolge der qualitativen und quantitativen Aufwertung des verbleibenden Wildtierlebensraums zumindest mittelfristig soweit kompensiert werden, dass die Auswirkungen der Flächenbeanspruchung in der Betriebsphase mittelfristig als geringfügig eingestuft werden können. **Verbesserungen gegenüber dem Ist-Zustand sind für das jagdbare Wild jedoch daraus nicht abzuleiten.**

### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Durch das Vorhaben kommt es zu nachteiligen Auswirkungen wie Versiegelungen natürlicher Böden und den Verlust von Bodenfunktionen. Des Weiteren kommt es zu Zerschneidungen landwirtschaftlicher Nutzflächen und zu Unterbrechungen von Wegeverbindungen.

Durch die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen können die nachteiligen Auswirkungen auf Böden teilweise kompensiert werden. Nicht kompensierbar und unwiederbringbar ist hingegen der Verlust an natürlichen und bewirtschaftbaren Böden.

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 wesentlichen Zielsetzungen des Vorhabens erreicht werden können. Durch kann eine Entlastung der verkehrlich stark belasteten Gemeinden Deutsch Wagram, Strasshof und Gänserndorf vom Durchzugsverkehr nordöstliches Weinviertel, Richtung Slowakischer Staatsgrenze bzw. Richtung Wien erreicht werden.

Für das Schutzgut Boden sind keine Vorteile durch das Vorhaben nachweisbar.

### Stellungnahme Fachgebiet Abfallwirtschaft

Durch das Vorhaben kommt es zu keinen wesentlichen nachteiligen Auswirkungen wie übermäßigem Verbrauch von Deponievolumen oder Beeinträchtigung der Umwelt durch Abfälle.

Da das im Rahmen der Erdarbeiten gewonnen Material größtenteils im eigenen Baulos wiederverwendet oder in den Wirtschaftskreislauf übergeführt wird, können negative Auswirkungen durch Verbrauch von Deponievolumen weitgehend vermieden werden.

Durch die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen können nachteilige Auswirkungen auf die Abfallwirtschaft vermieden werden. Durch die Räumung und fachgerechte Entsorgung der durch die Trasse betroffenen Deponien sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten.

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 wesentlichen Zielsetzungen des Vorhabens erreicht werden können. Durch

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

kann eine Entlastung der verkehrlich stark belasteten Gemeinden Deutsch Wagram, Strasshof und Gänserndorf vom Durchzugsverkehr nordöstliches Weinviertel, Richtung Slowakischer Staatsgrenze bzw. Richtung Wien erreicht werden.

Für den Bereich Abfallwirtschaft sind keine Vorteile durch das Vorhaben nachweisbar.

### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Mit den Aussagen zu Frage 1.3 werden positive Aspekte, die sich aus der Vorhabensrealisierung ergeben dargestellt. Weitere Vorteile sind aus Sicht des Schutzgutes Oberflächenwasser nicht erkennbar.

### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Positive Effekte auf das Schutzgut Grundwasser ergeben sich, da Verkehr aus dem bestehenden Straßennetz auf die Schnellstraße verlagert wird und dort anfallende Straßenwässer über Gewässerschutzanlagen gereinigt, versickert werden. Auch im Fall eines Unfalls mit Austritt gewässerschädigender Stoffe gewährleisten diese Gewässerschutzmaßnahmen einen Rückhalt, eine gesicherte Sammlung und fachgerechte Entsorgung derartiger Stoffe.

### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Positiv hervorzuheben ist aus raumordnungsfachlicher Sicht vor allem die Entlastung der Siedlungsgebiete entlang der B8 (Aderklaa, Deutsch-Wagram, Strasshof an der Nordbahn, Gänserndorf) in Bezug auf verkehrsbedingte Emissionen wie Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen. Von Entlastungen profitieren jedoch auch die Siedlungsbereiche von Raasdorf, Markgrafneusiedl und Obersiebenbrunn.

Daraus folgt eine erhebliche Verbesserung der Wohn- und Arbeitsbedingungen und es ist für die zentralen Ortsteile durch die Verkehrsverlagerung eine Aufwertung zu erwarten. Dies insbesondere, da derzeit durch die erhebliche Verkehrsbelastung keine Gestaltung des Ortsraumes möglich ist, welche der Funktion der Orte entsprechen würde.

Die Aufwertung der Verkehrsverbindungen zwischen Wien und Bratislava ist eine Säule der Entwicklung der Region Europa Mitte (Centrope) und daher aus regionalem Blickwinkel grundsätzlich positiv zu bewerten. Dies findet auch Niederschlag in zahlreichen Plänen und Programmen der überörtlichen Raumplanung, wie zum Beispiel STEP 05 Wien, Regionales Rahmenkonzept Marchfeld, Regionales Entwicklungskonzept „Wien - Umland Ost“, etc. Es ist jedoch zu erwarten, dass das gegenständliche Vorhaben die diesbezügliche Funktion erst nach Errichtung der Abschnitte Ost zu 100% erfüllen wird können.

Derzeit besteht nördlich der Donau keine höherrangige Straßenverbindung mit dem Ballungsraum Bratislava. Dies, sowie die Überlastung des bestehenden Verkehrsnetzes, sind derzeit als Hemmnis für weitere Betriebsansiedlungen einzustufen. Durch das gegenständliche Vorhaben wird die Erreichbarkeit der Ballungsräume Wien und Bratislava verbessert, was sich zukünftig als ein Standortvorteil im Wettbewerb der Regionen herausstellen kann. Das Betriebsflächenkonzept der B8 Gemeinden (Bockfließ, Deutsch-Wagram, Markgrafneusiedl, Strasshof an der Nordbahn - Gemeinderatsbeschluss noch ausständig) greift die ver-

besserten Erreichbarkeiten durch die S8 Marchfeld Schnellstraße auf und legt darauf aufbauend zukünftige Zielgebiete für industriell-gewerbliche Nutzungen fest. Es zeigt sich darin der Wille, die durch die S8 zu erwartenden Standortvorteile durch Anpassungen in der örtlichen Raumplanung zu nutzen.

#### Stellungnahme Fachgebiet Kulturgüter

Aus Sicht des Schutzgutes Kulturgüter ergeben sich keine hervorzuhebenden positiven Effekte durch die Realisierung des Vorhabens.

#### Stellungnahme Fachgebiet Erschütterungen

Aus Sicht des Fachgebietes ergeben sich keine hervorzuhebenden positiven Effekte durch die Realisierung des Vorhabens.

## **5.2. Fragenbereich 2 - Auswirkungen, Massnahmen, begleitende Kontrolle**

### **5.2.1. Fachgebiet 01 – Verkehr und Verkehrssicherheit**

#### Verkehr

##### **Frage 2.1.1**

**Sind die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen Verkehr und Verkehrssicherheit, Lärm, Luft und Raumplanung zur UVE für alle Planfälle aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar? Kommt es bei fachlicher Prüfung zu Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

##### Befund – Sachverhalt

Die im Rahmen der UVE sowie in den ergänzenden Unterlagen zur UVE für den Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen für die Bau- und Betriebsphase wurden analysiert und als ausreichend, richtig, plausibel bzw. nachvollziehbar beurteilt. Bei der verkehrlichen Prüfung werden, abgesehen von den im angeführten Maßnahmenkatalog enthaltenen und geforderten Maßnahmen, keine signifikanten Abweichungen von den vorgelegten Unterlagen festgestellt.

##### Gutachten – Schlussfolgerungen

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen wurden sowohl für die Bau- als auch die Betriebsphase als ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar beurteilt. Im Rahmen der Prüfung wurden abgesehen von dem aufgelisteten und geforderten Maßnahmenkatalog (siehe Kap. 5.2 des TGA 01) keine signifikanten Abweichungen von den vorgelegten Unterlagen festgestellt.

### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Es wird auf die Ausführungen im Teilgutachten 02, Lärm, insbesondere Kap. 4.2.3 und 4.2.4 und verwiesen.

Die zur Auswertung ausgewählten Planfälle sind ausreichend um eine vollständige Beurteilung der lärmtechnischen Auswirkungen des Vorhabens im engeren Untersuchungsraum und auf den Zulaufstrecken zu gewährleisten.

Aus schalltechnischer Sicht sind die Ausarbeitungen für alle Planfälle ausreichend, plausibel und nachvollziehbar. In schalltechnischer Sicht wird der Verkehr für alle Planfälle gemäß der BStLärmIV ausreichend, richtig und nachvollziehbar berücksichtigt. Wesentliche Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen konnten nicht festgestellt werden (Details siehe Teilgutachten 02).

### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Die im Rahmen der UVE sowie in den ergänzenden Unterlagen zur UVE vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind aus Sicht der Sachverständigen für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar. Auf die Planfälle wurde soweit für diese fachliche Beurteilung erforderlich in ausreichendem Umfang eingegangen.

### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Soweit dies aus medizinischer Sicht beurteilt werden kann, sind die Angaben richtig, plausibel und nachvollziehbar. Bei fachlicher Prüfung kommt es zu keinen Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen.

### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Aus raumordnungsfachlicher Sicht sind die Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen Siedlungs- und Wirtschaftsraum, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild und Freizeit- und Erholung für alle Planfälle ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar. Eine Differenzierung auf weitere Planfälle ist für die Fachbereiche nicht erforderlich und es sind keine abweichenden Schlussfolgerungen zu erwarten.

### **Frage 2.1.2**

**Sind die relevanten Straßenzüge bzw. mögliche Umlagerungseffekte, u.a. auch im Hinblick auf das untergeordnete Netz und den dort induzierten Verkehr, für alle Planfälle ausreichend berücksichtigt (inkl. der Effekte im Einzugsbereich der Anschlussstellen)? Sind also die maßgeblichen verkehrlichen Zustände berücksichtigt, die für die Auswirkungsanalysen bedeutend sind?**

## Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

### Befund – Sachverhalt

Da die prognostizierten Verkehrsbelastungen von einer Reihe von Netzausbauzuständen beeinflusst werden, die sich im Betrachtungszeitraum bis 2025 verändern können, wurde für alle relevanten **Streckenabschnitte der S8 West** die aus der Sicht einer Verkehrsbelastung maximale Verkehrsstärke in Abhängigkeit der relevanten Netzzustände des übergeordneten Straßennetzes berücksichtigt. Festzuhalten ist, dass die Fertigstellung des Teilausbaus der S1 ohne Donauquerung oder des Vollaubaus der S1 inklusive der Donauquerung Voraussetzung für die Umweltverträglichkeit sind. Damit wurde für die S8 West der für jeden Streckenabschnitt bezüglich der Verkehrsnachfrage und der Auswirkungen der je Fachbereich für die UVP ungünstigsten Planfälle berücksichtigt und das angrenzende übergeordnete Straßennetz der S1, S2, A5 ganzheitlich analysiert. Für das übrige Straßennetz wurden die Umlagerungseffekte inklusive des induzierten Verkehrs für relevante Planfälle abgeschätzt und berücksichtigt. Hierbei wurde das durch das Einreichprojekt der S8 West bezüglich der Verkehrsnachfrage beeinflusste untergeordnete Straßennetz berücksichtigt. Der induzierte Verkehr wurde für die Ermittlung der Verkehrsbelastungen in der Prognose berücksichtigt. Desgleichen sind die verkehrlichen Effekte im Einzugsbereich von Anschlussstellen im Verkehrsmodell sachgemäß beinhaltet. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Ergebnisse der Verkehrsprognose der einzelnen Streckenabschnitte den wahrscheinlichen Erwartungswert repräsentieren und die auf der Basis von plausiblen Annahmen, auch der definierten verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (Treibstoffpreis, wirtschaftliche Entwicklung, Straßenmaus, ÖV-Ausbau etc.), beruhen. Das bedeutet, dass diese Ergebnisse naturgemäß einer gewissen Varianz unterliegen und einer nach dem Stand der Technik der Verkehrsmodellierung prognostischen Schätzung darstellen.

### Gutachten – Schlussfolgerungen

Aus der Sicht der zu erwartenden Verkehrsverlagerungseffekte wurde das relevante Straßennetz sowohl für die Bau- als auch die Betriebsphase inklusive der zu erwartenden Verkehrsverlagerungen ausreichend für alle relevanten Verkehrszustände berücksichtigt, um die entsprechenden Auswirkungenanalysen, die auf der Prognose der Verkehrsnachfrage basieren, für die S8 West durchführen zu können.

### **Frage 2.1.3**

**Wurde der Untersuchungsraum für die Darlegung der verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens ausreichend groß abgegrenzt (inkl. Zulaufstrecken)? Ist das berücksichtigte Straßennetz ausreichend detailliert und für die Ermittlung aller relevanten Auswirkungen geeignet?**

## Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

### Befund – Sachverhalt

Für die Ermittlung der Verkehrsnachfrage und Abschätzung der Verkehrsverlagerungen durch die S8 West wurde der gesamte relevante Verflechtungsraum der Verkehrsbeziehungen bezüglich der S8 West in der Ostregion inklusive des Durchgangs- und österreichischen Transitverkehrs berücksichtigt. Die Dokumentation der Darstellung beschränkt sich auf jenes Straßennetz, in dem durch den Ausbau der S8 West relevante Veränderungen der Ver-

kehrbelastung auftreten. Das bedeutet, dass Streckenabschnitte des dargestellten Straßennetzes, die keine relevanten Veränderungen der Verkehrsbelastung durch die S8 West erfahren, in den Ergebnissen der Verkehrsprognosen entweder nicht dargestellt sind (wie z.B. untergeordnete lokale Straßen) oder im Verkehrsmodell in kumulativer Form repräsentiert werden. Es ist festzuhalten, dass der in der Verkehrsuntersuchung dargestellte Ausschnitt des modellierten Straßennetzes nicht das gesamte im Verkehrsmodell verwendete Straßennetz repräsentiert. Dies hat dazu geführt, dass im Rahmen der UVP die dargestellten Ausschnitte der UVE zielorientiert erweitert wurden (siehe WU 4 Weiterführende Unterlagen, verkehrliche Ergänzungen).

#### Gutachten – Schlussfolgerungen

Diese räumliche Systemabgrenzung ermöglicht eine sachlich fundierte Darlegung der verkehrlichen Auswirkungen durch den Ausbau der S8 West und entspricht dem Stand der Technik.

#### **Frage 2.1.4**

#### **Sind die Datengrundlagen aktuell und ausreichend detailliert?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

#### Befund – Sachverhalt

Die im Rahmen der UVE und der ergänzenden Unterlagen zur UVE dargelegten Datengrundlagen wurden aus der Sicht des Fachbereichs Verkehr und Verkehrssicherheit analysiert. Dazu wurden auch jüngste verfügbare Verkehrszählungen des Grenzüberschreitenden Verkehrs zur Slowakei aus dem Jahre 2013 (siehe Projekt BRAWISIMO in der Einlage WU4, Weiterführende Unterlage, Verkehrliche Ergänzung vom Juni 2015) zur Validierung herangezogen. Es ist festzuhalten, dass der Prognosezeitraum bzw. die dadurch begrenzte Beobachtung der Betriebsphase bis 2025 auf ca. 6 - 7 Jahre sehr knapp bemessen ist. Es ist festzuhalten, dass die zwischen der UVP des benachbarten Projektes der S1, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn und dem vorliegenden Einreichprojekt der S8 West auftretenden Unterschiede der Verkehrsprognosen vergleichbarer Planfälle analysiert wurden und vorhandene Unterschiede sachlich nachvollziehbar und erklärbar sind. Diese beziehen sich im Wesentlichen auf eine Neukalibrierung des Verkehrsmodells mit Hilfe aktueller Verkehrszählungen im Bezugsjahr 2011 nach der Inbetriebnahme von Abschnitten der S1, S2 und der A5. Es ist festzuhalten, dass bei der Prüfung der Umweltverträglichkeit weiterer im gegenseitig betroffenen Straßennetz vorgesehener Einreichprojekte, wie z.B. der S1 SPANNE SEE-STADT ASPERN, eine analoge Prüfung und Abstimmung der Verkehrsprognosen mit aktualisierten Verkehrszählungen erfolgen wird, sodass sich damit gewisse Abweichungen zur S8 West ergeben können.

#### Gutachten – Schlussfolgerungen

Die vorgelegten Datengrundlagen werden als ausreichend aktuell und ausreichend detailliert beurteilt. Einzelne Abweichungen der modellierten Verkehrsstärken von lokalen Zählungen sind für den Bestand mittels Konfidenzintervalle dokumentiert (siehe Kap. 3.1) und nicht relevant für die Richtigkeit und Plausibilität der Gesamtberechnung und Gesamtbeurteilung, wenn es sich um kurze Abschnitte handelt. Die Abweichungen liegen im noch vertretbaren Genauigkeitsbereich eines Verkehrsmodells, die systembedingt bei Verkehrsmodellierungen

auftreten können. Falls im Betrieb Abweichungen zu den prognostizierten Verkehrsnachfrage auftreten, wird dies durch das vorgeschriebene Monitoring identifiziert und wenn nötig sind Kompensationsmaßnahmen einzuleiten.

### Frage 2.1.5

#### **Sind die Grundlagen für die Verkehrsprognosen und der Prognosezeitraum richtig gewählt?**

Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

##### Befund – Sachverhalt

Die im Rahmen der UVE und der ergänzenden Unterlagen zur UVE dargelegten Unterlagen für den Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit als Grundlage der Verkehrsprognosen und für den Prognosezeitraum dargestellten Unterlagen sind für die heutigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen plausibel. Sie wurden für das Prognosejahr 2019 und 2025 durchgeführt. Es ist festzuhalten, dass der Prognosehorizont 2025 als noch vertretbar einzustufen ist, wobei das Monitoring bis 2030 über den Prognosezeitpunkt hinaus vorgeschrieben ist (siehe Referenzprognose). Es ist festzuhalten, dass diese Prognose den Erwartungswert der Verkehrsnachfrage im statistischen Sinne repräsentiert und daher eine Schätzung unter den definierten Annahmen darstellt, die eine gewisse Varianz aufweist. Wenn im Rahmen des vorgeschriebenen Monitorings die Verkehrsnachfrage zu anderen Bezugsjahren überprüft wird, so ist für Zeitpunkte des Monitorings zwischen den Prognosejahren näherungsweise linear zu interpolieren und nach dem Prognosezeitpunkt 2025 der Prognosewert für 2025 als Vergleichswert und Referenzprognose heranzuziehen, da für diese Verkehrsnachfrage die Umweltverträglichkeit geprüft wurde (siehe Maßnahme Kap. 6.2 des TGA01 Verkehr und Verkehrssicherheit).

##### Gutachten – Schlussfolgerungen

Die vorgelegten Datengrundlagen, Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen zu den Grundlagen für die Verkehrsprognosen und den Prognosezeitraum werden sowohl für die Bauphase, als auch für die Betriebsphase als knapp, aber unter Berücksichtigung des vorzuschreibenden Monitorings als ausreichend, plausibel und nachvollziehbar beurteilt.

### Frage 2.1.6

#### **Sind die Prognoseberechnungen plausibel und nachvollziehbar?**

Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

##### Befund – Sachverhalt

Die im Rahmen der UVE und der zur Ergänzung der UVE dargelegten Unterlagen der Verkehrsprognoseberechnungen sind für die heute gültigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und Annahmen plausibel und nachvollziehbar. Bei der verkehrlichen Prüfung kommt es zu keinen signifikanten Abweichungen von den vorgelegten Unterlagen. Das für die Verkehrsprognose verwendete Verkehrsmodell entspricht einem traditionellen Verkehrsmodell, das alle relevanten Einflussfaktoren in einer vertretbaren Weise berücksichtigt. Es ist grundsätzlich festzuhalten, dass jede Verkehrsprognose mit systemimmanenten Unsicher-

heiten umzugehen hat und daher eine Schätzung der Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose mit entsprechenden Unsicherheiten versehen ist. Dies ist in der Interpretation der Ergebnisse entsprechend zu berücksichtigen. Die Unsicherheiten des Verkehrsmodells wurden für den Istzustand offengelegt (siehe Verkehrsuntersuchung, Einlage 1-4.1, Kap.2.3.8).

#### Gutachten – Schlussfolgerungen

Die vorgelegten Datengrundlagen, Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen zu den Prognoseberechnungen der Verkehrsnachfrage werden sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase als ausreichend, plausibel und nachvollziehbar beurteilt.

#### **Frage 2.1.7**

**Wurden die vorhersehbaren räumlichen Entwicklungen (z.B. Gewerbegebiete) bzw. relevante Einzelvorhaben und der induzierte Neuverkehr im Verkehrsmodell berücksichtigt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

#### Befund – Sachverhalt

Die im Rahmen der UVE und der ergänzenden Unterlagen zur UVE dargelegten Unterlagen für den Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit enthalten eine Berücksichtigung der zu erwartenden räumlichen Entwicklung von Arbeitsplätzen und Wohnbevölkerung. Der durch die Erreichbarkeitsverbesserung und räumlich Entwicklung durch die S8 West induzierte Verkehr wurde mit anerkannter Methode berücksichtigt. Desgleichen wurden die heute absehbaren Projekte, wie z.B. der Marchfeldkogel als Deponie und Schottergruben, in der Abschätzung der Verkehrsnachfrage berücksichtigt (siehe Einlage WU4, Weiterführende Unterlagen, Verkehrliche Ergänzung).

#### Gutachten – Schlussfolgerungen

Die vorgelegten Datengrundlagen, Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen zur Berücksichtigung der räumlichen Entwicklung und des induzierten Neuverkehrs durch Erreichbarkeitsverbesserung werden im Verkehrsmodell als ausreichend, plausibel und nachvollziehbar beurteilt.

#### **Frage 2.1.8**

**Wurden mögliche Verlagerungen für alle relevanten Planfälle berechnet?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

#### Befund – Sachverhalt

Es wurde für alle relevanten Planfälle die Routenverlagerungen in der Verkehrsmodellrechnung berücksichtigt und die KFZ-Verkehrbelastungen in Abhängigkeit des betrachteten Straßennetzes berechnet und dargestellt. Diese Planfälle sind in der Einlage 1-4.1 und WU 4 dokumentiert. Als Bezugsjahr wurde das Bestandsjahr 2011 sowie die Prognosejahre 2019 (für relevante Planfälle) und 2025 (für alle untersuchten Planfälle) herangezogen. Die Verkehrsmittelverlagerung wurde für den Ausbau der S8 West mit dem Bezugsjahr 2025 global abgeschätzt.

### Gutachten – Schlussfolgerungen

Die berechneten Planfälle ermöglichen eine umfassende Beurteilung des Einreichprojektes hinsichtlich der zu erwartenden Routenverlagerungen und KFZ-Verkehrsbelastungen unter den derzeit gültigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen.

#### **Frage 2.1.9**

**Wurden spezielle Auswirkungen aufgrund einzelner relevanter Verkehrsanlagen oder Nebenanlagen (Tankstellen, Parkplätze etc.) berücksichtigt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

Im betrachteten Abschnitt der S8 West sind im eingereichten Projekt keine relevanten Nebenanlagen vorhanden. Daher ist diese Frage nicht relevant.

#### **Frage 2.1.10**

**Wurde die Leistungsfähigkeit der relevanten Knoten und Straßenabschnitte mit Methoden nach dem Stand der Technik ermittelt und sind die Ergebnisse plausibel und nachvollziehbar?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

#### Befund – Sachverhalt

Die im Rahmen der UVE sowie in den ergänzenden Unterlagen zur UVE für den Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen zur Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes wurden analysiert, sind ausreichend plausibel, nachvollziehbar und entsprechen der notwendigen Leistungsfähigkeit, wenn die geforderten Maßnahmen im TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit (Kap. 5.2) realisiert werden. Insbesondere geht es um die Anlage von eigenen Linksabbiegefahrstreifen bei der ASt Deutsch-Wagram (Rampe 11), ASt Markgrafneusiedl (Rampe 41 und ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (Rampe 31).

#### Gutachten – Schlussfolgerungen

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen werden daher unter der geforderten Realisierung der entsprechenden Maßnahmen des TGA 01 als ausreichend, plausibel, nachvollziehbar und der notwendigen Leistungsfähigkeit entsprechend beurteilt.

#### **Frage 2.1.11 (Bau / Verkehrssicherheit)**

**Kommt es zur Beeinflussung des öffentlichen Verkehrswegenetzes während des Baus? Sind die angestrebten Maßnahmen aus Sicht der Verkehrssicherheit ausreichend?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

#### Befund – Sachverhalt

In der Bauphase ist eine Reihe von Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrswegenetzes vorgesehen, wie z.B. Umlegungen von Straßen und Wegen etc., die ohne die vorge-

sehenen begleitenden Maßnahmen eine Beeinträchtigung hervorrufen würden. Die ausreichend leistungsfähige und verkehrssichere Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrsnetzes während der Bauphase wird als Maßnahme in Kap. 6, Maßnahmenkatalog gefordert. Die rasche Beseitigung von Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch Baustellenfahrzeuge oder Bautätigkeit wird als Maßnahme in Kap. 5.2, Maßnahmenkatalog gefordert.

#### Gutachten – Schlussfolgerungen

Bei Einhaltung der geforderten Maßnahmen kommt es zu keiner länger andauernden negativen Beeinflussung des öffentlichen Wegenetzes, wobei der Umweltbauaufsicht und die Umweltbaubegleitung eine besondere Rolle zukommt. Die Verkehrsfunktion dieser Straßen ist bei Realisierung der vorgesehenen Begleitmaßnahmen sichergestellt. Die vorgesehenen, inklusive der zusätzlich geforderten Maßnahmen sind aus der Sicht der Verkehrssicherheit ausreichend.

#### **Frage 2.1.12**

**Kommt es zu Verkehrssteigerungen während des Baus, die besondere bauliche und/oder organisatorische Maßnahmen im bestehenden Verkehrsnetz erfordern?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

#### Befund Sachverhalt

So wie es in der UVE dargelegt ist, kommt es zu einer Verkehrssteigerung während des Baus der S8 West von insgesamt maximal 252 Lkw/Tag und beide Richtungen (siehe Baukonzept). Wenn die Bauphase der S8 West zum selben Zeitbereich wie jene der S1 zwischen Schwechat und- Süßenbrunn stattfindet, dann sind die Lkw-Fahrten für den Bau der S1 bei der Einhaltung der max. zulässigen Fahrten zu berücksichtigen. Diese maximal zulässigen 252 Lkw/Tag und beide Richtungen wurden laut TGA02 Lärm und TGA03 Luftschadstoffe und Klima auf die Umweltverträglichkeit geprüft.

#### Gutachten- Schlussfolgerungen

Da es zu Verkehrssteigerungen während des Baus, insbesondere durch LKW-Verkehr, kommt sind eine Reihe von Maßnahmen laut TGA01 Verkehr und Verkehrssicherheit (Kap. 5.2) für eine umweltverträgliche Abwicklung des Baustellenverkehrs erforderlich. Die Umweltverträglichkeit wurde aufgrund der aus luft- und lärmtechnischer Sicht zulässigen maximalen LKW-Fahrten vorgegeben. Es ist sicherzustellen, dass die zur Einhaltung der definierten Lkw-Verkehrsbelastungen auf allen Straßen sichergestellt werden. Dazu sind die zusätzlichen Lkw-Fahrten und ihre Routen zu dokumentieren und zu kontrollieren.

#### **Frage 2.1.13**

**Kommt es zur Beeinflussung des Verkehrsnetzes durch zeitweise/ dauernde funktionelle Barrierewirkung (Erreichbarkeiten, Zerschneidung)?**

### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

#### Befund – Sachverhalt

Für das übergeordnete und untergeordnete öffentliche Straßennetz ist die Erreichbarkeit ohne funktionale Barrierewirkung sichergestellt, wenn die in 5. geforderten Maßnahmen eingehalten werden. Da das landwirtschaftliche Nebenwegenetz sowie das Fuß- und Radwegenetz durch den Ausbau der S8 West unterbrochen werden, sind geeignete Parallelwege, auch eigene Überführungen der S8, vorgesehen, um das Nebenwegenetz funktionswirksam zu erhalten.

#### Gutachten – Schlussfolgerungen

Das eingereichte Vorhaben nimmt ausreichend Bedacht auf die Aufrechterhaltung der Erreichbarkeiten und der Vermeidung von unzumutbarer funktioneller Barrierewirkung im übergeordneten und untergeordneten Straßennetz, wenn die vorgesehenen und in Kap. 5 geforderten Maßnahmen eingehalten werden.

#### **Frage 2.1.14**

**Sind Maßnahmen während des Baus aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

#### Befund – Sachverhalt

Es ist eine Reihe von Maßnahmen nötig, um damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt während des Baus zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen des Vorhabens zu vergrößern.

#### Gutachten – Schlussfolgerungen

Die in der UVE definierten Maßnahmen sind nicht ausreichend, um damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können. Um dies sicher zu stellen, sind die in Kap. 5. definierten und geforderten Maßnahmen erforderlich.

### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Beantwortung siehe Frage Nr. 2.2.18

### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Luftschadstoffen in der Bauphase sind bereits im Baukonzept weitgehend enthalten und gelten somit als Projektbestandteil. Ergänzend werden im vorliegenden Teilgutachten für die Bauphase teilweise zusätzliche Maß-

nahmen vorgeschlagen, z.B. eine regelmäßige Reinigung der Reifenwaschanlage und Staubreduktion mittels Befeuchtung bzw. Einhausung bei allen Transportvorgängen und Materialmanipulationen, sowie zusätzlich empfohlen: ein Mindestabstand von 500m zwischen Baustelleneinrichtungen (Lagerstätten und Materialaufbereitung) und Wohnanrainern, sofern nicht bereits in den Immissionsberechnungen berücksichtigt; Partikelfiltersysteme für Baumaschinen und Geräte mit Dieselmotoren mit mehr als 18 kW.

### Frage 2.1.15

**Sind Maßnahmen während des Betriebes aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

##### Befund – Sachverhalt

In Bezug auf die Verkehrssicherheit sind im TGA Verkehr und Verkehrssicherheit ergänzende erforderliche Maßnahmen enthalten. Dadurch kann die Verkehrssicherheit in einzelnen Punkten verbessert werden. Erfahrungen mit durch Hochrangigen Straßenmaßnahmen (Autobahn und Schnellstraßen) entlasteten untergeordneten Straßenabschnitten zeigen auf, dass eine nachhaltige Sicherung der Entlastungseffekte unbedingt nötig ist, um schädliche Auswirkungen fernzuhalten und damit die Verkehrssicherheit zu verbessern. Im Ballungsraum nahen Bereich, wie das für die S8 West zutrifft, zeigt sich, dass im Anschlussstellenbereich von Autobahnen und Schnellstraßen ein großer Druck auf Fahrgemeinschaftsparkplätze (Park-and-Pool) entsteht, wo sich Mitglieder von Fahrgemeinschaften treffen, ihre Autos bis auf eines abstellen und gemeinsam zu ihrem Zielort im Ballungsraum fahren. Wenn keine Abstellplätze bereitgestellt werden, so erfolgt dies in der Regel „wild“, was sowohl ökologisch als auch verkehrssicherheitstechnisch nicht zweckmäßig ist. Deshalb sind im TGA Verkehr und Verkehrssicherheit eine Reihe von unbedingt erforderlichen und empfohlenen Maßnahmen (siehe Kap. 5.2 des TGA) aufgelistet, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden.

##### Gutachten - Schlussfolgerungen

Eine Reihe von unbedingt erforderlichen Maßnahmen während des Betriebes der S8 West sind aus der Sicht des Fachbereiches Verkehr und Verkehrssicherheit erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden (siehe TGA01 Verkehr und Verkehrssicherheit, Kap. 5.2.1). Dazu zählen z.B. die in Kap. 5.2 ergänzenden Maßnahmen zur Erhöhung Verkehrssicherheit.

Eine Reihe von Maßnahmen während des Betriebes werden empfohlen, damit Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt weiter verringert und günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden (siehe TGA01 Verkehr und Verkehrssicherheit, Kap. 5.2.2), wie z.B.:

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

- Maßnahmen zur nachhaltigen Sicherung der Entlastungen des untergeordneten Straßennetzes, wenn die Ergebnisse der Monitoring-Zählungen zeigen, dass die Entlastungswirkung nicht erreicht wird. Hierzu zählen z.B. Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, Herabsetzung des Tempolimits, Verringerung der Querschnittskapazität, Querungshilfen mit Aufpflasterungen und Tonnagebeschränkung für den LKW-Durchgangsverkehr auf 7,5t .
- Empfehlungen für die Einrichtung von „Park-and-Pool“ Parkplätzen bei den Anschlussstellen Deutsch-Wagram, Strasshof, Markgrafneusiedl und Gänserndorf/Obersiebenbrunn; Empfehlungen für die gleichzeitige Inbetriebnahme der Landesstraßenumfahrungen von Groß-Enzersdorf, Raasdorf, Gänserndorf und Gänserndorf Süd sowie der Spange L2-L9, wenn diese auch in der Kompetenz des Landes Niederösterreich liegen.

### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Beantwortung siehe Frage Nr. 2.2.19

### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Für die Betriebsphase sind keine Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Luftschadstoffen erforderlich.

### **Frage 2.1.16**

**Sind zusätzliche Maßnahmen aus Sicht des Fachgebiets Verkehr und Verkehrssicherheit zur Aufrechterhaltung von Erreichbarkeiten und / oder Minderung von Zerschneidungen erforderlich?**

### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

#### Befund – Sachverhalt

Für das übergeordnete und untergeordnete öffentliche Straßennetz ist die Erreichbarkeit laut UVE, abgesehen von wenigen im TGA Verkehr und Verkehrssicherheit beschriebenen organisatorischen Maßnahmen, ohne funktionale Barriere-Wirkung sichergestellt. Da das landwirtschaftliche Nebenwegenetz sowie das Fuß- und Radwegenetz durch den Ausbau der S8 West unterbrochen werden, sind geeignete Parallelwege, aber auch eigene Überführungen der S8 vorgesehen, um das Nebenwegenetz funktionswirksam zu erhalten.

#### Gutachten – Schlussfolgerungen

Das eingereichte Vorhaben nimmt ausreichend Bedacht auf die Aufrechterhaltung der Erreichbarkeiten und der Vermeidung von unzumutbaren funktionellen Barriere-Wirkungen im übergeordneten und untergeordneten Straßennetz, wenn die in Kap. 5. geforderten Maßnahmen realisiert werden.

### **Frage 2.1.17**

**Sind zusätzliche Maßnahmen im öffentlichen Verkehr, Fuß- und Radverkehr erforderlich?**

### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

#### Befund – Sachverhalt

In den eingereichten Unterlagen sind für die Bauphase keine speziellen Maßnahmen für den ÖV, Fuß- und Radverkehr angeführt. Daher sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich (siehe Kap. 5., Maßnahmen (1.2)).

#### Gutachten – Schlussfolgerungen

Zur Sicherung des öffentlichen Verkehrs und des Fußgänger- und Fahrradverkehrs ist eine Reihe zusätzlicher Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Wegenetzes erforderlich, bzw. werden empfohlen.

Diese sind in Kap. 5. aufgelistet:

Kap. 5.2.1, Maßnahme (1.2) – Aufrechterhaltung der Geh- und Radwegverbindungen während der Bauphase (z.B. provisorische Ausweichverbindungen).

Kap. 5.2.2, empfohlene Maßnahmen, die insbesondere dem Fußgänger-, Rad- und ÖV zu Gute kommen: Um den erwünschten und prognostizierten Entlastungseffekt durch die S8 West nachhaltig sicherzustellen, werden im untergeordneten Straßennetz, welches durch die S8 entlastet wird, geeignete verkehrsberuhigende, die Verkehrssicherheit verbessernde Maßnahmen durch den jeweiligen Straßenerhalter dringend empfohlen. Dazu zählen z.B. außerorts niedrigere Tempolimits als derzeit, im Ortsbereich Tempo 30, im Freiland Tempo 70, um verkehrssicherheitstechnisch dem starken landwirtschaftlichen Verkehr Rechnung zu tragen, insbesondere wo landwirtschaftliche Fahrzeuge gehäuft auftreten; LKW-Durchfahrtsverbote für LKW > 7,5t insbesondere für sensible Ortsbereiche; die Überwachung von empfohlenen straßenverkehrsordnungsmäßigen Ge- und Verboten sind als zugehöriger Teil der Maßnahmen zu betrachten; Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Verkehr, Querungshilfen für den nichtmotorisierten Verkehr usw.. Zu diesem Zweck wird dringend empfohlen, ein Konzept, soweit die Maßnahmen noch nicht durch vorhandene Verkehrsberuhigung vollständig realisiert sind, zu erarbeiten und zu realisieren.

#### **Frage 2.1.18**

**Sind Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit während der Bau- und/oder Betriebsphase erforderlich? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

#### Befund – Sachverhalt

Die Analyse zeigt, dass eine Reihe von zusätzlichen Maßnahmen zur begleitenden Kontrolle nötig sind, um die Umweltverträglichkeit nachhaltig zu sichern: siehe Kap. 6.1.1 und 6.1.2.

#### Gutachten – Schlussfolgerungen

Die in Kap. 6.1.1 und 6.1.2 angeführten und geforderten Maßnahmen sind nötig, um die Umweltverträglichkeit nachhaltig zu sichern.

### Frage 2.1.19

**Ist die den Lärmberechnungen zugrunde gelegte Aufteilung in leichte und schwere Lkw richtig, plausibel und nachvollziehbar?**

Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

Befund – Sachverhalt

Die Aufteilung in leichte und schwere Lkw für die Lärmberechnung wurde an Hand von Ergebnissen von Verkehrszählungen im Untersuchungsgebiet zur S8 durchgeführt (siehe Anhang 12, Einlage WU 7A). Auf Grund dieser Ergebnisse wurden die Straßen in 4 Kategorien eingeteilt: A+S, sonstige Straßen im Untersuchungsgebiet Marchfeld, Hauptstraßen in Wien und Anlieger- und Sammelstraßen innerorts sonstiger Gemeinden. Weiters wurde nach Tag, Abend und Nacht unterschieden. Diese Ergebnisse stimmen zum großen Teil gut mit den Richtwerten der RVS04.02.11 überein, weichen aber an spezifisch lokal begründbaren Streckenabschnitten des Untersuchungsgebietes von den Richtwerten ab, da im Marchfeld durch Deponie- und Schotteranlagen ein teilweise über dem Durchschnitt liegender Lkw-Anteil festzustellen ist.

Gutachten – Schlussfolgerungen

Diese Ergebnisse sind aus verkehrstechnischer Sicht als richtig, plausibel und nachvollziehbar sowie nach dem aktuellen Stand der Technik einzustufen.

### Verkehrssicherheit

#### Frage 2.1.20

**Kommt es zur Beeinflussung von Verkehrsanlagen durch Staubbelastung (Verkehrssicherheit) während der Bauphase?**

Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

Befund – Sachverhalt

Je nach Wetterlage kann es insbesondere bei trockenem Wetter und während der Durchführung des Erdbaus zur Beeinflussung von Verkehrsanlagen durch Staubbelastung kommen. Dies kann durch Spritzen von Wasser (z.B. aus Tankwägen) in Verbindung mit einer rechtzeitigen Reinigung allenfalls vorhandener Verschmutzungen vermieden werden.

Gutachten – Schlussfolgerungen

Die Beseitigung von Verschmutzungen öffentlicher Straßen ist als Maßnahme (siehe Kap. 5.2.1) erforderlich, um solche Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit zu vermeiden.

#### Frage 2.1.21

**Wurden die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ermittelt?**

### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

#### Befund – Sachverhalt

Die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit wurden in den Unterlagen der UVE ermittelt und ein Verkehrssicherheitsaudit durchgeführt. Insgesamt zeigt sich durch die S8 West eine neutrale Auswirkung auf die generelle Verkehrssicherheit. D.h., dass insgesamt kein die Verkehrssicherheit verbessernder Effekt durch das Projekt der S8 West zu erwarten ist. Zum Verkehrssicherheitsaudit werden zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgezeigt, eine Maßnahme steht im Gegensatz zur Empfehlung des Audits (negative Querneigung in Kurven der S8 mit Kurvenradius 2.000m).

#### Gutachten – Schlussfolgerungen

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in der UVE sind hinsichtlich der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit für das Stadium der UVE plausibel und nachvollziehbar, allerdings nicht vollständig dargelegt (siehe TGA Verkehr und Verkehrssicherheit). Die eingehende Prüfung bringt gewisse Abweichungen von den vorgelegten Ergebnissen in den Unterlagen der UVE. Das eingereichte Projekt ist unter den in Kap. 5.2 definierten ergänzenden und geforderten Maßnahmen hinsichtlich der Verkehrssicherheit als umweltverträglich einzustufen. Um der Verkehrssicherheit auf dem Nebenstraßennetz mit einem relativ hohen Anteil an landwirtschaftlichem Verkehr Rechnung zu tragen, wird im Freiland eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 70 empfohlen. Dazu sollte der Kontakt mit der Verkehrsbehörde rechtzeitig vor der Inbetriebnahme der S8 West aufgenommen werden.

### **Frage 2.1.22 (BStG)**

**Nimmt das gegenständliche Projekt ausreichend Bedacht auf die gefahrlose Benutzbarkeit der zu errichtenden Bundesstraße, unter Berücksichtigung der Kriterien Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Erfordernisse des Straßenverkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges?**

### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

#### Befund – Sachverhalt

Die vorgelegten Unterlagen entsprechen dem Stand des Wissens und berücksichtigen aktuelle Planungsrichtlinien. Das wird auch durch das Verkehrssicherheitsaudit bestätigt, wenn auch der Verzicht auf die „negative“ Querneigung aus der Sicht des Gutachters des TGA Verkehr und Verkehrssicherheit nicht gefolgt werden sollte (siehe Kap. 4.2.2 des TGA Verkehr und Verkehrssicherheit). In einzelnen Bereichen werden zusätzliche Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Leistungsfähigkeit gefordert bzw. empfohlen. Dazu zählen z.B. die Anlage von eigenen Linksabbiegefahrstreifen bei der ASt Deutsch–Wagram (Rampe 11), ASt Markgrafneusiedl (Rampe 41 und ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (Rampe 31). Dort ist insbesondere die Anlage von eigenen Linksabbiegefahrstreifen vorzusehen, um die Kriterien der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs stärker zu berücksichtigen.

#### Gutachten – Schlussfolgerungen

Das Projekt nimmt ausreichend Bedacht auf die gefahrlose Benutzbarkeit der zu errichtenden Bundesstraße S8 West unter Berücksichtigung der Kriterien Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und der Erfordernisse des Straßenverkehrs und der funktionellen

Bedeutung des Straßenzuges, wenn die aufgelisteten ergänzenden und geforderten Maßnahmen realisiert werden (siehe Beschreibung der erforderlichen Maßnahmen in Kap. 5.2).

### Frage 2.1.23

**Sind zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erforderlich? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder bedarf es weiterer Maßnahmen.**

Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

Befund – Sachverhalt

Die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit wurden in den Unterlagen der UVE ermittelt und ein Verkehrssicherheitsaudit durchgeführt. Es zeigt sich, dass eine neutrale Auswirkung auf die generelle Verkehrssicherheit zu erwarten ist. Ergänzend zum Verkehrssicherheitsaudit und der UVE werden im TGA Verkehr und Verkehrssicherheit zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgezeigt. Ein Maßnahmenvorschlag des TGA Verkehr und Verkehrssicherheit (siehe Kap. Maßnahme (1.6) steht im Gegensatz zur Empfehlung des Audits (negative Querneigung in Kurven der S8 mit Kurvenradius  $\geq 2.000\text{m}$ ). Um die Verkehrssicherheit auf dem Nebenstraßennetz mit einem relativ hohen Anteil an landwirtschaftlichem Verkehr Rechnung zu tragen, wird im Freiland eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 70 empfohlen. Dazu soll der Projektwerber rechtzeitig vor der Inbetriebnahme der S8 West Kontakt mit der zuständigen Behörde aufnehmen.

Gutachten – Schlussfolgerungen

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in der UVE sind hinsichtlich der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit für das Stadium der UVE plausibel und nachvollziehbar, allerdings nicht vollständig dargelegt, wie es im TGA Verkehr und Verkehrssicherheit aufgezeigt ist. Die eingehende Prüfung bringt gewisse Abweichungen von den vorgelegten Ergebnissen in den Unterlagen der UVE. Das eingereichte Projekt ist unter den in Kap. 5.2 definierten ergänzenden und geforderten Maßnahmen hinsichtlich der Verkehrssicherheit als umweltverträglich einzustufen.

### Frage 2.1.24

**Wie wird die Wirksamkeit der Trasse und der vorgeschlagenen Maßnahmen in Hinblick auf die Verkehrssicherheit bewertet?**

Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

Befund – Sachverhalt

Die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit wurden in den Unterlagen der UVE ermittelt und ein Verkehrssicherheitsaudit wurde durchgeführt. Es zeigt sich eine neutrale Auswirkung auf die generelle Verkehrssicherheit. Es werden im TGA Verkehr und Verkehrssicherheit zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgezeigt, eine Maßnahme steht im Gegensatz zum Ergebnis des Verkehrssicherheitsaudits (Verzicht auf eine negative Querneigung in Kurven der S8 mit Radius  $\geq 2.000\text{m}$ ). Um die Verkehrssicherheit auf dem Nebenstraßennetz mit einem relativ hohen Anteil an landwirtschaftlichem Verkehr Rechnung

zu tragen, wird im Freiland eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 70 empfohlen. Dazu soll der Projektwerber rechtzeitig vor der Inbetriebnahme der S8 West Kontakt mit der zuständigen Behörde aufnehmen.

#### Gutachten – Schlussfolgerungen

Die Wirksamkeit der Trasse und der vorgeschlagenen Maßnahmen wurde im Hinblick auf die Verkehrssicherheit bewertet. Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in der UVE sind hinsichtlich der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit für das Stadium der UVE plausibel und nachvollziehbar, allerdings aus der Sicht des TGA Verkehr und Verkehrssicherheit nicht ausreichend dargelegt. Die eingehende Prüfung bringt gewisse Abweichungen von den vorgelegten Ergebnissen in den Unterlagen der UVE und dem Verkehrssicherheitsaudit. Das eingereichte Projekt ist unter den in Kap. 5.2 definierten ergänzenden und im TGA Verkehr und Verkehrssicherheit geforderten und empfohlenen Maßnahmen hinsichtlich der Verkehrssicherheit als umweltverträglich einzustufen.

#### **Frage 2.1.25**

**Kann das Vorhaben aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei haben?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

#### Befund – Sachverhalt

Wie das Ergebnis der Weiterführenden Unterlage, Verkehrliche Ergänzungen (WU4) klar aufzeigt, ist durch das Einreichprojekt der S8 West mit keinen erheblichen Auswirkungen der Verkehrsbelastungen auf das Gebiet der Slowakei zu erwarten. Dies liegt darin begründet, dass das Einzugsgebiet der S8 West hauptsächlich den nördlichen Bereich der Donau im Marchfeld bezüglich der Erreichbarkeit betrifft und derzeit in der Fortsetzung der S8 West nach Osten keine grenzüberschreitende Straßenverbindung vorhanden ist. Dies wird auch durch die im Jahre 2013 erfolgte Quell-Zielbefragung des die Grenze überschreitenden Verkehrs im Rahmen des Projektes BRAWISIMO (siehe Einlage WU 4) bestätigt.

#### Gutachten – Schlussfolgerungen

Das Vorhaben der S8 West hat aus der Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit keine erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage und den Kfz-Verkehr der Slowakei.

#### **5.2.2. Fachgebiet 02 – Lärm**

#### **Frage 2.2.1**

**Entspricht das Einreichprojekt aus lärmtechnischer Sicht den Bestimmungen in § 3 (Lärmindizes), § 4 (maßgebender Immissionsort), § 7 und § 11 BStLärmIV (Ermittlung und Beurteilung) unter Berücksichtigung der Übergangsbestimmung in § 16 Abs. 1 BStLärmIV?**

### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Das Einreichprojekt mit seinen weiterführenden Unterlagen (Auskunft gemäß §24c Abs. 8 UVP-G idgF) entspricht aus lärmtechnischer Sicht den Bestimmungen in § 3 BStLärmIV, die erforderlichen Lärmindizes wurden für die lärmtechnisch relevanten Gebäudefassaden gemäß § 4 BStLärmIV berechnet und die Ergebnisse dargestellt. Die Berechnungen der Betriebsphase erfolgten gemäß § 7 BStLärmIV und die Berechnungen der Bauphase erfolgten gemäß § 11 BStLärmIV.

Nach §16 (1) BStLärmIV ist es bei Bundesstraßenvorhaben, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung (BStLärmIV) bei der Behörde zur Genehmigung eingereicht wurden, zulässig, anstelle des Anpassungswertes gemäß § 11 Abs. 2 BStLärmIV auch andere dem Stand der Technik entsprechende Anpassungswerte zu verwenden. Von dieser Übergangsbestimmung wurde Gebrauch gemacht. Die gewählte Vorgangsweise und die Anpassungswerte sind plausibel und entsprechen dem Stand der Technik.

### **Frage 2.2.2**

**Wurden von der Projektwerberin gemäß den Bestimmungen in § 8 in Verbindung mit § 9 Abs. 1 BStLärmIV straßenseitige Maßnahmen im Projekt vorgesehen?**

### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Von der Projektwerberin wurden nachstehende aktive Maßnahmen vorgesehen.

Auf der gesamten S8 West wird eine lärmindernde Asphaltdecke aus Splittmastix als Teil des Vorhabens ausgeführt. Ausgenommen sind die Rampen der Anschlussstellen und des Knotens S 1/S 8, sowie die Brücken, wo aus technischen Gründen eine Asphaltbetondecke aufgebracht wird. Aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und kombinierte Lärmschutzdämmen mit aufgesetzter Lärmschutzwand werden im Bereich der Invalidensiedlung am Knoten S1/S8 vorgesehen. Die Trasse liegt teilweise in einem Einschnitt.

Die Auswahl der für das Vorhaben gewählten aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist aus lärmtechnischer Sicht (Wirkung, Lage und Kombination), sowie im Hinblick auf den erzielbaren Zweck und dem wirtschaftlichen Aufwand plausibel, entspricht dem Stand der Technik und den Bestimmungen des § 8 in Verbindung mit § 9 Abs. 1 BStLärmIV (Siehe Teilgutachten 02 Lärm).

### **Frage 2.2.3**

**Treten bei Nachbarn (Wohn- und Betriebsanrainer) in der Betriebsphase Überschreitungen des zulässigen Immissionseintrages bzw. von Grenzwerten gemäß § 6 BStLärmIV auf und sind diese Überschreitungen ausreichend dargelegt? Wurden objektseitige Maßnahmen gemäß § 9 BStLärmIV im Projekt vorgesehen bzw. jene Objekte von Nachbarn ausgewiesen, bei denen eine Einzelfallbeurteilung gemäß § 6 Abs. 3 und 4 BStLärmIV erforderlich ist?**

### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Bei Nachbarn tritt die Überschreitung des zulässigen Immissionseintrages bzw. von Grenzwerten gemäß § 6 BStLärmIV auf. Diese sind ausreichend in den Projektsunterlagen der

Projektwerberin bzw im Teilgutachten 02 Lärm dargelegt. Die Ansprüche auf objektseitige Maßnahmen wurden gemäß § 9 BStLärmIV ausgewiesen. Bei Einzelfallbeurteilung gemäß § 6 Abs. 3 und Abs, 4 wurden in Abstimmung mit dem Fachbereich Humanmedizin objektseitige Lärmschutzmaßnahmen, bzw. Einzelfallbeurteilungen ausgewiesen (siehe Teilgutachten 02 Lärm). Im Teilgutachten 02 Lärm werden zu den ausgewiesenen Maßnahmen ergänzende Maßnahmen festgelegt (siehe TGA 02, Kapitel 5 und 6).

#### Frage 2.2.4

**Treten bei Nachbarn (Wohn- und Betriebsanrainer) in der Bauphase Überschreitungen von Schwellen- und Grenzwerten gemäß § 10 BStLärmIV auf und sind diese Überschreitungen ausreichend dargelegt? Wurden bei Überschreitungen von Schwellenwerten Minderungsmaßnahmen im Sinne des § 12 BStLärmIV geprüft und ist deren Umsetzung, soweit dies im Hinblick auf den erzielbaren Zweck nicht mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden ist, im Projekt vorgesehen? Sind die im Projekt vorgesehenen Minderungsmaßnahmen gemäß den Vorgaben in § 12 BStLärmIV ausreichend? Wurden objektseitige Maßnahmen gemäß § 13 BStLärmIV im Projekt vorgesehen bzw. jene Objekte von Nachbarn ausgewiesen, bei denen eine Einzelfallbeurteilung gemäß § 10 Abs. 4 und 5 BStLärmIV erforderlich ist?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Da Schwellenwerte nach § 10 Abs. 1 BStLärmIV überschritten werden, sind Lärminderungsmaßnahmen nach § 12 BStLärmIV erforderlich. Diese sind in Kapitel 4 der Einlage WU 2-01 beschrieben und Teil des Vorhabens. Über alle Bauphasen kann festgehalten werden, dass alle Immissionspegel nach BStLärmIV unter den Grenzwerten der BStLärmIV § 10 Abs. 4 liegen.

Es sind daher keine objektseitigen Maßnahmen nach §13 BStLärmIV für die Bauphasen erforderlich. Siehe auch Teilgutachten 02 Lärm, Kapitel 4.1.5 hinsichtlich Auswirkungen auf das öffentliche Straßennetz in der Bauphase.

Die in Kapitel 4 der Einlage WU 2-01 beschriebenen Lärminderungsmaßnahmen sind Bestandteil des Vorhabens und sind aus Sicht des lärmtechnischen Sachverständigen ausreichend.

Für die **Arbeitnehmer benachbarter Betriebe und die Inhaber von Einrichtungen**, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, gelten die Abs. 1 bis 4 des § 10 nicht; für sie ist nach §10 Abs. 5 BStLärmIV der **zulässige Baulärm im Einzelfall** festzulegen. In gegenständlichen Verfahren wird im Einvernehmen mit dem Sachverständigen für Humanmedizin nachstehende Gesamtimmismissionen zugelassen.

$L_{\text{day}}, L_{\text{evening}}, L_{\text{night}} = 65 \text{ dB Außenpegel}$

Für die der Baustelle nächstgelegenen Gewerbegebiete im lärmtechnisch, relevanten Bereich des Vorhabens, **GIP Gewerbe- und Industriepark Wien Nord Ost und Erlebnispark Gänserndorf sind nach den Vorgaben der Humanmedizin keine Maßnahmen erforderlich.**

### Frage 2.2.5

**Wurden die Qualitätsanforderungen an objektseitige Maßnahmen gemäß § 14 BStLärmIV und die Bereiche, in denen diese Maßnahmen zu ergreifen sind, festgelegt? Ist es erforderlich, dass zur näheren Konkretisierung der objektseitigen Maßnahmen eine Detailuntersuchung gemäß § 14 BStLärmIV durchzuführen ist?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Es ist erforderlich zur Konkretisierung der Ansprüche auf objektseitige Maßnahmen Detailuntersuchungen im Sinne des § 14 BStLärmIV durchzuführen. Die Qualitätsanforderungen an objektseitige Maßnahmen und die Bereiche bzw. Gebäude sind im Teilgutachten 02 Lärm ausgewiesen (siehe Kapitel 5 „Beschreibung von Maßnahmen“ und Kapitel 6 „Beweissicherung und begleitende Kontrolle“).

### Frage 2.2.6

**Sind in den Unterlagen alle für das Vorhaben relevant in Frage kommenden Schallemissionsquellen, sowohl für die Betriebs- als auch für die Bauphase ausreichend dargestellt und berücksichtigt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Die in den Unterlagen für das Vorhaben relevant in Frage kommenden Schallemissionsquellen, sowohl für die Betriebs- als auch für die Bauphase sind für eine Beurteilung nach BStLärmIV ausreichend dargestellt worden (siehe Projektunterlagen Einreichprojekt und die weiterführenden Unterlagen).

### Frage 2.2.7

**Wurde der Untersuchungsraum für die Betriebs- und Bauphase in der UVE ausreichend weit abgegrenzt und ist die festgelegte Abgrenzung nachvollziehbar begründet? Ist der Untersuchungsraum für die Betriebsphase auch im Bereich der Zulaufstrecken ausreichend und plausibel abgegrenzt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Der Untersuchungsraum (engerer und weiterer Untersuchungsraum) für die Betriebs- und Bauphase in der UVE ist ausreichend weit abgegrenzt und begründet, Die Abgrenzung der Untersuchungsräume und deren Begründung ist im Teilgutachten 02 Lärm, Kapitel 1.1 und Kapitel 2.3 dargelegt.

### Frage 2.2.8

**Wurden im Untersuchungsraum die Lärmimmissionspunkte für die Betriebs- und Bauphase an den maßgebenden Immissionsorten im Sinne der BStLärmIV gesetzt und wurden für die Beurteilung des Betriebs- und Baulärms ausreichend viele Immissionspunkte gewählt?**

### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Im Untersuchungsraum wurden die lärmtechnisch relevanten Gebäudefassaden für die Betriebs- und Bauphase an den maßgebenden Immissionsorten ausreichend im Sinne der BStLärmIV für eine Beurteilung nach BStLärmIV gesetzt und berechnet. Die Ergebnisse sind in Tabellenform, sowie in Übersichtskarten in den Projektsunterlagen der Projektwerberin dargestellt.

### **Frage 2.2.9**

**Sind die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus Sicht des Fachgebietes Lärm ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar?**

### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind in Verbindung mit den Ausführungen im Teilgutachten 02 Lärm und den dort festgelegten Maßnahmen und Beweissicherungen aus Sicht des Fachgebietes Lärm ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar.

### **Frage 2.2.10**

**Wird die Schallausbreitung durch besondere meteorologische Bedingungen im Untersuchungsraum maßgeblich beeinflusst? Wurden diese bei der Ermittlung der Lärmimmissionen ausreichend berücksichtigt?**

### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

In Österreich wird Berechnungsmethode durch die Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV festgelegt. In § 7 (1) und § 11 (1) nach BStLärmIV im Speziellen wird die RVS 04.02.11 Lärmschutz und die ÖNORM ISO 9613-2:2008-07-01 zur Anwendung festgelegt.

Damit wird den Berechnungen eine Mitwindsituation mit leichter Inversion unterstellt. Nach dem nationalen Vorwort der ISO 9613-2, Kapitel V.2.6 ist die Meteorologische Korrektur als nationale Anpassung auf  $C_0 = 0$  für alle Zeitabschnitte, damit ist auch  $C_{met} = 0$ , zu setzen.

Aus Abschnitt 8 der ISO 9613-2 ist ersichtlich, dass eine meteorologische Korrektur eine Anpassung auf günstigere Bedingungen in Form eines Abschlags bedeutet.

Die durch oben genannte Richtlinie und Norm vorgeschriebene Vorgangsweise liegt für die Nachbarn auf der ingenieurmäßig sicheren Seite. Durch die erfolgte Anwendung der RVS 04.02.11 Lärmschutz und der ÖNORM ISO 9613-2:2008-07-01 wurden die meteorologischen Bedingungen im Bereich des Vorhabens ausreichend berücksichtigt.

### **Frage 2.2.11**

**Wurden die Berechnungen zur Ermittlung der Immissionen an Hand eines dreidimensionalen Modells mit einem EDV-Programm durchgeführt, das dem Stand der Technik entspricht?**

### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Die Schalltechnischen Berechnungen erfolgten mit Hilfe des EDV Programms SoundPLAN Version 7.0ff der Fa. Braunstein+Berndt GmbH, Deutschland. Der Nachweis der Eignung mit den Berechnungen der Testbeispiele nach dem Anhang der RVS 04.02.11 wurde seitens des Programmherstellers erbracht. Das Programm ist in Österreich und darüber hinaus mehrfach bei einschlägigen Ingenieurbüros in Verwendung und entspricht dem Stand der Technik.

### **Frage 2.2.12**

**Sind Immissionen zu erwarten, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden?**

### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Mit der Durchführung der erforderlichen Maßnahmen nach Teilgutachten 02 Lärm bzw. den Maßnahmen der übrigen Fachbereiche ist aus lärmtechnischer Sicht keine Gefährdung der Nachbarn durch Lärmimmissionen im Sinne der BStLärmIV zu erwarten. Des Weiteren sind mit Durchführung der erforderlichen Maßnahmen keine Immissionen zu erwarten die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden.

Die abschließende Beurteilung obliegt dem SV für Humanmedizin.

### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen werden nicht gefährdet.

### **Frage 2.2.13**

**Wird die Immissionsbelastung zu schützender Güter (nach dem Stand der Technik) möglichst gering gehalten (Immissionsminimierungsgebot), sodass allfällige Maßnahmen noch im Verhältnis zu der damit insgesamt erreichbaren Verringerung der Immissionsbelastung stehen?**

### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Im Einreichprojekt, insbesondere in den weiterführenden Unterlagen sind die Auswirkungen in der Bauphase und in der Betriebsphase und die vom Vorhaben zu setzenden Maßnahmen ausgewiesen. Weiter wurden im Teilgutachten 02 Lärm zusätzliche Maßnahmen festgeschrieben (siehe TGA 02, Kapitel 5 „Beschreibung von Maßnahmen“ und Kapitel 6 „Beweissicherung und begleitende Kontrolle“).

Die geprüften Projektunterlagen zeigen, dass mit den zusätzlichen Maßnahmen aus dem TGA 02 die Immissionsbelastung für die Schutzgüter möglichst gering gehalten wird.

Die vorgesehenen aktiven und passiven Maßnahmen stehen insgesamt im Verhältnis zur erreichbaren Verringerung der Immissionsbelastungen.

#### Frage 2.2.14

**Wird durch das geplante Vorhaben die gegebene Lärmsituation in den Siedlungsgebieten und Freizeit- und Erholungsgebieten während der Bauphase bzw. der Betriebsphase beeinträchtigt?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Mit der Durchführung der erforderlichen Maßnahmen nach Teilgutachten 02 Lärm bzw. den Maßnahmen der übrigen Fachbereiche ist aus lärmtechnischer Sicht keine unzumutbare Belästigung der Nachbarn durch Lärmimmissionen im Sinne der BStLärmIV zu erwarten.

Die Ermittlung und Beurteilung der Lärmauswirkung des Vorhabens erfolgte nach der BStLärmIV. Die Lärmbelastung stellt bei der Beurteilung von Freizeit und Erholung einen Aspekt unter anderen dar. Die Beurteilung von Freizeit und Erholung erfolgte im Teilgutachten 13 Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild.

##### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Verbindliche Grenz- oder anerkannte Richtwerte in der Bau- bzw. Betriebsphase werden - mit Umsetzung der in der UVP geforderten Maßnahmen - eingehalten. Allfällige Überschreitungen werden als zumutbar beurteilt.

#### Frage 2.2.15

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Lärm auf Siedlungsraum, Wirtschaftsraum, Jagdwirtschaft, Erholung und Tiere während des Baus und des Betriebes zu bewerten?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Aus lärmtechnischer Sicht ist die lärmtechnische Situation in den Projektunterlagen, einerseits für das Schutzgut Mensch, andererseits für die Tiere (zB. Triel) dargestellt worden. Die Beurteilung nach BStLärmIV auf den Nachbarn wurde im Teilgutachten 02 Lärm vorgenommen. Die vorhabensbedingten Auswirkungen durch den Wirkfaktor Lärm sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als vertretbar einzustufen.

##### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Die Bau- und Betriebsphasen des Projektes führen zu keinen wesentlichen oder untragbaren Belästigungen in den genannten Bereichen. Es sind keine wesentlichen Beeinträchtigungen von Funktionen der Wohn-, Freizeit- und Erholungsnutzungen sowie Betriebsnutzungen durch Lärmimmissionen zu erwarten.

##### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

s. unter Frage 2.5.8

Die unter 2.5.8 beschriebenen Auswirkungen durch Lärm auf Tiere sind für die Bauphase als geringfügig zu bewerten.

Für die Betriebsphase sind die Auswirkungen durch Lärm auf Tiere bei Einhaltung der Maßnahmen als geringfügig zu bewerten.

### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

#### Teilbereich Wildökologie

Die Bewertung der Reaktion auf Lärm ist besonders bei Wildtieren sehr schwierig und kann nur anhand von Verhaltensänderungen und der Änderung einiger physiologischer Werte erfolgen. Im Freiland sind kaum standardisierte Bedingungen realisierbar. Wie Wildtiere auf Reize wie Lärm reagieren, hängt in unterschiedlicher Weise u.a. von der tages- und jahreszeitlichen sowie artspezifischen Aktivität der Tiere, von der Schwarm- oder Rudelgröße, vom Stand der Brut bzw. dem Führen von Jungtieren, von anderen Störungen oder Belästigungen, vom Wetter, von der Geländestruktur und von individuellen Erfahrungen ab. Meistens wirken mehrere Reize gleichzeitig und können sich gegenseitig verstärken. Generell ist insbesondere bei Säugetieren ein Gewöhnungseffekt zu beobachten; nur bei unerwartetem Lärm, wie Knall oder Explosionen, reagieren Tiere meist mit einem Schreckreflex, der aber bei Wiederholung des Reizes allmählich erlischt.

Während des Bauens treten akustische Reize, also Lärm, immer zusammen mit optischen Reizen, sich bewegender Maschinen und arbeitender Menschen, und zwar überwiegend tagsüber auf. Daraus resultieren eine gewisse Beunruhigung von Wildtieren, Veränderungen bzw. Verschiebungen von Reviergrenzen und Territorien, Verlegungen von Wechsellinien, Änderungen von Äsungsflächen sowie Verlagerungen von Einständen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass in jenen Bereichen, wo die Trasse bestehende Landesstraßen quert, bereits eine Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist und ein gewisser Gewöhnungseffekt bei Wildtieren bereits besteht. Im Bereich der derzeit landwirtschaftlich genutzten Fluren und Waldflächen abseits des bestehenden Straßennetzes kommt es durch die Bautätigkeit zu zusätzlichen Lärmauswirkungen.

Die Gewöhnung von Wildtieren an Verkehrslärm wird auch durch Beobachtungen an stark befahrenen Straßen belegt, wo Rehwild in unmittelbarer Nähe der Straße bei der Äsung angetroffen werden kann.

Potentiell sensibler auf Lärm reagieren Vögel, wobei bei Federwild das Rebhuhn als sensible Indikatorart gelten kann, da das Zusammenfinden der Kette durch bestimmte Rufe erfolgt und sich die Tiere bei einem entsprechenden Lärmpegel nicht mehr gegenseitig hören können. Verschiedene Untersuchungen vermuten einen Rückgang der Brutdichte in der Nähe stark befahrener Straßen. Untersuchungen an stark befahrenen Landesstraßen (z.B. B7) zeigen, dass die Rebhuhnbestände trotz der starken Lärmbelastung in Straßennähe in den letzten Jahren zugenommen haben. Wichtiger als der Lärmpegel dürfte für die Entwicklung des Rebhuhns das Vorhandensein von Brachflächen mit ausreichend Nahrung und Deckung sein. Es ist davon auszugehen, dass die im Projekt vorgesehenen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen die nachteiligen Auswirkungen der Schallemissionen in der Betriebspha-

se ausgleichen. Daher ist für die **Bau- und Betriebsphase** nur von **geringfügigen Auswirkungen** durch Lärm auszugehen.

#### Teilbereich Jagd

Grundsätzlich wirkt sich Lärm nachteilig auf den Erholungswert der Jagd aus. Die konkreten Auswirkungen hängen stark vom Ausmaß der Betroffenheit eines Jagdreviers durch Lärm im Verhältnis zu seiner Gesamtgröße, den Ausweichmöglichkeiten für den Jäger, der Lage der jagdlichen Einrichtungen etc. ab. Die meisten Jagdreviere im Untersuchungsraum sind vom Vorhaben im Verhältnis zur Reviergröße nur kleinflächig betroffen. Nur die EJ Haindl wird in der Mitte in etwa zwei gleich große Teile zerschnitten. Aufgrund der mit rd. 154 ha geringen Größe ist ein Ausweichen in ruhige Revierteile nicht mehr möglich, so dass das Naturerlebnis bei der Jagd deutlich beeinträchtigt wird, wobei in der EJ Haindl derzeit zumindest tagsüber bereits mit Störungen der Jagd infolge des aktuellen Schotterabbaus zu rechnen ist. Da bei beiden Jagden eine Nutzung der verbleibenden Revierteile trotz Störungen durch Verkehrslärm und Zerschneidungen auch weiterhin möglich ist, werden die Auswirkungen als **vertretbar** eingestuft.

#### Teilbereich Wald

Während des Bauens und durch den Verkehr auf der S 8 sind Verlärmungen der angrenzenden Waldbereiche zu erwarten, die Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion des Waldes im Nahbereich der Trasse mit sich bringen. Die Auswirkungen auf die Erholungsfunktion des Waldes werden jedoch insgesamt nur als **geringfügig** eingestuft, da in der Umgebung genügend Waldflächen als Ausweichmöglichkeiten für naturnahe Erholung vorhanden sind.

#### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Aus raumordnungsfachlicher Sicht ist festzustellen, dass die schalltechnischen Entlastungen die Mehrbelastungen in Siedlungsgebieten deutlich übersteigen.

Im Fachbeitrag zur UVE wird dieser Nachweis anhand eines Vergleichs der für die örtliche und überörtliche Raumplanung relevanten schalltechnischen Planungsrichtwerte gem. ÖNORM S 5021-1 mit den Prognosewerten des Fachbeitrages Lärm angestellt. Diese Richtwerte sind vor allem bei der Neuausweisung von Bauland heranzuziehen und geben an, ob Flächen für eine bestimmte Nutzungsart (z.B. Wohnen, Gewerbe, Erholungsgebiet, etc.) hinsichtlich der Umgebungslärmsituation geeignet sind. Diese Beurteilung ist wesentlich für die zukünftige Siedlungsentwicklung. Es handelt sich dabei jedoch nicht um rechtlich verbindliche Grenzwerte, welche für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes S8 Marchfeld Schnellstraße relevant sind. Zusätzlich dienen die schalltechnischen Planungsrichtwerte für die örtliche und überörtliche Raumplanung auch als Grundlage für die Beurteilung von Schallemissionen in anderen Genehmigungsmaterien (z.B. in der Gewerbeordnung oder im Baurecht).

Zusätzlich wurde zum Nachweis der Entlastungen des Siedlungsraumes eine allgemeine Bilanzierung der Entlastungen und Zusatzbelastungen angestellt. Der Vergleich ist plausibel und nachvollziehbar durchgeführt und zeigt, dass insgesamt in rund 295ha Wohnbauland

Entlastungen zu erwarten sind, wohingegen nur in 125ha Wohnbauland mit Mehrbelastungen zu rechnen ist. Mehrbelastungen treten dabei vor allem entlang der Zulaufstrecken in jenen Gebieten auf, die derzeit eine sehr niedrige Umgebungslärsituation aufweisen. Zu 78% können die Planungsrichtwerte der Raumordnung in diesen Gebieten jedoch trotz Mehrbelastungen eingehalten werden. Von wahrnehmbaren Mehrbelastungen sind primär die Wohnbaulandgebiete entlang der Landesstraße L9, südlich von Gänserndorf und an der Ortseinfahrt von Obersiebenbrunn betroffen. Hier sind jedoch noch zusätzliche Sanierungsmaßnahmen durch das Land Niederösterreich vorgesehen (unter anderem UFT Gänserndorf). Potenzielle Siedlungserweiterungsgebiete sind durch Mehrbelastungen kaum beeinflusst. Insgesamt sind die schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens auf den Siedlungsraum als **vertretbar** einzustufen.

#### Erholung und Freizeit:

Durch das Vorhaben sind abgesehen von Fahrradroutes keine Freizeit- und Erholungseinrichtungen direkt betroffen. Die Fahrradroutes werden in der Betriebsphase wiederhergestellt und es sind keine Umwege oder Behinderungen gegeben. Vor allem die zentralen, in den Siedlungsgebieten gelegenen Freizeit- und Erholungseinrichtungen werden durch die Verkehrsverlagerung von Lärm entlastet. Nutzung wie der Modellflugplatz oder der Motocrossparcours sind hinsichtlich Lärmeinwirkungen als nicht sensibel einzustufen und es sind Mehrbelastungen als nicht relevant anzusehen. Diese Nutzungen wurden aufgrund der von ihnen ausgehenden Emissionen selbst in siedlungsfernen Bereichen situiert. Punktuell kommt es zu Erhöhungen der Lärmbelastung, z.B. im Erholungswald Hagerfeld oder im Schlosspark Obersiebenbrunn. Die Lärmwirkungen auf die Freizeit- und Erholungsinfrastruktur sind in Summe als **vertretbar** einzustufen.

#### **Frage 2.2.16**

**Liegen nach Vorhabensrealisierung raumrelevante Nutzungsänderungen durch die veränderten Schallimmissionsverhältnisse vor? Wurden diese allfälligen Beeinträchtigungen beurteilt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Aus lärmtechnischer Sicht ist die lärmtechnische Situation in den Projektunterlagen, einerseits für das Schutzgut Mensch, andererseits für die Tiere (zB. Triel) dargestellt worden. Die Beurteilung nach BStLärmIV auf den Nachbarn wurde im Teilgutachten 02 Lärm vorgenommen. Bei Überschreitung von Grenzwerten nach BStLärmIV wurden zusätzlich zu den aktiven Maßnahmen des Vorhabens objektseitige Maßnahmen gesetzt.

#### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Die veränderten Nutzungsmöglichkeiten aufgrund von Lärmimmissionen wurden in der UVE dargelegt und fließen unter anderem in die Beurteilung der Auswirkungen auf Programme und Pläne der Raumplanung ein. Grundsätzlich ist festzustellen, dass derzeit festgeschriebene Entwicklungsabsichten der Gemeinden durch zusätzliche Lärmimmissionen nicht relevant beeinträchtigt werden.

Zukünftig stellt das Vorhaben eine geänderte Planungsvoraussetzung dar, welche eine Anpassung der Instrumente der Planung erforderlich macht. Aufgrund der Schallimmissionen ergeben sich Einschränkungen für eine Entwicklung von Wohnbauland in Richtung der Trasse. Im Gegenzug werden die Ortskerne sowie andere trassenferne Entwicklungspotenziale durch die Lärmentlastung aufgewertet. Es ist hingegen jedoch zu erwarten, dass aufgrund der verbesserten Verkehrsanbindung diese Standorte an Bedeutung für industriell-gewerbliche Nutzungen gewinnen werden. Im bestehenden Betriebsflächenkonzept B8 drückt sich dieser Wunsch der Standortgemeinden bereits aus. Industriell-gewerbliche Nutzungen sind gegenüber Schallimmissionen als nicht sensibel einzustufen. Da die Anpassung an geänderte Planungsvoraussetzungen im Wesen der Raumplanungsinstrumente liegt, sind diese Veränderungen der Planungsvoraussetzungen jedoch als neutral einzustufen.

#### Frage 2.2.17

**Sind Maßnahmen während des Baus aus lärmtechnischer Sicht erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Die Minderungsmaßnahmen nach § 12 BStLärmIV aus Einlage WU 2-01, Kapitel 4 sind Teil des Vorhabens. Ebenso wurden für den Bauverkehr im öffentlichen Straßennetz zulässige LKW-Fahrten definiert. Im Teilgutachten 02 Lärm und im Teilgutachten Verkehr und Verkehrssicherheit wurden zusätzliche Maßnahmen in der Bauphase gefordert. Die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen zusammen mit den in den Teilgutachten geforderten Maßnahmen der Sachverständigen (siehe TGA 02, Kapitel 5) verhindern bzw. verringern aus Sicht des Fachbereichs Lärm die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in solcher Weise, dass sie nach Beurteilung gemäß BStLärmIV für die Nachbarn zumutbar sind.

##### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Werden die in den Teilgutachten 2 und 4 geforderten Maßnahmen umgesetzt, so sind aus humanmedizinischer Sicht keine weiteren Maßnahmen notwendig.

#### Frage 2.2.18

**Sind Maßnahmen während des Betriebes aus lärmtechnischer Sicht erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Im Teilgutachten 02 Lärm und im Teilgutachten Verkehr und Verkehrssicherheit wurden für die Betriebsphase zusätzlich zu den Maßnahmen in den Projektsunterlagen Maßnahmen

gefordert. Die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen zusammen mit den in den Teilgutachten geforderten Maßnahmen der Sachverständigen (siehe TGA 02, Kapitel 5) verhindern bzw. verringern aus Sicht des Fachbereichs Lärm die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in der Betriebsphase in solcher Weise, dass sie nach Beurteilung gemäß BStLärmIV für die Nachbarn zumutbar sind. Durch die Entlastung von Ortsdurchfahrten wird eine Verringerung der Auswirkungen im Vergleich zu den Nullplanfällen in diesen Orten erreicht.

#### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Werden die in den Teilgutachten 2 und 4 geforderten Maßnahmen umgesetzt, so sind aus humanmedizinischer Sicht keine weiteren Maßnahmen notwendig.

#### **Frage 2.2.19**

**Sind Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle aus Sicht des Fachgebietes Lärm während der Bau- und/oder Betriebsphase erforderlich? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Im Teilgutachten 02 Lärm, Kapitel 6 und im Teilgutachten Verkehr und Verkehrssicherheit wurden Maßnahmen zur Beweissicherung und begleitenden Kontrolle in der Bauphase und in der Betriebsphase gefordert. Die definierten Maßnahmen der Sachverständigen zur Beweissicherung stellen aus Sicht des Fachbereichs Lärm sicher, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf Nachbarn gemäß BStLärmIV zumutbar sind und zumutbar bleiben.

#### **Frage 2.2.20**

**Kann das Vorhaben aus Sicht des Fachgebietes Lärm erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei haben?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

In WU 1-05A sind auf den Übersichtskarten die relevanten Straßenabschnitte dargestellt. Im Bereich Deutsch Altenburg Einlage WU 1-05A, Blatt 86 liegt eine Pegelerhöhung durch das Vorhaben mit mehr als 0,4 dB und kleiner gleich 1,0 dB vor. Der Bereich liegt an der B49 und reicht bis zum Kreisverkehr mit der B9 und endet dort.

Darüber hinaus ist grenzüberschreitend (B9) durch den induzierten Verkehr des Vorhabens S8-West keine relevante Pegelerhöhung und damit keine relevante Lärmbelastung durch das Vorhaben gegeben.

Es ist auf Grund der großen Entfernung und den vorliegenden DTVw-Werten auch entlang der B49 keine relevante Lärmauswirkung für slowakische Siedlungen zu erwarten. Eine Betrachtung der Lärmbelastung im relevanten Bereich der B49 erfolgte bei den Zulaufstrecken (siehe Ergebnistabellen WU 1-04A).

Durch den Ausbau der S8-West ist insgesamt betrachtet daher, gestützt auf die Grundlagen und Aussagen des Fachbereichs Verkehr und Verkehrssicherheit, eine erhebliche, grenz-

überschreitende Auswirkung auf die slowakischen Siedlungen aus Sicht des Fachbereichs Lärm nicht zu erwarten.

### 5.2.3. Fachgebiet 03 – Luftschadstoffe und Klima

#### Frage 2.3.1

**Sind die in den Fachbeiträgen zur UVE vorgelegten Darstellungen und Schlussfolgerungen aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar? Entsprechen die Einreichunterlagen den Anforderungen der RVS 04.02.12 hinsichtlich Systemabgrenzung, Heranziehung von Irrelevanzschwellen, Beschreibung des Ist-Zustandes, Emissionsberechnung, Berechnung der Schadstoffausbreitung (Zusatzbelastung) und Berechnung der Gesamtbelastung? Kommt es bei fachlicher Prüfung zu Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

UVE Einlagen 3-3.1 Luft und Klima (einschließlich der weiterführenden Unterlage Luftschadstoffe WU3) sowie 3-4.1 Klima- und Energiekonzept sind plausibel und nachvollziehbar. Die Beurteilung des Ist-Zustandes sowie der Auswirkungen hinsichtlich des Schutzguts Luft wurde entsprechend den Vorgaben der RVS 04.02.12 durchgeführt. Im Teilgutachten wurde die Beschreibung des Ist-Zustandes um aktuellere Daten ergänzt. Ansonsten kommt es durch die fachliche Prüfung zu keinen abweichenden Aussagen.

#### Frage 2.3.2

**Wurde der Untersuchungsraum für die Betriebs- und Bauphase in der UVE ausreichend weit abgegrenzt, so dass alle von Luftschadstoffen beeinflussten Flächen erfasst werden und ist die festgelegte Abgrenzung nachvollziehbar begründet? Ist der vom Vorhaben induzierte Verkehr ausreichend berücksichtigt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Der Untersuchungsraum für die Immissionsanalyse wurde unter Heranziehung des Beurteilungswertes für irrelevante NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastungen gemäß RVS 04.02.12 ausreichend weit gewählt. Der Untersuchungsraum für die Emissionsbilanz umfasst die S 8 Marchfeld Schnellstraße im Abschnitt KN S 1/S 8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn sowie alle Straßenzüge, deren Verkehrsaufkommen direkt oder indirekt durch das Vorhaben relevant beeinflusst wird. Aussagen zu immissionsseitigen Auswirkungen infolge des durch das Projekt induzierten Verkehrs im erweiterten Untersuchungsraum, im Bereich der B 49 (Raum Angern, Groißenbrunn, Engelhartstätten, Bad Deutsch-Altenberg), an der B 8 in Talesbrunn sowie im Bereich des Grenzübergangs Berg an der B 9 wurden in einer ergänzenden Unterlage getroffen.

### Frage 2.3.3

**Werden die für Straßenbauvorhaben anzuwendenden Genehmigungskriterien des § 20 Abs. 3 IG-L i.d.F. BGBl. 77/2010 eingehalten? Werden sonstige gesetzlich Grenz- und / oder anerkannte Richtwerte überschritten? Wenn ja, wie werden die Überschreitungen beurteilt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Während der Bauphase mit dem insgesamt höchsten Bauaufkommen liegen bei den meisten Anrainern die prognostizierten Immissionszusatzbelastungen zum NO<sub>2</sub>-JMW bei maximal 0,9 µg/m<sup>3</sup>, was gemäß RVS 04.02.12 als irrelevant gering eingestuft werden kann. Überschreitungen des Kurzzeitgrenzwerts von 200 µg/m<sup>3</sup> sind nicht zu erwarten. Die höchsten prognostizierten PM10-Zusatzbelastungen bei den Anrainern liegen mit 3,5 % des Jahresmittelgrenzwerts nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft im Bereich der Irrelevanzschwelle gemäß RVS 04.02.12 von 1,2 µg/m<sup>3</sup> PM10. Die Zusatzbelastung für PM10 wird daher in den angrenzenden Wohngebieten als irrelevant, in Parbasdorf und Deutsch Wagram als geringfügig eingestuft. Der JMW-Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> PM10 wird sicher eingehalten.

Bei ungünstigen meteorologischen Bedingungen und starker Bautätigkeit können im baustellenahen Bereich hohe PM10-Tagesmittelwert (TMW) Zusatzbelastungen auftreten, wodurch mit bis zu 5 zusätzlichen Überschreitungen des TMW-Grenzwerts von 50 µg/m<sup>3</sup> bei den nächsten Wohnanrainern zu rechnen sein wird. Die Einhaltung des PM10-TMW-Kriteriums für straßenrechtliche Genehmigungsverfahren (§20 IG-L) von 35 PM10-TMW >50 µg/m<sup>3</sup> pro Jahr sind bei diesen Wohnanrainern grundsätzlich aufgrund der Ergebnisse der Ausbreitungsmodellierung gegeben. Generell gilt für die Bauphase, dass die Belastungen zeitlich begrenzt auftreten und es sich im Wesentlichen um Staub geogenen Ursprungs handelt.

Irrelevante Zunahmen in der NO<sub>2</sub>-JMW Immissionsbelastung (d.h. <0,9 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub>) ergeben sich abschnittsweise auf den Zubringerrouten zur S 8 wie entlang der L 9 zur ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn, der L 11 zwischen Gänserndorf und der ASt Markgrafneusiedl sowie der Spange Strasshof. Es sind keine Überschreitungen der geltenden Grenzwerte für NO<sub>x</sub> und NO<sub>2</sub> zu erwarten.

Hinsichtlich des PM10-Jahresmittelwerts ergeben sich im Vergleich zum Nullplanfall an allen Aufpunkten verkehrsbedingte Zusatzbelastungen von weniger als 3 % des Grenzwerts (gemäß RVS 04.02.12 unerheblich). Der PM10-Grenzwert im Jahresmittel wird eingehalten.

Hinsichtlich der maximalen PM10-Tagesmittelwerte sind örtlich geringfügige Zusatzbelastungen (ein bis zwei Tage mehr pro Jahr mit Tagesmittelwerten > 50 µg/m<sup>3</sup> PM10) in Obersiebenbrunn, Gänserndorf und Groß Enzersdorf bei Projektrealisierung zu erwarten. Die gemäß § 20 Abs. 3 Z 1 IG-L im gegenständlichen Fall zulässige Anzahl von 35 Tagen mit Tagesmittelwerten über 50 µg/m<sup>3</sup> PM10 wird nicht überschritten.

Grenzwertüberschreitungen für PM2,5 sind ebenfalls nicht zu erwarten. Auch für CO, SO<sub>2</sub>, NMHC und Benzol sowie die Staubinhaltsstoffe Blei, Arsen, Nickel und Cadmium sind die Änderungen der Konzentrationsniveaus sehr gering und können als unerheblich eingestuft werden. Es ist mit keiner relevanten Änderung in der Bilanz der Schadgase mit Ozonbildungspotential zu rechnen.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Aus humanmedizinischer Sicht sind negative Auswirkungen auf Gesundheit/Wohlbefinden (unzumutbare Belästigung) der Anrainer durch eine toxische Wirkung von Luftschadstoffen (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> und Staubdeposition) während der dargestellten Betriebsphase - S 8 West mit und ohne Realisierung S 1, mit und ohne Realisierung der Umfahrungen der niederösterreichischen Gemeinden im Untersuchungsgebiet - mit Sicherheit auszuschließen.

### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

#### Bauphase

Die Analysen für die Bauphase ergaben, dass hinsichtlich Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) die JMW-Zusatzbelastung in bewaldeten Nahbereichen der Baustelle Werte zwischen 6 µg/m<sup>3</sup> und 12 µg/m<sup>3</sup> erreicht (vgl. Abbildung 142 und 143, Einlage 3-3.1, Einreichprojekt 2010). Bei einer JMW - Grundbelastung von 19 µg/m<sup>3</sup> ist daher auch in der Bauphase von keiner relevanten Überschreitung des NO<sub>x</sub>-Grenzwertes zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation (JMW 30 µg/m<sup>3</sup>) auszugehen (vgl. Abbildung 144 und 145, Einlage 3-3.1, Einreichprojekt 2010). Die Irrelevanzschwelle von 3 µg/m<sup>3</sup> (10 % vom Grenzwert nach RVS 04.02.12) wird ab einer Entfernung von rd. 100 m bis 400 m vom Baubereich unterschritten.

Für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) ist in der unmittelbaren Nahbarschaft der Baustelle mit Immissionszusatzbelastungen bis zu 10 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel zu rechnen (vgl. Abb.130 und 131, Einlage 3-3.1, Einreichprojekt 2010). Eine Überschreitung der Grenzwertregelungen für den Humanschutz ist aufgrund des niedrigen Vorbelastungsniveaus (JMW 15 µg/m<sup>3</sup>) nicht zu erwarten. Damit ist auch von einer Einhaltung der NO<sub>2</sub>-Richtwerte zum Schutz der Vegetation (JMW 30 µg/m<sup>3</sup>, ÖAW 1987) auszugehen.

Staubniederschlag ist bei Straßen vor allem in der Bauphase walddrelevant. Bei hohen Staubemissionen, wie sie bei Baustellen ohne staubmindernde Maßnahmen entstehen können, kann es im unmittelbaren Nahbereich der Baustelle zu übermäßigen Staubauflagerungen auf Blätter kommen, die zum Verkleben der Spaltöffnungen führen und damit Bäume im Extremfall in ihrer normalen Lebens- und Leistungsfähigkeit beeinträchtigen können. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen staubmindernden Maßnahmen können solche Auswirkungen aber ausgeschlossen werden. Für die Staubdeposition ist im unmittelbaren Nahbereich der Baustelle mit einer Zusatzbelastung von ca. 0,1 g/m<sup>2</sup>.d zu rechnen (Abb. 138 und 139, Einlage 3-3.1, Einreichprojekt 2010); die Hintergrundbelastung liegt bei 0,07 g/m<sup>2</sup>.d. Die maximale Gesamtbelastung für die Staubdeposition liegt damit weit unter dem Grenzwert der Zweiten Verordnung gegen forstschädliche Luftverunreinigungen für die Deposition von CaO (0,4 g/m<sup>2</sup>.d).

Die maximale Zusatzdeposition für Stickstoff liegt in der Bauphase im Nahbereich der Baustelle bei ca. 2-3 kg/ha.a und in einer Entfernung rd. 200 m bei ca. 1 kg/ha.a. Bei einer Grundbelastung von 15 kg/ha.a ist jedenfalls von einer Einhaltung der critical-loads-Richtwerte der WHO für den Stickstoffeintrag in Laubwälder (20 kg/ha.a) einzugehen.

Die Zusatzdeposition für Schwefel ist aufgrund der geringen SO<sub>2</sub>-Emissionen der Baumaschinen vernachlässigbar gering. Auf Grund des wesentlich geringeren Verkehrsaufkommens in der Bauphase hinsichtlich Schwermetalleinträgen mit noch geringeren Einträgen als in der Betriebsphase und damit von keiner relevanten Belastung des Waldes auszugehen.

Aufgrund der geringen Vorbelastung des Untersuchungsraumes durch Luftschadstoffe und der höchstens geringfügigen Zusatzbelastung von Waldboden und -bewuchs sind keine wesentlichen Veränderungen der Gesamtbelastung und **kein relevanter Beitrag des Vorhabens zu Grenzwertüberschreitungen zu erwarten**. Die Auswirkungen von Schadstoffimmissionen durch den Bau der S 8 West sind daher zusammenfassend als **geringfügig** zu werten.

#### Betriebsphase

Die Analysen für die Betriebsphase (Prognosehorizont 2025) ergaben, dass hinsichtlich **Stickoxiden (NO<sub>x</sub>)** die JMW – Gesamtbelastung in den bewaldeten Bereichen entlang der S 8 Trasse durchwegs unter dem NO<sub>x</sub>-Grenzwert zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation (JMW 30 µg/m<sup>3</sup>) liegt (vgl. Abbildungen 86 – 91, FB. Luft und Klima, Einlage 3-3.1, Einreichprojekt 2010). Der Grenzwert wird damit in allen Waldgebieten entlang der S 8 West eingehalten.

Zu den Auswirkungen von **Stickstoffdioxid** auf den Wald ist festzustellen, dass der Langzeit-Vegetationsrichtwert der Österreichischen Akademie der Wissenschaften (ÖAW) zum Schutz der Vegetation (NO<sub>2</sub>-JMW: 30 µg/m<sup>3</sup>) im gesamten Einwirkungsbereich der S8 eingehalten wird. Die NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastung liegt nach den Ergebnissen der Ausbreitungsrechnung (UVE-FB. Luft und Klima, Einlage 3.3-1) im unmittelbaren Nahbereich der S 8 zwischen 1,5 und 3 µg/m<sup>3</sup> (JMW); bei einer Grundbelastung von 15 µg/m<sup>3</sup> ist von einer JMW-Gesamtbelastung von bis zu 18 µg/m<sup>3</sup> für die Waldbestände im Trassennahbereich auszugehen.

Eine relevante Beeinträchtigung von Waldbäumen kann daher ausgeschlossen werden. Die Auswirkungen auf den Wald durch NO<sub>2</sub>-Immissionen sind daher als geringfügig anzusehen.

Der **Stickstoffeintrag** liegt auch im unmittelbaren Trassenbereich der S8 mit max. 18 kg/ha.a unter dem Richtwert der WHO für Nadel- und Laubwälder (20 kg/ha.a). Die Zusatzbelastung durch das Vorhaben beträgt lt. den Berechnungen UVE-Fachbeitrag „Luft und Klima“ in einem Streifen bis zu 500 m beidseitig der Trasse außerhalb des Trassenbereichs zwischen 0,2 und 1,5 kg/ha.a. Bei einer Grundbelastung von ca. 15 kg/ha.a im Wald wird der Richtwert auch im Trassennahbereich der S8 nicht überschritten. Unter der Berücksichtigung, dass es sich bei den betroffenen Böden um Auböden und Tschernoseme mit natürlicherweise hohem Stickstoffumsatz handelt, und natürliche Lebensräume nur kleinflächig betroffen sind, können die Auswirkungen als geringfügig eingestuft werden.

Hinsichtlich **Schwermetallen und organische Schadstoffen** ist auf aktuelle Vergleichsuntersuchungen im Nahbereich stark befahrener Straßen zu verweisen, bei denen beim derzeitigen Stand der Kfz-Technologie keine relevanten Schwermetallanreicherungen in Böden und Pflanzen festzustellen waren. Immissionen von **Ozon** sind walddrelevant, die für Österreich typische, überdurchschnittliche Ozonbelastung wird durch das Vorhaben jedoch nicht relevant verändert. Vorhabenbedingte **Schwefeleinträge** sind aufgrund der sehr geringen SO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs nicht relevant.

Die **Auswirkungen von Luftschadstoffen auf den Wald** werden daher insgesamt als **geringfügig** eingestuft.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

### Gesamtbeurteilung

Die für Straßenbauvorhaben anzuwendenden Genehmigungskriterien des § 20 Abs. 3 IG-L i.d.F. BGBl. 77/2010 werden eingehalten, soweit sie Wald betreffen. Es werden auch keine sonstigen gesetzlich Grenz- und / oder anerkannte Richtwerte durch vorhabenbedingte Immissionen überschritten.

### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Das IG-L (§ 20 Abs. 3 IG-L i.d.F. BGBl. 77/2010) weist keinen direkten Bezug zum Schutzgut Boden auf.

Zur Beurteilung nachteiliger Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und das Sachgut Landwirtschaft durch Emissionen von Luftschadstoffen sind vorhabenbedingte Depositionen von Schwermetallen und Stickstoff zu bewerten.

Durch das Vorhaben sind nur geringe bis vernachlässigbare Depositionen und daher auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Boden zu erwarten. Hinsichtlich Schwermetallen ist dabei auf aktuelle Vergleichsuntersuchungen im Nahbereich stark befahrener Straßen zu verweisen, bei denen beim derzeitigen Stand der Kfz-Technologie keine relevanten Schwermetallanreicherungen in Böden festzustellen waren (vgl. auch UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima).

Der Stickstoffeintrag liegt bereits in geringer Entfernung von der S 8 unter 16 kg/ha.a (Gesamtbelastung). Die Gesamtbelastung im Nahbereich der Trasse der S 8 liegt etwa bei 16 kg(N)/ha.a. Die Zusatzdeposition beim Schwefel ist vernachlässigbar gering (< 0.05 kgS/ha.a). Der Gesamtstickstoffeintrag im Bereich der L 9 liegt in diesem Abschnitt bei etwas über 15 kg(N)/ha a.

Unter der Berücksichtigung, dass es sich bei den betroffenen Böden im landwirtschaftlich intensiv genutzten Bereich vornehmlich um Tschernoseme mit natürlicherweise hohem Stickstoffumsatz handelt, und natürliche Lebensräume nur kleinflächig betroffen sind, können die Auswirkungen als geringfügig eingestuft werden.

Vorhabenbedingte Schwefeleinträge sind aufgrund der sehr geringen SO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs nicht relevant.

Staubemissionen (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) sind für das Schutzgut Boden nicht direkt relevant sondern nur im Zusammenhang mit partikelgebundenen Schwermetallimmissionen.

Erwartungswerte für die Schwermetall-Immissionssituation im Nahbereich der Trasse können aus einem Messprogramm zum UVG A5 abgeleitet werden, welches seit August 2010 an der Nordautobahn (A5) im Bereich der Anschlussstelle Wolkersdorf Süd durchgeführt wird. Dabei wird ein Bergerhoff-Querprofil mit je 3 Messstellen beiderseits der A5 in Entfernungen von etwa 5 m, 15 m und 35 m zum Fahrbahnrand betrieben wurden (Laboratorium für Umweltanalytik GmbH 2011 zitiert im TGA 9.1 zur S3, „A-Bericht LuK“). Das durchschnittliche Verkehrsaufkommen in diesem Bereich der A5 liegt derzeit bei etwa 25.000 Kfz/24h. Wie die Ergebnisse dieses Messprogramms zeigten, nehmen mit zunehmendem Abstand zur Autobahn die Staubbiederschlagswerte rasch ab. Verglichen mit IGL-Messstellen in Österreich entspricht die Staubbiederschlag auch im Nahbereich der Trasse durchaus gering belasteten Standorten. Hinsichtlich der Schwermetalle im Staubbiederschlag wurden die

Grenzwerte des IGL für Schwermetalle an keiner Messstelle entlang des Querprofils überschritten, also auch nicht an den zum Fahrbahnrand nächstgelegenen Messstellen in ca. 5 m Entfernung. Die Bleideposition (Pb) erreichte maximal 3,6 %, die Cadmiumdeposition (Cd) maximal 3,5 % des IGL-Grenzwertes. Die Depositionsniveaus in Autobahnnähe entsprechen dabei jenen von ländlichen Standorten in Österreich, und sind jedenfalls deutlich geringer als in städtischen Siedlungsgebieten.

Da die bestehende Schwermetallbelastung der Böden auf Grund der Ergebnisse der BZI im Vergleich zu den Grenzwerten der L 1075 gering ist, und die im Untersuchungsraum vorliegenden, vornehmlich kalkhaltigen Tschernoseme über eine hohe Pufferkapazität verfügen, kann festgehalten werden, dass es weder in der Bau- noch in der Betriebsphase zu vorhabenbedingten Überschreitungen von bodenrelevanten Grenz- und Richtwerte auf Basis der anzuwendenden Genehmigungskriterien des § 20 Abs. 3 IG-L i.d.F. BGBl. 77/2010 durch Luftemissionen kommt.

#### Frage 2.3.4

**Kann die bleibende Schädigung der Luft aufgrund erheblicher Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Immissionseinwirkungen ausgeschlossen werden?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Immissionseinwirkungen können ausgeschlossen werden. In der Bauphase sind in den angrenzenden Wohngebieten irrelevante, in Parbasdorf und Deutsch Wagram geringfügige Immissionsbeiträge an Feinstaub zu erwarten. Dabei handelt es sich vorwiegend um aufgewirbelten, mineralischen Staub geogenen Ursprungs. Das Auftreten dieser Immission ist zudem zeitlich begrenzt, insbesondere treten die berechneten Maximalbelastungen nicht über die gesamte Bauphase auf. Für die Bauphasen sind nach dem Stand der Technik umfangreiche Maßnahmen zur Reduktion der baubedingten Immissionen von PM10 und PM2,5. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen und der Tatsache, dass es sich bei den baubedingten Immissionen um zeitlich begrenzte Einwirkungen handelt, kann eine bleibende Schädigung der Luft aufgrund erheblicher Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Immissionseinwirkungen ausgeschlossen werden. Auch in der Betriebsphase sind erhebliche Belastungen durch Immissionen an Luftschadstoffen auszuschließen. Die Immissionszunahmen, die abschnittsweise auf den Zubringer Routen zur S 8 wie entlang der L 9 zur ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn, der L 11 zwischen Gänserndorf und der ASt Markgrafneusiedl sowie der Spange Strasshof gegeben sind, sind als unerheblich zu beurteilen und führen zu keinen Überschreitungen gesetzlicher Grenzwerte.

#### Frage 2.3.5

**Werden Immissionen vermieden, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Durch den Betrieb der S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 – Ast. Gänserndorf/Obersiebenbrunn kommt es zu keinen vorhabenbedingten Grenzwertüberschreitungen nach IGL bzw. bei einer grenzwertüberschreitenden Vorbelastung sind keine relevanten Im-

missionsbeiträge durch das Vorhaben zu erwarten. Für die Bauphasen ist nach dem Stand der Technik ein umfangreiches zusätzliches Maßnahmenpaket zur Reduktion der Feinstaubemissionen vorgesehen, mit dem die baubedingten Immissionen von PM10 und PM2,5 erheblich reduziert werden. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen und der Tatsache, dass es sich bei den baubedingten Immissionen um zeitlich begrenzte Einwirkungen handelt, kann eine bleibende Schädigung der Luft aufgrund erheblicher Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Immissionseinwirkungen ausgeschlossen werden. Aus lufttechnischer Sicht ist daher davon auszugehen, dass durch das Projekt keine Immissionen an Luftschadstoffen auftreten, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden.

#### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen werden aus humanmedizinischer Sicht nicht gefährdet.

#### **Frage 2.3.6**

**Werden die Emissionen von Schadstoffen während der Bauphase nach dem Stand der Technik begrenzt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Durch die in der UVE vorgesehenen Maßnahmen werden die Emissionen in der Bauphase als Mindeststandard werden in der Bauphase nach dem Stand der Technik begrenzt. Arbeitsmaschinen müssen zumindest der Emissionsklasse Stufe II nach BGBl. II Nr.136/2005 entsprechen. Staubfreisetzungen werden durch Staub mindernde Maßnahmen (Reifenwaschanlagen, Befeuchten und Reinigen der Fahrbahnen) sowie frühzeitige Begrünung von geschütteten Flächen und Böschungen gering gehalten.

#### **Frage 2.3.7**

**Werden die Emissionen von Schadstoffen während des Betriebs nach dem Stand der Technik begrenzt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Die verkehrsbedingten Emissionen in der Betriebsphase wurden im Fachbericht Luft und Klima der UVE nach HBEFA V3.1 ermittelt, Unterschiede, die sich durch die neue Version des Handbuchs der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs Version 3.2 (HBEFA V3.2) ergeben, in einer ergänzenden Unterlage erläutert. Das Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs beschreibt für das jeweilige Prognosejahr den Stand der Technik für eine durchschnittliche Fahrzeugflotte. Darüber hinausgehende emissionsmindernde Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) sind nicht erforderlich.

### Frage 2.3.8

**Wird die Immissionsbelastung zu schützender Güter (nach dem Stand der Technik) möglichst gering gehalten (Immissionsminimierungsgebot), sodass allfällige Maßnahmen noch im Verhältnis zu der damit insgesamt erreichbaren Verringerung der Immissionsbelastung stehen?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Die Immissionsbelastung zu schützender Güter wird nach dem Stand der Technik möglichst gering gehalten.

### Frage 2.3.9

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Luftschadstoffe auf Siedlungsraum, Wirtschaftsraum, Erholung; Landwirtschaft, Boden; Forstwirtschaft; Wildökologie; Tiere; Pflanzen, Lebensräume; Luft; Sach- und Kulturgüter während des Baus zu bewerten?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Die Auswirkungen des Vorhabens durch Luftschadstoffe in der Bauphase sind insgesamt als mittel zu bewerten. Die höchsten im Rahmen einer worst case Betrachtung für den 12-monatigen Zeitraum mit der stärksten Bautätigkeit prognostizierten NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastungen sind bei den nächsten Anrainern mit 0,9 µg/m<sup>3</sup> irrelevant gering. Auch für den maximalen NO<sub>2</sub>-Halbstundenmittelwert sind keine Überschreitungen des IG-L Grenzwerts zu erwarten.

Die prognostizierten maximalen PM<sub>10</sub>-Zusatzbelastungen im Jahresmittel in der Bauphase liegen mit höchstens 3,5 % des Grenzwertes nach IG-L in der Größenordnung der Irrelevanzschwelle. Ausgehend von einer Grundbelastung von rund 27 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub> wird in der Gesamtbelastung der Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> nach IG-L sicher eingehalten. Räumlich begrenzt können bei ungünstigen meteorologischen Bedingungen und intensiver Bautätigkeit PM<sub>10</sub>-TMW-Grenzwertüberschreitungen auftreten. Diese Auswirkungen sind jedoch zeitlich begrenzt. Zudem handelt es sich bei der PM<sub>10</sub>-Zusatzbelastung während der Bauphase vorwiegend um aufgewirbelten, mineralischen Staub geogenen Ursprungs.

#### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Aus medizinischer Sicht haben die prognostizierten zusätzlichen durch den Bau der S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9) bedingten Belastungen mit NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> und Staubdeposition keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit / das Wohlbefinden (unzumutbare Belästigung) der Anrainer, wenn die geforderten Maßnahmen aus den Teilgutachten 3 und 4 umgesetzt werden. Die Grenzwerte werden überall auch mit den zusätzlichen Immissionen der Bauphase eingehalten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume:

Aufgrund des Abbaugebiets bei Markgrafneusiedl und der intensiven Landwirtschaft besteht Vorbelastung vor allem durch Staub, besonders Feinstaub, und Stockoxid-Immissionen. Die

vom Vorhaben in der Bauphase hervorgerufene Zusatzbelastung durch Staub und Feinstaub PM 10 übersteigt gemäß Prognose im Fachbericht Luft und Klima (Einlage 3-3.1) mit maximal  $1,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im JMW mit 3.5%, die im Bereich der Irrelevanzschwelle liegt, die Vorbelastung nicht erheblich, der Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  nach IG-L wird sicher eingehalten (Schutzgut Mensch). Die Zusatzbelastungen in der Bauphase durch Stickstoff-Deposition und die Gesamtbelastung durch NOx (Stickoxide) im JMW sind mit  $0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und  $170 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im HMW irrelevant bzw. liegen unter den Ziel- und Grenzwerten zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation nach IG-L mit  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im JMW. Da gemäß UVE und UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima (Baumann-Stanzer 2015) während des Baus keine über den Ist-Zustand hinausgehende Staubbelastung, die etwa über Staubbeläge auf Blättern die Vegetation und damit die Lebensräume für Tiere verändern könnte, zu erwarten ist, und da keine Stickstoffeinträge in sensible Lebensräume zu erwarten sind, die etwa infolge Überdüngung Lebensraumtypen als Lebensraum für Tiere verändern könnten und in der Folge Auswirkungen auf Artengemeinschaften haben könnten, sind keine nachteiligen Auswirkungen auf Tiere und ihre Lebensräume zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume:

Aufgrund des Abbaugebiets bei Markgrafneusiedl und der intensiven Landwirtschaft besteht Vorbelastung vor allem durch Staub, besonders Feinstaub, und Stockoxid-Immissionen. Die vom Vorhaben in der Bauphase hervorgerufene Zusatzbelastung durch Staub und Feinstaub PM 10 übersteigt gemäß Prognose im Fachbericht Luft und Klima (Einlage 3-3.1) mit maximal  $1,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im JMW mit 3.5%, die im Bereich der Irrelevanzschwelle liegt, die Vorbelastung nicht erheblich, der Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  nach IG-L wird sicher eingehalten (Schutzgut Mensch). Die Zusatzbelastungen in der Bauphase durch Stickstoff-Deposition und die Gesamtbelastung durch NOx (Stickoxide) im JMW sind mit  $0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und  $170 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im HMW irrelevant bzw. liegen unter den Ziel- und Grenzwerten zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation nach IG-L mit  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im JMW. Da gemäß UVE und UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima (Baumann-Stanzer 2015) während des Baus keine über den Ist-Zustand hinausgehende Staubbelastung, die etwa über Staubbeläge auf Blättern die Vegetation verändern könnte, zu erwarten ist, und da keine Stickstoffeinträge in sensible Lebensräume zu erwarten sind, die etwa infolge Überdüngung die Vegetation verändern könnten und in der Folge Auswirkungen auf Pflanzengesellschaften haben könnten, sind keine nachteiligen Auswirkungen auf Pflanzen und ihre Lebensräume zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

##### Teilbereich Wald

Siehe Beantwortung der Frage 2.3.3

##### Teilbereich Wildökologie

Eine Beeinträchtigung von Wild und Jagd durch Staub ist während der Bauphase allenfalls für den unmittelbaren Nahbereich der Bauflächen möglich (z.B. durch Beeinträchtigungen der Sicht); bei Umsetzung der im Einreichprojekt vorgesehenen sowie der im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ vorgeschriebenen staubmindernden Maßnahmen

sind jedoch keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten, so dass die Auswirkungen durch Staub auf Wild und Jagd als **geringfügig** anzusehen sind.

#### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Gemäß Baukonzept wird das Bauvorhaben S8 Marchfeld Schnellstraße – Abschnitt West Knoten S1/S8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn in 5 Bauphasen zuzüglich einer Vorlaufzeit (Bauphase 0) errichtet. Dabei wurde darauf geachtet, alle Verkehrsrelationen zu jeder Zeit aufrecht zu erhalten. Weiters soll die Bauabwicklung weitestgehend im vorgesehenen Trassenbereich und örtlich konzentriert angestrebt werden, um die Belastung des öffentlichen Straßen- und Wegenetzes sowie der Anrainer zu minimieren.

Gemäß Zeitplan erstreckt sich das Bauvorhaben über eine Gesamtbauzeit von etwa 36 Monate.

Zur Beurteilung nachteiliger Auswirkungen auf den Boden durch Emissionen von Luftschadstoffen sind vorhabenbedingte Depositionen von Schwermetallen und Stickstoff und org. Schadstoffen zu bewerten.

Die maximale Zusatzdeposition für Stickstoff liegt im Nahbereich der Baustelle bei ca. 2 kg/ha.a und in einer Entfernung von 100-150 m bei ca. 0,5 kg/ha.a. Die Zusatzdeposition für Schwefel ist aufgrund der geringen SO<sub>2</sub>-Emissionen der Baumaschinen vernachlässigbar gering. Für die Staubdeposition ist im Nahbereich der Baustelle mit einer Zusatzbelastung von 0,2 g/m<sup>2</sup>d zu rechnen. Für die Zusatzbelastung zur Staubdeposition wurden Werte von maximal 0,021 g/m<sup>2</sup>d (entspricht rund 10 % des Grenzwertes nach IG-L) prognostiziert. Bei einer Grundbelastung von rund 40-50 % des Grenzwertes ergibt sich keine Überschreitung des Grenzwertes.

Bei der PM<sub>10</sub>-Zusatzbelastung während der Bauphase handelt es sich vorwiegend um aufgewirbelten, mineralischen Staub geogenen Ursprungs, zu dessen Reduktion Maßnahmen vorgeschrieben sind. Wie schon beschrieben, ist die Beurteilung von Schwermetallemissionen überhaupt schwierig und nur aus Vergleichsmessungen möglich.

Wie schon beschrieben, können Immissionszusatzbelastungen zu BaP und den Schwermetallen Blei, Cadmium und Nickel im PM<sub>10</sub> können aus den modellierten NO<sub>x</sub>-JMW Zusatzbelastungen und den Relationen NO<sub>x</sub> zu BaP bzw. zu diesen Schwermetallen, die im Rahmen eines Messprogramms an der A 22 im Kaisermühlentunnel ermittelt wurden, abgeschätzt werden (Urban et al., 2007a siehe nachfolgende Tabelle aus FB Luft und Klima Einlage 03\_03-01C, Tabelle 56). Diese Tabelle zeigt dass die Zusatzbelastung an Cd, Pb, Ni und BaP im Vergleich zur Grundbelastung irrelevant sind. Bezüglich der Auswirkungen auf den Boden und die Landwirtschaft kann daraus der Analogieschluss gezogen werden, dass es zu keinen relevanten Auswirkungen durch Schwermetall oder BaP - Immissionen kommt.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

### Messprogramm Kaisermühlentunnel (Urban et al., 2007a)

Verkehrsstärke im Tunnel Fahrtrichtung Knoten A23: 1700 - 2700 KFZ/h

Mittelwert aus 14 Tage-Messkampagne, Sommer 2005

Parameter	Einheit	Mittelwert	GW IG-L	max. Zusatzbel. <sup>1)</sup>	% v GW	Bewertung
NOx	mg/km	670		2.5 µg/m <sup>3</sup>		
Cadmium (Cd)	µg/km	< 0.1	5	< 0.001 ng/m <sup>3</sup>	< 0.02%	irrelevant
Nickel (Ni)	µg/km	2.6	20	0.010 ng/m <sup>3</sup>	0.05%	irrelevant
Blei (Pb)	µg/km	2.7	500	0.010 ng/m <sup>3</sup>	< 0.01%	irrelevant
BaP	µg/km	0.86	1	0.003 ng/m <sup>3</sup>	0.32%	irrelevant

1) max. modellierte Zusatzbelastung FF S8/2025 im Aufpunkt WP27

*Abschätzung der max. Zusatzbelastungen für Cd, Ni und Pb im Schwebstaub PM 10*

Bezüglich der Elemente der PGE-Gruppe sind keine Grenzwerte definiert, alle Untersuchungen weisen darauf hin, dass entlang von stark befahrenen Straßen die Emissionen sich im Bereich von ~ 5 m neben den Fahrbahnen erstrecken und danach rasch abnehmen. Dieser Bereich ist jedoch dem Trassenbereich selbst zuzuordnen (~ 15 m), eine Beeinträchtigung von angrenzenden Flächen ist nicht zu erwarten. Außerdem wird im Rahmen von Maßnahmen aufgetragen, in einem Monitoringprogramm die Depositionswerte entlang der Autobahn zu erfassen, auszuwerten und gegebenenfalls Zusatzmaßnahmen zu setzen.

Auswirkungen durch Tausalze und auf Böden und die Landwirtschaft sind während des Baus nicht zu erwarten, da der Einsatz von Tausalzen im Baustellenbereich auf Grund von Auflagen nicht gestattet wird.

Durch das Vorhaben sind deshalb nur geringe bis vernachlässigbare Depositionen und daher auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen durch Schwermetalldepositionen auf das Schutzgut Boden und das Sachgut Landwirtschaft während des Baus zu erwarten.

### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Die Zusatzbelastungen bei Luftschadstoffimmissionen - Langzeitwerte (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, Staub) liegen in der Bauphase alle unterhalb der Irrelevanzschwelle. Nur bei PM<sub>10</sub> kann es im baustellennahen Bereich zu Überschreitungen des Kurzzeitgrenzwertes (TMW) von 50 µg/m<sup>3</sup> kommen. Dies ist in straßenrechtlichen Verfahren jedoch bis zu 35x im Jahr zulässig. Diese Auswirkungen bewirken aufgrund ihrer kurzen Dauer und geringen Häufigkeit nur eine vertretbare qualitative Verschlechterung, die die Nutzungen im Bestand nicht gefährden.

### Stellungnahme Fachgebiet Kulturgüter

Für den Bereich Kulturgüter sind während des Baues keine signifikanten Mehrbelastungen durch Luftschadstoffe zu erwarten.

### Frage 2.3.10

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Luftschadstoffe auf Siedlungsraum, Wirtschaftsraum, Erholung; Landwirtschaft, Boden; Forstwirtschaft; Wildökologie; Tiere; Pflanzen, Lebensräume; Luft; Sach- und Kulturgüter während des Betriebes zu bewerten?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

In der Betriebsphase hat die S8 West immissionsseitige Entlastungen entlang nahezu aller Ortsdurchfahrten im Untersuchungsgebiet zur Folge, vor allem an der B 8 und der L 11 in Markgrafneusiedl. Zunahmen in der Immissionsbelastung ergeben sich abschnittsweise auf den Zubringerrouten zur S 8 wie entlang der L 9 zur ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn, der L 11 zwischen Gänserndorf und der ASt Markgrafneusiedl sowie der Spange Strasshof. Die Immissionsmehrbelastungen in diesem Bereich sind bezogen auf den NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert geringfügig, hinsichtlich des PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwerts irrelevant. Aus Sicht des Schutzgutes Luft sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Luftschadstoffe daher insgesamt als sehr gering zu bewerten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Aus humanmedizinischer Sicht sind negative Auswirkungen auf Gesundheit/Wohlbefinden (unzumutbare Belästigung) der Anrainer durch eine toxische Wirkung von Luftschadstoffen (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> und Staubdeposition) während der dargestellten Betriebsphase - S8 West mit und ohne Realisierung S1, mit und ohne Realisierung der Umfahrungen der niederösterreichischen Gemeinden im Untersuchungsgebiet - mit Sicherheit auszuschließen.

#### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume:

Aufgrund des Abbaugebiets bei Markgrafneusiedl und der intensiven Landwirtschaft besteht Vorbelastung vor allem durch Staub, besonders Feinstaub, und Stockoxid-Immissionen. Die vom Vorhaben in der Bauphase hervorgerufene Zusatzbelastung durch Staub und Feinstaub betrifft Felder, Abbauflächen bei Markgrafneusiedl, Gehölze und Brachflächen. Die zu erwartenden Einträge in die Umgebung von Staub und Feinstaub sind mit errechneten maximal 0,4 µg/m<sup>3</sup> vor der Hintergrundbelastung von 27 µg/m<sup>3</sup> im JMW in Bezug auf den Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> irrelevant (UVE, Fachbeitrag Luft und Klima, Einlage 3-3.1; jeweils Bezugsjahr 2025), ebenso die daraus abgeleitete Belastung mit Grobstaub (PM 2,5) und Staubdeposition, so dass auch in der Betriebsphase keine lebensraumverändernden Auswirkungen durch Staubbelastung, etwa infolge Staubbelags auf Blättern, zu erwarten sind. Für die verkehrsbedingte Zusatzbelastung mit NO<sub>x</sub> bzw. NO<sub>2</sub> ist bei einer Grundbelastung von 19 µg/m<sup>3</sup> an 36 von 37 Aufpunkten in der Umgebung (Schutzgut Mensch) mit irrelevanter Zunahme oder mit Abnahme zu rechnen, an einem mit geringfügiger Erhöhung, so dass die prognostizierte Gesamtbelastung unter dem Richtwert von 30 µg/m<sup>3</sup> im JMW bleibt. Zusatzbelastungen in der Umgebung des Vorhabens, die zu Nährstoffeintrag in sensible Ökosysteme führen könnten und in der Folge zu Veränderung von Lebensräumen für Tiere, sind daher nicht zu erwarten. Der Zusatzbelastung entlang der Straße stehen Entlastungen entlang Straßen in der Umgebung gegenüber. Zu Auswirkungen des vorhabeninduzierten Verkehrs auf Straßen in der weiteren Umgebung und zu möglichen Auswirkungen durch Luftschadstoffe auf den Na-

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

tionalpark Donau-Auen an der Straße und Donauquerung B 49 werden eigene plausible Immissionsberechnungen vorgelegt. Die Auswirkungen des vom Vorhaben induzierten Verkehrs sind somit ausreichend berücksichtigt. Für den erweiterten Untersuchungsraum, an weiter entfernten Straßenabschnitten mit vorhabeninduzierten Verkehrszunahmen (z.B. Straßenabschnitt B 49 in March-Nähe und bei der Donauquerung) werden Zusatzbelastungen bei Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>) unter den jeweiligen Irrelevanz-Schwellen prognostiziert (Einlage WU 3), so dass keine nachteiligen Auswirkungen durch Luftschadstoffimmissionen in Schutzgebiete an der March oder an der Donau zu erwarten sind. Da gemäß UVE und UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima während des Betriebes keine Stickstoffeinträge in sensible Lebensräume zu erwarten sind, die etwa infolge Überdüngung Lebensraumtypen als Lebensraum für Tiere verändern könnten und in der Folge Auswirkungen auf Artengemeinschaften haben könnten, sind keine nachteiligen Auswirkungen auf Tiere und ihre Lebensräume zu erwarten.

### Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume:

Das Ausmaß der Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe ist nachvollziehbar dargelegt. Aufgrund des Abbaugbiets bei Markgrafneusiedl und der intensiven Landwirtschaft besteht Vorbelastung vor allem durch Staub, besonders Feinstaub, und Stickoxid-Immissionen. Die vom Vorhaben in der Bauphase hervorgerufene Zusatzbelastung durch Staub und Feinstaub betrifft Felder, Abbauf Flächen bei Markgrafneusiedl, Gehölze und Brachflächen. Die zu erwartenden Einträge in die Umgebung von Staub und Feinstaub sind mit errechneten maximal 0,4 µg/m<sup>3</sup> vor der Hintergrundbelastung von 27 µg/m<sup>3</sup> im JMW in Bezug auf den Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> irrelevant (UVE, Fachbeitrag Luft und Klima, Einlage 3-3.1; jeweils Bezugsjahr 2025), ebenso die daraus abgeleitete Belastung mit Grobstaub (PM<sub>2,5</sub>), so dass auch in der Betriebsphase keine lebensraumverändernden Auswirkungen durch Staubbelastung, etwa infolge Staubbelags auf Blättern, zu erwarten sind. Für die verkehrsbedingte Zusatzbelastung mit NO<sub>x</sub> bzw. NO<sub>2</sub> ist bei einer Grundbelastung von 19 µg/m<sup>3</sup> an 36 von 37 Aufpunkten in der Umgebung (Schutzgut Mensch) mit irrelevanter Zunahme oder mit Abnahme zu rechnen, an einem mit geringfügiger Erhöhung, so dass die prognostizierte Gesamtbelastung unter dem Richtwert von 30 µg/m<sup>3</sup> im JMW bleibt. Zusatzbelastungen in der Umgebung des Vorhabens, die zu Nährstoffeintrag in sensible Ökosysteme führen könnten und in der Folge zu Veränderung von Standortbedingungen für Pflanzen, sind daher nicht zu erwarten. Der Zusatzbelastung entlang der Straße stehen Entlastungen entlang Straßen in der Umgebung gegenüber. Zu Auswirkungen des vorhabeninduzierten Verkehrs auf Straßen in der weiteren Umgebung und zu möglichen Auswirkungen durch Luftschadstoffe auf den Nationalpark Donau-Auen an der Straße und Donauquerung B 49 werden eigene plausible Immissionsberechnungen vorgelegt (Einlage WU 3). Die Auswirkungen des vom Vorhaben induzierten Verkehrs sind somit ausreichend berücksichtigt. Für den erweiterten Untersuchungsraum, an weiter entfernten Straßenabschnitten mit vorhabeninduzierten Verkehrszunahmen (z.B. Straßenabschnitt B 49 in March-Nähe und bei der Donauquerung) werden Zusatzbelastungen bei Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>) unter den jeweiligen Irrelevanz-Schwellen prognostiziert (Einlage WU 3), so dass keine nachteiligen Auswirkungen durch Luftschadstoffimmissionen in Schutzgebiete an der March oder an der Donau zu erwarten sind. Da gemäß UVE und UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima während des Betriebes keine Stickstoffeinträge in sensible Lebensräume zu erwarten sind, die etwa infolge Überdüngung

Standortsbedingungen für Pflanzen verändern könnten und in der Folge Auswirkungen auf Pflanzengesellschaften und die Vegetation haben könnten, sind keine nachteiligen Auswirkungen auf Pflanzen und ihre Lebensräume zu erwarten.

### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

#### Teilbereich Wald

Siehe Beantwortung der Frage 2.3.3

#### Teilbereich Wildökologie

Während der Betriebsphase sind vor allem Immissionen von Stickstoffdioxid und Feinstaub zu betrachten. Da es durch das Vorhaben zu keinen für die menschliche Gesundheit bedenklichen Belastungen kommt, ist auch davon auszugehen, dass es zu keinen Beeinträchtigungen von Wildtieren kommt, zumal Wildtiere mobil sind und sich in der Regel nicht dauernd im Trassennahbereich aufhalten.

Bekannt ist aber jedenfalls, dass sich Schwermetalle in bestimmten Organen (Nieren, Leber) von Wildtieren anreichern und bei hohen Aufnahmeraten zu Gesundheitsschäden an Wildtieren führen können. Da bei aktuellen Vergleichsuntersuchungen (z.B. Scholler, 2003) selbst im Nahbereich stark befahrener Straßen mit Ausnahme des unmittelbaren Straßenrandbereiches keine relevanten Schwermetallanreicherungen in Böden und Pflanzen festzustellen waren, können relevante projektbedingte Belastungen von Wildtieren durch Schwermetalle beim derzeitigen Stand der Kfz-Technologie mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Die Auswirkungen durch Schadstoffe auf Wild und Jagd sind in der Betriebsphase daher als geringfügig anzusehen.

### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Zur Beurteilung nachteiliger Auswirkungen auf den Boden durch Emissionen von Luftschadstoffen sind vorhabenbedingte Depositionen von Schwermetallen und Stickstoff zu bewerten.

Entsprechend dem Fachbericht Einlage 03\_03-01C Luft und Klima wurde für Waldgebiete im Untersuchungsraum eine Deposition für Stickstoffverbindungen (Grundbelastung) von rd. 15 kg(N)/ha.a und für Schwefelverbindungen von 6 kg(S)/ha.a ermittelt. Für Wiesen- und Ackerflächen wurde ein Stickstoffeintrag von rd. 12 kg(N)/ha.a und ein Schwefeleintrag von rd. 5 kg(S)/ha.a berechnet. Da im Untersuchungsraum landwirtschaftlich genutzte Flächen eindeutig überwiegen, wird bei der folgenden Darstellung die Grundbelastung für Ökosysteme mit niedriger Vegetationshöhe herangezogen.

Die maximale Zusatzbelastung im Nahbereich der Fahrbahn beträgt weniger als 1,0 kg/ha.a und damit für das Schutzgut Boden im intensiv landwirtschaftlich genutzten Bereich im Vergleich zur Wirtschaftsdüngung als sehr gering zu bewerten.

Die Zusatzdeposition für Schwefel ist aufgrund der geringen SO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs im gesamten Untersuchungsraum vernachlässigbar gering (< 0,05 kg(S)/ha.a) und für das Schutzgut Boden und das Sachgut Landwirtschaft ebenfalls nicht von Bedeutung.

Erwartungswerte für die Schwermetall-Immissionssituation im Nahbereich der Trasse können aus einem Messprogramm zum UVG A5 abgeleitet werden, welches seit August 2010

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

an der Nordautobahn (A5) im Bereich der Anschlussstelle Wolkersdorf Süd durchgeführt wird. Dabei wird ein Bergerhoff-Querprofil mit je 3 Messstellen beiderseits der A5 in Entfernungen von etwa 5 m, 15 m und 35 m zum Fahrbahnrand betrieben. Das durchschnittliche Verkehrsaufkommen in diesem Bereich der A5 liegt derzeit bei etwa 25.000 Kfz/24h. Wie die Ergebnisse dieses Messprogramms zeigten, nehmen mit zunehmendem Abstand zur Autobahn die Staubbiederschlagswerte rasch ab. Verglichen mit IGL-Messstellen in Österreich entspricht die Staubdeposition auch im Nahbereich der Trasse durchaus gering belasteten Standorten. Hinsichtlich der Schwermetalle im Staubbiederschlag wurden die Grenzwerte des IGL für Schwermetalle an keiner Messstelle entlang des Querprofils überschritten, also auch nicht an den zum Fahrbahnrand nächstgelegenen Messstellen in ca. 5 m Entfernung. Die Bleideposition (Pb) erreichte maximal 3,6 %, die Cadmiumdeposition (Cd) maximal 3,5 % des IGL-Grenzwertes.

Hinsichtlich der Schwermetalle im Staubbiederschlag wurden die Grenzwerte des IG-L für Schwermetalle an keiner Messstelle entlang des Querprofils überschritten. Die Bleideposition (Pb) betrug mit maximal 4,5 µg/m<sup>2</sup>.d nur 4,5 % des IG-L Grenzwertes, die Cadmiumdeposition (Cd) betrug mit maximal 0,09 µg/m<sup>3</sup> ebenfalls nur 4,5 % des IG-L Grenzwertes. Die Depositionsniveaus in Autobahnnähe entsprechen dabei jenen von ländlichen Standorten in Österreich und sind jedenfalls deutlich geringer als in städtischen Siedlungsgebieten.

Gemessen an den Grenzwerten der 2. Verordnung gegen forstschädliche Luftverunreinigungen liegen die an der A 5 gemessenen Depositionsbelastungen bei Blei bei max. 0,7% des Grenzwertes, bei Cadmium bei max. 0,7% des Grenzwertes, bei Kupfer 3,5% und bei Zink 3,3 % des Grenzwertes.

In der Winterperiode kann im Nahbereich der Trasse aufgrund der Salzstreuung ein erhöhter partikelgebundener Chlorideintrag in der Staubdeposition auftreten, welcher im Sprühnebel oder durch Salzaerosole verfrachtet wird. Messdaten und Untersuchungen dazu sind allerdings nur wenige verfügbar. Anhaltspunkte zur Beurteilung liefern Staubdepositionsmessungen an zwei Querprofilen entlang der A 2 Südbahnhof (Urban et al., 2007b). Die Ergebnisse zeigen im unmittelbaren Nahbereich der Trasse für die Winterperiode erhöhte Chlorideinträge (0,4 g/m<sup>2</sup>.d in 10 m Entfernung). Durch Lärmschutzmaßnahmen wird der Eintrag stark reduziert. Mit zunehmender Entfernung zur Straße nehmen die Chlorideinträge rasch ab. In der Phase ohne Salzstreuung sind die Chloridanteile im Staubbiederschlag vernachlässigbar gering.

Im Analogieschluss würde sich mit einem mittleren Eintrag von 0,2 g/m<sup>2</sup>.d und etwa 50 Streutagen ein Eintrag im Nahbereich der Trasse (ohne Lärmschutz) von 10 g/m<sup>2</sup>.a ergeben. Ab einer Distanz von etwa 30 m weniger als 3 g/m<sup>2</sup>.a. Da die Trasse der S 8 ohnehin überwiegend im Einschnitt liegt, sind die Chlorid-Einträge durch Staubeinträge bzw. Verkehrsgischt auf Grund der im FB Einlage 03\_03-01C Luft und Klima angesetzten Werte auf landwirtschaftliche Flächen als gering einzustufen, noch dazu da die im Wesentlichen nur Flächen im Trassenrandbereich betroffen sind.

Damit lassen sich diesbezüglich nur geringe bis keine Auswirkungen auf die Landwirtschaft ableiten.

Für den Untersuchungsraum gilt somit, dass die Auswirkungen durch die Gesamtd deposition an Staub und deren Inhaltsstoffen (Cl, Schwermetalle) im Nahbereich der Trasse als gering eingestuft werden können und daher auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf

das Schutzgut Boden und das Sachgut Landwirtschaft während des Betriebs zu erwarten sind. Die Auswirkungen des vom Vorhaben induzierten Verkehrs wurden dabei aus der Sicht des Schutzguts Boden ausreichend berücksichtigt.

#### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Hinsichtlich der Luftgütesituation ist festzustellen, dass sich sowohl im Bereich der Langzeitwerte als auch der Kurzzeitwerte deutliche Entlastungen der Ortsdurchfahrten ergeben, sowohl bezogen auf die NO<sub>2</sub>- als auch auf die PM<sub>10</sub>/PM<sub>2,5</sub>-Konzentration. Zusatzimmissionen sind zwar punktuell entlang der Zubringerrouen zu erwarten, diese liegen aber innerhalb der Irrelevanzschwelle oder überschreiten die Grenzwerte nach IG-L nicht. Aus Sicht der Raumplanung sind die nachteiligen Veränderungen nur punktuell und derart gering, so dass die bestehenden Nutzungen im Bestand wie auch die zukünftige Siedlungsentwicklung nicht gefährdet sind.

#### Freizeit und Erholung:

Die Auswirkungen des Vorhabens durch Luftschadstoffe auf die Freizeit und Erholungsnutzung sind als nicht relevant einzustufen.

#### Sach- und Kulturgüter:

Die Auswirkungen des Vorhabens durch Luftschadstoffe auf Sachgüter sind als nicht relevant einzustufen.

#### Stellungnahme Fachgebiet Kulturgüter

Für den Bereich Kulturgüter sind während des Betriebes keine signifikanten Mehrbelastungen durch Luftschadstoffe zu erwarten.

### **Frage 2.3.11**

**Sind die Messungen und Erhebungen zur Luftgüte vor Ort zeitlich und räumlich richtig und repräsentativ gewählt? Ist die Wahl der Messstandorte zur Darstellung der Vorbelastung nachvollziehbar?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Messdaten der Vorbelastung der Luftschadstoffe NO<sub>2</sub>, NO, O<sub>3</sub>, SO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> liegen im Untersuchungsraum an den Luftgütemessstellen des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung Gänserndorf, Glinzendorf (wird in den Berichten des Amtes der NÖ Landesregierung als Groß Enzersdorf II bezeichnet), Hainburg und Wolkersdorf, sowie NO<sub>2</sub> und NO für April bis September 2007 an der Messstelle Flugfeld Aspern des Laboratoriums für Umweltanalytik GmbH vor. In der UVE wurde die Beurteilung der Grundbelastung durch Luftschadstoffe anhand der Immissionsmessdaten aus den Jahren 2006 bis 2011 vorgenommen. Diese Datengrundlage ist für die Ermittlung der Vorbelastung repräsentativ. Im UVP-Teilgutachten wurden diese Messdaten noch um die Ergebnisse der Luftgütestationen aus 2012 und 2013 ergänzt, wodurch sich jedoch keine notwendige Änderung hinsichtlich der angenommenen Grundbelastung ergeben hat.

### Frage 2.3.12

**Sind die Angaben über die Vorbelastung betreffend die Luftqualität plausibel und ausreichend? D.h. sind etwa Annahmen der nicht-verkehrsbedingten Vorbelastungen der Luftgüte als Grundlage zur Darlegung der Gesamtbelastung im Prognosejahr ausreichend und nachvollziehbar?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Die Angaben über die Vorbelastung betreffend die Luftqualität und die zur Ermittlung der Gesamtbelastung im Prognosejahr verwendete Grundbelastung beruhen auf den an der Station Glinzendorf gemessenen Immissionswerten und sind plausibel und ausreichend.

### Frage 2.3.13

**Sind in den Unterlagen die klimatischen Verhältnisse und deren Auswirkungen auf das Ausmaß der Immissionen von Luftschadstoffen ausreichend berücksichtigt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Die klimatischen Verhältnisse im Untersuchungsraum und deren Auswirkungen auf die Ausbreitung der Luftschadstoffe sind ausreichend berücksichtigt. Die Häufigkeitsverteilungen von Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Ausbreitungsklassen aus Messungen an der Station Glinzendorf aus dem Jahr 2009, die als meteorologische Zeitreihe der Ausbreitungsrechnung zugrunde gelegt wurden, entsprechen den für den Untersuchungsraum typischen Verhältnissen.

#### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Aus humanmedizinischer Sicht sind die klimatischen Verhältnisse und deren Auswirkungen auf das Ausmaß der Immissionen von Luftschadstoffen ausreichend berücksichtigt.

### Frage 2.3.14

**Sind in den Unterlagen besondere Ausbreitungssituationen (z.B. Geländeeinfluss) und deren Auswirkungen auf das Ausmaß der Immission und Deposition von Luftschadstoffen ausreichend berücksichtigt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Besondere Ausbreitungsverhältnisse beispielsweise aufgrund von Geländeformationen oder sehr dichter Verbauung sind im Untersuchungsraum nicht zu erwarten und daher nicht zu berücksichtigen.

### Frage 2.3.15

**Sind die in den Unterlagen angeführten Angaben über die gas- und staubförmigen Emissionen von Luftschadstoffen in der Bau- und Betriebsphase plausibel und aus-**

**reichend? Ist in den Unterlagen ausreichend dargestellt, welche Immissionen von Luftschadstoffen, in welchem Ausmaß, und an welchen Orten aus den durch das Vorhaben verursachten Luftschadstoffemissionen resultieren? Ist die Gesamtbelastung ausreichend dargelegt? Ist dabei der vom Vorhaben induzierte Verkehr ausreichend berücksichtigt?**

Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Die in den Unterlagen getroffenen Angaben über die gas- und staubförmigen Emissionen von Luftschadstoffen in der Bau- und Betriebsphase sind plausibel und ausreichend. Auch die Gesamtbelastung ist ausreichend und nachvollziehbar dargestellt. Der vom Vorhaben induzierte Verkehr ist im eigentlichen Untersuchungsgebiet ausreichend berücksichtigt. Auch die im erweiterten Untersuchungsgebiet (siehe Frage 2.3.2) verursachten Immissionsänderungen sind ausreichend dargestellt.

**Frage 2.3.16**

**Sind raumrelevante Nutzungsänderungen durch die veränderte Einwirkung von Luftimmissionen und Depositionen verkehrsbedingter Schadstoffe nach Vorhabensrealisierung gegeben? Wurden allfällige Beeinträchtigungen ausreichend beurteilt?**

Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Aufgrund der Ergebnisse der Immissionsprognose sind, wie in der Beantwortung der Frage 2.3.3 bereits zahlenmäßig dargelegt, keine nachteiligen Auswirkungen auf raumrelevante Nutzungen (z.B. Siedlungsnutzung, Land- und Forstwirtschaft, Erholungsnutzung) durch Luftschadstoffe zu erwarten. Auch künftig beabsichtigte Nutzungen, soweit aus der aktuellen Flächenwidmung abschätzbar, werden durch vorhabenbedingte Luftschadstoffimmissionen nicht erheblich beeinträchtigt.

Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Aus humanmedizinischer Sicht sind raumrelevante Nutzungsänderungen durch die veränderte Einwirkung von Luftimmissionen und Depositionen verkehrsbedingter Schadstoffe nach Vorhabensrealisierung nicht gegeben. Allfällige Beeinträchtigungen wurden ausreichend beurteilt.

Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Aus der Immissionsprognose ist abzuleiten, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf raumrelevante Nutzungen durch Schadstoffe eintreten werden. Die fachliche Begründung ist in der Beantwortung der Prüffragen 2.3.3, 2.3.9 und 2.3.10 enthalten.

Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Auf die Ausarbeitungen Pkt. 2.3.9 und Pkt. 2.3.10 wird verwiesen. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus der Immissionsprognose abgeleitet werden kann, dass keine bzw. nur geringfügige nachteilige Auswirkungen auf raumrelevante Nutzungen betreffend der

Bodenteilfunktion – Standortfunktion und damit auch Produktionsfunktion durch luftgebundene Schadstoffe eintreten werden.

Durch die geplante Versickerung von chloridhaltigen Tausalz wässern entlang der Trasse und in zwei geplanten Versickerungsbecken wird der Chloridgehalt im Grundwasser auf Grund der Prognose und der Ausbreitungsrechnung der Projektwerberin erhöht. Um Nutzungseinschränkungen für die Landwirtschaft bezogen auf wasserrechtlich bewilligte Bewässerungsanlagen zu vermeiden, wird ein umfassendes Monitoringprogramm ab einer prognostizierten Chloridkonzentration von 90 mg/l vorgeschrieben. Wird im Rahmen des Monitorings festgestellt, dass ein Chloridwert von 115 mg/l überschritten wird, hat die Projektwerberin umgehend den Wasserberechtigten erforderlichenfalls in Abhängigkeit von der zu bewässernden Kulturart chloridarmes Bewässerungswasser in der Vegetationsperiode (ab 01.03 bis 31.10.) in der wasserrechtlich bewilligten Menge zur Verfügung zu stellen.

Bei festgestellten Chloridkonzentrationen über 150 mg/l (Ausgangspunkt für Trendumkehr gemäß der Qualitätszielverordnung Chemie – Grundwasser - 150 mg/l) in wasserrechtlich bewilligten Brunnen, deren Wasser für die Bewässerung von landwirtschaftlichen Nutzflächen herangezogen wird, ist auf alle Fälle Natriumchlorid-armes Bewässerungswasser in der wasserrechtlich bewilligten Menge unabhängig von der wasserrechtlich bewilligten Kulturart zur Verfügung zu stellen, um eine zusätzliche Belastung der Böden durch erhöhte Natriumgaben zu vermeiden.

Durch diese Maßnahme kann sichergestellt werden, dass es zu keinen Nutzungseinschränkungen bezogen auf bereits bewilligte landwirtschaftliche Kulturen kommt.

Ausreichend Grundwasser sollte nördlich der geplanten Trasse bzw. südlich und östlich im Bereich Rußbach/Stempfelbach in ausreichender Menge und Qualität zur Verfügung stehen.

Im Bereich von nachgewiesenermaßen bestehenden Anbauflächen von Heilkräutern oder von Sonderkulturen wie z.B. Aroniabeeren, deren Produkte eine ähnliche Wirkung wie Heilkräutern zugeschrieben wird, ist auf Basis der Produktionsrichtlinien der Bio Austria dem Eigentümer der betroffenen Heilkräuteranbauflächen die Einhaltung eines Mindestabstands von 50 m vom Rand der S8 (Betriebsumhüllende) infolge von Nutzungseinschränkungen durch die Projektwerberin zu ermöglichen. Diese Einschränkung hat aber vermögensrechtliche Auswirkungen und ist nicht Thema der des UVP Verfahrens.

#### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Raumrelevante Nutzungsänderungen aufgrund von Luftschadstoffen sind nicht zu erwarten.

#### **Frage 2.3.17**

**Entspricht die Darstellung von Auswirkungen durch Luftschadstoffeintrag auf den Menschen dem Stand der Wissenschaft und Technik?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Die Auswirkungen des Vorhabens durch Luftschadstoffe wurden anhand der in Österreich geltenden Grenzwerte und Richtwerte nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft beurteilt. Es

wurden dabei die Vorbelastung, die projektbedingte Zusatzbelastung und die Gesamtbelastung nach dem Stand der Wissenschaft und der Technik berücksichtigt.

#### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Aus humanmedizinischer Sicht entspricht die Darstellung von Auswirkungen durch Luftschadstoffeintrag auf den Menschen dem Stand der Wissenschaft und Technik.

#### **Frage 2.3.18**

#### **Kommt es zu einer nachhaltigen Beeinflussung von bestehendem / gewidmetem Siedlungsgebiet durch veränderte Immissionen nach Realisierung des Vorhabens?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Allfällige Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffimmissionen infolge des Vorhabens wurden im Rahmen der UVE ausreichend erhoben und in der UVP geprüft. Das bestehende/gewidmete Siedlungsgebiet wird durch das geplante Vorhaben im Hinblick auf Auswirkungen durch Luftschadstoffe nicht relevant negativ beeinflusst. In vielen Siedlungsbereichen kommt es zu Verbesserungen (in Aderklaa, Deutsch Wagram, Strasshof, in Raasdorf und Markgrafneusiedl). In den Siedlungsgebieten, in welchen die Luftschadstoffimmissionen bei Projektrealisierung zunehmen (teilweise in Obersiebenbrunn, Gänserndorf und Groß Enzersdorf), sind keine vorhabenbedingten Überschreitungen der Grenzwerte des vorbeugenden Gesundheitsschutzes und keine erhebliche Verschlechterung der Luftgüte zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Aus humanmedizinischer Sicht kommt es zu keiner nachhaltigen Beeinflussung von bestehendem / gewidmetem Siedlungsgebiet durch veränderte Immissionen nach Realisierung des Vorhabens.

#### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Da die Trasse die bestehenden Siedlungsgebiete in ausreichend großen Abstand umfährt, ergeben sich keine negativen Auswirkungen durch direkte Flächenkonkurrenzen und es werden auch die räumlich-funktionellen Zusammenhänge nicht negativ beeinflusst. Auswirkungen von Luftschadstoffen auf den Siedlungsraum sind nicht vorhanden, da alle Zusatzbelastungen unter den Grenzwerten zu liegen kommen. Aufgrund der Umlagerung von Verkehrsströmen ergeben sich punktuell Zusatzbelastungen durch Lärm, welche jedoch umfangreichen Entlastungen in den bestehenden Siedlungsgebieten entgegenstehen. In Relation zu diesen kleinräumigen Verschlechterungen ergeben sich großräumige Entlastungen der Umgebungslärmsituation, welche aus Sicht der Raumplanung als positiv eingestuft werden. Durch das Vorhaben ergeben sich zudem neue Möglichkeiten für die Siedlungsentwicklung in und in Anschluss an die bestehenden Ortskerne.

### Frage 2.3.19

**Ist das Ausmaß der Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe sowie Deposition auf den Boden/ Landwirtschaft, die Tier- und Pflanzenwelt sowie Biotope und Ökosysteme nachvollziehbar (samt Wechselwirkung) dargelegt? Sind nachhaltige Beeinträchtigungen durch Vorhabensrealisierung zu erwarten?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Das Ausmaß der Beeinträchtigung durch die Immission und Deposition von Luftschadstoffen auf Boden, Landwirtschaft, Tier- und Pflanzenwelt sowie Biotope und Ökosysteme ist in der UVE ausreichend und nachvollziehbar dargelegt. Die Grundbelastung der Deposition für Stickstoffverbindungen wird für die Waldgebiete im Untersuchungsraum mit 15 kg(N)/ha.a, für Schwefelverbindungen mit 6 kg(S)/ha.a abgeschätzt. Die entsprechenden Depositionswerte für Wiesen- und Ackerflächen werden mit 12 kg(N)/ha.a und 5 kg(S)/ha.a angegeben. Die Gesamtbelastung erreicht im Nahbereich der Trasse der S8 etwa 16 kg(N)/ha.a. Die Zusatzdeposition für Schwefelverbindungen ist vernachlässigbar gering ( $< 0.05\text{kgS/ha.a}$ ).

In der Winterperiode kann im Nahbereich der Trasse aufgrund der Salzstreuung ein erhöhter partikelgebundener Chlorideintrag in der Staubdeposition auftreten. Vergleichbare Messungen zeigen im unmittelbaren Nahbereich der Trasse für die Winterperiode erhöhte Chlorideinträge ( $0,4\text{ g/m}^2\text{d}$  in 10 m Entfernung), bei Lärmschutzwänden weniger als  $0,1\text{ g/m}^2\text{d}$  Chloriddeposition im unmittelbaren Nahbereich.

Ein Vergleich mit den einschlägigen Grenz- und Richtwerten ergab keine relevanten negativen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben.

#### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

Das Ausmaß der zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe sowie Deposition auf die Tierwelt und ihre Lebensräume sind nachvollziehbar dargelegt. Für Ackerflächen wird ein Stickstoffeintrag von 12 kg(N)/ha.a prognostiziert. Die prognostizierten Werte für Stickstoffdeposition im Nahbereich der Straße bleiben mit 16 kg/ha/Jahr unter dem im Forstgesetz angegebenen Richtwert von 20 kgN/ha.a, so dass keine Veränderungen der Vegetation in sensiblen Biotopen und damit Veränderung der Lebensraumbedingungen für Tiere zu erwarten sind. Da gemäß UVE während des Baus keine Stickstoffeinträge durch Deposition in sensible Lebensräume zu erwarten sind, die etwa infolge Überdüngung Lebensraumtypen als Lebensraum für Tiere verändern könnten und in der Folge Auswirkungen auf Artengemeinschaften haben könnten, sind keine nachteiligen Auswirkungen auf Tiere und ihre Lebensräume zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

Das Ausmaß der Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe sowie Deposition ist nachvollziehbar dargelegt. Aufgrund des Abbaugebiets bei Markgrafneusiedl und der intensiven Landwirtschaft besteht Vorbelastung vor allem durch Staub, besonders Feinstaub, und Stockoxid-Immissionen. Die vom Vorhaben in der Bauphase hervorgerufene Zusatzbelastung durch Staub und Feinstaub betrifft Felder, Abbauf Flächen bei Markgrafneusiedl, Gehölze und Brachflächen. Die zu erwartenden Einträge in die Umgebung von Staub und Feinstaub

sind mit errechneten maximal  $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  vor der Hintergrundbelastung von  $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im JMW in Bezug auf den Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  irrelevant (UVE, Fachbeitrag Luft und Klima, Einlage 3-3.1; jeweils Bezugsjahr 2025), ebenso die daraus abgeleitete Belastung mit Grobstaub (PM 2,5) und Staubdeposition, so dass auch in der Betriebsphase keine lebensraumverändernden Auswirkungen durch Staubbelastrung, etwa infolge Staubbelastrung auf Blättern, zu erwarten sind. Für die verkehrsbedingte Zusatzbelastung mit NOx bzw. NO2 ist bei einer Grundbelastung von  $19 \mu\text{g}/\text{m}^3$  an 36 von 37 Aufpunkten in der Umgebung (Schutzgut Mensch) mit irrelevanter Zunahme oder mit Abnahme zu rechnen, an einem mit geringfügiger Erhöhung, so dass die prognostizierte Gesamtbelastung unter dem Richtwert von  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im JMW bleibt. Zusatzbelastungen in der Umgebung des Vorhabens, die zu Nährstoffeintrag in sensible Ökosysteme führen könnten und in der Folge zu Veränderung von Standortbedingungen für Pflanzen, sind daher nicht zu erwarten. Der Zusatzbelastung entlang der Straße stehen Entlastungen entlang Straßen in der Umgebung gegenüber. Zu Auswirkungen des vorhabeninduzierten Verkehrs auf Straßen in der weiteren Umgebung und zu möglichen Auswirkungen durch Luftschadstoffe auf den Nationalpark Donau-Auen an der Straße und Donauquerung B 49 werden eigene plausible Immissionsberechnungen vorgelegt (Einlage WU 3). Die Auswirkungen des vom Vorhaben induzierten Verkehrs sind somit ausreichend berücksichtigt. Für den erweiterten Untersuchungsraum, an weiter entfernten Straßenabschnitten mit vorhabeninduzierten Verkehrszunahmen (z.B. Straßenabschnitt B 49 in March-Nähe und bei der Donauquerung) werden Zusatzbelastungen bei Stickoxiden (NOx) und Feinstaub (PM10) unter den jeweiligen Irrelevanz-Schwellen prognostiziert (Einlage WU 3), so dass keine nachteiligen Auswirkungen durch Luftschadstoffimmissionen in Schutzgebiete an der March oder an der Donau zu erwarten sind. Da gemäß UVE und UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima während des Betriebes keine Stickstoffeinträge in sensible Lebensräume zu erwarten sind, die etwa infolge Überdüngung Standortbedingungen für Pflanzen verändern könnten und in der Folge Auswirkungen auf Pflanzengesellschaften und die Vegetation haben könnten, sind keine nachteiligen Auswirkungen auf Pflanzen und ihre Lebensräume zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Das Ausmaß der Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe sowie Deposition auf den Waldboden, die Tierwelt (jagdbares Wild) sowie Biotope und Ökosysteme (Wald und Wildlebensräume) ist nachvollziehbar samt Wechselwirkungen dargelegt. Es sind keine nachhaltigen Beeinträchtigungen durch Vorhabensrealisierung zu erwarten. Die fachliche Begründung ist in der Beantwortung der Prüffragen 2.3.3, 2.3.9 und 2.3.10 enthalten

#### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Zur Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe auf das Schutzgut Boden und das Sachgut Landwirtschaft siehe auch die Fragebeantwortung 2.3.9, 2.3.10 und 2.3.16 wird verwiesen.

Die Auswirkungen durch Luftschadstoffe sowie Deposition auf Böden sind für das Fachgebiet Boden nachvollziehbar dargelegt. Es sind bei Einhaltung der im Einreichprojekt angeführten und in der UVP vorgeschriebenen Maßnahmen durch Depositionen keine nachhaltigen Beeinträchtigungen durch die Vorhabensrealisierung für das Schutzgut Boden und das Sachgut Landwirtschaft zu erwarten.

### Frage 2.3.20

**Ist im Untersuchungsraum eine Beeinträchtigung von Kulturgütern, insbesondere solche, die unter Denkmalschutz stehen, durch Luftschadstoffe zu erwarten?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Kulturgüter

Eine signifikante Beeinträchtigung von Kulturgütern durch Luftschadstoffe ist nicht zu erwarten.

### Frage 2.3.21

**Sind Maßnahmen während des Baus aus Sicht des Fachgebietes Luft erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Zusätzlich zu den seitens der Projektwerberin vorgeschlagenen Maßnahmen sind aus Sicht der Sachverständigen Luft und Klima weitere Maßnahmen für die Bauphase erforderlich, die im Teilgutachten Luft und Klima als Punkte 3.12 bis 3.23 angeführt sind.

### Frage 2.3.22

**Sind Maßnahmen während des Betriebes aus Sicht des Fachgebietes Luftschadstoffe erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind diese Maßnahmen beschrieben? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Für die Betriebsphase wird als Energiesparmaßnahme, wie im Klima- und Energiekonzept vorgeschlagen, die Verwendung von Solarzellen für die Energieversorgung der Notrufsäulen empfohlen. Weitere Maßnahmen sind aus Sicht des Fachgebietes Luftschadstoffe in der Betriebsphase nicht erforderlich.

### Frage 2.3.23

**Sind Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle aus Sicht des Fachgebietes Luftschadstoffe während der Bau- und/oder Betriebsphase erforderlich. Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich.**

### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Die Kontrolle durch eine fachlich einschlägig qualifizierte ökologische Bauaufsicht (Umweltbaubegleitung), die Dokumentation der Umsetzung sämtlicher beauftragter Maßnahmen in einem Betriebsbuch und die Einrichtung einer geeigneten Anlaufstelle für Beschwerden der von Staubbelastungen durch Bautätigkeiten betroffenen Anrainer sind während der Bauphase erforderlich.

#### **Frage 2.3.24**

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima während des Baus zu bewerten?**

### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Aufgrund der zeitlichen Begrenzung sind die Auswirkungen auf die mikroklimatischen Verhältnisse, wie lokal erhöhte Wärmeproduktion durch Baumaschinen, Erhöhung der Albedo und Verdichtung des Bodens im Baustellenbereich als nicht relevant einzustufen.

#### **Frage 2.3.25**

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima während des Betriebes zu bewerten?**

### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Die Emissionsbilanz der klimarelevanten Treibhausgase zeigte eine Zunahme im Vergleich zum Nullplanfall von rund 4% im Untersuchungsraum. Die verbleibenden Auswirkungen während der Betriebsphase sind daher als sehr gering einzustufen. Auch hinsichtlich der mikroklimatischen Verhältnisse sind in der Betriebsphase durch die Vorhabensrealisierung keine wesentlichen Änderungen beispielsweise des lokalen Windfeldes oder des Strahlungshaushalts zu erwarten.

### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

siehe Beantwortung der Frage 2.3.27

### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Entlang der Trasse der S8 wurde in 3 Abschnitten an acht Standorten eine Geländeansprache in Bezug auf eine Bewertung des Ist-Zustands und auf die Wahrscheinlichkeit einer möglichen vermehrten Bildung von Kaltluftseen durchgeführt. Es wurde jedoch keine Änderung gegenüber dem Ist-Zustand festgestellt (vgl. UV Fachbericht Luft und Klima Einlage 03\_03-01C und UV Fachbericht Landwirtschaft Einlage 03\_06-01\_B).

Eine Auswirkung durch Änderung des Klimas ist für das Schutzgut Boden und das Sachgut Landwirtschaft durch Klimaänderungen in der Betriebsphase nicht gegeben.

### Frage 2.3.26

#### Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima durch Veränderung der Funktionszusammenhänge während des Baus zu bewerten?

##### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Seitens des Fachgebietes Luftschadstoffe und Klima sind keine negativen Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima infolge von Funktionszusammenhängen während des Baus zu erwarten.

##### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

In Bereichen mit Durchschneidungen von zusammenhängenden Waldbeständen kommt es entlang der neu geschaffenen Bestandesränder es zu einer plötzlichen Änderung der Luftfeuchtigkeit, der Temperatur und deren Extremwerte, der Luftbewegungen und der Ein- und Ausstrahlung. Im Vergleich zum ausgeglichenen Mikroklima des Bestandesinneren kommt es zu höheren Temperaturen und geringerer Luftfeuchtigkeit. Dieser Effekt nimmt im Bestandesinneren rasch ab und reicht über einen Bereich von 3 – 5 Baumhöhen, und klingt bei einem erwachsenen Bestand damit in einer Entfernung von rd. 100 m vom Bestandesrand aus.

Längere Randlinien in angrenzenden Beständen entstehen durch die Rodungen im geschlossenen Waldkomplex östlich der geplanten ASt. Markgrafneusiedl (Randlinien bis zu rd. 540 m), im Bereich des Waldkomplexes nordwestlich der geplanten ASt. Strasshof (rd. 200 m) und in einer Waldremise im Bereich Klingefeld (Randlinien bis zu rd. 160 m).

Durch die überwiegend südseitige Exposition und das ohnehin sehr trockene Klima sind hier an den neuen Waldrändern zumindest temporär Trockenschäden zu erwarten. Um diese zeitlich möglichst zu begrenzen, wird als zusätzliche Maßnahme gefordert, die Wiederbewaldung der befristeten Rodeflächen entlang süd-, südwest- und südostseitiger Bestandesränder unter Einbeziehung raschwüchsiger, standortgerechter Pionierbaumarten vorzunehmen, um eine rasche Beschattung der angrenzenden Bestandesränder zu erreichen. Die Auswirkungen auf das Mikroklima sind in der Bauphase und zu Beginn der Betriebsphase damit relativ am größten, nehmen allerdings während der Betriebsphase mit dem Aufwachsen der angrenzenden Wiederbewaldungen rasch ab.

##### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Nachdem eine Änderung der klimatischen Situation in Teilgebieten bereits nach Abschluss der Erdarbeiten auftritt, gilt auch hier der Befund aus Frage 2.3.25. Durch Änderung des Klimas werden für das Schutzgut Boden und das Sachgut Landwirtschaft in der Bauphase keine Auswirkungen erwartet.

### Frage 2.3.27

#### Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima durch Veränderung der Funktionszusammenhänge während des Betriebes zu bewerten?

### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Seitens des Fachgebietes Luftschadstoffe und Klima sind keine negativen Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima infolge von Funktionszusammenhängen während des Betriebes zu erwarten. Das kleinräumige Klima im Untersuchungsgebiet wird durch das Projekt nicht nennenswert beeinflusst. Es kommt zu keiner zusätzlichen Ausbildung von Kaltluftseen. Die Versiegelung (geringere Verdunstung, geringfügige Temperaturerhöhung) bleibt auf den unmittelbaren Trassenbereich beschränkt. Die entlang der Trasse im gegenständlichen Abschnitt geplanten Bauwerke, wie Brücken, Dämme, Rampen und Lärmschutzwände, bewirken eine lokale Ablenkung und eventuell Abbremsung des Windes im unmittelbaren Nahbereich. Es sind jedoch keine grundsätzlichen oder nennenswerten Änderungen der vorherrschenden Windverhältnisse zu erwarten.

### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Wie bereits zur Bauphase in der Beantwortung der Frage 2.3.26 ausgeführt, sind die Auswirkungen auf angrenzende Bestände als geringfügig bis vertretbar einzustufen. In der Betriebsphase kommt es mit zunehmender Entwicklung der vorgesehenen Wieder- und Ersatzaufforstungsflächen zu einer Verringerung der Gefährdungen durch Austrocknung und Sonneneinstrahlung. Für die Betriebsphase können die Auswirkungen daher als **geringfügig** beurteilt werden.

Wie auch bei den bestehenden Windschutzstreifen und Waldbeständen sind durch die geplanten Dämme, Begleitpflanzungen und Ersatzaufforstungen kleinräumige Verringerungen der Windgeschwindigkeiten, **Beschattungen** und eine **Ablagerung von Tribschnee** zu erwarten. Hier ist davon auszugehen, dass die **positiven Auswirkungen** der Straßenbegleitvegetation (Verringerung der Winderosion, Verbesserung des Landschaftshaushaltes) die nachteiligen Auswirkungen der Vegetationsverzögerung durch Schneeablagerungen und Beschattung überwiegen, zumal im Marchfeld weniger die Strahlung, als vielmehr das Wasserdargebot der limitierende Faktor für das Pflanzenwachstum darstellt.

### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Straßenbauten können das Mikroklima grundsätzlich durch Geländeänderungen (Dammbauten, Einschnitte), Versiegelungen und durch Begleitpflanzungen beeinflussen, woraus negative, aber auch positive Auswirkungen für Nutzungen resultieren können. Mögliche negative Auswirkungen können beispielsweise durch die Bildung von Kaltluftlagerungen infolge Hangquerungen durch Dämme entstehen, die zu einer Frostgefährdung landwirtschaftlicher Kulturen führen können. Positive Auswirkungen können durch die klimaausgleichende und windmindernde Wirkung von Begleitvegetation und gehölzbestockten Ausgleichsflächen entstehen.

In Bezug auf die zu erwartenden Veränderungen der Funktionszusammenhänge und die daraus resultierenden Auswirkungen auf das Schutzgut Boden durch Änderungen von Bodenteilfunktionen bzw. auf das Sachgut Landwirtschaft gilt es für die Betriebsphase festzuhalten, dass mit keinen relevanten Auswirkungen zu rechnen sein wird.

**Frage 2.3.28**

**Sind Maßnahmen während des Baus aus Sicht des Fachgebietes Klima erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Es sind keine Maßnahmen während des Baus aus Sicht des Fachgebietes Klima erforderlich.

**Frage 2.3.09**

**Sind Maßnahmen während des Betriebes aus Sicht des Fachgebietes Klima erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Es sind keine Maßnahmen während des Betriebes aus Sicht des Fachgebietes Klima erforderlich.

**Frage 2.3.30**

**Sind Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle aus Sicht des Fachgebietes Klima während der Bau- und/oder Betriebsphase erforderlich? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Aus Sicht des Fachgebietes Klima sind keine Maßnahmen zur Beweissicherung während des Baus oder Betriebs erforderlich.

**Frage 2.3.31**

**Sind die Darstellungen und Schlussfolgerungen im zur UVE vorgelegten Klima- und Energiekonzept aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar? Entspricht das Klima- und Energiekonzept den Anforderungen gemäß § 6 Abs. 1 Z 1 lit. e UVP-G 2000?**

Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Die Darstellungen und Schlussfolgerungen im zur UVE vorgelegten Klima- und Energiekonzept sind ausreichend und nachvollziehbar.

§ 6 Abs. 1 Z 1 lit. e UVP-G 2000 fordert für das Klima- und Energiekonzept: Energiebedarf, aufgeschlüsselt nach Anlagen, Maschinen und Geräten sowie nach Energieträgern, verfü-

bare energetische Kennzahlen, Darstellung der Energieflüsse, Maßnahmen zur Energieeffizienz; Darstellung der vom Vorhaben ausgehenden klimarelevanten Treibhausgase (§ 3 Z 3 Emissionszertifikatsgesetz) und Maßnahmen zu deren Reduktion im Sinne des Klimaschutzes; Bestätigung eines befugten Ziviltechnikers oder technischen Büros, dass die im Klima- und Energiekonzept enthaltenen Maßnahmen dem Stand der Technik entsprechen. Im Klima- und Energiekonzept werden der Energiebedarf und die Freisetzungen klimarelevanter Spurengase in der Bauphase dargelegt sowie Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz sowie zur Reduktion von Treibhausgasen während der Errichtung angeführt.

#### Frage 2.3.32

**Sind Maßnahmen zur Minderung der Treibhausgasemissionen während des Baus aus Sicht des Fachgebietes Klima erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Die im Klima- und Energiekonzept angeführten Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen sind ausreichend, um die Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase auf das Klima zu verringern.

#### Frage 2.3.33

**Sind Maßnahmen zur Minderung der Treibhausgasemissionen während des Betriebes aus Sicht des Fachgebietes Klima erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Für die Betriebsphase sind aus Sicht des Fachbereichs Luft und Klima keine Maßnahmen erforderlich. Der Einsatz von Solarzellen zur Versorgung der Notrufsäulen wird als Energiesparmaßnahme empfohlen.

#### Frage 2.3.34

**Kann das Vorhaben aus Sicht des Fachgebietes Luftschadstoffe und Klima erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei haben?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Im TGA Luft und Klima wurde geprüft und bestätigt, dass keine grenzüberschreitende Auswirkungen auf die Umwelt durch Luftschadstoffe oder Beeinflussung des Mikroklimas in der Slowakei zu erwarten sind. Aus der prognostizierten Verkehrsstärke für den Streckenab-

schnitt "B 9 Grenzübergang Berg" wurden Emissionszunahmen durch das gegenständliche Vorhaben am Grenzübergang berechnet und die daraus induzierten Zusatzimmissionen abgeleitet. Diese liegen unter der Irrelevanzschwelle der RVS 04.02.12. In der Slowakei sind daher relevante Zusatzimmissionen durch Luftschadstoffe infolge des Vorhabens auszuschließen.

#### 5.2.4. Fachgebiet 04 – Humanmedizin

##### Frage 2.4.1

**Sind die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zur UVE aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar? Kommt es bei fachlicher Prüfung zu Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zur UVE sind aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar. Es kommt bei fachlicher Prüfung zu keinen Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen.

##### Frage 2.4.2

**Werden das Leben oder die Gesundheit von Menschen durch eine vom Vorhaben unmittelbar oder mittelbar ausgehende Einwirkung von Lärm während der Bauphase gefährdet?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Wenn die in den Fachgutachten 2 und 4 geforderten Maßnahmen zusätzlich zu den im Projekt vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt werden, kann ausgeschlossen werden, dass durch das Projekt das Leben oder die Gesundheit von Menschen (bezogen auf einen normal empfindenden Erwachsenen und ein ebensolches Kind) während der Bauphase gefährdet wird.

##### Frage 2.4.3

**Werden das Leben oder die Gesundheit von Menschen durch eine vom Vorhaben unmittelbar oder mittelbar ausgehende Einwirkung von Lärm während der Betriebsphase gefährdet?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Wenn die in den Fachgutachten 2 und 4 geforderten Maßnahmen zusätzlich zu den im Projekt vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt werden, kann ausgeschlossen werden, dass durch das Projekt das Leben oder die Gesundheit von Menschen (bezogen auf einen normal empfindenden Erwachsenen und ein ebensolches Kind) während der Betriebsphase gefährdet wird.

#### Frage 2.4.4

**Kommt es durch eine vom Vorhaben unmittelbar oder mittelbar während der Bauphase ausgehende Einwirkung von Lärm zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen?**

Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Wenn die in den Fachgutachten 2 und 4 geforderten Maßnahmen zusätzlich zu den im Projekt vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt werden, kann ausgeschlossen werden, dass es durch das Projekt zu einer unzumutbaren Belästigung (bezogen auf einen normal empfindenden Erwachsenen und ein ebensolches Kind) während der Bauphase kommt.

#### Frage 2.4.5

**Kommt es durch eine vom Vorhaben während des Betriebs ausgehende Einwirkung von Lärm zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen?**

Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Wenn die in den Fachgutachten 2 und 4 geforderten Maßnahmen zusätzlich zu den im Projekt vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt werden, kann ausgeschlossen werden, dass es durch das Projekt zu einer unzumutbaren Belästigung (bezogen auf einen normal empfindenden Erwachsenen und ein ebensolches Kind) während der Betriebsphase kommt.

#### Frage 2.4.6

**Werden das Leben oder die Gesundheit von Menschen durch eine vom Vorhaben ausgehende Einwirkung von Luftschadstoffen während des Baus gefährdet?**

Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Die Grenzwerte nach IG-L für NO<sub>2</sub> sowie der Grenzwert im Jahresmittel für PM10 werden infolge des Baugeschehens bei dne Anrainern nicht überschritten. Bis zu 5 zusätzliche Tage mit Tagesmittelwerten über 50 µg/m<sup>3</sup> PM10 pro Jahr sind bei Anrainern im Zeitraum mit dem höchsten Bauaufkommen zu erwarten.

Die während des Baus zu erwartenden zusätzlichen Immissionsbelastungen durch NO<sub>2</sub>, PM10 und PM2,5 haben in den angrenzenden Wohngebieten großteils keine bis sehr geringere, an Zufahrtsstrassen geringfügige Auswirkungen zur Folge, die durch Maßnahmen und begleitendes Monitoring minimiert werden.

Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Das Leben oder die Gesundheit von Menschen durch eine vom Vorhaben ausgehende Einwirkung von Luftschadstoffen während des Baus werden nicht gefährdet.

#### Frage 2.4.7

**Werden das Leben oder die Gesundheit von Menschen durch eine vom Vorhaben ausgehende Einwirkung von Luftschadstoffen während des Betriebs gefährdet?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Die zusätzliche NO<sub>2</sub>- Immissionsbelastung, welche in der Betriebsphase abschnittsweise auf den Zubringerrouten zur S 8 wie entlang der L 9 zur ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn, der L 11 zwischen Gänserndorf und der ASt Markgrafneusiedl sowie der Spange Strasshof bei Projektrealisierung zu erwarten ist, ist sehr gering (unter der Irrelevanzschwelle) und hat daher keine grenzwertrelevanten Auswirkungen zu Folge. Es sind keine Überschreitungen der geltenden Grenzwerte für NO<sub>x</sub> und NO<sub>2</sub> zu erwarten. Auch die Immissionszusatzbelastung für PM<sub>10</sub> wurde gemäß RVS 04.02.12 als unerheblich beurteilt.

Hinsichtlich der maximalen PM<sub>10</sub>-Tagesmittelwerte bewirkt die Projektrealisierung der S8 West neben Entlastungen örtlich geringfügige Zusatzbelastungen (ein bis zwei Tage mehr pro Jahr mit Tagesmittelwerten > 50 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub>) in Obersiebenbrunn, Untersiebenbrunn, Gänserndorf und Groß Enzersdorf gegenüber. Die gemäß § 20 Abs. 3 Z 1 IG-L im gegenständlichen Fall zulässige Anzahl von 35 Tagen mit Tagesmittelwerten über 50 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub> wird jedoch nach den Immissionsberechnungen nicht überschritten. Grenzwertüberschreitungen für PM<sub>2,5</sub> sind aufgrund der irrelevanten Zusatzimmissionen nicht zu erwarten. Auch die Staubdeposition nimmt nur in Obersiebenbrunn lokal geringfügig zu.

Auch für CO, SO<sub>2</sub>, NMHC, Benzol sowie Staubinhaltsstoffe (Blei, Arsen, Nickel und Cadmium) sind die Änderungen der Konzentrationsniveaus sehr gering.

##### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Das Leben oder die Gesundheit von Menschen durch eine vom Vorhaben ausgehende Einwirkung von Luftschadstoffen während des Betriebs werden nicht gefährdet.

#### Frage 2.4.8

**Werden das Leben oder die Gesundheit von Menschen durch eine vom Vorhaben unmittelbar oder mittelbar ausgehende Einwirkung (z.B. Straßenwässer) auf das Oberflächen- oder Grundwasser und den Boden während des Baus gefährdet?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Wenn die in den Fachgutachten geforderten Maßnahmen zusätzlich zu den im Projekt vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt werden, wird das Leben oder die Gesundheit von Menschen durch eine vom Vorhaben ausgehende Einwirkung auf das Oberflächen- oder Grundwasser und den Boden während des Baus nicht gefährdet.

##### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Durch das Vorhaben mittelbar oder unmittelbar ausgehende Einwirkungen auf das Schutzgut Boden während des Baus sind bei Einhaltung der im Einreichprojekt vorgesehenen und in

der UVP zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen keine Gefährdungen des Lebens oder der Gesundheit von Menschen zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Eine entsprechende Reinigung und Entsorgung im Bauzustand anfallender Wässer ist durch im gegenständlichen Gutachten geforderte Maßnahmen gewährleistet. Die Einhaltung aller Qualitätsziele zur Sicherung des Schutzgutes Oberflächenwasser ist damit gewährleistet.

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Das Leben oder die Gesundheit von Menschen bedingt durch Vorhabenseinwirkungen auf das Grundwasser während des Baus ist nicht gefährdet, entsprechende Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers sind durch den Fachberichtersteller eingeplant bzw. im Gutachten vorgeschrieben.

#### **Frage 2.4.9**

**Werden das Leben oder die Gesundheit von Menschen durch eine vom Vorhaben ausgehende Einwirkung (z.B. Straßenwässer) auf das Oberflächen- oder Grundwasser und den Boden während des Betriebs gefährdet?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Wenn die in den Fachgutachten geforderten Maßnahmen zusätzlich zu den im Projekt vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt werden, wird das Leben oder die Gesundheit von Menschen durch eine vom Vorhaben ausgehende Einwirkung auf das Oberflächen- oder Grundwasser und den Boden während des Betriebs nicht gefährdet.

#### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Durch das Vorhaben mittelbar oder unmittelbar ausgehende Einwirkungen auf das Schutzgut Boden während des Baus sind bei Einhaltung der im Einreichprojekt vorgesehenen und in der UVP zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen keine Gefährdungen des Lebens oder der Gesundheit von Menschen zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Eine Reinigung der in der Betriebsphase anfallenden Straßenwässer ist durch die Errichtung von Gewässerschutzanlagen bzw. durch die Errichtung von Bodenfiltermulden über die eine Versickerung der Straßenwässer erfolgt gewährleistet. Die Einhaltung der Qualitätsziele zur Sicherung des Schutzgutes Oberflächenwasser ist damit gewährleistet. Im Katastrophenfall mit einem Austritt gewässerschädigender Stoffe werden die Ableitungen der Absetzbecken in den Gewässerschutzanlagen geschlossen, sodass eine Versickerung belasteter Flüssigkeiten verhindert wird.

Mit der Anlage von straßenbegleitenden Sickermulden erfolgt die Sammlung der Straßenwässer in einem klar definierten Bereich. Im Fall eines Unfalls mit Austritt wassergefährdender Stoffe gelangen diese in die Mulde und können von dort entsorgt werden. Die für diese Mulden vorgegebene Sickerrate lässt bei raschem Handeln der Einsatzkräfte keine erhebliche Kontamination des lokalen Grundwassers erwarten. Entsprechende Einsatzpläne werden durch die PW in Zusammenarbeit mit den lokalen Einsatzkräften vor Verkehrsfreigabe der S8 erstellt. In diesen werden auch Soforthilfemaßnahmen im oben beschriebenen Fall aufgenommen.

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Das Leben oder die Gesundheit von Menschen bedingt durch Vorhabenseinwirkungen auf das Grundwasser während des Betriebes ist nicht gefährdet, entsprechende Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers sind durch den Fachberichtersteller eingeplant bzw. im Gutachten vorgeschrieben.

#### **Frage 2.4.10**

**Werden allfällige sonstige Immissionen (z.B. Licht, Strahlung) während der Bauphase vermieden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Allfällige sonstige Immissionen während der Bauphase, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden würden, werden vermieden.

#### **Frage 2.4.11**

**Werden allfällige sonstige Immissionen (z.B. Licht, Strahlung) während der Betriebsphase vermieden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Allfällige sonstige Immissionen während der Betriebsphase, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden würden, werden vermieden.

#### **Frage 2.4.12**

**Kommt es durch eine vom Vorhaben während des Baus ausgehende Einwirkung von sonstigen Immissionen zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 GewO 1994?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Mit der Umsetzung der in der UVE und in den Teilgutachten angeführten Maßnahmen wird sichergestellt, dass in der Bauphase keine unzumutbaren Belästigungen auftreten werden (bezogen auf einen gesunden normal empfindenden Erwachsenen und auf ein ebensolches Kind).

#### Frage 2.4.13

**Kommt es durch eine vom Vorhaben während des Betriebs ausgehende Einwirkung von sonstigen Immissionen zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 GewO 1994?**

Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Mit der Umsetzung der in der UVE und in den Teilgutachten angeführten Maßnahmen wird sichergestellt, dass in der Betriebsphase keine unzumutbaren Belästigungen auftreten werden (bezogen auf einen gesunden normal empfindenden Erwachsenen und auf ein ebensolches Kind).

#### Frage 2.4.14

**Ist das Strahlenschutzgesetz (insb. § 1 Abs. 1 Z6 leg.cit.) aufgrund der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch anwendbar und sind entsprechende Maßnahmen zu setzen? Fällt das gegenständliche Vorhaben unter die Strahlenquellenverordnung?**

Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Das Strahlenschutzgesetz ist für dieses Vorhaben ohne Relevanz.

#### Frage 2.4.15

**Sind zusätzliche Maßnahmen während des Baus aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin erforderlich, damit schädliche, belästigende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Wenn ja, welche?**

Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Aus humanmedizinischer Sicht sind während des Baus folgende zusätzliche Maßnahmen notwendig:

Zur Verringerung der Feinstaubbelastung im betroffenen Gebiet sind bei den Ausfahrten aus dem Baustellenbereich Reifenwaschanlagen vorzusehen.

Eine kontinuierliche, den Jahreszyklus durchlaufende Beschattung der Anrainer durch Baustelleneinrichtungen, Materiallager etc. darf nicht gegeben sein.

Die Be- und Ausleuchtung der Baustellenbereiche ist so zu gestalten, dass eine Blendung bzw. Ausleuchtung der Wohn- und Schlafräume der Anrainer nicht gegeben ist.

#### Frage 2.4.16

**Sind zusätzliche Maßnahmen während des Betriebes aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin erforderlich, damit schädliche, belästigende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Wenn ja, welche?**

### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Aus humanmedizinischer Sicht sind während des Betriebs folgende zusätzliche Maßnahmen notwendig:

Aus humanmedizinischer Sicht sind in der Betriebsphase (zusätzlich zu den im Teilgutachten 02 Lärm, Anhang 03 bzw. Anhang 05 ausgewiesenen Wohnobjekten) den Schulen Dürnkrut, Hauptstraße 8 und Untersiebenbrunn, Hauptstraße 12, sowie den Kirchen Süßenbrunn - Süßenbrunner Platz 9, Rutzendorf - Ortsstraße, Oberweiden – Kirchengasse und Schönfeld – Hauptstraße objektseitige Maßnahmen anzubieten.

Es ist sicherzustellen, dass die Be- und Ausleuchtung der Straße beim Betrieb (durch Straßenbeleuchtung und Fahrzeugscheinwerfer) so gestaltet ist, dass eine Blendung bzw. Ausleuchtung der Wohn- und Schlafräume der Anrainer nicht gegeben ist.

### **Frage 2.4.17**

**Sind Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin während der Bau- und/oder Betriebsphase erforderlich? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Alle Maßnahmen in den Bereichen Luftschadstoffe, Lärm und Erschütterungen werden von den jeweiligen technischen Sachverständigen festgelegt.

### **Frage 2.4.18**

**Kann das Vorhaben aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei haben?**

### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Aus humanmedizinischer Sicht wird das Vorhaben keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakischen Republik haben.

## **5.2.5. Fachgebiet 05 – Tiere und deren Lebensräume**

### **Frage 2.5.1**

**Sind die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zur UVE aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar? Kommt es bei fachlicher Prüfung zu Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen?**

### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

Die Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zur UVE sind aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar. Da sich der Ist-Zustand im Hinblick auf Tiere und ihre Lebensräume im Schotterabbaugelände bei Markgrafneusiedl mit

dem Abbau- und Verfüllungsgeschehen rasch ändert, war eine Aktualisierung der Daten erforderlich. Aus der fachlichen Prüfung der Beschreibung des Ist-Zustandes hat sich daher eine Nachprüfung und Aktualisierung in der Natur als notwendig herausgestellt, diese wurde vorgenommen. Zudem, und teils dadurch bedingt, kommt es bei der Festlegung der Erfordernisse von Maßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf bestimmte Tierarten und Tiergruppen (z.B. bodenbrütende Vögel, Neuntöter, wirbellose) zu abweichenden Beurteilungen und Schlussfolgerungen.

### Frage 2.5.2

**Sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Flächenbeanspruchung oder Oberflächenveränderungen auf Tiere und deren Lebensräume während des Baus und des Betriebes in der UVE entsprechend dargestellt und bewertet? Kommt es dadurch zu einer negativen Beeinflussung von Ökosystemen / Biotopen (Lebensraumverbund)?**

Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

#### Befund

Die Auswirkungen des Vorhabens durch Flächenbeanspruchung und Oberflächenveränderungen auf Tiere und deren Lebensräume während des Baus und des Betriebs des Vorhabens sind in der UVE ausreichend beschrieben und bewertet, eine Aktualisierung des Ist-Zustandes war erforderlich, da sich die naturräumlichen lokalen Verhältnisse im Abbau- und Deponiegebiet bei Markgrafneusiedl über die Jahre hinweg rasch ändern. Beansprucht werden vor allem Lebensräume des Intensivackerlandes einschließlich Gehölzen, die Bestandteil der Intensivackerlandschaft des Marchfeldes sind. Die betroffenen Lebensräume sind als Lebensräume von Tieren nicht gefährdete und nicht geschützte Lebensraumtypen.

In der Bauphase werden durch Oberbodenabschub bzw. -abhub Ackerflächen, Wegränder und Feldraine, Ruderalflächen, eine in Betrieb befindliche und zwei stillgelegte Schotterguben beansprucht, zusätzlich durch Rodung und Fällungen ein Kiefernforst, Windschutzstreifen und Wald am Kleinen Wagram.

In der Betriebsphase werden insgesamt 116 ha landwirtschaftlicher Fläche und rund 10 ha Gehölze und Wald als Lebensraum für Tiere dauernd beansprucht. Als Maßnahme zur Minderung der Flächenbeanspruchung sind im Projekt 10 ha Brachestreifen, die Ergänzung einer Zieselbrache und Wiederaufforstungen und Waldverbesserung auf insgesamt 13 ha Wald vorgesehen.

#### Gutachten

Bei Anpassung der erforderlichen Flächengröße zur Lebensraumverbesserung für Tiere im Ackerland auf 39 ha, die anhand der Brutdichten sensibler und wertbestimmender betroffener Vogelarten gemäß RVS 04.03.13 vorgenommen wird, bei Anpassung der Maßnahmen, die zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Tierarten im Nahbereich des Schotterabbaugebiets Markgrafneusiedl notwendig sind, insbesondere Neuntöter, Kiebitz, Flussregenvogel, Amphibien und Wirbellose, und bei Anpassung der Maßnahmen, die zur Vermeidung von nachteiligen Auswirkungen auf waldbewohnende Tierarten, vor allem Vögel und Fleder-

mäuse, erforderlich sind, sind geringfügige nachteilige Auswirkungen auf Tiere und ihre Lebensräume durch Grundbeanspruchung zu erwarten.

### Frage 2.5.3

**Sind relevante Beeinträchtigungen der Tierwelt insbesondere im Hinblick auf eine Anreicherung mit Schadstoffen durch direkte und indirekte Einwirkungen (wie über Boden und Pflanzen) bei Vorhabensrealisierung gegeben? Werden allfällige Beeinträchtigungen ausreichend und nachvollziehbar beurteilt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

Allfällige Beeinträchtigungen durch Schadstoffanreicherung werden unter „Deposition“ ausreichend geschildert. Da keine sensiblen Lebensraumtypen vom Vorhaben betroffen sind und sich die Stickstoffdeposition auf den Nahbereich der Straße beschränkt, sind keine nachteiligen Auswirkungen durch Überdüngung von sensiblen Lebensraumtypen und in der Folge Veränderung von Lebensräumen für Tiere zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

##### Bauphase

Eine Beeinträchtigung von jagdbaren Wildtieren durch Staub ist während der Bauphase allenfalls für den unmittelbaren Nahbereich der Bauflächen möglich (z.B. durch Beeinträchtigungen der Sicht); bei Umsetzung der im Einreichprojekt vorgesehenen sowie der im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ vorgeschriebenen staubmindernden Maßnahmen sind jedoch keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten, so dass die Auswirkungen durch Staub auf Wildtiere als **geringfügig** anzusehen sind.

##### Betriebsphase

Während der Betriebsphase sind vor allem Immissionen von Stickstoffdioxid und Feinstaub zu betrachten. Da es durch das Vorhaben zu keinen für die menschliche Gesundheit bedenklichen Belastungen kommt, ist auch davon auszugehen, dass es zu keinen Beeinträchtigungen von Wildtieren kommt, zumal Wildtiere mobil sind und sich in der Regel nicht dauernd im Trassennahbereich aufhalten.

Bekannt ist aber jedenfalls, dass sich Schwermetalle in bestimmten Organen (Nieren, Leber) von Wildtieren anreichern und bei hohen Aufnahmeraten zu Gesundheitsschäden an Wildtieren führen können. Da bei aktuellen Vergleichsuntersuchungen (z.B. Scholler, 2003) selbst im Nahbereich stark befahrener Straßen mit Ausnahme des unmittelbaren Straßenrandbereiches keine relevanten Schwermetallanreicherungen in Böden und Pflanzen festzustellen waren, können relevante projektbedingte Belastungen von Wildtieren durch Schwermetalle beim derzeitigen Stand der Kfz-Technologie mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Die Auswirkungen durch Schadstoffe auf Wild und Jagd sind in der Betriebsphase daher als **geringfügig** anzusehen.

**Frage 2.5.4**

**Kann die bleibende Schädigung des Tierbestands aufgrund erheblicher Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Immissionseinwirkungen ausgeschlossen werden?**

Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

Aufgrund des Abbaugebiets bei Markgrafneusiedl und der intensiven Landwirtschaft besteht Vorbelastung vor allem durch Lärm, Staub, besonders Feinstaub, und Stockoxid-Immissionen. Durch Tieferlegung der Straße und Abschirmung mittels Steilwand und Damm wird die Zusatzbelastung an Lärm auf ein für die relevante lärmempfindlichste Art, den Triel, nicht nachhaltig wirksames Maß herabgesetzt, da die theoretische Verkleinerung des Kommunikationsraumes unter Berücksichtigung auch der nicht projektinduzierten Entwicklungen auf ein nicht relevantes Ausmaß von rund 3,4 % für das Jahr der vorgesehenen Inbetriebnahme (2019) herabgesetzt wird. Die vom Vorhaben in der Bauphase hervorgerufene Zusatzbelastung durch Staub und Feinstaub betrifft Felder, Abbauflächen bei Markgrafneusiedl, Gehölze und Brachflächen. Die zu erwartenden Einträge in die Umgebung von Staub und Feinstaub sind mit errechneten maximal  $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  vor der Hintergrundbelastung von  $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im JMW in Bezug auf den Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  irrelevant, ebenso die daraus abgeleitete Belastung mit Grobstaub (PM 2,5) und Staubdeposition, so dass auch in der Betriebsphase keine lebensraumverändernden Auswirkungen durch Staubbelastung, etwa infolge Staubbelags auf Blättern, zu erwarten sind. Für die verkehrsbedingte Zusatzbelastung mit NOx bzw. NO2 bleibt die prognostizierte Gesamtbelastung unter dem Richtwert von  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im JMW, so dass keine nachhaltige Verschlechterung der Immissionssituation zu erwarten ist. Zusatzbelastungen in der Umgebung des Vorhabens, die zu Nährstoffeintrag in sensible Ökosysteme führen könnten und in der Folge zu Veränderung von Lebensräumen für Tiere, sind daher nicht zu erwarten. Der Zusatzbelastung entlang der Straße stehen Entlastungen entlang Straßen in der Umgebung gegenüber. Auch für den erweiterten Untersuchungsraum, an weiter entfernten Straßenabschnitten mit vorhabeninduzierten Verkehrszunahmen (z.B. Straßenabschnitt B 49 in March-Nähe und bei der Donauquerung) werden Zusatzbelastungen bei Stickoxiden (NOx) und Feinstaub (PM10) unter den jeweiligen Irrelevanz-Schwellen prognostiziert (Einlage WU 3), so dass keine nachteiligen und nachhaltigen Auswirkungen durch Luftschadstoffimmissionen in Schutzgebiete an der March oder an der Donau zu erwarten sind.

Da keine lebensraumverändernden Immissionen und Depositionen von Schadstoffen in Lebensraumtypen, keine Lärmimmissionen, die das Brutgeschehen oder das Vorkommen von Tieren, besonders von lärmempfindlichen Vögeln und Fledermäusen, und keine lebensraumwirksamen Immissionen in Gewässer zu erwarten sind, kann bleibende Schädigung des Tierbestands ausgeschlossen werden.

**Frage 2.5.5**

**Kommt es zu negativen Beeinflussungen von terrestrischen Biotopen durch qualitative und/oder quantitative Veränderungen des Wasserhaushaltes (Grund- und / oder Oberflächengewässer)?**

### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

An der Oberfläche wirksame Veränderungen von Grundwasseraustritten oder grundwassergesteuerten Vernässungen sind nicht zu erwarten. Da im Auswirkungsbereich des Vorhabens keine als Lebensraum für Tiere, etwa für durchziehende oder brütende Vögel, bedeutenden Oberflächenvernässungen oder Suttten vorkommen, sind nachteilige Auswirkungen auf Tiere auszuschließen.

### **Frage 2.5.6**

**Sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Veränderung der Funktionszusammenhänge auf Tiere und deren Lebensräume während des Baus und des Betriebes in der UVE entsprechend dargestellt und bewertet? Kommt es zu einer Beeinflussung von Ökosystemen/ Biotopen (Verbundsystemen) durch funktionelle Barrierewirkung? Können u.a. die nachteiligen Auswirkungen während des Baus und des Betriebes auf wichtige Wanderrouten einzelner Tierarten durch Maßnahmen ausgeglichen bzw. vermindert werden?**

### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

#### Befund

Durch das Vorhaben sind in der Bauphase keine Wanderwege von Amphibien betroffen, weil die Trasse nicht zwischen Gewässern, die als Laichplatz für Amphibien in Frage kommen, durchführt. Im Bereich des Kiesabbaugeländes bei Markgrafneusiedl ist das Bestehen von Amphibienlaichgewässern zum Zeitpunkt der Umsetzung des Vorhabens nicht auszuschließen. Als Maßnahme zur Vermeidung der Trennwirkung und von Individuenverlusten sind Amphibienleiteinrichtungen vorgesehen.

Durch das Vorhaben ist der Lebensraum des Ziesels betroffen, weil durch die Trasse eines Zubringers und der S 8 selbst ein Lebensraumzusammenhang zwischen einem aktuellen Vorkommensgebiet des Ziesels und einem Quellbestand auf einem Modellflugplatz unterbrochen wird. Im Projekt sind Kleintierdurchlässe und Zieselschutzwände als Maßnahmen zur Verminderung dieser Projektwirkung vorgesehen.

#### Gutachten

Es sind hinsichtlich Amphibien keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen durch die Unterbrechung von Funktionszusammenhängen zu erwarten, weil keine regional oder überregional bedeutenden Wanderwege oder Lebensraumkorridore unterbrochen werden und in der Bauphase durch Amphibienzäune und entsprechend Maßnahmen (Absammeln) allfällige Beeinträchtigungen von Wanderwegen, die zum Zeitpunkt der Verwirklichung des Vorhabens vorhanden sind, verhindert werden. Allfällige bei Umsetzung des Vorhabens vorhandene Vernässungen oder sonstige Lebensräume für Amphibien sind durch Methoden auf dem Stand der Technik vom Baugeschehen abzugrenzen und entsprechende Vorkehrungen zum Schutz der Tiere zu treffen. Die für die Betriebsphase vorgesehenen Amphibienleiteinrichtungen werden bei sachgemäßer Ausführung und Betreuung, wofür in Maßnahmen Vorkehrungen getroffen werden, als funktionstüchtig erachtet.

Für die Aufrechterhaltung der Konnektivität der Landschaft für das Ziesel sind die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen dem Stand des Wissens anzupassen: Statt der vorgesehenen Kleintierdurchlässe sind Röhrendurchlässe mit etwa 8 cm Durchmesser unter fachlicher Anleitung herzustellen (s. Maßnahmen).

#### Frage 2.5.7

**Kommt es zu relevanten Beeinträchtigungen von Ökosystemen/ Biotopen durch kleinklimatische Veränderungen (Kaltluftsee, Versiegelung u.a.)?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Abseits des von Versiegelung betroffenen Trassenbereichs sind keine relevanten Beeinträchtigungen von Ökosystemen/Biotopen durch kleinklimatische Veränderungen zu erwarten. Aufgrund der Geländebeschaffenheit ist nicht mit der Bildung oder Veränderung von Kaltluftabflüssen und –seen zu rechnen.

##### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

Gemäß UVE sind keine für Lebensräume von Tieren relevanten Veränderungen des Kleinklimas (Kaltluftseen) zu erwarten. Es sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Tiere durch kleinklimatische Veränderungen zu erwarten.

#### Frage 2.5.8

**Kommt es zu einer negativen Beeinflussung sensibler Ökosysteme/ Biotope und/ oder Tierarten durch Lärmbelastung; d.h. liegt eine wesentliche veränderte Lärmwirkung vor, die zu nachhaltigen Beeinträchtigungen führt?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Durch den vorhabensbedingten neuen Verkehr auf der geplanten S8-West kommt es zu einer Veränderung der Lärmbelastung im speziellen für das Trielgebiet. Die lärmtechnischen Auswirkungen wurden in Einlage 3-10.1 und Einlage WU 5 nach dem Stand der Technik und des Wissens dargelegt. Die Aussagen erfolgen dort einerseits in Einlage WU 5, Kapitel 3.1 für den Prognosezeitpunkt 2025 (Nullplanfall 2025 zu Vorhabensplanfall 2025) und andererseits werden in Einlage WU 5, Kapitel 3.3 die Auswirkungen zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der S8-West (Planfall R 2019 zu Planfall 1-C 2019) betrachtet. Die Beurteilung selbst erfolgte durch das Fachgebiet Tiere.

##### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

##### Befund

Für die Bauphase sind nach den Unterlagen der Projektwerberin Lärmbelastungen von Tieren und ihren Lebensräumen über drei Jahre hinweg zu erwarten, die keinen Dauerlärm darstellen und jeweils verteilt über die Trasse tagsüber auftreten.

In der Betriebsphase sind nach den Unterlagen der Projektwerberein Lärmbelastungen von Tieren und ihren Lebensräumen zu erwarten, die Dauerlärm darstellen und jene Intensitäten erreichen, die als wirksam für Tiere, besonders Vögel und Fledermäuse, gelten. Im Auswirkungsbereich des Vorhabens kommen Vogelarten vor, die als lärmempfindlich gelten, darunter die geschützte Vogelart Triel Burhinus oedichnemus im Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse, Teilgebiet Markgrafneusiedl. Es ist vorgesehen, die Straße soweit abzusenken, dass durch Abschirmung des Trielgebietes im Vogelschutzgebiet um insgesamt 7m der Kommunikationsraum des Triels in der Prognose mit Inbetriebnahme des Vorhabens um einen Wert kleiner als 10 % abnimmt.

### Gutachten

Die Berechnungen zur Veränderung des Kommunikationsraums des Triels unter dem Einfluss des Vorhabens bei Ausführung mit 7 m Abschirmung zum Trielgebiet hin ergeben, dass die Verkleinerung des Kommunikationstraums mit Eintritt der Projektswirkung bei Verkehrsfreigabe (2019) und danach (2025) deutlich unter der Erheblichkeitsschwelle von 10 % gehalten werden kann (3,4 bzw. 3,8%). Maßnahmen, die über Lebensraumverbesserung für Fledermäuse zur Vermeidung der Beeinträchtigung ihres Lebensraums im Wald führen sollen, wurden im Gutachten angepasst. Daher sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf Tiere zu erwarten.

### **Frage 2.5.9**

**Kommt es zu einer negativen Beeinflussung sensibler Tierarten durch Störfaktoren wie Licht und bewegte Fahrzeuge (Scheuchwirkungen, Kollisionen)?**

### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

#### Befund

Im Auswirkungsbereich des Vorhabens kommen Tierarten vor, vor allem Vögel, die in der Nacht durch Blendwirkung oder unerwartete Lichtereignisse gestört werden könnten.

### Gutachten

Da die Straße im sensiblen Bereich nördlich vom Vogelschutzgebiet bei Markgrafneusiedl überwiegend im Einschnitt vorgesehen ist und in Niveaulage keine Strukturen vorgesehen sind, die als Ansitz dienen könnten, vorgesehen sind, ist kein das sonstige Kollisionsrisiko im Marchfeld wesentlich überschreitendes zusätzliches Kollisionsrisiko für Vögel zu erwarten. Das zusätzliche Kollisionsrisiko für Fledermäuse wird als gering eingeschätzt, da die Straße teils im Einschnitt verläuft und im Freiland sowie auf Grünbrücken entsprechende Schutzwände vorgesehen sind.

**Frage 2.5.10**

**Kommt es durch das Zusammenwirken einzelner Wirkfaktoren zu Effekten, die über das Wirkspektrum der Einzelfaktoren hinausgehen und sind dadurch negative Beeinflussungen von Tierarten und/oder deren Lebensräume zu erwarten?**

Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

Kumulative Auswirkungen über das Zusammenwirken von Wirkfaktoren auf Tiere sind nicht zu erwarten, da die einzelnen Wirkfaktoren jeweils einzeln wirken: Das Angebot an Fortpflanzungsstätten, Brutplätzen und Nistplätzen wird durch die Lebensraumausstattung und die Struktur des Lebensraums bestimmt, etwa Angebot an Lebensraumtypen und Strukturen, etwa von Boden von bestimmter Beschaffenheit, krautiger Vegetation, Buschbeständen, Bäumen und Altholzanteil an Bäumen, Offenland und Wald. Diese Faktoren werden durch Flächenverbrauch und Trennwirkung beeinflusst. Indirektes Zusammenwirken der Grundbeanspruchung mit sonstigen lebensraumverändernden Faktoren wie Schadstoffeinwirkung, Veränderung des Wasserhaushaltes oder lebensraumveränderndem Nährstoffeintrag sind nicht zu erwarten, da die einzelnen Faktoren unter Grenzwerten bleiben und kein Zusammenwirken der genannten Faktoren mit Strukturveränderung infolge Grundbeanspruchung zu erwarten ist. So ist etwa auszuschließen, dass Schadstoffeintrag, jeweils unter Grenz- und Richtwerten, etwa Stickstoff oder Chlorid, die Nahrungsbasis von Tieren so weit verändert, dass Auswirkungen auf ihre Bestände oder Vorkommen eintreten würden, ebenso ist Zusammenwirken mit Licht, Lärm oder Trennwirkung auszuschließen. Auch im Falle des Triels ist Lärm die maßgebliche Projektwirkung, Zusammenwirken mit anderen Faktoren ist nicht zu erwarten. Zusammenwirken von Trennwirkung, hier Zerschneidung offener Räume, mit Grundbeanspruchung (Flächenverbrauch) und Störwirkung ist nicht zu erwarten, da im Vorhabensgebiet und im Wirkungsbereich des Vorhabens keine Arten vorkommen, die große unzerschnittene Räume als Lebensraum benötigen, wie etwa die Großtrappe: Für die Großtrappe sind die unzerschnittenen offenen Tafeln des Marchfeldes eine ausschlaggebende Lebensraumqualität, das Vorhaben betrifft jedoch keinen aktuellen Lebensraum der Großtrappe. Auch die Parbasdorfer-Glinzendorfer Tafel, die bis in die neunziger Jahre noch zum Brutgebiet der Großtrappe gehörte, und die in ihrem westlichen Teil vom Vorhaben betroffen ist bzw. verkleinert wird, ist seit etwa 20 Jahren kein Brutraum der Großtrappe mehr (die letzte eigene Beobachtung aus dem Gebiet bei Parbasdorf stammt aus 1991, 26.09.1991, 1 Hahn 7 Hennen). Lediglich einzelne Überfliegende werden über der Tafel noch beobachtet (z.B. 2 überfliegende Trappen über Großhofen am 5.6.2010, Mitteilung R. Raab, s. auch Kollar 2014c), auch diese Beobachtungen stammen aber vom östlichen Teil der Tafel. Die Beobachtung überfliegender Individuen oder auch die Landung von einzelnen Großtrappen beim Wechsel zwischen Einstandsgebieten ist grundsätzlich auch in weniger geeigneten Teilen des pannonischen Ostösterreich nie auszuschließen, als Teil des Aktionsraums oder gar als Brutraum ist die Tafel für die Großtrappe aber bedeutungslos. Zusammenwirken von Trennwirkung (Zerschneidung), Flächenverbrauch und Störwirkung ist also auch für die diesbezüglich empfindlichste Art, die Großtrappe, auszuschließen.

**Frage 2.5.11**

**Sind Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler oder sonstige Schutzgebiete gemäß den jeweils gültigen Naturschutzgesetzen oder anderweitiger landes- / bundes- / bzw. eu-**

**roparechtlicher Richtlinien (z.B. VSch-RL, FFH-RL), Verordnungen berücksichtigt, die durch das Vorhaben direkt und / oder indirekt negativ beeinflusst werden? Gibt es gewichtige Anhaltspunkte für das Vorliegen eines faktischen Vogelschutzgebietes? Sind allfällige Auswirkungen vollständig und nachvollziehbar dargestellt?**

Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

Es sind alle Schutzgebiete berücksichtigt. Für mögliche Auswirkungen auf Schutzgebiete im Netzwerk Natura 2000 wird eine NVE vorgelegt, nämlich für das nahe Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse und das FFH-Europaschutzgebiet Pannonische Sanddünen.

Gemäß den Vorgaben nach Art. 4 der Vogelschutzrichtlinie sind für a) vom Aussterben bedrohte Arten, b) gegen bestimmte Veränderungen ihrer Lebensräume empfindliche Arten, c) Arten, die wegen ihres geringen Bestandes oder ihrer beschränkten örtlichen Verbreitung als selten gelten, d) andere Arten, die aufgrund des spezifischen Charakters ihres Lebensraums einer besonderen Aufmerksamkeit bedürfen, Schutzgebiete einzurichten. Dabei sind die zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete zu Schutzgebieten zu erklären. Die in Vogelschutzgebieten zu schützenden Vogelarten sind in Anhang I der Vogelschutzrichtlinie aufgelistet. Unter diesen Vogelarten kommt der in Österreich nur in zwei Gebieten brütende Triel nahe dem Vorhabensgebiet im Schotterabbaugelände bei Markgrafneusiedl vor, unregelmäßig brütet dort auch die Anhang I – Art Grauammer. Das Schotterabbaugelände bei Markgrafneusiedl ist, das gesamte Brutgebiet des Triels einschließend, Teil des Vogelschutzgebietes AT1213V00 Sandboden und Praterterrasse, dessen Hauptzielarten in weiteren Teilen des Vogelschutzgebietes im Marchfeld Großstrappe, Ziegenmelker, Heiderleche, Rohrweihe, Wiesenweihe, Kaiseradler, Sakerfalke, Neuntöter, Sperbergrasmücke, Blutspecht, Schwarzspecht, Mittelspecht, Bienenfresser und weitere Brutvogelarten sowie zahlreiche regelmäßig durchziehende Vogelarten sind. Im Vorhabensgebiet selbst, das ist der vom Vorhaben beanspruchte Grund und seine Umgebung bis zu den Grenzen des bestehenden Vogelschutzgebietes, sind unter diesen Vogelarten der Neuntöter mit aktuell vier Brutrevieren und der Mittelspecht mit zwei Brutrevieren betroffen. Der Neuntöter ist im Marchfeld und in Österreich weit verbreitet, 4 Brutpaare machen einen verschwindenden Prozentsatz von den insgesamt etwa 25.000-40.000 Brutpaaren in Österreich und 4.500-6.500 Brutpaaren in Vogelschutzgebieten aus (Dvorak & Ranner 2014). Der Mittelspecht ist im Marchfeld und in Ostösterreich weit verbreitet, 2 Brutpaare machen ebenfalls einen verschwindenden Prozentsatz von den insgesamt etwa 3.000-5.000 Brutpaaren in Österreich und 1.700-2.500 Brutpaaren in Vogelschutzgebieten aus (Dvorak & Ranner 2014). Von den übrigen im Vogelschutzgebiet AT1213V00 Sandboden und Praterterrasse geschützten Vogelarten brütet keine auf vom Vorhaben beanspruchtem Grund oder in seiner Nähe außerhalb vom Vogelschutzgebiet. Ebenso besteht kein national oder international bedeutender Rastplatz für durchziehende Vögel (z.B. große Wasserflächen). Da somit das bestehende Vogelschutzgebiet AT1213V00 Sandboden und Praterterrasse das zahlen- und flächenmäßig geeignetste Gebiet für die in diesem Vogelschutzgebiet geschützten Vogelarten (für Österreich) ist, liegen die Voraussetzungen für ein Faktisches Vogelschutzgebiet außerhalb davon nicht vor.

Als Vorstufe für Vogelschutzgebiete (Special Protected Areas, SPA) gelten Important Bird Areas (Bedeutende Vogelgebiete, IBAs, Heath & Evans 2000). Das zentrale Marchfeld ist Important Bird Area (IBA; Dvorak 2009). Wenn auch das IBA Zentrales Marchfeld bei Berg & Hovorka (2009) in Dvorak (2009) nicht genau abgegrenzt ist, so geht aus den dortigen An-

gaben doch hervor, dass das gesamte Marchfeld von Gänserndorf bis zu den Donau-auen einschließlich Projektgebiet davon umschlossen ist. Für das Vorliegen eines IBA gelten etwa 20 Kriterien, die IBA-Kriterien (Dvorak 2009, Heath & Evans 2000). Diese Kriterien setzen im Wesentlichen den jeweiligen Bestand an zu schützenden Arten mit nationalen, biogeographischen und europäischen Bestandsgrößen ins Verhältnis und ermitteln die Bedeutung von möglichen bedeutenden Durchzugsgebieten und Rastgebieten anhand der durchziehenden und rastenden Individuen im Verhältnis zu europäischen Beständen. Da, wie dargelegt, die abgegrenzten Teile des Vogelschutzgebietes Sandboden und Praterterrasse im Marchfeld die Anforderungen an ein Vogelschutzgebiet erfüllen, jener Teil des Marchfeldes, in dem das gegenständliche Vorhabensgebiet liegt, jedoch nicht, ist auch ein Zutreffen der Kriterien für das Vorliegen einer Important Bird Area für das Gebiet außerhalb des Vogelschutzgebietes auszuschließen. Es gibt somit keine Anhaltspunkte für das Vorliegen eines Faktischen Vogelschutzgebietes.

#### **Frage 2.5.12**

**Sind erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebietssystems Natura 2000 bzw. zu diesem gehörender Gebiete oder die Berührung artenschutzrechtlicher Verbote nach Art. 12/13 FFH-Richtlinie bzw. Art. 5 Vogelschutzrichtlinie absehbar? Wenn ja, ggf. maßnahmensseitige Berücksichtigung im Rahmen der Fragen 2.5.13 und 2.5.14**

#### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

Da durch projektseitige Maßnahmen eine relevante Verkleinerung des Kommunikationsraumes der lärmsensiblen Vogelart Triel im nahen Vogelschutzgebiet vermieden wird, und ansonsten keine Vorkommen oder Lebensraumbestandteile von im Vogelschutzgebiet geschützten Vogelarten innerhalb des Vogelschutzgebietes oder durch Auswirkungen von außen betroffen sind, sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgebietssystems Natura 2000 absehbar (s. NVP).

Durch Beanspruchung von Bruträumen von Vogelarten aus der NÖ Artenschutzverordnung, z.B. Neuntöter und Kiebitz, durch Beanspruchung von Lebensraum der Zauneidechse, Beanspruchung von möglichen Laichgewässern von Amphibien in Vernässungen in Schottergruben und durch Beanspruchung von Teilen des Vorkommensgebietes des Ziesel ist die Berührung artenschutzrechtlicher Verbote absehbar, besonders das Tötungsverbot und das Beeinträchtigungsverbot (Vernichtungsverbot) von Fortpflanzungsstätten (Ziesel) bzw. Brutplätzen und Nestern (Neuntöter). Diese Auswirkungen sind durch die im Teilgutachten Tiere und ihre Lebensräume vorgesehenen Maßnahmen zu vermeiden.

#### **Frage 2.5.13**

**Sind Maßnahmen während des Baus aus Sicht des Fachgebietes Tiere und deren Lebensräume erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

Es sind Maßnahmen erforderlich, die Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase zu vermeiden. Die in diesem Gutachten ergänzten zusätzlichen Maßnahmen sind erforderlich, um nachteilige Auswirkungen im Sinne des Artenschutzes durch vorgezogene Lebensraumverbesserung und Initiierung und Sicherung von Fortpflanzungsstätten und Niststätten zu vermeiden, besonders für wertbestimmende, seltene und geschützte Vogelarten und das Ziesel.

**Frage 2.5.14**

**Sind Maßnahmen während des Betriebes aus Sicht des Fachgebietes Tiere und deren Lebensräume erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

Es sind Maßnahmen erforderlich, nachteilige Auswirkungen des Vorhabens in der Betriebsphase zu verhindern. Die in diesem Gutachten ergänzten Maßnahmen sind erforderlich, um nachteilige Auswirkungen durch Aufrechterhaltung und Sicherung von Brut- und Fortpflanzungsstätten vor allem für Vögel und Fledermäuse zu vermeiden und durch Herabsetzung des Kollisionsrisikos das Tötungsrisiko zu verhindern.

**Frage 2.5.15**

**Sind Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle aus Sicht des Fachgebietes Tiere und deren Lebensräume während der Bau- und/oder Betriebsphase erforderlich? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

Maßnahmen zum Nachweis der Wirksamkeit der Maßnahmen sind zwingend erforderlich.

**Frage 2.5.16**

**Kann das Vorhaben aus Sicht des Fachgebietes Tiere erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei haben?**

Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

Aufgrund der Entfernung von Lebensräumen von Tieren in der Slowakei zum Vorhabensgebiet sind nachteilige Auswirkungen auszuschließen. Auch von Änderungen in der Verkehrsfrequenz in Teilen des Straßennetzes, die der Slowakei näher liegen, sind keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten, zumal jene Tierarten und Tiergruppen, für die Nutzungsbeziehungen mit dem Marchfeld und der Umgebung des Vorhabens zu erwarten sind, mobile Tierarten mit sehr großem Aktionsraum sind, vor allem Greifvögel, für die derartige Änderun-

gen im Straßenverkehr irrelevant sind. Da gemäß Einreichunterlagen (WU 3) und UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima keine Immissionen von Luftschadstoffen und keine Stickstoffeinträge in die Natur an grenzüberschreitenden Straßen (z.B. Grenzübergang Berg) zu erwarten sind, sind grenzüberschreitende Auswirkungen des Vorhabens auf Tiere und ihre Lebensräume auszuschließen.

## 5.2.6. Fachgebiet 06 – Pflanzen und deren Lebensräume

### Frage 2.6.1

**Sind die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zur UVE aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar? Kommt es bei fachlicher Prüfung zu Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

Die Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zur UVE sind aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar. Aus der fachlichen Prüfung der Beschreibung des Ist-Zustandes hat sich eine Nachprüfung und Aktualisierung in der Natur als notwendig herausgestellt, diese wurde vorgenommen. Die Aktualisierung war aufgrund der Dynamik der Ausstattung der Landschaft mit Vegetationstypen und Lebensräumen infolge des Abbau- und Verfüllungsgeschehens im Schotterabbauggebiet bei Markgrafneusiedl erforderlich. Bei der Festlegung der Erfordernisse von Maßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf bestimmte Biotoptypen kommt es teils zu abweichenden Beurteilungen und Schlussfolgerungen.

### Frage 2.6.2

**Sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Flächenbeanspruchung oder Oberflächenveränderungen auf Pflanzen und deren Lebensräume während des Baus und des Betriebes in der UVE entsprechend dargestellt und bewertet? Kommt es dadurch zu einer negativen Beeinflussung von Ökosystemen / Biotopen (Lebensraumverbund)?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

##### Befund

Die Auswirkungen des Vorhabens durch Flächenbeanspruchung und Oberflächenveränderungen auf Pflanzen und deren Lebensräume während des Baus und des Betriebs des Vorhabens sind in der UVE ausreichend beschrieben und bewertet, eine Aktualisierung des Ist-Zustandes war erforderlich. Beansprucht werden vor allem Lebensräume des Intensivackerlandes einschließlich Gehölzen, die Bestandteil der Intensivackerlandschaft des Marchfeldes sind. Unter den beanspruchten Lebensräumen und Vegetationstypen sind Trockenrasen auf einer ehemaligen Sanddüne beim Gehölz am Napoleonstein, Ruderalflächen und Trockenrasen am Kleinen Wagram westlich von Parbasdorf, auf der Gänserndorfer Terrasse im Schotterabbauggebiet bei Deutsch-Wagram und Markgrafneusiedl und an der Nordbahn, Schwarzföhrengehölze am Kleinen Wagram und im Schotterabbauggebiet bei Markgrafneu-

siedl, und Eichenwald am Kleinen Wagram östlich Markgrafneusiedl sowie in der Flur Klingengfeld auf der Praterterrasse bei Obersiebenbrunn.

In der Bauphase werden durch Oberbodenabschub bzw. -abhub außerdem Ackerflächen, Wegränder und Feldraine, Ruderalflächen, eine in Betrieb befindliche und zwei stillgelegte Schotterguben beansprucht, zusätzlich durch Rodung und Fällungen ein Kiefernforst, Windschutzstreifen und Wald am Kleinen Wagram.

In der Betriebsphase werden insgesamt 116 ha landwirtschaftlicher Fläche, rund 2,5 ha Ruderalflächen und Trockenrasen außerhalb Schottergruben im Abbau und rund 10 ha Gehölze und Wald dauernd beansprucht. Als Maßnahme zur Minderung der Flächenbeanspruchung sind im Projekt 10 ha Brachestreifen, die Initiierung von Trockenrasen an Südböschungen, die Anlage von Trockenrasenstreifen an Gehölzen, die Ergänzung einer Brache und Wiederaufforstungen und Waldverbesserung auf insgesamt 13 ha Wald vorgesehen.

#### Gutachten

Bei Anpassung einiger Maßnahmen zur Initiierung von Trockenrasen auf geeignetem Standort und bei Berücksichtigung von Schwarzkiefern im Zuge von Aufforstungen und Waldbegegründungen sind für die Bauphase und die Betriebsphase vertretbare nachteilige Auswirkungen auf Pflanzen und ihre Lebensräume durch Grundbeanspruchung zu erwarten.

#### **Frage 2.6.3**

**Sind relevante Beeinträchtigungen der Pflanzenwelt insbesondere im Hinblick auf eine Anreicherung mit Schadstoffen durch direkte und indirekte Einwirkungen (wie über Boden) bei Vorhabensrealisierung gegeben? Werden allfällige Beeinträchtigungen ausreichend und nachvollziehbar beurteilt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

Allfällige Beeinträchtigungen durch Schadstoffanreicherung werden unter „Deposition“ ausreichend geschildert. Da keine sensiblen Lebensraumtypen vom Vorhaben betroffen sind und sich die Stickstoffdeposition auf den Nahbereich der Straße beschränkt, sind keine nachteiligen Auswirkungen durch Überdüngung von sensiblen Lebensraumtypen und in der Folge Veränderung von Lebensräumen für Tiere zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

##### Bauphase

Die Analysen für die Bauphase ergaben, dass hinsichtlich Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) die JMW-Zusatzbelastung in bewaldeten Nahbereichen der Baustelle Werte zwischen 6 µg/m<sup>3</sup> und 12 µg/m<sup>3</sup> erreicht (vgl. Abbildung 142 und 143, Einlage 3-3.1, Einreichprojekt 2010). Bei einer JMW - Grundbelastung von 19 µg/m<sup>3</sup> ist daher auch in der Bauphase von keiner relevanten Überschreitung des NO<sub>x</sub>-Grenzwertes zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation (JMW 30 µg/m<sup>3</sup>) auszugehen (vgl. Abbildung 144 und 145, Einlage 3-3.1, Einreichprojekt 2010). Die Irrelevanzschwelle von 3 µg/m<sup>3</sup> (10 % vom Grenzwert nach RVS 04.02.12) wird ab einer Entfernung von rd. 100 m bis 400 m vom Baubereich unterschritten.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) ist in der unmittelbaren Nahbarschaft der Baustelle mit Immissionszusatzbelastungen bis zu 10 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel zu rechnen (vgl. Abb.130 und 131, Einlage 3-3.1, Einreichprojekt 2010). Eine Überschreitung der Grenzwertregelungen für den Humanschutz ist aufgrund des niedrigen Vorbelastungsniveaus (JMW 15 µg/m<sup>3</sup>) nicht zu erwarten. Damit ist auch von einer Einhaltung der NO<sub>2</sub>-Richtwerte zum Schutz der Vegetation (JMW 30 µg/m<sup>3</sup>, ÖAW 1987) auszugehen.

Staubniederschlag ist bei Straßen vor allem in der Bauphase waldrelevant. Bei hohen Staubemissionen, wie sie bei Baustellen ohne staubmindernde Maßnahmen entstehen können, kann es im unmittelbaren Nahbereich der Baustelle zu übermäßigen Staubauflagerungen auf Blätter kommen, die zum Verkleben der Spaltöffnungen führen und damit Bäume im Extremfall in ihrer normalen Lebens- und Leistungsfähigkeit beeinträchtigen können. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen staubmindernden Maßnahmen können solche Auswirkungen aber ausgeschlossen werden. Für die Staubdeposition ist im unmittelbaren Nahbereich der Baustelle mit einer Zusatzbelastung von ca. 0,1 g/m<sup>2</sup>.d zu rechnen (Abb. 138 und 139, Einlage 3-3.1, Einreichprojekt 2010); die Hintergrundbelastung liegt bei 0,07 g/m<sup>2</sup>.d. Die maximale Gesamtbelastung für die Staubdeposition liegt damit weit unter dem Grenzwert der Zweiten Verordnung gegen forstschädliche Luftverunreinigungen für die Deposition von CaO (0,4 g/m<sup>2</sup>.d).

Die maximale Zusatzdeposition für Stickstoff liegt in der Bauphase im Nahbereich der Baustelle bei ca. 2-3 kg/ha.a und in einer Entfernung rd. 200 m bei ca. 1 kg/ha.a. Bei einer Grundbelastung von 15 kg/ha.a ist jedenfalls von einer Einhaltung der critical-loads-Richtwerte der WHO für den Stickstoffeintrag in Laubwälder (20 kg/ha.a) einzugehen.

Die Zusatzdeposition für Schwefel ist aufgrund der geringen SO<sub>2</sub>-Emissionen der Baumaschinen vernachlässigbar gering. Auf Grund des wesentlich geringeren Verkehrsaufkommens in der Bauphase hinsichtlich Schwermetalleinträgen mit noch geringeren Einträgen als in der Betriebsphase und damit von keiner relevanten Belastung des Waldes auszugehen.

Aufgrund der geringen Vorbelastung des Untersuchungsraumes durch Luftschadstoffe und der höchstens geringfügigen Zusatzbelastung von Waldboden und -bewuchs sind keine wesentlichen Veränderungen der Gesamtbelastung und kein relevanter Beitrag des Vorhabens zu Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. Die Auswirkungen von Schadstoffimmissionen durch den Bau der S 8 West auf den Wald sind daher zusammenfassend als **geringfügig** zu werten.

### Betriebsphase

Die Analysen für die Betriebsphase (Prognosehorizont 2025) ergaben, dass hinsichtlich **Stickoxiden (NO<sub>x</sub>)** die JMW – Gesamtbelastung in den bewaldeten Bereichen entlang der S 8 Trasse durchwegs unter dem NO<sub>x</sub>-Grenzwert zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation (JMW 30 µg/m<sup>3</sup>) liegt (vgl. Abbildungen 86 – 91, FB. Luft und Klima, Einlage 3-3.1, Einreichprojekt 2010). Der Grenzwert wird damit in allen Waldgebieten entlang der S 8 West eingehalten.

Zu den Auswirkungen von **Stickstoffdioxid** auf den Wald ist festzustellen, dass der Langzeit-Vegetationsrichtwert der Österreichischen Akademie der Wissenschaften (ÖAW) zum Schutz der Vegetation (NO<sub>2</sub>-JMW: 30 µg/m<sup>3</sup>) im gesamten Einwirkungsbereich der S8 eingehalten wird. Die NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastung liegt nach den Ergebnissen der Ausbreitungsrechnung (UVE-FB. Luft und Klima, Einlage 3.3-1) im unmittelbaren Nahbereich der S 8 zwischen

1,5 und 3  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (JMW); bei einer Grundbelastung von 15  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  ist von einer JMW-Gesamtbelastung von bis zu 18  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  für die Waldbestände im Trassennahbereich auszugehen.

Eine relevante Beeinträchtigung von Waldbäumen kann daher ausgeschlossen werden. Die Auswirkungen auf den Wald durch  $\text{NO}_2$ -Immissionen sind daher als geringfügig anzusehen.

Der **Stickstoffeintrag** liegt auch im unmittelbaren Trassenbereich der S8 mit max. 18 kg/ha.a unter dem Richtwert der WHO für Nadel- und Laubwälder (20 kg/ha.a). Die Zusatzbelastung durch das Vorhaben beträgt lt. den Berechnungen UVE-Fachbeitrag „Luft und Klima“ in einem Streifen bis zu 500 m beidseitig der Trasse außerhalb des Trassenbereichs zwischen 0,2 und 1,5 kg/ha.a. Bei einer Grundbelastung von ca. 15 kg/ha.a im Wald wird der Richtwert auch im Trassennahbereich der S8 nicht überschritten. Unter der Berücksichtigung, dass es sich bei den betroffenen Böden um Auböden und Tschernoseme mit natürlicherweise hohem Stickstoffumsatz handelt, und natürliche Lebensräume nur kleinflächig betroffen sind, können die Auswirkungen als geringfügig eingestuft werden.

Hinsichtlich **Schwermetallen und organische Schadstoffen** ist auf aktuelle Vergleichsuntersuchungen im Nahbereich stark befahrener Straßen zu verweisen, bei denen beim derzeitigen Stand der Kfz-Technologie keine relevanten Schwermetallanreicherungen in Böden und Pflanzen festzustellen waren. Immissionen von **Ozon** sind walddrelevant, die für Ostösterreich typische, überdurchschnittliche Ozonbelastung wird durch das Vorhaben jedoch nicht relevant verändert. Vorhabenbedingte **Schwefeleinträge** sind aufgrund der sehr geringen  $\text{SO}_2$ -Emissionen des Verkehrs nicht relevant.

Die **Auswirkungen von Luftschadstoffen auf den Wald** werden daher insgesamt als **geringfügig** eingestuft.

#### Frage 2.6.4

**Kann die bleibende Schädigung des Pflanzenbestands aufgrund erheblicher Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Immissionseinwirkungen ausgeschlossen werden?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

Aufgrund des Abbaugebiets bei Markgrafneusiedl und der intensiven Landwirtschaft besteht Vorbelastung vor allem durch Staub, besonders Feinstaub, und Stockoxid-Immissionen. Die vom Vorhaben in der Bauphase hervorgerufene Zusatzbelastung durch Staub und Feinstaub betrifft Felder, Abbauflächen bei Markgrafneusiedl, Gehölze und Brachflächen. Die zu erwartenden Einträge in die Umgebung von Staub und Feinstaub sind mit errechneten maximal 0,4  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  vor der Hintergrundbelastung von 27  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  im JMW in Bezug auf den Grenzwert von 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  irrelevant, ebenso die daraus abgeleitete Belastung mit Grobstaub (PM 2,5) und Staubdeposition, so dass auch in der Betriebsphase keine die Vegetation verändernden Auswirkungen durch Staubbelastung, etwa infolge Staubbelags auf Blättern, zu erwarten sind. Für die verkehrsbedingte Zusatzbelastung mit  $\text{NO}_x$  bzw.  $\text{NO}_2$  bleibt die prognostizierte Gesamtbelastung unter dem Richtwert von 30  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  im JMW, so dass keine nachhaltige Verschlechterung der Immissionssituation zu erwarten ist. Zusatzbelastungen in der Umgebung des Vorhabens, die zu Nährstoffeintrag in sensible Ökosysteme führen könnten und in der Folge zu Veränderung von Standortbedingungen für Pflanzen, sind daher nicht zu er-

warten. Der Zusatzbelastung entlang der Straße stehen Entlastungen entlang Straßen in der Umgebung gegenüber. Auch für den erweiterten Untersuchungsraum, an weiter entfernten Straßenabschnitten mit vorhabeninduzierten Verkehrszunahmen (z.B. Straßenabschnitt B 49 in March-Nähe und bei der Donauquerung) werden Zusatzbelastungen bei Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>) unter den jeweiligen Irrelevanz-Schwellen prognostiziert (Einlage WU 3), so dass keine nachteiligen und nachhaltigen Auswirkungen durch Luftschadstoffimmissionen in Schutzgebiete an der March oder an der Donau zu erwarten sind.

Da keine lebensraumverändernden Immissionen und Depositionen von Schadstoffen in Lebensraumtypen und keine lebensraumwirksamen Immissionen in Gewässer zu erwarten sind, kann bleibende Schädigung des Pflanzenbestands ausgeschlossen werden.

#### Frage 2.6.5

**Kommt es zu negativen Beeinflussungen von terrestrischen Biotopen durch qualitative und/oder quantitative Veränderungen des Wasserhaushaltes (Grund- und / oder Oberflächengewässer)?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

Da laut Projekt die Straßenwässer ganzjährig versickert werden, größtenteils mittels parallel zur Straße angeordneten Mulden, bereichsweise mittels Absetzbecken und Filterbecken, sind keine nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens durch Oberflächenwässer etwa durch Vernässung von diesbezüglich sensiblen Lebensraumtypen wie Trockenrasen und Trockenwiesen oder Beeinträchtigung des Bodens oder der Vegetation zu erwarten.

Da das Bauwerk der Straße auch im Einschnittsbereich auf der Gänserndorfer Terrasse nicht ins Grundwasser reicht, sind keine Änderungen des Grundwasserspiegels und damit keine Auswirkungen auf die Wasserversorgung der Vegetation zu erwarten.

Da sich in jenen Bereichen, wo im Frühjahr eine Konzentration von 100 mg/l Chlorid über 14 Tage kleinflächig auftreten kann, eine Beeinflussung trassennaher Lebensräume am Russbach und in den Schottergruben zwar sehr unwahrscheinlich, aber nicht völlig auszuschließen ist, wird die Auswirkungserheblichkeit durch Eintrag von Chlorid als geringfügig eingestuft.

#### Frage 2.6.6

**Sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Veränderung der Funktionszusammenhänge auf Pflanzen und deren Lebensräume während des Baus und des Betriebes in der UVE entsprechend dargestellt und bewertet? Kommt es zu einer Beeinflussung von Ökosystemen/ Biotopen (Verbundsystemen) durch funktionelle Barrierewirkung?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

##### Befund:

Die gewählte Trasse und deren Anschlusswege werden hauptsächlich über Äcker geführt. Zerschneidungen von Biotopkomplexen mit mindestens mäßiger Sensibilität sind am Rußbach, jeweils bei den Querungen des Kleinen Wagrams und im Schotterabbaugelände bei stillgelegten Schottergruben in frühem bis mittlerem Sukzessionsstadium zu erwarten.

### Gutachten:

Die Auswirkungen des Vorhabens durch Veränderung der Funktionszusammenhänge auf Pflanzen und deren Lebensräume während des Baus und des Betriebes in der UVE sind entsprechend dargestellt und bewertet.

Während des Baus kommt es durch Herstellung des Baufeldes und der Trasse zu Zerschneidung von Vegetationseinheiten, vor allem von Feldern, einem Ufersaum, Gehölzen, Ruderalflächen und Wald. Da davon keine Vegetationseinheit betroffen ist, die zur Gänze beansprucht wird oder deren Fortbestand von der ununterbrochenen Vernetzung mit anderen Vegetationstypen abhängig ist, sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Pflanzen und deren Lebensräume durch funktionale Barrierewirkung zu erwarten. Die Beeinträchtigung durch Barrierewirkung in der Bauphase wird als vertretbare Auswirkung eingestuft, weil dadurch kein Pflanzenbestand oder Vegetationstyp oder Lebensraumtyp in seinem Bestand oder in seiner Funktion gefährdet ist.

Während des Betriebes des Vorhabens kommt es durch Bestand der versiegelten und lebensraumfremden Straße zu bleibender Zerschneidung von Vegetationseinheiten, nämlich von Feldern, einem krautigen Ufersaum im ufernahen Bereich am Rußbach, Gehölzen im Ackerland, am Kleinen Wagram und am Rand des Schotterabbaugebietes bei Markgrafneusiedl und Wald am Kleinen Wagram. Alle diese Vegetationseinheiten kommen nicht nur auf dauernd beanspruchtem Grund vor, ihre Unterbrechung bedeutet keine Gefährdung ihres Bestandes im Landschaftsraum. Von der Unterbrechung ist keine Vegetationseinheit betroffen, die zur Gänze beansprucht wird oder deren Fortbestand von der ununterbrochenen Vernetzung mit anderen Vegetationstypen abhängig ist, daher sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Pflanzen und deren Lebensräume durch funktionale Barrierewirkung während des Betriebes zu erwarten. Durch die im Projekt vorgesehene Maßnahme der Herstellung und der Erhaltung von Grünbrücken, ist örtliche Aufrechterhaltung des Verbundes von Pflanzenlebensräumen und Vegetationstypen zu erwarten, dies betrifft Grünland im Ackerland (Brachsäume und Wegränder), Ruderalflächen und Trockenvegetation am Schotterabbaugebiet und in geringerem Ausmaß Gehölze bzw. Wald (am Kleinen Wagram östlich der Gänserndorfer Terrasse). Die Maßnahmenwirkung wird durch die in diesem Gutachten angeführten Maßnahmen verstärkt. Die Beeinträchtigung durch Barrierewirkung in der Betriebsphase wird somit als vertretbare Auswirkung eingestuft, weil dadurch kein Pflanzenbestand oder Vegetationstyp oder Lebensraumtyp in seinem Bestand oder in seiner Funktion gefährdet ist.

### **Frage 2.6.7**

#### **Kommt es zu relevanten Beeinträchtigungen von Ökosystemen/ Biotopen durch kleinklimatische Veränderungen (Kaltluftsee, Versiegelung u.a.)?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Abseits des von Versiegelung betroffenen Trassenbereichs sind keine relevanten Beeinträchtigungen von Ökosystemen/Biotopen durch kleinklimatische Veränderungen zu erwarten. Aufgrund der Geländebeschaffenheit ist nicht mit der Bildung oder Veränderung von Kaltluftabflüssen und –seen zu rechnen.

Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

Gemäß Fachbeitrag Luft und Klima in der UVE und Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima (Baumann-Stanzer 2015) ist keine Änderung des Kleinklimas infolge der Bildung von Kaltluftseen oder aus anderen Gründen zu erwarten. Daher ist keine Beeinträchtigung von Ökosystemen / Biotopen durch kleinklimatische Veränderungen zu erwarten.

**Frage 2.6.8**

**Kommt es durch das Zusammenwirken einzelner Wirkfaktoren zu Effekten, die über das Wirkspektrum der Einzelfaktoren hinausgehen und sind dadurch negativen Beeinflussungen von Pflanzenarten und/oder deren Lebensräume zu erwarten?**

Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

Es ist kein Zusammenwirken von Wirkfaktoren zu erwarten. Die jeweiligen Wirkfaktoren Flächenverbrauch, Trennwirkung, Immissionen über den Luftpfad und Änderung des Wasserhaushaltes wirken jeweils einzeln, es ist kein Zusammenwirken zu erwarten, etwa durch die Einwirkung von Immissionen auf Flächen unter einer bestimmten Mindestgröße, durch Änderung des Wasserhaushaltes auf Flächen unter einer bestimmten Mindestgröße oder Auswirkungen auf Flächen von bestimmter Isolation, da die Vegetationstypen und Lebensraumtypen im Gebiet verbreitet und jeweils auch an anderer Stelle vorhanden sind und keine Auswirkungen durch Zusammenwirken der Faktoren bekannt oder zu erwarten sind.

**Frage 2.6.9**

**Sind Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler oder sonstige Schutzgebiete gemäß den jeweils gültigen Naturschutzgesetzen oder anderweitiger landes- / bundes- / bzw. europarechtlicher Richtlinien (z.B. FFH-RL), Verordnungen berücksichtigt, die durch das Vorhaben direkt und / oder indirekt negativ beeinflusst werden? Sind allfällige Auswirkungen vollständig und nachvollziehbar dargestellt?**

Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

Es sind alle Schutzgebiete berücksichtigt. Für mögliche Auswirkungen auf Schutzgebiete im Netzwerk Natura 2000 wird eine NVE vorgelegt.

**Frage 2.6.10**

**Sind erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebietssystems Natura 2000 bzw. zu diesem gehörender Gebiete oder die Berührung artenschutzrechtlicher Verbote nach Art. 12/13 FFH-Richtlinie absehbar? Wenn ja, ggf. maßnahmensseitige Berücksichtigung im Rahmen der Fragen 2.6.12 und 2.6.13**

Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

Befund:

Das Vorhaben S8 Marchfeld Schnellstraße Abschnitt West endet in der Bauphase in etwa 100 m, in der Betriebsphase in etwa 120 m Entfernung vom Europaschutzgebiet nach der FFH-Richtlinie **AT 1213000 Pannonische Sanddünen** und in etwa 320 m Entfernung von

Eichenwald im Schutzgebiet. Dazwischen liegen Ackerflächen, die randlichen Strukturen des FFH-Gebietes sind Waldbänder (v.a. Schwarz-Föhrenforst). Da keine Flächenbeanspruchung im Europaschutzgebiet vorgesehen ist und nachteilige Fernwirkungen von außen in das Schutzgebiet nicht zu erwarten sind, steht das Vorhaben nicht im Widerspruch mit den Erhaltungszielen für die Schutzgüter im Schutzgebiet. Das Gutachten enthält aufgrund der Nachbarschaft des Schutzgebietes zum Projekt sicherheitshalber eine Naturverträglichkeitsprüfung (NVP).

Die für Österreich relevanten Pflanzenarten aus Anhang IV der FFH-Richtlinie sind Becherglocke *Adenophora lilifolia*, Kriech-Sellerie *Apium repens*, Alpen-Akelei *Aquilegia alpina*, Schlitzblatt-Beifuß *Artemisia laciniata*, Waldsteppen-Beifuß *Artemisia panicii*, Grünsputz-Streifenfarn *Asplenium adulterinum*, Einfacher Rautenfarn *Botrychium simplex*, Zois-Glockenblume *Campanula zoysii*, Kurzkopf-Kratzdistel *Cirsium brachycephalum*, Tatorjan-Meerkohl *Crambe tataria*, Frauenschuh *Cypripedium calceolus*, Hainburger Federnelke *Dianthus lumnitzeri*, Österreichischer Drachenkopf *Dracocephalum austriacum*, Krain-Sumpfried *Eleocharis carniolica*, Alpen-Mannstreu *Eryngium alpinum*, Böhmischer Kranzenzian *Gentianella bohemica*, Sumpf-Gladiole *Gladiolus palustris*, Sand-Schwertlilie *Iris humilis* ssp. *arenaria*, Adria-Riemenzunge *Himantoglossum adriaticum*, Sibirischer Goldkolben *Ligularia sibirica*, Liegendes Büchsenkraut *Lindernia procumbens*, Glanzstendel *Liparis loeselii*, Gewöhnlicher Kleefarn *Marsilea quadrifolia*, Bodensee-Vergissmeinnicht *Myosotis rehsteineri*, Schopfteufelskralle *Phylosplexis comosa*, Groß-Kuhschelle *Pulsatilla grandis*, Sommer-Wendelorchis *Spiranthes aestivalis*, Steirisches Federgras *Stipa styriaca*, Vorblattloser Bergflachs *Thesium ebracteatum* und Felsen-Klee *Trifolium saxatile*. Artenschutzrechtliche Verbote nach Art. 12/13 FFH-Richtlinie sind nicht berührt, weil keine gemäß dieser Richtlinie bzw. in der Verordnung zum Europaschutzgebiet geschützten Pflanzenarten auf vom Vorhaben beanspruchtem Grund oder im Auswirkungsbereich des Vorhabens vorkommen (UVE-Kartierung und Nachkartierung).

#### **Frage 2.6.11**

**Sind Maßnahmen während des Baus aus Sicht des Fachgebietes Pflanzen und deren Lebensräume erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

Die in der UVE angeführten Maßnahmen für die Bauphase sind geeignet, die in dieser Phase auftretenden Auswirkungen ausreichend zu mildern.

#### Maßnahme:

Zwingend erforderlich ist die Einsetzung einer Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11.

**Frage 2.6.12**

**Sind Maßnahmen während des Betriebes aus Sicht des Fachgebietes Pflanzen und deren Lebensräume erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

Die in der UVE angeführten Maßnahmen für die Betriebsphase sind geeignet, die in dieser Phase auftretenden Auswirkungen zu mildern und teils positive Wirkungen hervorzurufen.

Ergänzende Maßnahmen, betreffend die Situierung von Trockenrasen bzw. Trockenrasenaufwertungen und den Baumartenanteil an Aufforstungen werden angeführt.

**Frage 2.6.13**

**Sind Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle aus Sicht des Fachgebietes Pflanzen und deren Lebensräume während der Bau- und/oder Betriebsphase erforderlich? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

Zwingend erforderlich ist die Einsetzung einer Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11.

Maßnahmen zum Nachweis der Wirksamkeit der Maßnahmen sind zwingend erforderlich.

**Frage 2.6.14**

**Kann das Vorhaben aus Sicht des Fachgebietes Pflanzen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei haben?**

Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

Aufgrund der Entfernung zum Vorhabensgebiet sind nachteilige Auswirkungen auf Lebensraumtypen oder die Vegetation in der Slowakei auszuschließen. Auch von Änderungen in der Verkehrsfrequenz in Teilen des Straßennetzes, die der Slowakei näher liegen, sind keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten, weil gemäß Einreichunterlagen (WU 3) und UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima keine Immissionen von Luftschadstoffen und keine Stickstoffeinträge in die Natur an grenzüberschreitenden Straßen (z.B. Grenzübergang Berg) zu erwarten sind. Daher sind grenzüberschreitende Auswirkungen des Vorhabens auf Pflanzen und ihre Lebensräume auszuschließen.

## 5.2.7. Fachgebiet 07 – Gewässerökologie und Fischerei

### Frage 2.7.1

**Sind die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zur UVE aus Sicht des Fachbereiches ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar? Kommt es bei fachlicher Prüfung zu Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Die vorgelegten Unterlagen sind als ausreichend und richtig zu beurteilen. Die Schlussfolgerungen hinsichtlich der Projektwirkungen sind plausibel und nachvollziehbar. Nach fachlicher Prüfung ergeben sich keine Abweichungen bei den vorliegenden Darstellungen und Schlussfolgerungen.

### Frage 2.7.2

**Wie wirkt sich das Vorhaben auf die hydromorphologischen Eigenschaften und die biologischen Qualitätselemente der betroffenen bzw. allfällig benachbarten Wasserkörper laut der Wasserkörpertabellen „Fließgewässer – Zustand“ und „Seen – Zustand“ in der Anlage zum Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan aus? Führen diese Veränderungen zur Einstufung der betroffenen Wasserkörper und/oder angrenzender Wasserkörper in eine gegenüber dem derzeitigen Zustand schlechtere Zustandsbewertung (Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot) oder können deren Zielzustände dadurch nicht erreicht werden?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Vom gegenständlichen Vorhaben betroffen ist der Detailwasserkörper (DWK) 408390002 des Rußbaches. Dieser DWK reicht von der Einmündung des Marchfeldkanals bei Deutsch Wagram bis zur Mündung in die Donau und hat eine Länge von 39,26 km. Das Vorhaben wirkt sich nicht auf den stromab anschließenden Wasserkörper der Donau aus.

Die hydromorphologischen Eigenschaften des DWK 408390002 werden durch das Vorhaben nicht verändert, geringfügige Auswirkungen treten lokal bei der Querung durch das Brückenbauwerk auf, da in diesem Bereich der Ufergehölzsaum entfernt wird.

Da auch im Winter die anfallenden Straßenwässer fast zur Gänze versickert werden und nur kleine Flächen nach einer Vorreinigung über die Beckenanlage 4 der S 1 in den Rußbach entwässert werden, sind Auswirkungen der Chlorideinträge auf die biologischen Qualitätskomponenten als vernachlässigbar zu bewerten. Wie die nachvollziehbaren Immissionsbetrachtungen zeigen, ergibt sich durch die von der S 8 in den Rußbach gelangenden chloridbelasteten Wässer keine nennenswerte zusätzliche Aufhöhung der Chloridimmission. Bei den auch durch den Straßenverkehr bedingten prioritären Stoffen ist davon auszugehen, dass es aufgrund der geplanten Entwässerung zu keiner Änderung der Immissionsituation im Rußbach kommt.

Eine durch das Vorhaben bedingte Veränderung der derzeitigen Einstufung des betroffenen Wasserkörpers bzw. eine Veränderung/Verschlechterung des ökologischen Zustands kann ausgeschlossen werden. Die im NGP angegebene Zielerreichung (2027) ist durch das geplante Vorhaben nicht gefährdet.

### Frage 2.7.3

**Sind die durch das geplante Vorhaben hervorgerufen Änderungen der hydro-morphologischen Eigenschaften und der biologischen Qualitätselemente der betroffenen (erheblich veränderten) Wasserkörper laut der Wasserkörpertabellen „Fließgewässer – Zustand“ und „Seen – Zustand“ in der Anlage zum Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan derart beschaffen, dass eine (massive) Verschlechterung der Funktionsfähigkeit der betroffenen Gewässerabschnitte oder des gesamten Gewässers zu erwarten ist?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Die durch das Vorhaben bedingten Veränderungen im betroffenen DWK des Rußbaches sind als geringfügig bzw. vernachlässigbar einzustufen. Eine Verschlechterung der Funktionsfähigkeit dieses Gewässerabschnittes durch das gegenständliche Projekt ist daher nicht zu erwarten.

### Frage 2.7.4

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Gewässerbeanspruchung aus gewässerökologischer und fischereilicher Sicht während des Baus zu bewerten? Können die nachteiligen Auswirkungen während des Baus durch Maßnahmen ausgeglichen bzw. vermindert werden?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Während der Bauphase wird es zu Beeinträchtigungen des Rußbaches sowie des nahen Gewässerumlandes kommen. Potentielle Einflüsse bestehen durch baubedingte Gewässerunreinigungen sowie Eintrübungen, aber auch durch das Entfernen der Ufergehölze im künftigen Querungsbereich. Aus Sicht der Fischerei kommen noch Beeinträchtigungen durch die baubedingte Lärmbelastung sowie die eingeschränkte Zugänglichkeit des Revierabschnittes hinzu.

Nachteilige Auswirkungen betreffend baubedingte Gewässerunreinigung und Eintrübungen können durch Maßnahmen während des Baus deutlich vermindert werden. Für die Ausübung der Fischerei bleiben unvermeidbare Beeinträchtigungen während der Bauphase bestehen. Diesbezügliche Kompensationen sind nicht Gegenstand der UVP.

Für den Teich südlich von Strasshof werden in Bauphase 0 zwei Ersatzlaichgewässer mit 0,4 und 0,6 ha Größe hergestellt, sodass aus gewässerökologischer Sicht der Habitatverlust jedenfalls kompensiert wird.

Die Eingriffserheblichkeit während der Bauphase ist als hoch zu bewerten, die spezifischen Maßnahmenwirkung ist jedenfalls als hoch einzustufen, die letztlich verbleibenden Auswirkungen sind somit gering.

### Frage 2.7.5

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Gewässerbeanspruchung aus gewässerökologischer und fischereilicher Sicht während des Betriebes zu bewerten?**

Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

In der Betriebsphase verbleiben als nachteilige Auswirkungen der dauerhafte Verlust von Ufergehölzen im unmittelbaren Querungsbereich des Brückenbauwerks sowie die Lärmbelastung im Nahbereich dieser Querung aus Sicht der Fischerei. Das Entfernen der Ufergehölze kann durch Ersatzpflanzungen auf gewässernahen Ausgleichsflächen kompensiert werden. Etwaige Kompensationen für die Ausübung der Fischerei im Nahbereich der Trasse sind nicht Gegenstand der UVP.

Der Teich südlich von Strasshof geht als Lebensraum teilweise verloren. Die beiden Ersatzgewässer nordwestlich der künftigen ASt Markgrafneusiedl sind hinsichtlich ihrer Ausdehnung und Ausstattung jedenfalls geeignet, diesen Habitatverlust für die aquatische Flora und Fauna zu kompensieren, die verbleibenden Auswirkungen sind daher als gering zu beurteilen.

### Frage 2.7.6

**Sind relevante Beeinträchtigungen aus gewässerökologischer und fischereilicher Sicht insbesondere im Hinblick auf eine Anreicherung mit Schadstoffen bei Vorhabensrealisierung gegeben? Stehen vorhabensbedingte Emissionen der Erhaltung bzw. dem Erreichen der Umweltziele für Oberflächengewässer entgegen?**

Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Da auch im Winter die anfallenden Straßenwässer fast zur Gänze versickert werden und nur kleine Flächen nach einer Vorreinigung über die Beckenanlage 4 der S1 in den Rußbach entwässert werden, wird es zwar zu zusätzlichen Chlorideinträgen in den Rußbach kommen, diese führen aber zu keiner nennenswerten zusätzlichen Aufhöhung der Chloridimmission. Dies zeigen nachvollziehbare Immissionsbetrachtungen. Bei den auch durch den Straßenverkehr bedingten prioritären Stoffen ist davon auszugehen, dass es aufgrund der geplanten Entwässerung zu keiner Änderung der Immissionssituation im Rußbach kommt.

Es wird mithin zu keiner Anreicherung von Schadstoffen im Rußbach kommen und die Umweltziele für diesen Detailwasserkörper bleiben unverändert erhalten bzw. können erreicht werden.

### Frage 2.7.7

**Sind ökologische Beeinträchtigungen der Gewässer durch eine qualitative und/oder quantitative Veränderung der Einleitungen zu erwarten? Sind allfällige Auswirkungen ausreichend genau und nachvollziehbar dargestellt?**

Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Die diesbezüglichen Projektunterlagen sind ausreichend und nachvollziehbar. Da auch im Winter die anfallenden Straßenwässer fast zur Gänze versickert werden und nur kleine Flä-

chen nach einer Vorreinigung über die Beckenanlage 4 der S1 in den Rußbach entwässert werden, sind Auswirkungen der Chlorideinträge auf die biologischen Qualitätskomponenten als vernachlässigbar zu bewerten. Wie die nachvollziehbaren Immissionsbetrachtungen zeigen, ergibt sich durch die von der S8 in den Rußbach gelangenden chloridbelasteten Wässer keine nennenswerte zusätzliche Aufhöhung der Chloridimmission. Bei den auch durch den Straßenverkehr bedingten prioritären Stoffen ist davon auszugehen, dass es aufgrund der geplanten Entwässerung zu keiner Änderung der Immissionssituation im Rußbach kommt.

Darüber hinaus bleiben die Einleitmengen aus der Beckenanlage 4 der S1 auch nach Realisierung der S8 unverändert. Mithin wird es weder in qualitativer noch in quantitativer Hinsicht zu nennenswerten Veränderungen durch die geplanten Einleitungen vorgereinigter Straßenabwässer kommen.

#### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Es wird auf die Beantwortung aus dem Fachgebiet Gewässerökologie verwiesen.

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Ökologische Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Allfällige Auswirkungen sind ausreichend genau und nachvollziehbar dargestellt.

#### **Frage 2.7.8**

**Kommt es zur Beeinflussung von Fischereigewässern etwa durch flussmorphologische Veränderungen und/oder Beeinträchtigung der Wasserqualität bzw. durch eine quantitative Veränderung der Abflussverhältnisse?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Durch das Vorhaben wird es zu keiner Veränderung der Wasserqualität bzw. zu einer quantitativen Veränderung der Abflussverhältnisse kommen. Lokal im Bereich der Querung durch das geplante Brückenbauwerk werden Ufergehölze dauerhaft entfernt, im Betriebsfall wird es zu einer Lärmbelastung im Nahbereich der Querung kommen. Dadurch wird die Attraktivität des Fischereireviers lokal geschmälert.

#### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Hinsichtlich qualitativer Beeinträchtigung von Fischereigewässern wird auf die Beantwortung aus dem Fachgebiet Gewässerökologie verwiesen. Da keine maßgeblichen Veränderungen der Abflussverhältnisse im Rußbach und im Mühlbach zu erwarten sind, ist auch eine quantitative Veränderung von Fischereigewässern auszuschließen.

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Eine Beeinflussung von Fischereigewässern durch quantitative Veränderung der Abflussverhältnisse ist nicht zu erwarten. Für allfällige Bauwässer wird, bei Bedarf, vor Einleitung in ein

Oberflächengewässer ein entsprechendes Reinigungssystem vorgeschaltet (z.B. Absetzbecken, bei Bedarf Neutralisierungsanlage). Durch die geplante dem Stand der Technik entsprechende Methode der Strassenwasserentsorgung ist keine mehr als geringfügige Beeinträchtigung des Grundwassers zu befürchten. Eine Ausnahme bildet Chlorid aus dem Streubetrieb. Hier kommt es zu lokalen Erhöhungen des Chloridgehaltes im Grundwasserabstrom, eine Beeinträchtigung von Fischgewässern ist aufgrund der zu erwartenden Verdünnung mit zunehmender Entfernung im Grundwassers selbst und dann in weiterer Folge in einem allfälligen Fischgewässer nicht zu erwarten.

### Frage 2.7.9

**Kann eine bleibende Schädigung der Gewässer, insbesondere der aquatischen Lebensräume aufgrund erheblicher Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Immissionseinwirkungen ausgeschlossen werden?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Aufgrund der im Projekt dargelegten Oberflächenentwässerung kann eine nachhaltige Schädigung der aquatischen Lebensräume durch Immissionseinwirkungen ausgeschlossen werden.

Im Falle des Rußbaches wird es während der Bauphase entsprechende Maßnahmen geben, um die baubedingten Auswirkungen zu minimieren, wodurch es zwar temporär zu Beeinträchtigungen kommen kann (Trübefrachten), eine bleibende Schädigung aber auszuschließen ist. In der Betriebsphase wird es aufgrund der geplanten Versickerung der vorgereinigten Straßenwässer zu keinen nennenswerten projektbedingten Immissionen kommen.

Für den Teich südlich von Strasshof, welcher projektbedingt als Lebensraum teilweise verloren geht, werden bereits in Bauphase 0 zwei Ersatzgewässer angelegt. Aus fachlicher Sicht sind hier während der Betriebsphase keine projektbedingten Immissionseinwirkungen zu erwarten.

Beim trassennahe gelegenen Graben südlich von Strasshof kann es baubedingt zu Partikeleinträgen durch Windverfrachtungen kommen, eine bleibende Schädigung durch Immissionen ist auszuschließen. Während der Betriebsphase ist gemäß dem GW-Transportmodell über den Grundwasserpfad mit keinen straßenbedingten Einträgen zu rechnen, sodass auch in diesem Fall bleibende Gewässerschäden durch Immissionseinwirkungen ausgeschlossen werden können.

### Frage 2.7.10

**Sind Maßnahmen während des Baus aus Sicht des Fachgebietes erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Maßnahmen zur Verhinderung bzw. Verminderung negativer Auswirkungen während der Bauphase sind jedenfalls erforderlich. Die in der UVE definierten Maßnahmen sind aus fachlicher Sicht nicht ausreichend, es wurden zusätzliche Maßnahmen formuliert bzw. wurden einzelne Maßnahmen in der UVE erweitert bzw. präzisiert. Diese betreffen etwa die temporäre Verrohrung des Mühlgrabens und die Errichtung des Brückenbauwerks über den Rußbach und den Mühlgraben.

#### **Frage 2.7.11**

**Sind zusätzliche Maßnahmen während des Betriebes aus Sicht des Fachgebietes erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Es sind keine zusätzlichen Maßnahmen in der Betriebsphase erforderlich.

#### **Frage 2.7.12**

**Sind Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle aus Sicht des Fachgebietes Gewässerökologie und Fischerei während der Bau- und/oder Betriebsphase erforderlich? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Bauphase: Über die wasserrechtliche Bauaufsicht hinaus sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

Betriebsphase: In der UVE (Einlage 3-13.6) ist eine biologische Beweissicherung des ökologischen Zustands des Rußbaches vorgesehen. Aus fachlicher Sicht sind daher in der Betriebsphase keine zusätzlichen Maßnahmen zur Beweissicherung und begleitenden Kontrolle erforderlich.

#### **Frage 2.7.13**

**Kann das Vorhaben aus Sicht des Fachgebietes Gewässerökologie und Fischerei erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei haben?**

### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Aus Sicht des Fachbereiches Gewässerökologie und Fischerei hat das gegenständliche Vorhaben keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei.

## 5.2.8. Fachgebiet 08 – Wildökologie, Jagd und Wald

### Fragenkomplex Wildökologie und Jagd

#### Frage 2.8.1

**Sind die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zur UVE aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar? Kommt es bei fachlicher Prüfung zu Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Von den vom Projektwerber vorgelegten Unterlagen dienten insbesondere die folgenden als Grundlagen zur Erstellung des UVP – Teilgutachtens „Wildökologie, Jagd und Wald“, Teilbereich „Wildökologie und Jagd“:

- UVE-Fachbericht „Wildökologie und Jagd“ inkl. Lageplan Ist-Zustand (Einreichprojekt 2010, Einlagen 3-6.6 und 3-6.7)

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zur UVE (Einreichprojekt 2010) sind aus fachlicher Sicht ausreichend, und im Wesentlichen richtig, plausibel und nachvollziehbar.

Es kommt bei fachlicher Prüfung zu nur hinsichtlich der Beurteilung der Auswirkungen auf Wild und Jagd in der Betriebsphase zu Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen. In der UVE wurden die Auswirkungen als geringfügig bewertet, während die Auswirkungen im UVP-Teilgutachten „Wildökologie, Jagd und Wald“ wegen der vorhabenbedingten Zerschneidungen und Barrierewirkungen einen Grad schlechter, nämlich als „vertretbar“ bewertet wurden.

Wesentlich für diese Einstufung sind die im Einreichprojekt dargestellten Projektmaßnahmen zur qualitativen Aufwertung des verbleibenden Lebensraums. Da diese Maßnahmen teilweise erst mittelfristig (z.B. nach dem Aufwachsen der Gehölzstrukturen) vollständig wirksam werden, sind die Auswirkungen im ersten Jahrzehnt der Betriebsphase nicht als geringfügig, sondern als „vertretbar“ einzustufen.

#### Frage 2.8.2

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Flächenbeanspruchung und Veränderung der Funktionszusammenhänge auf Wildökologie und Jagd während des Baus zu bewerten? Können u.a. die nachteiligen Auswirkungen während der Bauzeit auf die internationalen und regionalen Wildwechsel durch Maßnahmen ausgeglichen bzw. vermindert werden?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Insgesamt beträgt die Flächenbeanspruchung von Lebensräumen in der Bauphase **dauerhaft 139,64 ha** und **befristet 93,26 ha**. Der **gesamte Flächenbedarf** in der Bauphase beträgt damit **232,90 ha**.

Im westlichen Teilraum vom geplanten Knoten S1/S8 bis zur geplanten ASt. Strasshof, der von Intensivackerbau geprägt ist, und in dem nur wenige Waldflächen und Strukturelemente

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

vorhanden sind, gehen durch die Flächenbeanspruchung mit Ausnahme kleinflächiger Verluste durch Querung linearer Gehölzstrukturen am Rußbach und am Terrassenübergang fast nur Ackerbauflächen als Wildlebensräume verloren. Aufgrund der im Verhältnis zur weiten Agrarlandschaft des westlichen Marchfelds relativ geringen Verluste an Offenlandschaft und den nur kleinflächigen Verlusten an Waldflächen und sonstigen Gehölzstrukturen werden die Auswirkungen durch direkte Lebensraumverluste unter Berücksichtigung der mäßigen Ist-Sensibilität als geringfügig bewertet.

Auch der nördliche Teilraum vom Bereich der geplanten Ast. Strasshof bis zur geplanten Ast. Markgrafneusiedl ist zum Teil von Intensivackerbau geprägt, es sind jedoch durch einige größere Waldflächen und ehemalige, teilweise wieder bestockte Schotterabbauflächen deutlich mehr Strukturen für Wildtiere vorhanden, als im östlichen Teilraum. In diesem Teilraum kommt es durch den Bau der S 8 zwar vorwiegend zu Beanspruchungen von Ackerbauflächen, jedoch auch zu größeren Waldflächenbeanspruchungen (rd. 1,1 ha im Randbereich eines größeren zusammenhängenden Waldkomplexes östlich von Deutsch Wagram und rd. 6,2 ha befristete und dauernde Rodungen unmittelbar östlich der ASt. Markgrafneusiedl). Im Bereich von S8-km 9,5 kommt es zu Flächenverlusten in einer ehemaligen, zum Teil wiederbewaldeten Schottergrube. Bei der gegebenen der hohen Sensibilität des Ist-Zustandes im Bereich der Waldflächen und der ehemaligen Schottergrube werden die Flächenverluste unter Berücksichtigung der vorgesehenen Rekultivierungen als vertretbar bewertet.

Im östlichen Teilraum Klingenfeld bis zur geplanten ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn sind durch Windschutzstreifen, Waldremisen und nahegelegene größere, zusammenhängenden Waldflächen relativ gute Strukturen und Lebensraumverhältnisse für Wildtiere gegeben. Der Verlust an Waldflächen und sonstigen Gehölzstrukturen durch den Bau der S8 ist in diesem Teilraum gering, da keine größeren, zusammenhängenden Waldflächen durchschnitten werden. Neben vorwiegend Intensivackerland sind auch einige Kleinwaldflächen und Windschutzstreifen von Flächenbeanspruchungen betroffen. Bei der gegebenen mäßigen Sensibilität des Ist-Zustandes des Ackerlandes und der hohen Sensibilität der Waldflächen (die jedoch nur in geringem Umfang betroffen sind) werden die Flächenverluste unter Berücksichtigung der vorgesehenen Rekultivierungen als vertretbar bewertet.

Die **Barrierewirkung** und die **Zerschneidung bzw. Isolierung** einzelner Wildlebensräume wird in der Bauphase erst allmählich wirksam. Die Baustellenbereiche sind zwar untertags gestört, außerhalb der Bauzeiten können die Baustelleneinrichtungen und die Trasse selbst noch weitgehend ungehindert gequert werden. Barrieren sind kleinräumig in jenen Bereichen zu erwarten, wo Baustelleneinrichtungen gezäunt werden oder wo im Interesse der Absturzsicherung temporäre Bauzäune errichtet werden sollen. Erst nach Errichtung der vorgesehenen Lärmschutzwände und Wildschutzzäune kommen die Auswirkungen durch Zerschneidungen und die Barrierewirkungen voll zum Tragen. Zu diesem Zeitpunkt sind jedoch bereits die vorgesehenen Wildtierpassagen vorhanden.

Überregional bedeutsame Wildtierkorridore sind vom Bau der S 8 West nicht betroffen.

Zusammenfassend werden die **Auswirkungen auf das Wild** durch Flächeninanspruchnahme und Veränderung der Funktionszusammenhänge während der Bauphase als **vertretbar** eingestuft. Die Auswirkungen sind nicht nur als geringfügig einzustufen, auch weil die im Einreichprojekt vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen, die Ersatz- und Wiederaufforstungen, Böschungsgestaltungen und sonstigen Gestaltungsmaßnahmen in der Bauphase noch nicht oder zumindest nicht voll wirksam sind.

Die **Auswirkungen auf die Jagd** durch den Bau der S 8 West werden als **vertretbar** eingestuft, da auch bei den durch das Vorhaben stark betroffenen Revieren eine Nutzung der verbleibenden Revierteile trotz Störungen und Zerschneidungen auch weiterhin möglich ist.

### Frage 2.8.3

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Flächenbeanspruchung und Veränderung der Funktionszusammenhänge auf Wildökologie und Jagd während des Betriebes zu bewerten?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Die Auswirkungen des Lebensraumverlustes, der sich aus der dauernden Flächenbeanspruchung durch das Vorhaben ergibt, ist wie in der Bauphase zu bewerten. Bei Wirksamwerden der im Einreichprojekt dargestellten Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen kann dieser Flächenverlust infolge der qualitativen und quantitativen Aufwertung des verbleibenden Wildtierlebensraums zumindest mittelfristig soweit kompensiert werden, dass die Auswirkungen der Flächenbeanspruchung in der Betriebsphase mittelfristig als geringfügig eingestuft werden können. Wesentlich für diese Einstufung sind die im Einreichprojekt dargestellten Projektmaßnahmen zur qualitativen Aufwertung des verbleibenden Lebensraums. Da diese Maßnahmen teilweise erst mittelfristig (z.B. nach dem Aufwachsen der Gehölzstrukturen) vollständig wirksam werden, sind die Auswirkungen im ersten Jahrzehnt der Betriebsphase nicht als geringfügig, sondern als **vertretbar** einzustufen.

### Frage 2.8.4

**Kommt es zu einer Beeinflussung von Revieren und Ökosystemen durch funktionelle Barrierewirkung?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Die Errichtung von hochrangigen Straßen ist ohne Maßnahmen gewöhnlich mit gravierenden Auswirkungen durch Barriereeffekte und ökologischen Trennwirkungen (Lebensraumfragmentierung, Verinselung von Tierhabitaten, Be- oder Verhinderung des genetischen Austausches, Wanderhindernisse) verbunden. Durch die bei Autobahnen im Grünland in der Regel errichteten Wildschutzzäune werden Wildunfälle zwar weitgehend verhindert, gleichzeitig entsteht dadurch jedoch eine Vollbarriere.

Im Bereich der geplanten S 8 West sind auf rd. 14,8 km Länge insgesamt 4 Wildtierpassagen bzw. Wildquerungsmöglichkeiten vorgesehen, die der Kategorie C entsprechen, sowie 2 Wildtierpassagen der Kategorie B vorgesehen. Die in der RVS 04.03.12 Wildschutz genannten Mindestzahlen für Wildquerungen sind damit erfüllt. Die geforderten Mindestabstände zu Siedlungen und Windkraftanlagen werden eingehalten. Die Errichtung einer Wildtierpassage der Kat. A ist nicht erforderlich, da im Abschnitt West der S 8 kein überregional bedeutender Wildtierkorridor für Großwildarten berührt wird.

Durch die geplanten Wildtierpassagen wird die durch die Vollbarriere der S 8 unterbrochene Durchgängigkeit von Wildwechseln und Vernetzung von Lebensräumen weitgehend wiederhergestellt.

Die Auswirkungen durch Zerschneidungen und die Barrierewirkungen werden in der Betriebsphase bei hoher Eingriffserheblichkeit unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehenen, hoch wirksamen Maßnahmen als **vertretbar** eingestuft.

### Frage 2.8.5

**Kommt es zu einer Beeinflussung jagdbarer Tiere durch Lärmbelastung; d.h. liegt eine wesentliche, veränderte Lärmwirkung vor, die zu nachhaltigen Beeinträchtigungen führt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Lärm

Aus lärmtechnischer Sicht ist die lärmtechnische Situation in den Projektunterlagen, einerseits für das Schutzgut Mensch, andererseits für die Tiere dargestellt worden. Diese Unterlagen stellen damit die Grundlage für die Beurteilung aus dem Fachgebiet Wildökologie und Jagd dar.

#### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Die Bewertung der Reaktion auf Lärm ist besonders bei Wildtieren sehr schwierig und kann nur anhand von Verhaltensänderungen und der Änderung einiger physiologischer Werte erfolgen. Im Freiland sind kaum standardisierte Bedingungen realisierbar. Wie Wildtiere auf Reize wie Lärm reagieren, hängt in unterschiedlicher Weise u.a. von der tages- und jahreszeitlichen sowie artspezifischen Aktivität der Tiere, von der Schwarm- oder Rudelgröße, vom Stand der Brut bzw. dem Führen von Jungtieren, von anderen Störungen oder Belästigungen, vom Wetter, von der Geländestruktur und von individuellen Erfahrungen ab. Meistens wirken mehrere Reize gleichzeitig und können sich gegenseitig verstärken. Generell ist insbesondere bei Säugetieren ein Gewöhnungseffekt zu beobachten; nur bei unerwartetem Lärm, wie Knall oder Explosionen, reagieren Tiere meist mit einem Schreckreflex, der aber bei Wiederholung des Reizes allmählich erlischt.

Während des Bauens treten akustische Reize, also Lärm, immer zusammen mit optischen Reizen, sich bewegender Maschinen und arbeitender Menschen, und zwar überwiegend tagsüber auf. Daraus resultieren eine gewisse Beunruhigung von Wildtieren, Veränderungen bzw. Verschiebungen von Reviergrenzen und Territorien, Verlegungen von Wechsellinien, Änderungen von Äsungsflächen sowie Verlagerungen von Einständen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass in jenen Bereichen, wo die Trasse bestehende Landesstraßen quert, bereits eine Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist und ein gewisser Gewöhnungseffekt bei Wildtieren bereits besteht. Im Bereich der derzeit landwirtschaftlich genutzten Fluren und Waldflächen abseits des bestehenden Straßennetzes kommt es durch die Bautätigkeit zu zusätzlichen Lärmauswirkungen.

Die Gewöhnung von Wildtieren an Verkehrslärm wird auch durch Beobachtungen an stark befahrenen Straßen belegt, wo Rehwild in unmittelbarer Nähe der Straße bei der Äsung angetroffen werden kann.

Potentiell sensibler auf Lärm reagieren Vögel, wobei bei Federwild das Rebhuhn als sensible Indikatorart gelten kann, da das Zusammenfinden der Kette durch bestimmte Rufe erfolgt und sich die Tiere bei einem entsprechenden Lärmpegel nicht mehr gegenseitig hören können.

nen. Verschiedene Untersuchungen vermuten einen Rückgang der Brutdichte in der Nähe stark befahrener Straßen. Untersuchungen an stark befahrenen Landesstraßen (z.B. B7) zeigen, dass die Rebhuhnbestände trotz der starken Lärmbelastung in Straßennähe in den letzten Jahren zugenommen haben. Wichtiger als der Lärmpegel dürfte für die Entwicklung des Rebhuhns das Vorhandensein von Brachflächen mit ausreichend Nahrung und Deckung sein. Es ist davon auszugehen, dass die im Projekt vorgesehenen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen die nachteiligen Auswirkungen der Schallemissionen in der Betriebsphase ausgleichen. Daher ist für die **Bau- und Betriebsphase** nur von **geringfügigen Auswirkungen** durch Lärm auszugehen.

### Frage 2.8.6

**Sind Maßnahmen während des Baus aus Sicht des Fachgebietes Wildökologie und Jagd erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Die in der UVE vorgesehenen Maßnahmen (Wildwarnreflektoren, Wildzäune und Wildtierpassagen) wurden dahingehend konkretisiert, dass eine Ausführung gemäß RVS 04.03.12 Wildschutz erforderlich ist. Schichtschutzblenden bzw. Abschirmungswände wurden gefordert und wildökologische Anforderungen an die konkrete Lage und Ausführung des Wildschutzzaunes definiert. Bei der Detailplanung der Wildwarneinrichtungen im Rahmen des Bauprojekts sind die Beobachtungen und Erkenntnisse der örtlichen Jägerschaft zu berücksichtigen. Bei jeder Wildquerungshilfe bzw. Wildtierpassage sind Anschlussleitpflanzungen gem. RVS 04.03.12 Wildschutz im Einvernehmen mit der wildökologischen Umweltbauaufsicht vorzunehmen.

### Frage 2.8.7

**Sind Maßnahmen während des Betriebes aus Sicht des Fachgebietes Wildökologie und Jagd erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Die Funktionalität sämtlicher im Zuge des Vorhabens angelegter Wildleitstrukturen ist auf Bestandsdauer der S 8 West sicher zu stellen. Sollte es zu Funktionsbeeinträchtigungen kommen, sind geeignete Maßnahmen zu setzen, um die Funktionalität wiederherzustellen.

Zusätzliche Maßnahmen zum Ausgleich des Flächenverlustes sind aus wildbiologischer Sicht nicht erforderlich.

### Frage 2.8.8

**Sind Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle aus Sicht des Fachgebietes Wildökologie und Jagd während der Bau- und/oder Betriebsphase erforderlich? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Bezüglich begleitender Kontrolle in der Bauphase wird auf die in Maßnahme 0.1 im Umweltverträglichkeitsgutachten vorgesehene Umweltbauaufsicht verwiesen.

Die im Rahmen des Vorhabens errichteten Wildquerungseinrichtungen sind in den ersten fünf Jahren nach Inbetriebnahme von der Umweltbauaufsicht hinsichtlich ihrer Annahme durch das Wild zu kontrollieren. (z.B. Fährten, Interviews über Beobachtungen der örtlichen Jägerschaft). Sollten Mängel wie z.B. Querungshindernisse, Lücken in der Anschlussleitpflanzung festgestellt werden, sind diese zu beseitigen.

### Fragenkomplex Wald

#### Frage 2.8.9

**Sind die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zur UVE aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar? Kommt es bei fachlicher Prüfung zu Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Von den vom Projektwerber vorgelegten Unterlagen dienten insbesondere die folgenden als Grundlagen zur Erstellung des UVP – Teilgutachtens „Wildökologie, Jagd und Wald“, Teilbereich „Wald“:

- UVE-Fachbericht „Forstwirtschaft und Wald“ (Einreichprojekt 2010, inkl. Verbesserungen gemäß 2. Verbesserungsauftrag der UVP-Behörde, Einlage 3-6.5)
- Forstrechtliches Einreichoperat, Bericht und Rodungsplan Teil 1 - 6 (Einreichprojekt 2010, inkl. Verbesserungen gemäß Verbesserungsauftrag der UVP-Behörde, Einlagen 1-6.1 – 1-6.7)
- UVE-Fachbericht „Luft und Klima“ (Einreichprojekt 2010, inkl. Verbesserungen gemäß 2. Verbesserungsauftrag der UVP-Behörde, Einlage 3-3.1) sowie „Weiterführende Unterlage Luftschadstoffe, Einlage WU3 vom Juni 2015)

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zur UVE (Einreichprojekt 2010) sind aus fachlicher Sicht ausreichend, und im Wesentlichen richtig, plausibel und nachvollziehbar.

Es kommt bei fachlicher Prüfung nur hinsichtlich der Beurteilung der Auswirkungen auf den Wald in der Betriebsphase zu Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen. In der UVE wurden die Auswirkungen als „gering“ bewertet, während die Auswirkungen im UVP-Teilgutachten Wildökologie, Jagd und Wald einen Grad schlechter, nämlich als „vertretbar“ bewertet wurden. Begründet ist dies in der verzö-

gerten Maßnahmenwirksamkeit, da die jungen Ersatzaufforstungen und Wiederbewaldungen zu Beginn der Betriebsphase nur eine geringe Funktionserfüllung gewährleisten können. Mit dem fortschreitenden Aufwachsen der Bestände werden die Auswirkungen geringer, und nach dem vollen Wirksamwerden der Ersatzaufforstungen ist wegen der 3-fachen Größe der Aufforstungen im Verhältnis zu den Dauerrodungen eine Verbesserung des Ist-Zustandes zu erwarten.

### **Frage 2.8.10**

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Flächenbeanspruchung auf den Wald während des Baus zu bewerten?**

Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Bei Verwirklichung der S 8 West beträgt das gesamte Ausmaß der beantragten Waldflächeninanspruchnahme:

- **befristete Rodungen** im Gesamtausmaß von **48.029 m<sup>2</sup> (ca. 4,80 ha)**
- **dauernde Rodungen** im Gesamtausmaß von **104.303 m<sup>2</sup> (ca. 10,43 ha)**
- **Gesamtrodefläche** **152.332 m<sup>2</sup> (ca. 15,23 ha)**

Aufgrund der sehr geringen **Waldausstattung** in den betroffenen Katastralgemeinden, die mit durchwegs unter 20 % als nicht ausreichend einzustufen ist, und der überwiegend **hohen Schutz- und Wohlfahrtsfunktion** im Untersuchungsraum kommt dem zu erwartenden Waldflächenverlust und den Auswirkungen auf die überwirtschaftlichen Waldfunktionen eine besondere Bedeutung zu.

Auf alle Katastralgemeinden im Trassenbereich bezogen, beträgt der Waldflächenverlust durch Rodungen 15,23 ha (davon 10,43 ha dauernde Rodungen); dies sind 1,0 % der Gesamtwaldfläche.

Die **Auswirkungen durch Flächenbeanspruchung** von Wald (Rodungen) – unter Einbeziehung der Folgen für die Waldausstattung und die überwirtschaftlichen Waldfunktionen können daher für die Bauphase als **vertretbar** eingestuft werden.

### **Frage 2.8.11**

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Flächenbeanspruchung auf den Wald während des Betriebes zu bewerten?**

Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Bei Verwirklichung der S 8 West beträgt das Ausmaß der beantragten Waldflächeninanspruchnahme in der Betriebsphase:

- **dauernde Rodungen** im Gesamtausmaß von **104.303 m<sup>2</sup> (ca. 10,43 ha)**

Auf alle Katastralgemeinden im Trassenbereich bezogen, beträgt der dauernde Waldflächenverlust durch Rodungen 10,43 ha; dies entspricht 0,7 % der Gesamtwaldfläche von 1545,20 ha (vgl. Tab. 4).

Zum Ausgleich des Waldflächenverlustes durch Dauerrodungen sind Ersatzaufforstungen im Ausmaß der 3-fachen Dauerrodungsfläche; das entspricht einer Gesamtfäche von 312.909 m<sup>2</sup> durchzuführen.

Die **Auswirkungen durch Flächenbeanspruchung** von Wald (Rodungen) – unter Einbeziehung der Folgen für die Waldausstattung und die überwirtschaftlichen Waldfunktionen können daher – gemessen an den ersten Jahren - für die Betriebsphase als **vertretbar** eingestuft werden. Danach werden die Auswirkungen geringer, und nach dem Wirksamwerden der Ersatzaufforstungen ist eine Verbesserung des Ist-Zustandes zu erwarten.

### Frage 2.8.12

**Kommt es durch die direkte Flächeninanspruchnahme zu einem Verlust von forstlichen Nutzflächen? Haben die betroffenen Waldgebiete eine besondere Funktion (Schutz-/Wohlfahrts-/Erholungs-/Nutzfunktion)? Wenn ja, entstehen daraus erhebliche Folgewirkungen?**

Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

#### Schutzfunktion

Die hohe Wertigkeit der Schutzfunktion des Waldes im Trassenbereich wird im Waldentwicklungsplan mit dem Schutz vor Winderosion begründet. Im konkreten Fall werden die von Rodungen betroffenen Windschutzanlagen und Kleinwaldflächen hinsichtlich Schneebindung und Minderung der Winderosion wegen der zu geringen Größe bzw. Breite und der zu großen Abstände als deutlich weniger wirksam als die größeren geschlossenen Waldflächen eingeschätzt. Die vorhabenbedingten Durchschneidungen / Flächenverluste von Windschutzstreifen sind – da die Anlagen meist nur annähernd normal zu ihrer Ausrichtung gequert werden und keine schleifenden Schnitte entstehen – nur kleinfächig und damit als geringfügig einzustufen.

Größere Flächenverluste in Wäldern mit hoher Schutzfunktion ergeben sich nur durch die Durchschneidung eines größeren, zusammenhängenden Waldkomplexes südlich des Siedlungsraumes Strasshof/Gänserndorf. In diesem Waldbereich fallen insgesamt rd. 6,2 ha befristete und dauernde Rodungen an.

Bei der Beurteilung der verlorengehenden Schutzwirkung des Waldes im Bereich der Rodeflächen ist zu berücksichtigen, dass im Bereich der befestigten S 8 und der begrüneten Böschungen und Ausgleichsflächen künftig keine erosionsgefährdeten offenen Flächen mehr vorhanden sind, wodurch sich eine Verstärkung der Winderosionen auf den Teil der Bauphase vor Befestigung bzw. Begrünung offener Flächen beschränkt. Aber auch in dieser Phase wird die Bodenerosion durch Wind aufgrund der geforderten staubmindernden Maßnahmen stark vermindert. Die Auswirkungen der Rodungen auf die Schutzfunktion des Waldes werden daher für die Bauphase und den Beginn der Betriebsphase als vertretbar eingestuft.

Mit dem Aufwachsen der Wiederaufforstungen und Ersatzaufforstungen wird die Schutzwirkung des Waldes mittelfristig wieder hergestellt; bei Umsetzung der im Projekt vorgesehenen Ersatzaufforstungen im Umfang der dreifachen Dauerrodungsfläche im Vergleich zum Ist-Zustand sogar deutlich verbessert.

### Wohlfahrtsfunktion

Die Wohlfahrtsfunktion des Waldes (Wirkungen auf Wasserhaushalt, Klima und Luftqualität) wird durch die geplanten Rodungen von insgesamt 15,2 ha in der Bauphase und zu Beginn der Betriebsphase in der ohnehin waldarmen Umgebung je nach KG um bis zu 3,9% (im Schnitt um 1%) vermindert, was vertretbaren Auswirkungen entspricht. Durch die vorgesehenen Maßnahmen (Wiederbewaldung befristeter Rodeflächen, Ersatzaufforstung zur Kompensation der Dauerrodungen) wird die Wohlfahrtswirkung des Waldes mit zunehmendem Aufwachsen der Bestände wieder hergestellt und in weiterer Folge durch die größeren Ersatzaufforstungen gegenüber dem Ist-Zustand sogar verbessert.

### Erholungsfunktion

Die Windschutzstreifen und Kleinwaldflächen weisen aufgrund ihres aus Sicht der naturnahen Erholung fehlenden „Waldcharakters“ eine geringe Wertigkeit der Erholungsfunktion auf; hier werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Erholungsfunktion des Waldes als geringfügig bewertet.

Durch die Durchschneidung der südlichen Ausläufer des Waldkomplexes südlich von Strasshof mit einem Flächenverlust von 6,2 ha in der Bauphase ergibt sich eine geringfügige Beeinträchtigung der Erholungsfunktion, die dort eine mittlere Wertigkeit aufweist.

Für die Bauphase werden die Auswirkungen auf die Erholungsfunktion auch unter Berücksichtigung der baubedingten Verlärmung von Waldflächen insgesamt als geringfügig eingestuft, da in der Umgebung genügend Waldflächen als Ausweichmöglichkeiten für naturnahe Erholung vorhanden sind.

### Nutzfunktion

Durch das Vorhaben geht vorübergehend 1% der Waldfläche der vom Vorhaben berührten Katastralgemeinden verloren. Dieser Anteil ist so gering, dass relevante Auswirkungen auf die lokale Forstwirtschaft und den lokalen Holzmarkt ausgeschlossen werden können. Es sind daher keine relevanten Auswirkungen auf die Nutzfunktion zu erwarten.

## **Frage 2.8.13**

**Sind wesentliche Beeinträchtigungen des Waldes und dessen Funktionen durch die direkte Einwirkung von Luftschadstoffen (luftgetragene Immissionen und Deposition) bei Vorhabensrealisierung gegeben? Sind diese Auswirkungen ausreichend, vollständig und nachvollziehbar dargelegt? Wird die Wirksamkeit von Waldfunktionen dadurch nachhaltig beeinträchtigt?**

### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Die Auswirkungen sind ausreichend, vollständig und nachvollziehbar dargelegt. Es sind keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Waldes und dessen Funktionen durch die direkte Einwirkung von Luftschadstoffen (luftgetragene Immissionen und Deposition) bei Vorhabensrealisierung gegeben. Die Wirksamkeit von Waldfunktionen wird nicht nachhaltig beeinträchtigt. Die fachliche Begründung ist in der Beantwortung der Prüffragen 2.3.3, 2.3.9 und 2.3.10 enthalten.

#### Frage 2.8.14

**Kommt es zu Beeinflussungen des Waldes bzw. von forstlichen Nutzflächen durch qualitative und/ oder quantitative Veränderungen des Oberflächen- und/ oder Grundwassers?**

Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

#### Bauphase

**Qualitative Änderungen** des Wasserhaushaltes und damit verbundene Auswirkungen auf den Waldboden und die Forstwirtschaft sind in der Bauphase bei Einhaltung der einschlägigen Vorschriften für den Betrieb von Baumaschinen nicht zu erwarten.

Durch den Bau des Vorhabens kommt es nach den Ausführungen im UVP-Teilgutachten „Hydrogeologie und Grundwasser“ zu keinen relevanten Eingriffen in den **quantitativen Grundwasserhaushalt**. Weder erfolgt in Einschnitten ein direkter baulicher Eingriff in den Grundwasserkörper, noch entstehen durch die Auflasten der Dämme Veränderungen der Durchlässigkeit für den Grundwasserstrom. Daher sind auch keine Beeinflussungen des walddrelevanten quantitativen Bodenwasserhaushaltes zu erwarten. Die Auswirkungen quantitativer Wasserhaushaltsveränderungen in der Bauphase werden daher als nicht relevant bewertet.

#### Betriebsphase

**Qualitative Änderungen des Wasserhaushaltes** und damit verbundene Auswirkungen auf den Waldboden und die Forstwirtschaft sind für die Betriebsphase aufgrund der vorgesehenen Versickerung von Straßenwässern nicht auszuschließen. Waldrelevant ist hier die Versickerung salzbelasteter Winterwässer, die eine potentiell walddrelevante Zusatzbelastung des Grundwassers durch Chlorid zur Folge hat.

Die möglichen Auswirkungen der Chloridbelastung des Grundwassers auf den Wald sind in den einzelnen Teilbereichen wie folgt zu bewerten:

Im südwestlichen Teilbereich um Parbasdorf und Raasdorf (Projektbereich Knoten S1/S8 – Rußbach) betragen die Grundwasserflurabstände bei sehr hohen Grundwasserständen (HGW 30) meist zwischen 2 und 4 m, womit zumindest zu Zeiten hoher Grundwasserstände für Waldbäume eine Wasseraufnahme aus dem Grundwasser möglich ist. Dieser Teilbereich ist jedoch mit Ausnahme der Gehölzsäume am Rußbach und einiger kleiner Waldremisen weitestgehend waldfrei. Die maximalen Cl-Konzentrationen bei Betrieb der S 8 liegen in diesen Bereich durchwegs unter 140 mg/l, meist zwischen 100 und 120 mg/l. Als salzempfindlich bekannte Waldbäume (Nadelbäume, Linde, Ahorn, Kastanie) kommen in den wenigen Waldbeständen allenfalls in geringen Anteilen vor (Hauptbaumarten sind Weiden, Pappeln, Schwarzerlen, Eichen, Robinien) so dass **keine flächenhafte Gefährdung des Waldbewuchses** durch Cl-Immissionen und damit kein Verstoß gegen die einschlägigen Bestimmungen des ForstG (§ 16 Abs. 2 lit. d) zu erwarten ist.

Im mittleren, nördlichen Teilbereich (Projektabschnitte nördlich des Rußbaches bis ASt. Markgrafneusiedl) betragen die Grundwasserflurabstände (mit kleinräumigen Ausnahmen: im Bereich von Schottergruben) selbst bei sehr hohen Grundwasserständen (HGW30) über 4 m. Dieser Bereich reicht im Süden bis zur knapp nördlich des Rußbaches gelegenen Terrassenkante und bis zum Ort Markgrafneusiedl. Hier ist davon auszugehen, dass für Waldbäume (mit Ausnahme von tieferliegendem Bewuchs in ehemaligen, nicht verfüllten Schot-

tergruben) praktisch kein Grundwasseranschluss vorhanden ist und die Bäume daher auch keine relevanten Chloridmengen aus dem Grundwasser aufnehmen können. Die maximalen Cl-Konzentrationen bei Betrieb der S 8 betragen in diesen Bereich im Grundwasser bis zu 200 mg/l und liegen in Teilbereichen flächig über 140 mg/l („Fahne“ von der ASt. Strasshof bis Markgrafneusiedl, siehe Abb. 12a); dies allerdings in weitestgehend waldfreiem Gebiet. Für die im nördlichen Teil dieses Bereiches bei Deutsch Wagram und Strasshof gelegenen kiefern- und eichendominierten Wälder kann eine relevante projektbedingte Chloridaufnahme aufgrund der großen Grundwasserflurabstände ausgeschlossen werden. Die tiefergelegenen Schottergruben im Bereich der „Chlorid-Fahne“ zwischen der ASt. Strasshof und Markgrafneusiedl sind weitestgehend unbestockt. Somit verbleibt als Bereich, in denen forstlicher Bewuchs potentiell Chlorid aus dem Grundwasser aufnehmen kann, ein teilweise wieder bestocktes und nicht verfülltes ehemaliges Abbaugelände westlich der ASt. Markgrafneusiedl bei S8–km 9,5). Hier sind trassennah Cl-Konzentrationen bis 140 mg/l zu erwarten. Der Bewuchs in dieser ehemaligen Schottergrube (Aufnahmepunkt S8-EPW-20 des UVE-FB. Forstwirtschaft) besteht aus wenig salzempfindlichen Pionierbaumarten (Pappel, Robinie, Götterbaum), so dass auch hier **keine flächenhafte Gefährdung des Waldbewuchses** durch Cl-Immissionen und damit kein Verstoß gegen die einschlägigen Bestimmungen des ForstG (§ 16 Abs. 2 lit. d) zu erwarten ist.

Im **östlichen Teilbereich** (Projektabschnitt zwischen ASt. Markgrafneusiedl und ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn) sind die Grundwasserflurabstände bei sehr hohen Grundwasserständen überwiegend geringer als 2 m, womit zumindest zeitweise ein Grundwasseranschluss von Waldbäumen möglich ist. Nur im nördlich des Terrassenübergangs gelegenen, höheren Waldbereich unmittelbar östlich der Anschlussstelle Markgrafneusiedl betragen sie über 4 m.

Die maximalen Cl-Konzentrationen bei Betrieb der S 8 liegen in im östlichen Teilbereich meist unter 80 mg/l, kleinräumig sind im Bereich der ASt. Markgrafneusiedl, des Filterbeckens 5 und der ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn auch Werte über 140 mg/l zu erwarten. Die Zusammensetzung der Waldbestände mit potentiell Grundwasseranschluss (Bereiche Klingefeld, Gegenlüsse, Johannesfeld und Strassfeld) ist im UVE-FB. Forstwirtschaft und Wald (Einreichprojekt, Einlage 3-6.5) dokumentiert (Aufnahmepunkte S8-EWP-23 – S8-EWP-50). Es dominieren Eichenmischwälder, Robinie und Laubmischwald. Die Windschutzstreifen in diesem Bereich bestehen aus verschiedenen Laubgehölzen; eine bestandesbildende Dominanz salzempfindlicher Baumarten (Ahorn, Linde, Kastanie) ist nicht vorhanden. Nördlich der Flur „Strassfeld“ sind einige Kiefernforste vorhanden; dort liegt die Cl-Gesamtkonzentration jedoch bereits unter 70 mg/l.

Unter Zugrundelegung der Prognosedaten der Chlorid-Ausbreitungsrechnung sind auch im östlichen Teilbereich allenfalls bei empfindlichen Einzelbäumen leichte Chloridschäden, jedoch **keine flächenhafte Gefährdung des Waldbewuchses** durch Cl-Immissionen und damit kein Verstoß gegen die einschlägigen Bestimmungen des ForstG (§ 16 Abs. 2 lit. d) zu erwarten.

Die **Auswirkungen durch qualitative Veränderungen des Grundwasser- und Bodenwasserhaushalts** werden daher insgesamt als **vertretbar** eingestuft.

Durch den Bestand des Vorhabens kommt es nach den Ausführungen im UVP-Teilgutachten „Hydrogeologie und Grundwasser“ zu keinen relevanten Eingriffen in den **quantitativen Grundwasserhaushalt**. Weder erfolgt in Einschnitten ein direkter baulicher Eingriff in den

Grundwasserkörper, noch entstehen durch die Auflasten der Dämme Veränderungen der Durchlässigkeit für den Grundwasserstrom. Daher sind auch keine Beeinflussungen des walddrelevanten quantitativen Bodenwasserhaushaltes zu erwarten. Die Auswirkungen quantitativer Wasserhaushaltsveränderungen in der Betriebsphase werden daher als nicht relevant bewertet.

#### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Die im Verlauf der S8 anfallenden Straßenwässer werden versickert. Eine oberflächliche Ableitung von Straßenwässern ist nur in sehr geringem Umfang vorgesehen. Entlang der Schnellstraße kann es jedoch, eng auf den Nahbereich der Straße beschränkt, zu einer Belastung oberflächennaher Bodenschichten bzw. der Vegetation durch mit Sprühnebel verfrachteten Straßenwässern kommen. Die damit verfrachteten Schadstoffmengen sind als unmaßgeblich zu betrachten, da sie mit zunehmender Entfernung deutlich abnehmen. Positiv ist anzumerken, dass durch Böschungen oder Einschnitte sowie bereichsweise straßenbegleitende Wirtschaftswege der Abstand zu Waldflächen meist größer 10 bis 15 m ist.

Eine über die Geringfügigkeit gehende Beeinträchtigung von Rußbach und Mühlbach ist nicht zu erwarten. Demgemäß ist auch keine über die Geringfügigkeit gehende Beeinträchtigung von Forststandorten zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Eine Beeinträchtigung des Waldes bzw. von forstlichen Nutzflächen durch die Erhöhung der Chloridkonzentration im Grundwasser ist nicht zu erwarten. Quantitativ sind weder in Bau- noch im Betrieb mehr als geringfügige Änderungen zu erwarten. Hinsichtlich der Grundwasserqualität sind, mit Ausnahme des Chlorids, keine mehr als geringfügigen Änderungen zu erwarten. In jenen Bereichen in welchen das Grundwasser pflanzenverfügbar ist, sind im Wesentlichen waldfrei bzw. mit wenig empfindlichen Pionierarten bestockt. Es sind lokal bei empfindlichen Einzelbäumen leichte Chloridschäden zu erwarten. Eine flächenhafte Gefährdung des Waldwuchses ist jedoch nicht gegeben. Diesbezüglich wird auf das Gutachten des Fachbereiches Wildökologie, Jagd und Wald verwiesen.

#### **Frage 2.8.15**

**Kommt es zu relevanten Beeinträchtigungen des Waldes bzw. forstlicher Nutzflächen durch funktionelle Barrierewirkung – Zerschneidung. Wird die Wirksamkeit von Waldfunktionen dadurch nachhaltig beeinträchtigt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Durch das ggst. Vorhaben kommt es zu nur im östlichsten Bereich der Trasse zu Zerschneidungen zusammenhängender Waldflächen; ansonsten sind nur Kleinwaldflächen und Windschutzstreifen von Grundbeanspruchungen betroffen. Es werden jedoch auch im Bereich des größeren zusammenhängenden Waldbestandes südlich von Strasshof sowie im Bereich Klingensfeld keine funktionalen Zusammenhänge unterbrochen, da im Projekt in beiden Bereichen Grünbrücken mit mitgeführten Wegverbindungen vorgesehen sind (Objekte S8W\_M15, S8W\_M17).

Bei Zerschneidungen von Windschutzstreifen ist keine relevante Trennwirkung zu erwarten, da diese nur aussetzend bewirtschaftet werden und die Erreichbarkeit über das landwirtschaftliche Güterwegenetz auch im Zuge der Errichtung der S 8 aufrechterhalten bleibt. Durch projektbedingte Verlegungen des landwirtschaftlichen Güterwegenetzes wird es in einzelnen Fällen zu geringfügigen Bewirtschaftungerschwernissen durch Umwege (Zeitverluste) kommen; diese Auswirkungen sind aber nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens; sie sind auf privatrechtlichem Weg zu regeln.

Insgesamt ist unter Berücksichtigung der vorgesehenen und zusätzlich geforderten Maßnahmen von keinen erheblichen Zerschneidungen und Trennwirkungen auszugehen; die Auswirkungen durch Zerschneidungen durch den Betrieb der S 8 werden daher als **geringfügig** eingestuft. Die Wirksamkeit von Waldfunktionen wird durch Zerschneidungen nicht nachhaltig beeinträchtigt

#### Frage 2.8.16

**Kommt es zu relevanten Beeinträchtigungen des Waldes bzw. forstlicher Nutzflächen durch mikroklimatische Veränderungen? Wird die Wirksamkeit von Waldfunktionen dadurch nachhaltig beeinträchtigt?**

Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Es kommt zu keinen relevanten Beeinträchtigungen des Waldes bzw. forstlicher Nutzflächen durch mikroklimatische Veränderungen; die Wirksamkeit von Waldfunktionen wird dadurch nicht nachhaltig beeinträchtigt (siehe Beantwortung der Fragen 2.3.27 und 2.3.28).

#### Frage 2.8.17

**Kann eine bleibende Schädigung des Waldes aufgrund erheblicher Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Immissionseinwirkungen ausgeschlossen werden?**

Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Es sind keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Waldes und dessen Funktionen durch die Einwirkung von Immissionen zu erwarten. Eine bleibende Schädigung des Waldes aufgrund erheblicher Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Immissionseinwirkungen kann ausgeschlossen werden.

Es sind keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Waldes und dessen Funktionen durch die direkte Einwirkung von Luftschadstoffen (luftgetragene Immissionen und Deposition) bei Vorhabensrealisierung gegeben. Die Wirksamkeit von Waldfunktionen wird nicht nachhaltig beeinträchtigt. Die fachliche Begründung ist in der Beantwortung der Prüffragen 2.3.3, 2.3.9 und 2.3.10 enthalten.

#### Frage 2.8.18

**Sind Maßnahmen während des Baus aus Sicht des Fachgebietes Wald erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens ver-**

**größert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Ergänzend zu den in der UVE angeführten Maßnahmen zum Fachbereich Forstwirtschaft und Wald sind Maßnahmen zur Hintanhaltung nachteiliger Auswirkungen für die umliegenden Wälder erforderlich. Als wesentliche Maßnahmen sind die Sicherung benachbarter Bestände, die Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit der Waldfläche und die standortgerechte Aufforstung der Wiederbewaldungsflächen sowie deren Schutz bis zur Bestandssicherung zu nennen.

#### **Frage 2.8.19**

**Sind Maßnahmen während des Betriebes aus Sicht des Fachgebietes Wald erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

In der Betriebsphase ist zum Ausgleich des Waldflächenverlustes durch Rodungen durch Selbstbindung der Projektwerberin sowie durch zusätzliche UVP-Auflagen eine Durchführung von **Ersatzaufforstungen** im Mindestausmaß der dreifachen Dauerrodefläche vorgesehen. In Präzisierung und Ergänzung der im Einreichprojekt vorgeschlagenen Maßnahmen wurden eigene Maßnahmenvorschläge bezüglich Ersatzaufforstungen definiert.

Um die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse zu ermöglichen, ist das **Güterwegenetz** entlang der Trasse der S 8 West wiederherzustellen und im Sinne des § 12 Abs. 1 BStG 1971 idGF zu erhalten.

Die Projektwerberin hat den Waldeigentümern gegebenenfalls nachweislich anzubieten, Schäden, die sich in den benachbarten Waldbeständen durch Windwurf oder andere mit dem Betrieb des Vorhabens in direktem Zusammenhang stehende Ereignisse einstellen, auf eigene Kosten spätestens im Jahr nach dem Schadeintritt durch **Rekultivierung** in Abstimmung mit der örtlichen Bezirksverwaltungsbehörde zu beheben.

#### **Frage 2.8.20**

**Sind Maßnahmen zur Hintanhaltung nachteiliger Auswirkungen auf die umliegenden Wälder, Maßnahmen zur Wiederbewaldung befristeter Rodeflächen oder Maßnahmen zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen des Waldes (Ersatzaufforstungen, Strukturverbesserungen) unbedingt erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Es sind Maßnahmen zur Hintanhaltung nachteiliger Auswirkungen für die umliegenden Wälder und zur Wiederbewaldung befristeter Rodeflächen sowie Ersatzaufforstungen zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen des Waldes unbedingt erforderlich.

Diese Maßnahmen definieren u.a. physische Abgrenzungen des Baubereiches gegenüber benachbarten Wäldern, Behebung von Schäden, die durch Bauarbeiten oder Windwurf in angrenzenden Wäldern entstanden sind, Aufrechterhaltung von forstlichen Wegeverbindungen und Vorschriften zu Wiederbewaldungen und Ersatzaufforstungen (siehe auch Beantwortung der Fragen 2.8.18 und 2.8.19).

#### Frage 2.8.21

**Sind Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle aus Sicht des Fachgebietes Wald während der Bau- und/oder Betriebsphase erforderlich? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Für die Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle ist für die Bauphase eine **Umweltbauaufsicht** zu bestellen.

In der Betriebsphase ist zur Überprüfung des Einflusses der geplanten Versickerung salzhaltiger Straßenwässer auf Waldbäume wird auch im gegenständlichen Teilgutachten ein **Monitoring** (Überwachung der Chloridgehalte in Blattorganen von Bäumen) gefordert.

Sollten die Ergebnisse des Monitorings zeigen, dass entgegen der fachlichen Prognose eine flächenhafte Gefährdung des Waldbewuchses nicht auszuschließen ist, sind vom Betreiber der S 8 zusätzliche Maßnahmen zur gefahrlosen Ableitung salzbelasteter Straßenwässer umzusetzen.

#### Frage 2.8.22

**Kann das Vorhaben aus Sicht des Fachgebietes Wildökologie, Jagd und Wald erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei haben?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Aufgrund der mit über 12 km relativ großen Entfernung der S 8 West-Trasse von der Staatsgrenze und der Tatsache, dass vom Vorhaben S 8 West kein überregionaler, grenzüberschreitender Wildwanderkorridor berührt wird, sind relevante grenzüberschreitende Auswirkungen auf Wald und Wild in der slowakischen Republik aus fachlicher Sicht auszuschließen.

### 5.2.9. Fachgebiet 09 – Boden und Landwirtschaft

#### Fragenkomplex Boden und Landwirtschaft

##### Frage 2.9.1

**Sind die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zur UVE aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar? Kommt es bei fachlicher Prüfung zu Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen?**

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Die zur Erstellung des TGA 9 „Boden und Landwirtschaft“ verwendeten Unterlagen basieren auf den UVE-Fachbeiträgen „Boden und Rohstoffe“ (Einlage 03\_06-04) und „Landwirtschaft\_Bericht“ (Einlage 03\_06-01\_B).

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zur UVE sind aus fachlicher Sicht ausreichend, plausibel und nachvollziehbar. Es kommt zu keinen wesentlichen oder relevanten Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen.

### **Frage 2.9.2**

#### **Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Flächenbeanspruchung und Veränderung der Funktionszusammenhänge auf Boden und Landwirtschaft während des Baus zu bewerten?**

### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

In Summe werden während der Bauphase auf Basis des UVE-Fachberichts Boden und Rohstoffe (Einlage 03\_06-04) und „Landwirtschaft“ (Einlage 03\_06-01) dauerhaft rd. 139,64 ha Boden dauerhaft und 93,26 ha vorübergehend beansprucht.

Bodenformen	Anlage (dauernd)		Baufeld (temporär)		Gesamt	
	ha	%	ha	%	ha	%
Abbauflächen Rohstoffgewinnung	6,119	4,4	4,505	4,8	10,624	4,6
Landwirtschaftlich genutzte Flächen (Ackerland, Brachen)	116,372	83,3	78,710	84,4	195,082	83,8
Gewässerflächen (z.T. bestockt)	0,388	0,3	0,147	0,2	0,535	0,2
Verkehrsflächen (versiegelt)	6,511	4,7	4,760	5,1	11,271	4,8
Sonstige Flächen (versiegelt)	0,766	0,5	0,343	0,4	1,109	0,5
Wald	9,488	6,8	4,796	5,1	14,283	6,1
<b>Gesamt</b>	<b>139,643</b>	<b>100,0</b>	<b>93,261</b>	<b>100,0</b>	<b>232,904</b>	<b>100,0</b>

Insgesamt beträgt die Flächenbeanspruchung natürlichen Bodens in der Bauphase dauerhaft 139,64 ha und befristet 93,26 ha.

Die permanente Flächenbeanspruchung in der Bauphase (und damit in der späteren Betriebsphase) beträgt 139,64 ha, wovon landwirtschaftlicher Nutzflächen im Ausmaß 116,37 ha, Abbauf Flächen zur Rohstoffgewinnung von 6,12 ha, Gewässerflächen von 0,39 ha, versiegelte Verkehrsflächen im Ausmaß von 6,51 ha, sonstige versiegelte Flächen von 0,77 ha sowie 9,49 ha Wald benötigt werden.

Von der in der Bauphase erforderlichen, befristeten, temporären Flächeninanspruchnahme von 93,26 ha entfallen 78,71 ha auf landwirtschaftlichen Nutzflächen, 4,80 ha auf Wald und 9,76 ha auf sonstigen Flächen.

In Summe werden also in der Bauphase an landwirtschaftlicher Nutzfläche 195,08 ha, Abbauf Flächen für Rohstoffgewinnung 10,62 ha, Gewässerflächen 0,54 ha, versiegelte Verkehrsflächen 4,8 ha, sonstige versiegelte Flächen 0,5 ha und Waldflächen im Ausmaß von 6,1 ha benötigt.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Aus der UVE Umweltverträglichkeitserklärung (Einlage 01\_02-01\_C) kann die Flächenbilanzierung der Ausgleichsmaßnahmen entnommen werden (vgl. nachfolgende Tabelle).

### Flächenbilanzierung der Ausgleichsmaßnahmen lt. UVE Einreichoperat.

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
<b>Gesamt</b>	<b>74,48</b>

Zusätzlich werden im UVP Teilgutachten 05 (Tiere und deren Lebensräume) zusätzlich Ausgleichsflächen im Ausmaß von rd. 39 ha gefordert, die durchwegs im Bereich landwirtschaftlicher Nutzflächen von der Projektwerberin erworben werden müssen, was den tatsächlichen permanenten Flächenverbrauch von landwirtschaftlichen Nutzflächen auf rd. 116,37 ha + 39 ha = 155,37 ha erhöht. Diese Ausgleichsflächen befinden sich außerhalb der Betriebsumhüllenden und werden als ökologische Ausgleichsflächen zwar der landwirtschaftlichen Nutzung dauerhaft entzogen, nicht jedoch dem Naturraum.

Davon werden an landwirtschaftlichen Nutzflächen rd. 78,71 ha der temporär für den Bau genutzten landwirtschaftlichen Flächen wieder rekultiviert und die natürliche Bodenfunktion wieder hergestellt. In Summe beträgt der für die Bauphase temporär benötigte Flächenbedarf 93,26 ha.

Da der Bedarf an Boden in der Bauphase nur temporär ist und durch Maßnahmen sichergestellt wird, dass die beanspruchten Böden rekultiviert und so Ihre ursprünglichen Funktionen wieder hergestellt werden, sowie infolge der Tatsache, dass die im UVP Teilgutachten 05 (Tiere und deren Lebensräume) und UVP Teilgutachten 06 (Pflanzen und deren Lebensräume) zusätzlich geforderten Ausgleichsflächen im Ausmaß von rd. 39 ha zwar der Landwirtschaftlichen Nutzung, nicht jedoch dem Naturraum entzogen werden, ergibt sich bei einer hohen Beeinflussungssensibilität und einer mittleren Eingriffsintensität für den Bauzustand eine mittlere Eingriffserheblichkeit.

Unter Berücksichtigung der mäßigen Maßnahmenwirksamkeit ist eine Ausgleichbarkeit in räumlich-funktionaler und zeitlicher Sicht gegeben bzw. durch die vorgesehenen Maßnahmen mittelfristig erzielbar. Auswirkungen auf die regionale Bedeutung des Schutzgut Bodens und das Sachgut Landwirtschaft sind jedoch nicht zu erwarten. Daher werden die Projektauswirkungen durch Flächenbeanspruchungen auf das Schutzgut Boden und das Sachgut Landwirtschaft in der Bauphase als vertretbar eingestuft.

### Frage 2.9.3

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Flächenbeanspruchung und Veränderung der Funktionszusammenhänge auf Boden und Landwirtschaft während des Betriebes zu bewerten? Wurde auf einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden geachtet? Wurden Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß begrenzt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Im Betrieb werden Flächen im Ausmaß von rd. 94,2 ha für Becken, Auffüllungen, Böschungen, Anrampungen, Mulden zwar nicht versiegelt, in Ihren Bodenfunktionen aber durch Änderung der Bodenfunktionen dauerhaft z.B. durch die Veränderung des Bodenaufbaus (z.B. Bankettflächen, verdichtete, teilversiegelten Flächen) beeinträchtigt. 45,6 ha werden durch Versiegelung (Fahrbahn, Wege, Brücken etc.) vollständig und dauerhaft dem Naturraum durch Verlust der Bodenfunktionen entzogen.

Durch diesen Verlust an hochwertiger Ackerfläche ergeben sich durch den permanenten Verlust an Boden naturgemäß auch hohe Auswirkungen auf die Bodenteilfunktionen, da diese Böden nicht mehr für die untersuchten Bodenteilfunktionen zur Verfügung stehen. Es wurde aber durch die Wahl der Trasse im Rahmen der Variantenuntersuchung versucht, die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden zumindest etwas zu reduzieren.

Die Trassierung des Projekts mitten durch hochwertiges Agrargebiet hat einen hohen und unwiederbringlichen Bodenverlust zur Folge, der diametral zum Bodenschutz steht. Auf Grund des Umstandes, dass auch nach Bau der S8 im Untersuchungsraum noch ausgedehnte Flächen mit natürlichen Böden vorhanden sein werden und ein Teil der Flächenbeanspruchung rekultiviert wird, werden die Auswirkungen durch Flächenbeanspruchung in der Betriebsphase in Bezug auf das Schutzgut Boden als vertretbar eingestuft.

Zusätzlich werden in den UVP Teilgutachten 05 (Tiere und deren Lebensräume) zusätzlich Ausgleichsflächen im Ausmaß von rd. 39 ha gefordert, die durchwegs im Bereich landwirtschaftlicher Nutzflächen von der Projektwerberin erworben werden müssen, was den tatsächlichen permanenten Flächenverbrauch von landwirtschaftlichen Nutzflächen auf rd. 116,37 ha + 39 ha = 155,37 ha erhöht. In Bezug auf die gesamten, im Untersuchungsbereich vorhandenen landwirtschaftlichen Nutzflächen und der Tatsache, dass diese Flächen zwar der Landwirtschaft, aber nicht dem Naturraum entzogen werden, kann der Flächenverlust für die Landwirtschaft als vertretbar eingestuft werden.

Im Rahmen des Projekts wurde alle für die Trasse und Anlagen der S8 notwendigen Anlagen und Einrichtungen geplant. Dass diese Anlagen Boden verbrauchen liegt an der Art des Projekts. Aus der Planung ist erkennbar, dass mit dem Schutzgut Boden, soweit dies überhaupt möglich ist, sparsam umgegangen wurde.

Aus den Zahlen und Darstellungen der Einreichunterlagen zum ggst. Projekt geht hervor, dass von der „dauernden Anlagen“ in der Betriebsphase für die eigentliche Trasse und die notwendige Trasseninfrastruktur 45,4 ha (oder 26,81 %) versiegelt werden (Fahrbahn, Wege, Brücken, etc.).

Von den dauerhaften Anlagen sind 94,2 ha (oder 73,19 %) nicht versiegelt (Böschungen, Anrampungen, Becken, Mulden, Ausgleichsflächen, udgl.). Bis auf die erforderliche Trasse werden alle Nebenanlagen offenporig ausgeführt, eine Versiegelung demnach auf das notwendige Ausmaß beschränkt. Aus den Unterlagen kann auch entnommen werden, dass ein

Großteil des gesamten Flächenverbrauchs (139,64 ha, inklusive den in TGA 05 geforderten zusätzlichen Ausgleichsflächen von 39 ha = 178,64 ha) für ökologische Ausgleichsflächen herangezogen wird (74,48 ha + 39 ha = 113,48 ha). Vom Gesamten Flächenverbrauch in der Betriebsphase von 178,64 ha entfallen somit 63,52% auf ökologische Ausgleichsflächen.

#### Frage 2.9.4

**Sind wesentliche Beeinträchtigungen bzw. Nutzungsänderungen des Bodens und der Landwirtschaft infolge verkehrsbedingter Schadstoffimmissionen zu erwarten? Sind allfällige Beeinträchtigungen bzw. Veränderungen ausreichend genau und nachvollziehbar dargelegt?**

**Sind Beeinträchtigungen angrenzender landwirtschaftlicher Flächen zu erwarten, die entsprechende Maßnahmen erfordern?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Die Zu- und Abnahmen verkehrsbedingter Luftschadstoffimmissionen im Bereich der landwirtschaftlichen Flächen sind in der UVE ausreichend genau und nachvollziehbar dargestellt. In der Bauphase sind eine Reihe staubmindernder Maßnahmen vorgesehen, um die Auswirkungen auf alle Schutzgüter, auch auf die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen gering zu halten. Hinsichtlich der Auswirkungen bei Vorhabensrealisierung wird auf die Beantwortung der Frage 2.3.20 verwiesen.

##### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Zur Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe auf das Schutzgut Boden und das Sachgut Landwirtschaft siehe auch die Fragebeantwortung 2.3.9, 2.3.10 und 2.3.16 wird verwiesen.

Die Auswirkungen durch Luftschadstoffe sowie Deposition auf Böden sind für das Fachgebiet Boden nachvollziehbar dargelegt. Es sind bei Einhaltung der im Einreichprojekt angeführten und in der UVP vorgeschriebenen Maßnahmen durch Depositionen keine nachhaltigen Beeinträchtigungen durch die Vorhabensrealisierung für das Schutzgut Boden und das Sachgut Landwirtschaft zu erwarten.

Zusätzliche Maßnahmen sind aus Sicht des Fachbereichs Boden und Landwirtschaft im Bereich der Grundstücke durch 408/1, 408/1; 408/2; 408/3 und 443/1 KG Markgrafneusiedl im Bereich der Flächen, in denen Aroniabeeren angebaut werden, zu setzen. Hier ist in Anlehnung an die Produktionsrichtlinien der BIO AUSTRIA für den Anbau von Heilkräutern in Österreich ein Abstand ein Mindestabstand von 50 m einzuhalten. Zusätzlich wird in solchen Fällen das Anlegen eines Heckenstreifens zwischen dem Trassenbereich und der Anbaufläche der Beeren (innerhalb des 50 m Streifens) empfohlen.

#### Frage 2.9.5

**Kann die bleibende Schädigung des Bodens aufgrund erheblicher Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Immissionseinwirkungen ausgeschlossen werden?**

Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Zur Beurteilung nachteiliger Auswirkungen auf den Boden durch Emissionen von Luftschadstoffen sind Depositionen von Schwermetallen und Stickstoff zu bewerten. Durch das Vorhaben sind nur geringe bis vernachlässigbare Depositionen und daher auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Boden zu erwarten. Hinsichtlich Schwermetallen ist dabei auf aktuelle Vergleichsuntersuchungen im Nahbereich stark befahrener Straßen (z.B. A2, A5) zu verweisen, bei denen beim derzeitigen Stand der Kfz-Technologie keine relevanten Schwermetallanreicherungen in Böden festzustellen waren (vgl. auch UVP Fachbericht Einlage 03\_03-01\_C Luft und Klima). Der Stickstoffeintrag liegt bereits in geringer Entfernung von der S8 unter 20 kg/ha.a (Gesamtbelastung) und damit unter dem Richtwert der WHO für Nadel- und Laubwälder (20 kg/ha.a). Die Zusatzbelastung durch das Vorhaben beträgt lt. UVP Fachbericht Einlage 03\_03-01\_C Luft und Klima selbst im Bereich der Ast. Strasshof unter 1,0 kg/ha.a. Bei einer Grundbelastung von ca. 15,2 kg/ha.a im Wald ergibt sich daraus eine Gesamtbelastung von unter rd. 16 kg/ha.a im Abstand von 100 m zur Trassenmitte.

Die Zusatzdeposition für Schwefel ist aufgrund der sehr geringen verkehrsbedingten SO<sub>2</sub>-Emissionen mit < 0,05 kg S/ha.a gering.

Unter der Berücksichtigung, dass es sich bei den betroffenen Böden durchwegs um landwirtschaftlich intensiv genutzte Tschernoseme mit natürlicherweise hohem Stickstoffumsatz handelt und natürliche Lebensräume nur kleinflächig betroffen sind, können die Auswirkungen als vertretbar eingestuft werden.

Auf Ackerflächen ist der verkehrsbedingte Stickstoffeintrag im Vergleich zum ökosysteminternen Stickstoffumsatz ohne Bedeutung. Die Richtwerte der WHO zur Begrenzung der Stickstoffeinträge in sensible Ökosysteme sind hier nicht anzuwenden.

Die zu erwartenden Eintragswerte auf landwirtschaftliche Nutzflächen liegen im Bereich von Bruchteilen des Stickstoffeintrages durch landwirtschaftliche Düngung. Es sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Böden durch Stickstoffeinträge infolge der vorhabenbedingten Verkehrszahlen zu erwarten.

Vorhabenbedingte Schwefeleinträge sind aufgrund der sehr geringen SO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs nicht relevant. Eine bleibende Schädigung des Bodens aufgrund erheblicher Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Immissionseinwirkungen kann somit ausgeschlossen werden.

In der Winterperiode kann im Nahbereich der Trasse aufgrund der Salzstreuung ein erhöhter partikelgebundener Chlorideintrag in der Staubdeposition auftreten, welcher im Sprühnebel oder durch Salzaerosole verfrachtet wird. Anhaltspunkte zur Beurteilung liefern Staubdepositionsmessungen an zwei Querprofilen entlang der A 2 Südautobahn (Urban et al., 2007b). Dabei wurden 4 Messstellen in Entfernungen zwischen etwa 10 m und 150 m zum Fahrbahnrand entlang eines Querprofils östlich der A 2 auf Höhe der SCS („Nordprofil“ - Abschnitt ohne Lärmschutzmaßnahme) errichtet und analog 4 weitere Messstellen entlang eines Querprofils ebenfalls östlich der A 2 auf Höhe Biedermannsdorf („Südprofil“ - Abschnitt mit Lärmschutzmaßnahme). Das durchschnittliche Verkehrsaufkommen in diesem Bereich der A 2 lag im Untersuchungszeitraum bei etwa 120.000 bis 140.000 Kfz/24h.

Die Chloriddeposition lag dabei rd. 0,4 g/m<sup>2</sup>.d und nahm bis 30m auf rd. 0,1 g/m<sup>2</sup>.d ab. Da die Trasse der S8 einerseits mindestens zur Hälfte in einem Einschnitt liegt, andererseits neben

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

der Trasse Standstreifen und Nebenanlagen liegen, können die Auswirkungen durch staubförmige Chlorideinträge auf den angrenzenden Boden als vertretbar eingestuft werden.

Überschreitungen des Staubniederschlaggrenzwertes von  $0,210 \text{ g/m}^2\text{d}$  im Jahresdurchschnitt treten selbst im Nahbereich der Trasse nicht auf (vgl. auch UVP Fachbericht Einlage 03\_03-01\_C Luft und Klima). Bezüglich der in der Sprühgischte enthaltenen Chloriden wird auf Messungen in der Schweiz verwiesen (REMLINGER, 1984<sup>1</sup>). Hierbei wurde festgestellt, dass der Anteil der aufgewirbelten und verfrachtete Salzaerosole 10-15% an der aufgebrachten Salzmenge beträgt. Abstellstreifen wirken sich stark reduzierend auf die NaCl Emissionen aus (LEONARDI, 1985<sup>2</sup>). Der überwiegende Teil des Salzes wird über die Entwässerungseinrichtungen gesammelt. Betroffen davon sind Böden im Nahbereich der Trasse, diese gehören jedoch zum Trassenbereich. Bezüglich der Auswirkungen auf Böden ergeben sich so außerhalb des Nahbereichs der Trasse vertretbare Auswirkungen.

Durch die geplante Versickerung von chloridbelasteten Tauwässern aus dem Winterbetrieb in den Untergrund und die danach folgende Verwendung dieses Wassers grundwasserstromabwärts als Bewässerungswasser können Böden und landwirtschaftliche Kulturen negativ beeinflusst werden.

Beim gegenständlichen Vorhaben sollen die Straßenabwässer (teilweise über Rasenmulden, teilweise in mit Humusfiltern ausgestatteten Sickerbecken je nach Trassenlage der S8) in den Untergrund versickert werden. In den Zeiten ohne Salzstreuung kann durch eine dem Stand der Technik entsprechende Versickerung über Rasenmulden davon ausgegangen werden, dass keine qualitativen Veränderungen des Wasserhaushalts von Böden eintritt.

In Österreich wird für den Winterdienst vornehmlich Natriumchlorid (NaCl) als Taumittel eingesetzt, welches zur Feuchtsalzstreuung mit Calciumchlorid ( $\text{CaCl}_2$ ) ergänzt wird.

Der Chloridanteil im Streumittel wird mit etwa 60 % angesetzt.

Das Salz „Chlorid“ wird im Grundwasser weder abgebaut noch an der Bodenmatrix adsorbiert. Eine Reduktion der Konzentration erfolgt demnach nur über Verdünnung.

Die NaCl-Zufuhr bewirkt in Böden einen Austausch von vorwiegend Ca- und Mg-Ionen durch Na-Ionen. Es kann bei stark erhöhter Natriumzufuhr eine „Alkalisierung“ eintreten, die eine Erhöhung des pH-Wertes und der elektrischen Leitfähigkeit bewirkt (ACHTNICH, 1980.<sup>3</sup>) Bei Verfügbarkeit von Carbonat-Ionen ( $\text{CO}_3^{2-}$ ) bildet sich Soda ( $\text{Na}_2\text{CO}_3$ ), wodurch der Boden-pH-Wert bis etwa 8,5 ansteigen kann. Dies ist vielfach bis zu einer Entfernung von etwa 10-15 m von der Straße nachweisbar.

Diese Natriumbindung führt zu äquivalenten Austauschmengen an Calcium, die mit dem Sickerwasser ausgetragen werden. Dieser Calciumverlust führt auf Dauer zur Abnahme der

---

<sup>1</sup> REMLINGER, W.: Auswirkungen von Tausalzen auf die Vegetation von Straßen, Neue Landschaft 29, 41-49, (1984)

<sup>2</sup> LEONARDI, S.: Streusalz 0 = Seine Verfrachtung durch die Verkehrsgischte, sowie seine Auswirkungen auf die Vitalität und Physiologie von Gehölzpflanzen. Dissertation, Philosophisch-naturwissenschaftliche Fakultät der Universität Basel (1985)

<sup>3</sup> ACHTNICH, W.: Bewässerungslandbau, ISBN-10: 3800121247, Verlag Eugen Ulmer (1980)

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Stabilität der Bodenaggregate und zur Ausbildung von Verdichtungshorizonten. Bodenverdichtungen führen durch Verlust von Porenraum und Wasserdurchlässigkeit zu verstärkten Oberflächenabflüssen, die etwa auf Böschungen Erosionen bewirken können.

Als Maß für die Bewertung des Versalzungsgrades in Gew.% in Hinblick auf die landwirtschaftliche Nutzung von Böden kann die nachfolgende Tabelle (nach KOVDA, 1973 zitiert bei ACHTNICH, 1980<sup>4</sup>) herangezogen werden.

Tab. 135. Bewertung des Versalzungsgrades (Gew.-%) im Hinblick auf die landwirtschaftliche Nutzung des Bodens (nach KOVDA et al. 1973)

Bewertung	unbedeutend	schwach	mittel	stark	sehr stark
Ertragsdepression (%) <sup>1</sup>	10	10-20	20-50	50-80	80
Salze) <sup>2</sup>					
überwiegend Soda	< 0,10	0,10-0,20	0,20-0,30	0,30-0,50	> 0,50
Soda und Chloride	< 0,15	0,15-0,25	0,25-0,40	0,40-0,60	> 0,60
Soda und Sulfate	< 0,15	0,15-0,30	0,30-0,50	0,50-0,70	> 0,70
Salze) <sup>3</sup>					
überwiegend Chloride	< 0,15	0,15-0,30	0,30-0,50	0,50-0,80	> 0,80
mehr Chloride als Sulfate	< 0,20	0,20-0,30	0,30-0,60	0,60-1,00	> 1,00
mehr Sulfate als Chloride	< 0,25	0,25-0,40	0,40-0,70	0,70-1,20	> 1,20
überwiegend Sulfate	< 0,30	0,30-0,60	0,60-1,00	1,00-2,00	> 2,00

<sup>1</sup> bei Kulturpflanzen mittlerer Salzverträglichkeit

<sup>2</sup> höchster Gehalt an wasserlöslichen Salzen einer Schicht im Bereich von 0-60 cm Tiefe

<sup>3</sup> durchschnittlicher Gehalt an wasserlöslichen Salzen in 0-100 cm Tiefe

Aus der Tabelle kann entnommen werden, dass ein Chloridgehalt von bis zu 0,15% (Gew.%) (entsprechend 1,5 g/kg Boden) als unbedeutend eingestuft werden. Eine mögliche Beeinflussung der Böden durch das Bewässerungswasser ist durch die Vielzahl an unterschiedlichen Rahmenbedingungen (zB. Vegetation, Temperaturverlauf im Jahr, Bewässerung, Windeinfluss) seriös nicht ohne Einzelproben zu analysieren und im Jahresverlauf zu beobachten. Auf Grund der im Projektgebiet vorhandenen Böden (zB sandige Tschernoseme, Paratschernoseme) ist jedoch davon auszugehen, dass eine Chloridanreicherung im Boden bis zu 0,15% und darüber eher unwahrscheinlich ist.

Zur Verifizierung sind dazu Beweissicherungsmaßnahmen vorgeschrieben, bei denen Bodenproben zu ziehen und in Hinblick auf für die Auswirkungen der Chloridwerte im Grundwasser auf grundwasserversorgte Böden bzw. bewässerte landwirtschaftliche Flächen auf bodenrelevante (bodenchemische und bodenphysikalische Parameter wie den Bodensättigungsextrakt, LF im Sättigungsextrakt, Salzgehalt, Na-, Ca-, Cl, Sulfat, Carbonat im Sättigungsextrakt, pF Kurven) zu analysieren sind.

Auf Grund der Tatsache, dass in Abhängigkeit von der wasserrechtlich bewilligten Kulturart einerseits bei Chloridkonzentrationen im Bewässerungswasser von über 115 mg/l Bewässerungswasser mit Chloridkonzentrationen unter 115 mg/l zur Verfügung zu stellen ist, ander-

<sup>4</sup> ACHTNICH, W.: Bewässerungslandbau, ISBN-10: 3800121247, Verlag Eugen Ulmer (1980)

seits eine Aufstockung des Chloridgehalts über 180mg/l in wasserrechtlich bewilligten Bewässerungsbrunnen nicht prognostiziert ist, können die Auswirkungen auf Böden als vertretbar eingestuft werden.

### Frage 2.9.6

#### **Kommt es zu relevanten Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Nutzflächen durch funktionelle Barrierewirkung oder Zerschneidung?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Durch die S8 werden landwirtschaftliche Nutzflächen in bedeutendem Ausmaß durchtrennt und es kommt in einigen Fällen zu einer Zerschneidung, die für die Bewirtschaftung dieser Flächen eine signifikante funktionelle Barrierewirkung darstellen. Wesentlich betroffen sind die Grundstücke ab der ASt Deutsch Wagram bis zur ASt Markgrafneusiedl, da hier die in nord – südlicher Richtung ausgerichteten, länglichen Grundstücke durchwegs mittig durch die Trasse der S8 durchschnitten werden. Hier stellt die Trasse eine teilweise massive Erschwernis für die Bewirtschaftung der Grundstücke dar. Bei Grundinanspruchnahmen, bei denen regelmäßig ausgeformte Grundstücke schräg angeschnitten bzw. durchschnitten werden, tritt eine Verschlechterung der Ausformung der zurückbleibenden Restfläche ein. Diese Verschlechterung der Feldform bewirkt Bewirtschaftungserschwernisse in Form von Kostensteigerungen und Ertragsminderungen.

Durch des Vorhaben ergeben sich entlang der Trasse der S 8 für 61 % der Feldflächen durch Flurzerschneidung „geringfügige“ Auswirkungen, 24 % der Feldflächen werden durch Flurzerschneidung „mäßig“ beansprucht. Für 14 % der Flächen ergeben sich durch die Flurzerschneidung bzw. Flächeninanspruchnahme „hohe“ Auswirkungen (Vgl. UVE Fachbetrag 03\_06-01\_B). Für 1 % der Flächen ist mit „sehr hohen“ Auswirkungen zu rechnen und können praktisch nicht weiterbewirtschaftet werden. Im Rahmen der Flurzerschneidung entsteht somit ein nicht geringer Anteil an ungünstig zu bewirtschaftbaren Restflächen an den landwirtschaftlichen Nutzflächen.

Im Rahmen des Einreichprojekts sollen nun einerseits durch die geplante Zusammenlegen einzelner oder mehrerer Grundstücke und durch eine Neuordnung der landwirtschaftlichen Nutzung im Bereich von benachbarten oder mehreren angrenzenden Schlägen, deren Fläche oder Form für eine optimale, maschinengerechte Bewirtschaftung zu gering oder ungünstig ist, negativen Auswirkungen vermieden werden.

Andererseits werden landwirtschaftliche Infrastruktureinrichtungen und das landwirtschaftliche Wegenetz durch die Errichtung von Querungsbauwerken bzw. Begleitwegen entlang der S 8 wiederhergestellt. Sich dadurch ergebende Umwege müssen in der Grundeinlöse berücksichtigt und entschädigt werden, was aber nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens ist.

Insgesamt sind die Auswirkungen auf die Landwirtschaft durch die Zäsur- bzw. Barrierewirkung durch die S8 als hoch einzustufen. Durch die geplanten Maßnahmen wie Grundstückszusammenlegungen einerseits und die Errichtung von Brücken bzw. Begleitwegen können die Auswirkungen auf die Landwirtschaft gemeinsam mit den Entschädigungen für Bewirtschaftungserschwernissen (nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens) aber doch gemildert werden. In Summe kann festgehalten werden, dass die Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Nutzflächen durch funktionelle Barrierewirkung oder Zerschneidung zwar gegeben sind,

durch Umsetzung der Maßnahmen in der UVE angeführten und zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen aber als **vertretbar** eingestuft werden können und somit keine relevanten Auswirkungen haben.

#### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Durch das Vorhaben werden landwirtschaftliche Nutzflächen zerschnitten. Bezüglich der Auswirkungen auf die Landwirtschaft wird auf den Fachbereich Boden und Landwirtschaft verwiesen.

#### **Frage 2.9.7**

#### **Kommt es zu relevanten Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Nutzflächen durch mikroklimatische Veränderungen?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Wie bei Frage 2.3.28 dargelegt, kommt es, abgesehen von Versiegelungseffekten im unmittelbaren Trassenbereich, durch das Vorhaben zu keinen mikroklimatischen Veränderungen wie Änderung von Kaltluftabflüssen oder Bildung von Kaltluftseen, die zu relevanten Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Nutzflächen führen könnten.

##### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Durch den Straßenverlauf und die damit verbundenen Bauten sowie deren Begleitmaßnahmen wie Brücken, Dämme, Lärmschutzwände aber auch durch begleitende Vegetationsstreifen können sich Auswirkungen auf das Mikroklima ergeben.

Hierbei können durch eine stabile Luftschichtung und bei negativer Strahlungsbilanz in begrenzten Bereichen Kaltluftlagerungen auftreten, die wiederum zu einer Frostgefährdung von landwirtschaftlichen Kulturen führen können.

Für eine zusätzliche Bildung von Kaltluftseen sind die regional- und lokalklimatischen Strukturen sowie die im Untersuchungsgebiet vorhandenen topographischen Gegebenheiten verantwortlich. Durch die Ausprägungen des Geländes kann gemeinsam mit den im Rahmen des Vorhabens errichteten neuen „Barrieren“ ein allfälliger Kaltluftabfluss behindert oder verhindert werden (Ausbildung von Kaltluftseen). Durch die topografische Ausbildung des Geländes und die Lage der Trasse sind beim gegenständlichen Projekt keine wesentlichen Änderungen im Vergleich zum Ist-Zustand im Bezug auf potentielle Kaltluftstauzonen zu erwarten (siehe Kapitel 5.1, UVE Fachbericht Luft und Klima).

Es kann somit festgehalten werden, dass keine relevanten Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Nutzflächen durch mikroklimatische Veränderungen zu erwarten sind.

#### **Frage 2.9.8**

#### **Kommt es zu einer relevanten Beeinflussung von Böden durch Verdichtung? Sind dadurch Beeinträchtigungen angrenzender landwirtschaftlicher Flächen zu erwarten, die Maßnahmen erfordern?**

### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Schadverdichtungen finden während der Bauphase durch Befahren, das Zwischenlagern von Bodenaushub oder durch Baustelleneinrichtungen statt. Aus den Zahlen und Darstellungen der Einreichunterlagen zum ggst. Projekt geht hervor, dass auf landwirtschaftlichen Böden mit einer Fläche von in Summe rd. 78,71 ha durch die Bautätigkeit wahrscheinlich mit Verdichtungen während der Bauphase zu rechnen ist.

Eine Minimierung der Verdichtung von Böden und landwirtschaftlichen Nutzflächen soll im Baustellenumfeld durch gezieltes Anlegen der Baustelleneinrichtungen nahe von Wegen und Plätzen, entsprechenden Absperrungen sowie dem Befahren der Baustelle auf der Trasse selbst, bzw. unter Berücksichtigung des bereits vorhandenen landwirtschaftlichen Wegenetzes erreicht werden.

Der im Zuge der Erdarbeiten während der Bauphase anfallende Humus wird fast zur Gänze mit Bauende oder teilweise bereits in der Bauphase auf den fertigen Bauabschnitten für die Rekultivierung der Böschungen (Einschnitte, Dämme, Erdwälle, udgl.) und der Restflächen ohne Materialzusätze wieder verwendet. Die Mieten für die Zwischenlagerung werden in einer Höhe von max. 3 m (Auslegerhöhe des Gerätes) angelegt und werden nicht mit schwerem Gerät befahren. Diese Maßnahme gegen Verdichtung bewirkt, dass der Humus bis zum Wiedereinbau nicht abstickt oder abstirbt. Weiters sollen die Mieten außenseitig spritzbe-grünt, so dass der organische Oberboden nicht abstirbt, sondern für die spätere Rekultivierung weitgehend in seiner Funktion erhalten bleibt.

Im Interesse der Verringerung der Umweltauswirkungen sind weiters im Einreichprojekt Maßnahmen wie getrennte Zwischenlagerung von Ober- und Unterboden, Zwischenlagerung des Oberbodens in Mieten weitere zahlreiche Maßnahmen wie Tiefenlockerung auf verdichteten Standorten, Befestigung von Baustraßen zur Vermeidung von Tiefenverdichtungen bzw. Sohlspannungen etc. vorgesehen.

Baustelleneinrichtungen und Zwischenlager werden entsprechend den Richtlinien für die sachgerechte Bodenrekultivierung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen des Fachbeirates für Bodenfruchtbarkeit und Bodenschutz - Arbeitsgruppe Bodenrekultivierung rekultiviert.

In der Betriebsphase ist mit keinen zusätzlichen Verdichtungen zu rechnen. Die temporären möglichen Bodenverdichtungen durch die Bauarbeiten sind nach Baufertigstellung durch Maßnahmen entsprechend den Richtlinien für die sachgerechte Bodenrekultivierung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen des Fachbeirates für Bodenfruchtbarkeit und Bodenschutz, Arbeitsgruppe Bodenrekultivierung fachgerecht zu rekultivieren.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Rekultivierungs- und Kompensationsmaßnahmen von Ausgleichs-, Rest- und Aufforstungsflächen kommt es zu keinen relevanten Beeinflussungen von Böden durch Verdichtung. Auswirkungen durch Bodenverdichtung auf die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen sind daher unter Einhaltung der in den Einreichunterlagen enthaltenen und den in Kapitel 5 des TGA „Boden“ zusätzlich angeführten Maßnahmen nicht zu erwarten.

### Frage 2.9.9

#### Kommt es zu einer relevanten Beeinflussung von Böden durch Abfälle oder verunreinigten Aushub während der Errichtung der Bauwerke?

##### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Bei der Errichtung der S8 fallen große Mengen (rd. 580.000 m<sup>3</sup>) an Aushubmaterial (Oberboden, Bodenaushub) an, die solange als Abfall gelten, bis sie einer Deponierung oder bewilligten Verwertung zugeführt wurden.

Die Bilanz von Oberbodenabtrag zu Oberbodenauftrag ergibt einen vorläufigen Überschuss (locker) an Oberboden von rd. 510.000 m<sup>3</sup>. Nach Abzug des für die Aufschüttung auf den Grünbrücken erforderlichen Materials (rd. 6.000 m<sup>3</sup> locker), wofür Oberboden vorgesehen wird, ergibt sich in der Gesamtbilanz **Oberboden ein Überschuss von rd. 504.000 m<sup>3</sup>**, der im Zuge von zulässigen Geländeanpassungen im Bereich landwirtschaftlicher Flächen über den Wirtschaftskreislauf verwertet werden soll.

Bei der Bilanzierung der Bodenaushubmassen zeigt sich, dass einem Abtrag von rd. 2,218 Mio. m<sup>3</sup> (Summe Kies rd. 2,176 Mio. m<sup>3</sup> und Ausand rd. 0,042 Mio. m<sup>3</sup>) ein Bedarf an Material für Schüttungen und Hinterfüllung der Raumgitterwand von rd. 1,645 Mio. m<sup>3</sup> (Summe Dammschüttmaterial rd. 1,528 Mio. m<sup>3</sup> und Hinterfüllung Steilwand rd. 0,116 Mio. m<sup>3</sup>) gegenüberstehen. Die Differenz ergibt rd. 573.300 m<sup>3</sup> an disponiblen Erdmassen, die zu einem geringen Teil aus Ausand und zum überwiegenden Teil aus Schotter bestehen.

Lt. UVE Fachbericht Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie, Altablagerungen (Einlage 3-11.1) ist das Material teilweise direkt und sonst nach entsprechender Aufbereitung für die Herstellung der unteren und der oberen Tragschicht verwendbar (rd. 350.500 m<sup>3</sup>). Eine Wiederverwendung des Abtragmaterials ist ebenfalls für die Auffüllung des Banketts und als Filterkies (rd. 26.200 m<sup>3</sup>) vorgesehen. Die Summe des Materialbedarfs der zuvor genannten Schichten beträgt demnach 376.700 m<sup>3</sup>.

Für die Verwendung im Baulos ist eine externe Zulieferung von Kornfraktionen für die Aufbereitung und Abmischung des Materials der oberen und unteren ungebundenen Tragschicht von 10 % der Gesamtmasse dieser beiden Schichten (rd. 35.000 m<sup>3</sup>) erforderlich. Wird von den disponiblen Erdmassen (rd. 573.300 m<sup>3</sup>) der Materialbedarf (untere u. obere ungebundene Tragschicht, Auffüllung Bankett u. Filterkies, rd. 376.700 m<sup>3</sup>) abgezogen und die Zulieferung von Material für die untere und obere ungebundene Tragschicht (rd. 35.000 m<sup>3</sup>) addiert ergibt sich in der Gesamtbilanz (abhängig von der Beurteilung des Aushub- und Abtragmaterials) ein vorläufiger **Überschuss an Bodenaushub/Erdmassen von 231.700 m<sup>3</sup>**, der als Bauaushub entweder dem Wirtschaftskreislauf zugeführt werden oder deponiert werden muss. Da Nahbereich der geplanten S8 genügend Bodenaushubdeponien (Auffüllungen von ausgekiesten Kiesabbaugruben) zur Verfügung stehen, wäre eine Entsorgung dieser Mengen aus Sicht des nASV problemlos möglich.

Im Vorfeld wurden noch keine grundlegende Charakterisierung des geplanten Bodenaushubs lt. DVO durchgeführt. Diese wird spätestens mit der Erstellung des erforderlichen Baustellenabfallwirtschaftskonzepts durchzuführen sein und die Ergebnisse im Baustellenabfallkonzept, das vor dem Baubeginn zu erstellen ist.

Sollte im Rahmen der Detailuntersuchungen im Trassenbereich Material angetroffen werden, das nicht in den Wirtschaftskreislauf übergeführt werden kann, sind dazu Maßnahmen formuliert.

Bei Einhaltung der im Einreichprojekt vorgesehenen und im TGA 10 Abfall vorgeschriebenen Maßnahmen kann eine relevante Beeinflussung von Böden durch Abfälle oder verunreinigten Aushub während der Errichtung der Bauwerke ausgeschlossen werden.

#### Stellungnahme Fachgebiet Abfallwirtschaft

Baustellenabfälle sind dem Stand der Technik zu vermeiden, ansonsten zu sammeln und gezielt zu entsorgen. Dazu werden einerseits Maßnahmen formuliert, andererseits ist nach der Detailplanung und vor der Ausschreibung der UVP Behörde ein Baustellenabfallwirtschaftskonzept vorzulegen, in dem die Handhabung der Baustellenabfälle im Detail zu beschreiben sein wird. Darüberhinaus sind Maßnahmen formuliert (zB für die Betankung von Fahrzeugen etc.), durch die eine Beeinflussung von Böden durch Abfälle vermieden werden sollen. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass keine relevante Beeinträchtigung von Böden durch verunreinigten Aushub während der Errichtung der Bauwerke auftreten können.

#### **Frage 2.9.10**

**Kommt es zu einer relevanten Beeinflussung der Bodenwasserverhältnisse landwirtschaftlicher Nutzflächen etwa durch räumliche Grundwasserveränderungen bzw. durch sonstige bautechnisch erforderliche Eingriffe?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

In jenen Abschnitten der Trasse der S8, die in Dammlage geplant wurden, könnte es durch zusätzliche Auflasten durch die Dammschüttungen zu Verdichtungen im Untergrund kommen, die wiederum die Versorgung von landwirtschaftlichen Nutzflächen im Bereich der Flächen, die grundwasserversorgt sind (Flurabstand < 2 m) beeinträchtigen.

Durch die vergleichsweise geringe Zusammendrückbarkeit der den Aquifer bildenden Bodenmatrix besteht aber nur eine geringe Empfindlichkeit gegenüber vertikalen Belastungen (abhängig von der Höhe der Belastung), da dadurch kaum Verringerungen des effektiven Porenvolumens zu erwarten sind. Lokal begrenzte künstliche Eingriffe (z.B. kleinräumige Abdichtungen bis in den Stauer, lokale Überverdichtung, ...) werden aufgrund der hohen Durchlässigkeiten innerhalb kurzer Entfernungen kompensiert. Das Korngerüst im Untergrund ist als stabil gegen eingriffsbedingte innere Erosionserscheinungen zu bezeichnen.

Auf Grund der Lage der Trasse über dem  $HGW_{100}$  in Verbindung mit der der Mächtigkeit des Grundwasseraquifers ist eine relative Beeinflussung des Bodenwasserhaushalts landwirtschaftlich genutzter Flächen durch räumliche Grundwasserveränderungen sowie durch bautechnisch erforderlichen Eingriffe im Bereich der Trasse der S8 nicht gegeben.

#### Stellungnahme Fachgebiet Abfallwirtschaft

Eine Beeinflussung des Bodenwasserhaushalts durch Abfälle oder Altlasten ist insofern nicht gegeben, als Altablagerungen im Trassenbereich geräumt werden.

Der Trassenbereich liegt durchwegs über dem  $HGW_{100}$ . Durch die vergleichsweise geringe Zusammendrückbarkeit der den Aquifer bildenden Bodenmatrix besteht aber nur eine geringe Empfindlichkeit gegenüber vertikalen Belastungen (abhängig von der Höhe der Belastung), da dadurch kaum Verringerungen des effektiven Porenvolumens zu erwarten sind.

Auf Grund des stabilen Korngerüsts im Untergrund ist eine Barrierewirkung durch die Längsführung der S8 unwahrscheinlich, sodass ein Einstau von Altablagerungen außerhalb des Bereichs der Altablagerungen im Zustrombereich ebenfalls unwahrscheinlich ist. Aus diesem Grund kann eine relevante Beeinflussung landwirtschaftlicher Flächen durch räumliche Grundwasserveränderungen im Bereich von Altablagerung weitgehend ausgeschlossen werden.

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Relevante Beeinflussungen der Bodenwasserverhältnisse durch bauliche Eingriffe sind nicht zu erwarten.

#### **Frage 2.9.11**

**Sind Maßnahmen während des Baus aus Sicht des Fachgebietes Boden und Landwirtschaft und hinsichtlich Kriegsmittel erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Zusätzlich zu den seitens der Projektwerberin vorgeschlagenen Maßnahmen sind aus Sicht der Sachverständigen für Boden und Landwirtschaft weitere Maßnahmen für die Bauphase erforderlich, die im Teilgutachten 09 Boden und Landwirtschaft unter den Punkten 5.2.1.1 bis 5.2.1.2 zusammengestellt sind.

Diese Maßnahmen betreffen u.a. Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des landwirtschaftlichen Wegenetzes, Maßnahmen zur Aufrechterhaltung landwirtschaftlicher Bewässerungsanlagen, die Vorgangsweise bei der Bodenrekultivierung oder Maßnahmen zum schonenden Umgang mit Oberboden.

Auf Grund der Kampfsituation im Zweiten Weltkrieg im Projektgebiet muss davon ausgegangen werden, dass neben Fehlwürfen von schweren Bomben auch Artillerieblindgänger und taktische 50 – 100 kg Bombenblindgänger auftreten können.

Zwar wurden im Bereich des Flugfeldes Strasshof nach Ende der russischen Besatzungszeit Entminungsarbeiten durchgeführt, doch können auch nach rd. 70 Jahren tieferliegende Blindgänger vorhanden sein.

Deshalb werden Maßnahmen für den Trassenbereich vorgeschrieben, die eine Untersuchung und Absicherung des Untergrundes gegenüber Kriegsrelikten, soweit technisch möglich, sicherstellen.

#### Frage 2.9.12

**Sind Maßnahmen während des Betriebes aus Sicht des Fachgebietes Boden und Landwirtschaft und hinsichtlich Kriegsmittel erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Zusätzlich zu den seitens der Projektwerberin vorgeschlagenen Maßnahmen sind aus Sicht der Sachverständigen für Boden und Landwirtschaft weitere Maßnahmen für die Betriebsphase für den Bereich Landwirtschaft erforderlich, die im Teilgutachten 09 Boden und Landwirtschaft unter dem Punkten 5.2.2.2 zusammengestellt sind. Sie umfassen u.a. detaillierte Maßnahmen für das Monitoring des Bewässerungswassers bzw. ab wann Bewässerungswasser mit reduziertem Chloridgehalt zur Verfügung gestellt werden muss. Weiters Maßnahmen zur Wiederherstellung des landwirtschaftlichen Wegenetzes oder auch Maßnahmen zur Neophytenkontrolle.

Für die Betriebsphase sind keine Maßnahme für den Bereich Kriegsmittel erforderlich.

#### Frage 2.9.13

**Sind Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle aus Sicht des Fachgebietes Boden und Landwirtschaft und hinsichtlich Kriegsmittel während der Bau- und/oder Betriebsphase erforderlich? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Für das Schutzgut Boden und das Fachgebiet Landwirtschaft werden umfangreiche Beweissicherungsmaßnahmen vorgeschlagen, um die Auswirkungen auf Böden und die Landwirtschaft durch die vom Projekt ausgehenden Emissionen zu kontrollieren und gegebenenfalls Gegenmaßnahmen einleiten zu können. Diese Maßnahmen umfassen im Bereich Boden die Anlage von Bodenbeobachtungsstandorten schon bei Baubeginn, die nach der Verkehrsfreigabe weiter beprobt werden sollen. Für den Bereich des landwirtschaftlichen Bewässerungswassers werden umfangreiche Monitoringmaßnahmen vorgeschlagen, die unter Pkt. 6.2 des TGA 09 Boden und Landwirtschaft beschrieben sind.

Nach Errichtung der S8 und Verkehrsfreigabe sind keine Maßnahmen zur Beweissicherung aus Sicht des Fachgebiets Boden und Landwirtschaft hinsichtlich Kriegsmittel erforderlich.

#### Frage 2.9.14

**Kann das Vorhaben aus Sicht des Fachgebietes Boden und Landwirtschaft erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei haben?**

### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Aus fachlicher Sicht sind durch das Vorhaben für das Schutzgut Boden und das Sachgut Landwirtschaft keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei zu erwarten.

## **5.2.10. Fachgebiet 10 – Abfallwirtschaft**

### **Frage 2.10.1**

**Sind die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zur UVE aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar? Kommt es bei fachlicher Prüfung zu Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen?**

### Stellungnahme Fachgebiet Abfallwirtschaft

Die zur Erstellung des TGA 10 „Abfallwirtschaft“ verwendeten Unterlagen basieren auf den UVE-Fachbeiträgen „Geologie\_Geotechnik“ (Einlage 03\_11\_01\_B) und dem UVE Fachbeitrag „Baukonzept“ (Einlage 02\_06-01\_A).

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zur UVE sind aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar. Es kommt zu keinen relevanten Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen.

Allerdings muss festgehalten werden, dass für den Bereich Abfallwirtschaft während der Betriebsphase keine Unterlagen vorliegen. Da im Gegensatz zu der offensichtlichen Auffassung der Projektwerberin auch im Betrieb Abfälle anfallen, die entsprechend dem Stand der Technik zu entsorgen sind (Schälgut von Banketten, Grünschnitt, Austauschmaterial von Muldenfiltermaterial, Schlämme aus dem Absetzbecken, gefährliche Abfälle aus dem Bereich von etwaigen Sanierungen von Bauwerken). Dazu wird die Auflage formuliert, ein entsprechendes Abfallwirtschaftskonzept für den Betrieb der S8 zu erstellen.

### **Frage 2.10.2**

**Kommt es zu einer direkten und/oder indirekten Beeinflussung von Deponien / Altlasten durch entsprechende Eingriffe?**

### Stellungnahme Fachgebiet Abfallwirtschaft

Im Trassennahbereich der S 8 befinden sich mehrere (ehemalige) Materialgewinnungsstätten, MinroGVerfüllungen oder Deponien. Direkt von der Trasse berührt (innerhalb der Bau- bzw. Betriebsumhüllenden liegend bzw. diese schneidend) werden demnach 2 Deponiestandorte.

Die im Lageplan Geologie-Geotechnik-Mineralabbau-Ablagerungen UVE Einreichoperat Einlage 3-11.5 ersichtlichen, ebenfalls gequerten Mineralrohstoffgewinnungsflächen sind zurzeit noch nicht, nur zum Teil oder bereits vollständig ausgebeutet, jedoch sämtlich nicht wiederverfüllt. Die gequerten Deponiestandorte sind:

- DeponieDEP LP Sand und Schottergewinnung GmbH (WB 4010)
- Deponie Czaak

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Die oben genannten Deponien können unter Berücksichtigung der Abfallverzeichnisverordnung sowie ÖNORM S 2100 zu den Schlüsselnummern 31411 Bodenaushub, 31424-37 Reststoffe und 31409 Bauschutt zugeordnet werden.

Die ausgebeuteten und zum Teil auch nach Mineralrohstoffgesetz oder als Deponie wiederverfüllten Abbauflächen wurden nach den Erkenntnissen aus Aktenerhebungen bzw. Kartierungen ursprünglich bis maximal HGW, zum Teil (zumeist konsenslos) jedoch auch bis unter den Grundwasserspiegel ausgehoben.

Eine Kommunikation der Verfüllung mit dem Grundwasser ist daher prinzipiell nicht auszuschließen, zumal aufgrund der vorhandenen Informationen davon ausgegangen wird, dass nicht überall Basisabdichtungen gegenüber dem Grundwasser ausgeführt wurden. Bis dato sind jedoch keine auffälligen Veränderungen (durch allfällige Schadstoffemissionen aus Verfüllkörpern) im Grundwasser zu erkennen bzw. dokumentiert.

Die im Trassenbereich der S8 liegenden Altdeponien und Ablagerung werden auf Grund der geringen Tragfähigkeit des geschütteten Materials und auf Grund der Tatsache, dass nach der Errichtung der S8 keine Zugänglichkeit unter der Trasse mehr vorhanden ist, komplett geräumt.

Die Räumung erfolgt so, dass auch die Randbereiche bis außerhalb der Trassenumhüllenden geräumt werden und die Böschungen so durch Dichtung gesichert werden müssen, dass kein kontaminiertes Oberflächenwasser aus diesem Bereich über das neue Oberflächenwassersammelsystem der S8 zur Versickerung gelangt.

Durch die Errichtung der S8 werden demnach Teile der von der Trasse betroffenen Deponien dadurch beeinflusst, dass eben die Teile der Deponien und Altablagerungen, die im Trassenbereich liegen, geräumt werden müssen.

Auf Grund der wasserrechtlichen Vorgaben, dass die Deponien nur über HHGW wiederverfüllt werden dürfen und der Aussage im UVE Fachbericht „Geologie\_Geotechnik“ Einlage 03\_11-01\_B, dass durch die vergleichsweise geringe Zusammendrückbarkeit der den Aquifer bildenden Bodenmatrix aber nur eine geringe Empfindlichkeit gegenüber vertikalen Belastungen (abhängig von der Höhe der Belastung) besteht und dadurch kaum Verringerungen des effektiven Porenvolumens zu erwarten sind, ist ein Einstau der im Anstrombereich liegenden Deponien unwahrscheinlich.

Für den Fall, dass bei der Räumung der Deponien festgestellt wird, dass Abfälle doch unter HHGW geschüttet wurden und Deponiematerial sich im Grundwasserschwankungsbereich befindet, müssten diese Missstände zur Anzeige gebracht werden. In weiterer Folge wären dann von Seiten der Bewilligungsbehörde für die Deponien für die konsenslosen Schüttungen entsprechende wasserrechtliche bzw. bergrechtliche Maßnahmen zu setzen.

### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Durch die Eingriffe in den Rußbach/Mühlbach zur Errichtung der Gerinnequerung bzw. die Ableitung der Straßenwässer kommt es zu keiner direkten und/oder indirekten Beeinflussung von Deponien / Altlasten.

### Frage 2.10.3

**Kommt es zu einer relevanten Beeinflussung von Böden durch Abfälle oder verunreinigten Aushub während der Errichtung der Bauwerke?**

Stellungnahme Fachgebiet Abfallwirtschaft

Im Kapitel 4.2.1 des TGA 09 „Boden und Landwirtschaft“ werden die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden während der Bauphase untersucht, beschrieben und ausgewertet. Im anschließenden Kapitel 5 erfolgt eine Beschreibung der zusätzlich zu den in den Einreichunterlagen der Projektwerberin genannten erforderlichen Maßnahmen.

Die im UVE-Fachbericht „Boden- und Rohstoffe\_Bericht“ Einlage 03\_06-04\_B definierten Maßnahmen sind nicht ausreichend und es sind daher zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich. Durch Einhaltung der in der UVE angeführten und der im TGA 09 „Boden und Landwirtschaft“ vorgeschriebenen Maßnahmen ist es möglich, relevante Beeinflussungen von Böden durch Abfälle oder verunreinigtem Aushub während der Errichtung der Bauwerke zu vermeiden.

### Frage 2.10.4

**Werden Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet, oder, sofern das wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt?**

Stellungnahme Fachgebiet Abfallwirtschaft

Es ist vorgesehen, Massenabfälle aus dem Bereich Oberbodenabtrag und Bodenaushub aus weitestgehend nach Aufbereitung für das Projekt zu verwerten.

Die Bilanz von Oberbodenabtrag zu Oberbodenauftrag ergibt einen vorläufigen Überschuss (locker) an Oberboden von rd. 510.000 m<sup>3</sup>. Nach Abzug des für die Aufschüttung auf den Grünbrücken erforderlichen Materials, wofür Oberboden vorgesehen wird, ergibt sich in der Gesamtbilanz Oberboden ein **Überschuss** von **rd. 504.000 m<sup>3</sup>**, der im Zuge von zulässigen –Geländeanpassungen über den Wirtschaftskreislauf im Bereich landwirtschaftlicher Flächen verwertet werden soll.

Lt. UVE Fachbericht Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie, Altablagerungen (Einlage 3-11.1) ist das Material teilweise direkt und sonst nach entsprechender Aufbereitung für die Herstellung der unteren und der oberen Tragschicht verwendbar (rd. 350.500 m<sup>3</sup>).

Wird von den disponierbaren Erdmassen der Materialbedarf (untere u. obere ungebundene Tragschicht, Auffüllung Bankett u. Filterkies, rd. 376.700 m<sup>3</sup>) abgezogen und die Zulieferung von Material für die untere und obere ungebundene Tragschicht (rd. 35.000 m<sup>3</sup>) addiert, ergibt sich in der Gesamtbilanz ein vorläufiger **Überschuss an Bodenaushub/Erdmassen** (locker) von rd. **231.700 m<sup>3</sup>**.

Es wird davon ausgegangen, dass die gesamte Kubatur mit Ausnahme des geräumten Materials aus dem Bereich der Altlasten wiederverwendet und dem Wirtschaftskreislauf zugeführt werden kann. Der Anteil an Material aus der Räumung der alten Deponiestandorte (Aushubvolumen in Summe für die beiden Deponien rd. 133.000 m<sup>3</sup> entsprechend UVE Fachbericht „Geologie\_Geotechnik“ Einlage 03\_11-01\_B) kann unter Berücksichtigung der

Abfallverzeichnisverordnung sowie ÖNORM S 2100 den Schlüsselnummern 31411 Bodenaushub, 31424-37 Reststoffe und 31409 Bauschutt zugeordnet werden.

Dieses Aushubmaterial aus den geräumten Deponiebereichen ist aus dem Projektgebiet zu entfernen und gesichert zu deponieren.

Für das im Zuge von Querungen von Verdachtsflächen/Altlasten abzutragende Material wird entsprechend der in der Einlage 3-11.1 dargestellten Vorgehensweise behandelt. Die dort angeführten Mengen sind in den Mengen der Erdabtragsmassen voraussichtlich enthalten. Daher werden sie auch in der Transportlogistik nicht getrennt von den Erdabtragsmassen behandelt.

Zu den Baustellenabfällen selbst ist vorgesehen, ein Baustellenabfallwirtschaftskonzept zu erstellen.

Grundsätzlich sind die geplanten Maßnahmen zur Abfallvermeidung, soweit angeführt, plausibel und nachvollziehbar, im Detail müssen diese aber noch ausgearbeitet werden.

Dies betrifft auch den Bereich der Abfälle, die während des Betriebs anfallen. Auch dazu wird ein Abfallwirtschaftskonzept vor Beginn des Betriebs der S8 der Behörde vorzulegen sein, in dem die Art der beim Betrieb anfallenden Abfälle quantitativ erfasst und deren Entsorgung dargestellt werden muss. Unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Maßnahmen ist davon auszugehen, dass den Vorgaben des BAWP und des AWG genüge getan wird.

#### **Frage 2.10.5**

**Ist das in den Einreichunterlagen beschriebene Massenkonzent nachvollziehbar und plausibel dargestellt?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Abfallwirtschaft

Grundsätzlich ist das in den Einreichunterlagen beschriebene Massenkonzent, soweit angeführt, plausibel und nachvollziehbar. Im Detail müssen aber vor allem für die Bereiche der zur Räumung anstehenden Deponiebereiche im Baustellenabfallwirtschaftskonzept noch Detailuntersuchung zur Verifizierung der tatsächlichen abgelagerten Abfälle und deren Mengen durchgeführt werden. Eine Änderung der im Massenkonzent beschriebenen Fahrten ist nicht zu erwarten, da vorgesehen ist, Massen im Ausmaß von rd. 735.000 m<sup>3</sup> extern zu verführen. Hierbei handelt es sich um Oberböden und Erdaushub (vor allem Ausande und Schotter) die dem Wirtschaftskreislauf zugeführt werden sollen. Demgegenüber beträgt das Aushubvolumen lt. Angabe im UVE Fachbericht „Geologie\_Geotechnik“ Einlage 03\_11-01\_B 133.000 m<sup>3</sup>, die in der angegebenen Gesamtmenge für extern zu entsorgende Massenabfälle von 735.000 m<sup>3</sup> enthalten sind.

#### **Frage 2.10.6**

**Sind im Projekt Angaben enthalten, wie Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden, verwertet oder entsorgt werden sollen? Sind diese Angaben aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar? Kommt es bei fachlicher Prüfung zu Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen?**

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

### Stellungnahme Fachgebiet Abfallwirtschaft

Im Projekt sind nur insofern Angaben enthalten, wie Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden, verwertet oder entsorgt werden, als die Erstellung eines Baustellenabfallwirtschaftskonzepts vorgesehen ist.

Grundsätzlich wird nur in Bezug auf Massenabfälle ausgeführt, dass überschüssiger Bodenaushub und Oberflächenmaterial in Abhängigkeit von der Art (Ausand, Kies etc.) zur Gänze dem Wirtschaftskreislauf zugeführt und somit wiederverwertet werden soll. Weiters wird angeführt, dass jenes Material, welches aus dem Bereich der zu räumenden Deponien ausgehoben wird (rd. 133.000 m<sup>3</sup>), befugten Entsorgern übergeben wird.

Für die Entsorgung selbst steht dafür im Nahbereich genügend Deponievolumen zur Verfügung. Als mögliche Standorte zur Deponierung im Umfeld des Projektes können nachstehende Betriebe genannt werden, die in der Lage sind die anfallenden Abfälle aufzunehmen.

Betreiber	Standort	Distanzen	Recycling		Freies Deponievolumen in m <sup>3</sup>			
			Beton	Asphalt	Baurestmassen	Bodenaushub	Reststoff	Massenabfall
Asphalt und Beton GmbH	2282 Markgrafneusiedl	7 km	ja	ja	-	650000	-	-
Cemex Austria AG	2282 Markgrafneusiedl	7 km	-	-	-	1200000	-	-
Günther Spindler GmbH	2282 Markgrafneusiedl	7 km	ja	ja	300000	700000	-	-
Hans Zöchling GmbH	2282 Markgrafneusiedl	7 km	ja	ja	-	25000	-	-
Johann Koller DeponiebetriebsgmbH	2282 Markgrafneusiedl	7 km	ja	-	800000	600000	-	-
Otto Herzer AG	2282 Markgrafneusiedl	7 km	ja		150000	1000000	-	-
Altistensan. u. Abraumdep. Langes Feld GmbH	1210 Wien	10 km	ja	ja	673000	-	761000	1486000

Dies Angaben in Bezug auf Massenabfälle und den Abfällen aus den zu räumenden Deponien sind aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar.

Da Angaben in Bezug auf die eigentlichen Baustellenabfälle nur nach Vorliegen des BAWK getätigt werden können, ist diesbezüglich auf die Vorlage dieses Konzepts vor Baubeginn zu verweisen.

Bei fachlicher Prüfung kommt es für die Bereiche Massenabfälle und Abfälle aus den zu räumenden Deponien zu keinen Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen.

### **Frage 2.10.7**

**Entsprechen die im Projekt beschriebenen Bauabläufe dem Stand der Technik, sind die dafür angegebenen Fristen ausreichend, ist der für die Bauabwicklung angegebene Platzbedarf für Baustelleneinrichtung und Zwischenlagerung ausreichend bemessen? Sind diese Angaben aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar? Kommt es bei fachlicher Prüfung zu Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen?**

### Stellungnahme Fachgebiet Abfallwirtschaft

Die im Projekt angegebenen Bauabläufe sind im Wesentlichen dargestellt, nachvollziehbar und plausibel. Die ausgewiesene Baustelleneinrichtungsfläche ist aus heutiger Sicht ebenfalls als ausreichend zu bezeichnen. Es wird erforderlich sein, die erforderlichen Bauwerke rasch herzustellen und im Trassenbereich eine Baustraße zu errichten, um eine durchgängige Ost-Westverbindung zum umweltschonenden Quertransport, zum Abtransport der anfallenden Aushubmassen und zum Antransport der erforderlichen Schüttmassen sicherstellen zu können. Nach fachlicher Prüfung kommt es demnach zu keinen relevanten Abweichungen zu den in den Darstellungen angeführten Schlussfolgerungen.

### **Frage 2.10.8**

**Sind Maßnahmen während des Baus aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

### Stellungnahme Fachgebiet Abfallwirtschaft

In der UVE sind keine Maßnahmen (mit Ausnahme der Absicht, ein BAWK zu erstellen) für die Bauphase definiert, demnach wurden weitere Maßnahmen für die Bereiche Abfallwirtschaft und Altlasten formuliert, die aus der Sicht des nASV unabdingbar sind, um die Umweltauswirkungen zu verringern.

### **Frage 2.10.9**

**Sind Maßnahmen während des Betriebes aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

### Stellungnahme Fachgebiet Abfallwirtschaft

In der UVE sind keine Maßnahmen für dem Bereich Abfallwirtschaft in der Betriebsphase definiert, demnach wurden für den Bereich Abfallwirtschaft weitere Maßnahmen formuliert, die aus der Sicht des naAV erforderlich sind, um die Umweltauswirkungen zu verringern.

### **Frage 2.10.10**

**Sind Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft während der Bau- und/oder Betriebsphase erforderlich? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Abfallwirtschaft

In der UVE sind keine Maßnahmen zur Beweissicherung und Kontrolle weder für die Bau- noch für die Betriebsphase definiert, demnach wurden für den Bereich Abfallwirtschaft weitere Maßnahmen zur Kontrolle formuliert, die aus der Sicht des nASV erforderlich sind, um die Umweltauswirkungen zu kontrollieren.

#### **Frage 2.10.11**

**Kann das Vorhaben aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei haben?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Abfallwirtschaft

Aus fachlicher Sicht sind durch das Vorhaben für das Fachgebiet Abfallwirtschaft keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei zu erwarten.

#### **5.2.11. Fachgebiet 11 – Oberflächenwässer und Straßenwässer**

##### **Frage 2.11.1**

**Sind die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zur UVE aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar? Kommt es bei fachlicher Prüfung zu Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Die im UVE Einreichprojekt 2010 dargestellten Vorhabenswirkungen auf die Fachgebiete Oberflächen- und Straßenwässer sind umfassend dargestellt und lassen eine Beurteilung des Vorhabens zu. Vorgelegte Berechnungen wurden auf Ihre Plausibilität hin überprüft.

Die Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen sind nachvollziehbar und plausibel. Abweichende Schlussfolgerungen werden im vorgelegten TGA erläutert und bewertet.

##### **Frage 2.11.2**

**Sind die vom Vorhaben berührten Wasserkörper laut Wasserkörpertabellen, „Fließgewässer- Zustand“, „Seen-Zustand“, als Anlage zum Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan ausreichend dargestellt. Welcher Zustandsbewertung werden die betroffenen Wasserkörper zugeordnet und wie lautet die Risikobewertung? Bis wann ist laut Nationalem Gewässerbewirtschaftungsplan der Zielzustand für die betroffenen Wasserkörper zu erreichen?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Das Vorhaben liegt im großräumigen Einzugsgebiet der Donau und March. Der einzige nennenswerte Bach im direkten Einzugsgebiet, welcher auch als Vorfluter für kurze Abschnitte der gereinigten Wässer der S8 aus dem Bereich des Knotens zur S1 dient, ist der Rußbach.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Folgendes Gerinne ist als eigener Wasserkörper ausgewiesen und vom Vorhaben betroffen:

- Rußbach (Detailwasserkörper 408390002)

Chemischer Zustand	2
Ökologischer Zustand	4
Gesamtzustand	4

Hinsichtlich Aussagen zum Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan wird auf das Teilgutachten Gewässerökologie verwiesen.

### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie und Fischerei ist der vom Vorhaben betroffene Detailwasserkörper DWK 408390002 des Rußbaches ausreichend dargestellt. Laut NGP besteht ein sicheres Risiko der Zielverfehlung. Hinsichtlich der Zustandsbewertung wird diesem DWK insgesamt ein unbefriedigender Zustand zugewiesen (Zustandsklasse 4), wobei die hydromorphologischen Belastungen entscheidend für die Gesamtbewertung sind (Qualitätselement Fische). Der biologische Zustand im Hinblick auf die stofflichen Belastungen wird mit „mäßig“ (Zustandsklasse 3) ausgewiesen (benthische Qualitätselemente). Für die Zielerreichung (guter ökologischer Zustand) wird im NGP das Jahr 2027 angegeben.

### **Frage 2.11.3**

**Kann die bleibende Schädigung des Gewässerzustandes aufgrund erheblicher Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Immissionseinwirkungen ausgeschlossen werden?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Da lediglich gereinigte Winterwässer aus einer kleinen Straßenfläche des Knotens S1/S8 in den Rußbach abgeleitet werden ist eine erheblicher Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Immissionseinwirkungen auf den Rußbach aus der S8 West auszuschließen.

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Diesbezüglich wird auf die Beantwortung der Frage 2.12.9 verwiesen.

### **Frage 2.11.4**

**Werden Immissionen vermieden, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Die im Verlauf der S8 anfallenden Straßenwässer werden versickert. Eine relevante oberflächliche Ableitung von Straßenwässern ist nicht vorgesehen, wodurch auch keine Gefährdung von fremden Rechten hinsichtlich Oberflächengewässer zu erwarten ist. Entlang der Schnellstraße kann es jedoch, eng auf den Nahbereich der Straße beschränkt, zu einer Be-

lastung oberflächennaher Bodenschichten durch mit Sprühnebel verfrachteten Straßenwässern kommen. Die damit verfrachteten Schadstoffmengen sind als unmaßgeblich zu betrachten, da sie mit zunehmender Entfernung deutlich abnehmen. Positiv ist anzumerken, dass durch Böschungen oder Einschnitte sowie bereichsweise straßenbegleitende Wirtschaftswegen der Abstand zu landwirtschaftliche Flächen meist größer 10 bis 15 m ist. Eine Gefährdung von Eigentum oder sonstigen dinglichen Rechten der Nachbarn/Nachbarinnen durch flüssige Immissionen kann ausgeschlossen werden.

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Es werden Immissionen so gut als möglich vermieden, bedingt durch die Eigenschaft des Chloridions kann es jedoch im Abstrombereich der geplanten Versickerungsbecken zu einer Erhöhung der Chloridkonzentration kommen, in einem Ausmaß, welches eine Benutzung von Brunnen in diesem Bereich für die Bewässerung empfindlicher Kulturen nicht mehr erlaubt. Für diese Brunnen sind entsprechende Ersatzmaßnahmen erforderlich.

#### **Frage 2.11.5**

**Wird die Immissionsbelastung zu schützender Güter (nach dem Stand der Technik) möglichst gering gehalten (Immissionsminimierungsgebot), sodass allfällige Maßnahmen noch in Verhältnis zu der damit insgesamt erreichbaren Verringerung der Immissionsbelastung stehen?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Mit der Reinigung der Straßenwässer über Humusfilter und anschließender Versickerung gemäß RVS 04.04.11 wird der Stand der Technik gewährleistet. Demgemäß stehend die geplanten Maßnahmen im Verhältnis zu der damit insgesamt erreichbaren Verringerung der Immissionsbelastung.

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Die Immissionen werden so gut als möglich vermieden. Die Maßnahmen stehen im Verhältnis zu der damit insgesamt erreichbaren Verringerung der Auswirkungen.

#### **Frage 2.11.6**

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Veränderung des qualitativen und quantitativen Wasserhaushaltes sowie der Beanspruchung der Oberflächenwässer auf Siedlungsraum, Wirtschaftsraum, Erholung; Landwirtschaft, Boden; Forstwirtschaft; Tiere; Pflanzen, Lebensräume; Fischerei; Landschaftsbild während des Baus zu bewerten?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

Da während des Baus keine Einleitungen ungereinigter Baustellenabwässer und Niederschlagswässer in Gewässer vorgesehen sind, sind keine Auswirkungen auf Tiere und ihre Lebensräume zu erwarten. Bei Umsetzung der Maßnahmen während des Baus (Amphibien-

zaun usw.) sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf terrestrisch lebende Tiere und Amphibien zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

Für terrestrische Biotope: Beantwortung siehe Frage 2.6.5

Für aquatische Biotope:

Aquatische Vegetation ist vom Vorhaben durch Grundinanspruchnahme nur bei der Beanspruchung des Teiches im Schotterabbaugelände Markgrafneusiedl betroffen. In der Bauphase wird der Teich zu einem wesentlichen Teil beansprucht. Am Ufer ist ein Röhrichtsaum aus Schilf *Phragmites australis* und Schmalblättrigem sowie Breitblättrigem Rohrkolben *Typha angustifolia* und *T. latifolia* betroffen, weitere Pflanzenarten im Teich sind Grüne Teichsimse *Schoenoplectus lacustris*, Wald-Simse *Scirpus sylvaticus*, Glieder-Binse *Juncus articulatus*, Rohr-Glanzgras *Phalaris arundinacea* und im Wasser Große Seerose *Nymphaea alba* und schwimmendes Laichkraut *Potamogeton natans*. Alle Arten sind an natürlichen und künstlichen Gewässern einschließlich Schotterteichen verbreitet. Die Auswirkung wird als vertretbare Auswirkung eingestuft, weil dadurch kein Vegetationstyp und keine Pflanzengesellschaft in ihrem Bestand im Naturraum, dem Schotterabbaugelände, gefährdet sind.

#### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Oberflächenwässer sind von der Errichtung der S8 nur peripher betroffen, eine Einleitung von flüssigen Emissionen in Vorfluter ist nicht vorgesehen. Aus Sicht des Schutzguts Landwirtschaft sind keine negativen Auswirkungen des Vorhabens durch Veränderung des qualitativen und quantitativen Wasserhaushaltes sowie der Beanspruchung der Oberflächenwässer im Bau zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Eine maßgebliche Beeinträchtigung des Rußbachs in der Bauphase ist nicht zu erwarten, da mit der Errichtung von Objekt M07 kein direkter Eingriff in den Rußbach erfolgt. Weitere natürliche Oberflächengewässer werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Im Zuge der Errichtung der Rußbachquerung wird lediglich der den Rußbach begleitende Mühlbach temporär verrohrt, was zu kurzfristigen Trübungen im Unterlauf dieses Gerinnes führen wird. Eine maßgebliche Veränderung des qualitativen und quantitativen Wasserhaushaltes der beiden Gerinne und damit eine nachteilige Wirkung auf Siedlungsraum, Wirtschaftsraum, Erholung; Landwirtschaft, Boden; Forstwirtschaft; Tiere; Pflanzen, Lebensräume; Fischerei; Landschaftsbild während des Bauphase ist nicht zu besorgen.

#### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie und Fischerei wird es während der Bauphase zu Beeinträchtigungen des Rußbaches sowie des nahen Gewässerumlandes kommen.

Potentielle Einflüsse bestehen durch baubedingte Gewässerverunreinigungen sowie Eintrübungen, aber auch durch das Entfernen der Ufergehölze im künftigen Querungsbereich. Aus Sicht der Fischerei kommen noch Beeinträchtigungen durch die baubedingte Lärmbelastung sowie die eingeschränkte Zugänglichkeit des Revierabschnittes hinzu. Während der Bauphase wird es zu keinen quantitativen Veränderungen des Wasserhaushaltes im Rußbach kommen.

Nachteilige Auswirkungen betreffend baubedingte Gewässerverunreinigung und Eintrübungen können durch Maßnahmen während des Baus deutlich vermindert werden. Für die Ausübung der Fischerei bleiben unvermeidbare Beeinträchtigungen während der Bauphase bestehen. Diesbezügliche Kompensationen sind nicht Gegenstand der UVP.

Für den Teich südlich von Strasshof werden in Bauphase 0 zwei Ersatzgewässer mit 0,4 und 0,6 ha Größe hergestellt, sodass aus gewässerökologischer Sicht der Habitatverlust jedenfalls kompensiert wird.

Die Eingriffserheblichkeit während der Bauphase ist als hoch zu bewerten, die spezifischen Maßnahmenwirkung ist jedenfalls als hoch einzustufen, die letztlich verbleibenden Auswirkungen sind somit gering.

#### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Siehe Beantwortung der Frage 2.8.14

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Die Auswirkungen des Vorhabens durch Veränderung des quali- und quantitativen Wasserhaushaltes sind gering.

#### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Auswirkungen auf den Siedlungsraum, Sachgüter, Erholung und Landschaft sind nicht zu erwarten. Es wird zudem auf die Beantwortung durch den Fachbereich Oberflächenwässer und Straßenwässer verwiesen.

#### **Frage 2.11.7**

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Veränderung des qualitativen und quantitativen Wasserhaushaltes sowie der Beanspruchung der Oberflächenwässer auf Siedlungsraum, Wirtschaftsraum, Erholung; Landwirtschaft, Boden; Forstwirtschaft; Tiere; Pflanzen, Lebensräume; Fischerei; Landschaftsbild während des Betriebs zu bewerten?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

Da laut Projekt die Straßenwässer ganzjährig versickert werden, größtenteils mittels parallel zur Straße angeordneten Mulden, bereichsweise mittels Absetzbecken und Filterbecken, sind keine nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf Lebensräume von Tieren etwa durch Vernässung von diesbezüglich sensiblen Lebensraumtypen wie Trockenrasen und Trocken-

wiesen oder Beeinträchtigung des Bodens oder der Vegetation als Grundlage des Lebensraums von Tieren zu erwarten. Es sind keine Auswirkungen auf terrestrisch lebende Tiere und Amphibien zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

Für terrestrische Biotope: Beantwortung siehe Frage 2.6.5

Für aquatische Biotope:

Aquatische Vegetation ist vom Vorhaben durch Grundinanspruchnahme nur bei der Beanspruchung des Teiches im Schotterabbaugebiet Markgrafneusiedl betroffen. In der Betriebsphase bleibt der Teich zu einem wesentlichen Teil beansprucht. Da es sich bei dem Teich um einen künstlichen Grundwasserteich auf Abbaugelände handelt, ist keine naturnahe aquatische Vegetation betroffen. An den Ufern ist Röhricht mit Schilf und Rohrkolben zu einem großen Teil an diesem Teich betroffen. Vorgesehene Gewässer nahe der Grünbrücke in derselben Landschaftseinheit, dem Schotterabbaugelände bei Markgrafneusiedl, vermindern das Ausmaß der Beanspruchung des Lebensraumtyps. Die Auswirkung wird als vertretbare Auswirkung eingestuft, weil dadurch kein Vegetationstyp und keine Pflanzengesellschaft in ihrem Bestand im Naturraum, dem Schotterabbaugebiet gefährdet sind.

#### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Oberflächenwässer sind von der Errichtung der S8 nur peripher betroffen, eine Einleitung von flüssigen Emissionen in Vorfluter ist nicht vorgesehen. Aus Sicht des Sachguts Landwirtschaft sind keine negativen Auswirkungen des Vorhabens durch Veränderung des qualitativen und quantitativen Wasserhaushaltes sowie der Beanspruchung der Oberflächenwässer im Betrieb zu erwarten. Der Entfall einer Einleitung von Abwässern aus dem Winterdienst in den Vorfluter Marchfeldkanal wirkt sich grundsätzlich im Projektgebiet positiv aus, da die Chloridkonzentration nicht aufgestockt wird und so Bewässerungswasser mit geringeren Chloridkonzentrationen im Marchfeldkanal für geplante Bewässerungsprojekte (Hochterrasse) zur Verfügung steht.

#### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Da das Brückenobjekt M07 zu keiner Beeinträchtigung des Abflusses im Rußbach führt, ist eine Beeinträchtigung des Rußbachs in der Betriebsphase ist nicht zu erwarten. Ebenso führt die Einleitung der gereinigten Winterwässer aus einer kleinen Straßenflächen des Knotens S1/S8 in den Rußbach zu keiner erheblichen Belastungen des Rußbachs durch nachhaltige Immissionseinwirkungen. Weitere natürliche Oberflächengewässer werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Somit wird eine maßgebliche Veränderung des qualitativen und quantitativen Wasserhaushaltes der beiden Gerinne und damit eine nachteilige Wirkung auf Siedlungsraum, Wirtschaftsraum, Erholung; Landwirtschaft, Boden; Forstwirtschaft; Tiere; Pflanzen, Lebensräume; Fischerei; Landschaftsbild während des Bauphase ausgeschlossen.

### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie und Fischerei sind die diesbezüglichen Projektunterlagen ausreichend und nachvollziehbar. Da auch im Winter die anfallenden Straßenwässer fast zur Gänze versickert werden und nur kleine Flächen nach einer Vorreinigung über die Beckenanlage 4 der S1 in den Rußbach entwässert werden, sind Auswirkungen der Chlorideinträge auf die biologischen Qualitätskomponenten als vernachlässigbar zu bewerten. Wie die nachvollziehbaren Immissionsbetrachtungen zeigen, ergibt sich durch die von der S8 in den Rußbach gelangenden chloridbelasteten Wässer keine nennenswerte zusätzliche Aufhöhung der Chloridimmission. Bei den auch durch den Straßenverkehr bedingten prioritären Stoffen ist davon auszugehen, dass es aufgrund der geplanten Entwässerung zu keiner Änderung der Immissionssituation im Rußbach kommt.

Darüber hinaus bleiben die Einleitmengen aus der Beckenanlage 4 der S1 auch nach Realisierung der S8 unverändert. Mithin wird es weder in qualitativer noch in quantitativer Hinsicht zu nennenswerten Veränderungen durch die geplanten Einleitungen vorgereinigter Straßenabwässer kommen.

In der Betriebsphase verbleiben als nachteilige Auswirkungen der dauerhafte Verlust von Ufergehölzen im unmittelbaren Querungsbereich des Brückenbauwerks sowie die Lärmbelastung im Nahbereich dieser Querung aus Sicht der Fischerei. Das Entfernen der Ufergehölze kann durch Ersatzpflanzungen auf gewässernahen Ausgleichsflächen kompensiert werden. Etwaige Kompensationen für die Ausübung der Fischerei im Nahbereich der Trasse sind nicht Gegenstand der UVP.

Für den Teich südlich von Strasshof werden in Bauphase 0 zwei Ersatzgewässer mit 0,4 und 0,6 ha Größe hergestellt, sodass aus gewässerökologischer Sicht der Habitatverlust jedenfalls kompensiert wird.

### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Siehe Beantwortung der Frage 2.8.14

### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Die Auswirkungen des Vorhabens durch Veränderung des quali- und quantitativen Wasserhaushaltes sind gering.

### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Auswirkungen auf den Siedlungsraum, Sachgüter, Erholung und Landschaft sind nicht zu erwarten. Es wird zudem auf die Beantwortung durch den Fachbereich Oberflächenwässer und Straßenwässer verwiesen.

### Frage 2.11.8

**Kann es zu einer relevanten qualitativen Beeinflussung von Oberflächenwässern / Oberflächenwasserkörpern durch flüssige Emissionen bzw. durch Abfälle oder Aushub (z.B. Ausschwemmung von Aushubmaterialien, Altlasten) während des Baus kommen? Stehen vorhabensbedingte Emissionen der Erhaltung bzw. dem Erreichen der Umweltziele für Wasserkörper berührter Fließgewässer und Seen entgegen?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Abfallwirtschaft

Oberflächenwässer sind von der Errichtung der S8 nur peripher betroffen, eine Einleitung von flüssigen Emissionen in Vorfluter ist nicht vorgesehen. Lagerflächen von Aushubmaterialien befinden sich nicht in der Nähe von Oberflächengewässern. Aus Sicht des Fachbereichs Abfallwirtschaft stehen vorhabensbedingte Emissionen der Erhaltung bzw. dem Erreichen der Umweltziele für Wasserkörper berührter Fließgewässer und Seen nicht entgegen.

#### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

In der Bauphase zur Errichtung der Gerinnequerung Rußbach/Mühlbach ist die temporäre Verrohrung des Mühlbachs vorgesehen. Daraus ergeben sich kurzfristige Trübungen im Unterlauf des Mühlbachs. Eine Ablagerung oder Zwischenlagerung von Baumaterialien und Aushub im Abflussbereich des Rußbachs/Mühlbachs ist nicht vorgesehen, auch werden in Gewässernähe keine Altlasten oder Altstandorte durch Baumaßnahmen berührt. Demgemäß ist eine relevante qualitative Beeinflussung der berührten Oberflächenwässer und Oberflächenwasserkörpern durch flüssige Emissionen bzw. durch Abfälle oder Aushub (z.B. Ausschwemmung von Aushubmaterialien, Altlasten) während des Baus nicht zu erwarten. Natürliche stehende Gewässer werden durch das Vorhaben nicht direkt berührt. Eine Beurteilung der Vorhabenswirkungen auf jenen Teich, der sich am Grund eines Schotterabbaus bei km 8,4 gebildet hat erfolgt aus dem Fachgebiet Gewässerökologie. Aus Sicht des Fachgebietes Oberflächenwasser und Straßenwässer ist lediglich festzustellen, dass für den Teich kein Wasserrecht besteht.

### Frage 2.11.9

**Sind die durch den Bau des geplanten Vorhabens hervorgerufenen Änderungen der hydromorphologischen Eigenschaften und der biologischen Qualitätselemente der betroffenen (erheblich veränderten) Wasserkörper derart beschaffen, dass eine (massive) Verschlechterung der Funktionsfähigkeit der betroffenen Gewässerabschnitte oder des gesamten Gewässers zu erwarten ist?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Es wird auf die Beantwortung aus dem Fachgebiet Gewässerökologie verwiesen.

#### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie und Fischerei sind die durch den Bau des Vorhabens bedingten Veränderungen im betroffenen DWK des Rußbaches als geringfügig

bzw. vernachlässigbar einzustufen. Eine Verschlechterung der Funktionsfähigkeit dieses Gewässerabschnittes durch das gegenständliche Projekt ist daher nicht zu erwarten.

#### Frage 2.11.10

**Sind die durch den Betrieb des geplanten Vorhabens hervorgerufenen Änderungen der hydromorphologischen Eigenschaften und der biologischen Qualitätselemente der betroffenen (erheblich veränderten) Wasserkörper derart beschaffen, dass eine (massive) Verschlechterung der Funktionsfähigkeit der betroffenen Gewässerabschnitte oder des gesamten Gewässers zu erwarten ist?**

Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Es wird auf die Beantwortung aus dem Fachgebiet Gewässerökologie verwiesen.

Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie und Fischerei sind die durch den Betrieb der S8 bedingten Veränderungen im betroffenen DWK des Rußbaches als geringfügig bzw. vernachlässigbar einzustufen. Eine Verschlechterung der Funktionsfähigkeit dieses Gewässerabschnittes durch das gegenständliche Projekt ist daher nicht zu erwarten.

#### Frage 2.11.11

**Werden die Emissionen von Straßenwässern während des Betriebs nach dem Stand der Technik begrenzt?**

Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Die Emissionen von Straßenwässern während des Betriebs werden nach dem Stand der Technik begrenzt. Die Vorgaben der RVS 04.04.11 Gewässerschutz an Straßen werden insoweit umgesetzt, als damit maßgebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser auszuschließen sind. Im Weiteren wird auf das Wasserrechtsverfahren verwiesen, in welchem die technische Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Detail geprüft wird.

Im Winter werden die gereinigten Straßenwässer einer kleinen Flächen (Rampen 102, 103 und 104 des Knotens S1/S8 sowie von der S1 Richtungsfahrbahn Süßenbrunn km 31,0 – 31,5) über die Beckenanlage 4 der S1 dem Rußbach zugeführt. Die durch den Winterdienst verursachte Chloridbelastung führt zu einer Aufhöhung der im Rußbach bestehenden Chloridkonzentration von lediglich 0,01 bis 0,02 mg/l. Die diesbezüglichen Immissionsbetrachtungen seitens der PW sind plausibel und nachvollziehbar.

Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie und Fischerei werden die Emissionen von Straßenwässern während des Betriebs nach dem Stand der Technik begrenzt. Dazu ist auszuführen, dass die anfallenden Wässer fast zur Gänze dezentral und teilweise zentral versickert werden. Im Winter werden die Wässer lediglich von kleinen Flächen (Rampen 102, 103 und 104 beim Knoten S1/S8 sowie von der S1 Richtungsfahrbahn Süßenbrunn km 31,0 –

31,5) gesammelt und schließlich über die Beckenanlage 4 der S1 vorgereinigt dem Rußbach zugeführt. Durch das gewählte Entwässerungssystem gelangen nur über GSA (Puffer- und Absetzbecken) vorgereinigte Straßenwässer in den Rußbach. Die durch den Winterdienst verursachte Chloridbelastung führt zu keiner nennenswerten zusätzlichen Aufhöhung der im Rußbach bestehenden Chloridimmission. Die diesbezüglichen Immissionsbetrachtungen seitens der PW sind plausibel und nachvollziehbar. Bei den auch durch den Straßenverkehr bedingten prioritären Stoffen ist davon auszugehen, dass es aufgrund der geplanten Entwässerung zu keiner Änderung der Immissionssituation im Rußbach kommt.

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Die Reinigung der Straßenwässer erfolgt im Wesentlichen dem Stand der Technik entsprechend. Diesbezüglich wird auf das Gutachten des Fachbereiches Oberflächenwasser verwiesen.

#### **Frage 2.11.12**

**Sind die den Beurteilungen zugrunde gelegten Umweltziele bzw. Grenz- und Richtwerte sowie Beurteilungsmaßstäbe richtig und nachvollziehbar? Wie werden mögliche Überschreitungen beurteilt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Die den Beurteilungen zugrunde gelegten Umweltziele bzw. Grenz- und Richtwerte sowie Beurteilungsmaßstäbe sind richtig und nachvollziehbar. Vorhabensbedingte Überschreitungen dieser Werte und Ziele sind für Oberflächenwässer sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase nicht zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie und Fischerei sind die den Beurteilungen zugrunde gelegten Umweltziele (guter ökologischer Zustand) richtig und nachvollziehbar. Der Grenzwert für die Chloridimmission ist richtig dargestellt (gemäß QZV Ökologie OG), die Beurteilungsmaßstäbe und die vorgelegten Immissionsbetrachtungen (Lastfall 1 bzw. 2) sind plausibel und nachvollziehbar (Arbeitsbehelf „Chloridbelastete Straßenwässer. Auswirkungen auf Vorflutgewässer“ der WA2-Wasserwirtschaft des Amtes der NÖ Landesregierung vom August 2011). Durch die gewählte Dimensionierung der Punkteinleitung vorgereinigter Straßenabwässer ist davon auszugehen, dass es zu keinen Grenzwertüberschreitungen kommt.

#### **Frage 2.11.13**

**Kann es zum dauerhaften oder temporären Verlust stehender Wasserflächen und/oder dauerhaften oder temporären Veränderungen von Wasserläufen und Uferzonen durch bauliche Eingriffe kommen?**

Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Durch das Vorhaben wird jener Teich, der sich am Grund eines Schotterabbaus bei km 8,4 gebildet hat beansprucht. Aus Sicht des Fachgebietes Oberflächenwasser und Straßenwasser ist dazu festzustellen, dass der teilweise Verlust des Teichs mit Trassenerrichtung keinen maßgeblichen Einfluss auf die fachliche Beurteilung der Vorhabenswirkungen auf das Schutzgut Wasser hat. Im Nahbereich dieses Teichs befindet sich ein permanent bespannter Graben, der durch das Vorhaben baulich nicht berührt wird.

**Frage 2.11.14**

**Kann es zu relevanten quantitativen Beeinflussungen der Abflussverhältnisse bzw. der hydrologischen Einzugsbereiche durch geomorphologische Raum- und Geländeänderungen kommen?**

Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Durch das Vorhaben kommt es zu keiner relevanten quantitativen Beeinflussungen der Abflussverhältnisse bzw. der hydrologischen Einzugsbereiche durch geomorphologische Raum- und Geländeänderungen.

**Frage 2.11.15**

**Sind durch qualitative oder quantitative Beeinflussungen von Oberflächengewässern, während der Bauphase und/oder während der Betriebsphase Beeinträchtigungen fremder Rechte zu erwarten?**

Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Durch das Vorhaben sind keine Beeinträchtigungen fremder Rechte durch qualitative oder quantitative Beeinflussungen von Oberflächengewässern während der Bauphase und während der Betriebsphase zu erwarten. Hinsichtlich der Fischereirechte wird auf das TGA Gewässerökologie verwiesen.

**Frage 2.11.16**

**Sind Maßnahmen während der Bau aus Sicht des Fachgebietes Oberflächenwässer und Straßenwässer erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Unbedingt erforderliche Maßnahmen zur Bauphase, die über jene in der UVE dargestellten Maßnahmen hinausgehen, werden im Teilgutachten Oberflächenwasser und Straßenwasser in Kapitel 6 dargestellt. Eine nochmalige Darstellung der Maßnahmen scheint hier nicht erforderlich. Die entsprechenden Begründungen für die Maßnahmenforderungen finden sich in

der fachlichen Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens im Teilgutachten Oberflächenwasser und Straßenwasser.

#### Frage 2.11.17

**Sind Maßnahmen während des Betriebes aus Sicht des Fachgebietes Oberflächenwasser und Straßenwasser erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwasser und Straßenwasser

Unbedingt erforderliche Maßnahmen zur Betriebsphase, die über jene in der UVE dargestellten Maßnahmen hinausgehen, werden im Teilgutachten Oberflächenwasser und Straßenwasser in Kapitel 6 dargestellt. Eine nochmalige Darstellung der Maßnahmen scheint hier nicht erforderlich. Die entsprechenden Begründungen für die Maßnahmenforderungen finden sich in der fachlichen Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens im Teilgutachten Oberflächenwasser und Straßenwasser.

#### Frage 2.11.18

**Sind Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle aus Sicht des Fachgebietes Oberflächenwasser und Straßenwasser während der Bau- und/oder Betriebsphase erforderlich? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwasser und Straßenwasser

Unbedingt erforderliche Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle, die über jene in der UVE dargestellten Maßnahmen hinausgehen, werden im Teilgutachten Oberflächenwasser und Straßenwasser in Kapitel 7 dargestellt. Eine nochmalige Darstellung der Maßnahmen scheint hier nicht erforderlich. Die entsprechenden Begründungen für die Maßnahmenforderungen finden sich in der fachlichen Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens im Teilgutachten Oberflächenwasser und Straßenwasser.

#### Frage 2.11.19

**Kann das Vorhaben aus Sicht des Fachgebietes Oberflächenwasser und Straßenwasser erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei haben?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwasser und Straßenwasser

Aus Sicht des Fachbereiches Oberflächenwasser und Straßenwasser hat das gegenständliche Vorhaben keine Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei. Eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung der March als Grenzgewässer, sowie der Donau als überregionaler Vorfluter ist angesichts der geplanten Versickerung der gereinigten Straßenwässer in den Grundwasserkörper des Marchfeldes nicht zu erwarten. Durch die Einhaltung der Vorgaben der

Qualitätszielverordnung Chemie, Grundwasser ist auch zu erwarten, die aus diesem Grundwasserkörper gespeisten Vorfluter keine relevante qualitative Beeinträchtigung erfahren.

## 5.2.12. Fachgebiet 12 – Hydrogeologie und Grundwasser

### Frage 2.12.1

**Sind die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in der UVE aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar? Kommt es bei fachlicher Prüfung zu Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zum Fachgebiet Grundwasser sind aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar. Bei fachlicher Prüfung kommt es zu keinen erheblichen Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen. Es wird auf die seitens des Gutachters zusätzlich als unbedingt erforderlich angesehenen Maßnahmen verwiesen, welche erkannte nachteilige Umweltwirkungen des durch die PW vorgelegten Projektes verhindern.

### Frage 2.12.2

**Welche Wasserkörper laut Wasserkörpertabellen „Grundwasser-Zustand“ in der Anlage zum Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan werden vom Vorhaben berührt? Welcher Zustandsbewertung werden die betroffenen Wasserkörper zugeordnet? Bis wann ist laut Nationalem Gewässerbewirtschaftungsplan der Zielzustand für die betroffenen Wasserkörper zu erreichen?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Das gegenständliche Vorhaben befindet sich im Grundwasserkörper Marchfeld GK100020 Marchfeld [DUJ]. Der gegenständliche Grundwasserkörper weist für den Parameter Nitrat einen nicht guten chemischen Zustand auf, weil bei zumindest 50% der Messstellen der Schwellenwert von 45 mg/l überschritten wird. Laut Nationalem Gewässerbewirtschaftungsplan ist der Zielzustand 2027 zu erreichen.

### Frage 2.12.3

**Gibt es besondere, spezifische Umstände, die für das Vorhaben aus fachlicher Sicht von Bedeutung sind und wie werden diese beurteilt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Das Projektgebiet liegt im Grundwasserkörper des Marchfeldes und zum Teil im Grundwasserschongebiet. Aus diesem Grund liegt für den gegenständlichen Bereich eine entsprechend hohe Sensibilität vor. Diese Sensibilität wird von den Fachberichterstellern in deren Beurteilung sowie der geplanten Maßnahmen berücksichtigt.

#### Frage 2.12.4

**Kann es im Zuge der Errichtung von Bauwerken, insbesondere von Tieflagen<sup>5</sup>, zu einer relevanten qualitativen Beeinflussung des Grundwassers durch flüssige Emissionen kommen, die direkt (Versickerung) und / oder indirekt über den Boden ins Grundwasser kommen? Wenn ja, wurde diese ausreichend und nachvollziehbar behandelt?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Die Nivellette verläuft tw. in Dammlage oder Einschnitten, großteils jedoch als Freilandstrecke. Allfällige Tiefgründungsmaßnahmen (z.B. Pfahlgründungen für Brückenobjekte) werden zum Teil unterhalb des Grundwasserspiegels liegen. Dadurch kommt es jedoch zu keinen, mehr als geringfügigen Beeinflussungen der qualitativen Verhältnisse.

Naturgemäß ist durch die Bauherstellung ein erhöhtes Risiko hinsichtlich möglicher Verunreinigungen des Bodens und damit in weiterer Folge für das Grundwasser gegeben. Es sind jedoch im Projekt entsprechende technische Maßnahmen vorgesehen, zudem wird von der Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben ausgegangen. Relevante qualitative Beeinflussungen der Grundwasserqualität sind nicht zu erwarten.

#### Frage 2.12.5

**Ist durch die Bauphase von Bauwerken, insbesondere von Tieflagen<sup>6</sup>, mit relevanten quantitativen Veränderungen der Grundwassersituation zu rechnen? Können daraus nachhaltige Auswirkungen auf die Umwelt resultieren? Wenn ja, wurde diese ausreichend und nachvollziehbar unter Berücksichtigung von Maßnahmen behandelt?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Die Nivellette verläuft tw. in Dammlage oder Einschnitten, großteils jedoch als Freilandstrecke immer über dem höchsten Grundwasserstand (HGW-100). Allfällige Tiefgründungsmaßnahmen (z.B. Pfahlgründungen für Brückenobjekte) werden zum Teil unterhalb des Grundwasserspiegels liegen. Dadurch kommt es jedoch zu keinen, mehr als geringfügigen Beeinflussungen der quantitativen Verhältnisse.

#### Frage 2.12.6

**Kann es während der Bauphase insbesondere durch Hangeinschnitte zu verstärkter Emission von gefährlichen Stoffen in Richtung Luft, Grundwasser und Oberflächenwasser kommen und wie sind diese zu beurteilen?**

---

<sup>5</sup> Unter Tieflage ist ein Trassenverlauf zu verstehen, der zumindest teilweise unter dem Grundwasserspiegel / Bergwasserspiegel verläuft.

<sup>6</sup> Unter Tieflage ist ein Trassenverlauf zu verstehen, der zumindest teilweise unter dem Grundwasserspiegel / Bergwasserspiegel verläuft.

### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Mehr als geringfügige Emissionen bedingt durch Hanganschnitte sind bei dem gegenständlichen Vorhaben nicht zu erwarten. Bedingt durch den Wegfall der eher geringdurchlässigen Deckschichten ist naturgemäß ein erleichterter Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser möglich. Diese möglichen Szenarien wurden vom Ersteller der UVE entsprechend berücksichtigt und sind nachvollziehbar behandelt. Es sind entsprechende Maßnahmen zur Hintanhaltung von mehr als geringfügigen Auswirkungen vorgesehen.

### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Bei sorgsamer Bauführung sind keine Emissionen von gefährlichen Stoffen in Richtung Grundwässer und Oberflächenwasser zu erwarten. Hinsichtlich der Reinigung und Entsorgung von Baustellenwässern werden Maßnahmen gefordert, die nachteilige Emissionen verhindern. Außerdem ist die Verwendung von Baustoffen vorgesehen, die keine gewässergefährdenden Stoffe in die Gewässer emittieren.

### **Frage 2.12.7**

**Kann es während der Betriebsphase zu verstärkter Emission von gefährlichen Stoffen in Richtung Luft, Grundwasser kommen und wie sind diese zu beurteilen?**

### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Die Motoremissionen und Abrieb bedingten Emissionen an Luftschadstoffen infolge des Straßenverkehrs auf der S8 West und auf den Zubringerrouen wurden in der UVE ausführlich dargestellt. Die durch diese bedingten Immissionswerte, wie bei Frage 2.3.3 erläutert, lassen keine Grenzwertüberschreitungen nach IG-L erwarten. Emissionen gefährlicher Stoffe im Zuge eines Unfalls mit Beteiligung eines Tankwagens oder Gefahrguttransportes können grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. Diese Gefährdung ist nicht in verstärktem Maße im Vergleich zum Ist-Zustand gegeben.

### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

In der Betriebsphase kommt es zur Ablagerung von typischen spezifischen Inhaltsstoffen aus dem Straßenwasser und somit auch in weiterer Folge auch in Richtung Grundwasser. Durch die dem Stand der Technik entsprechenden Oberflächenwasserentsorgung erfolgt jedoch eine weitgehende Reinigung der anfallenden Wässer hinsichtlich straßenspezifischer Inhaltsstoffe. Das aus dem Winterdienst stammende Chlorid wird hingegen nicht abgebaut und in das Grundwasser weitertransportiert. Die Abnahme der Konzentration erfolgt in weiterer Folge ausschließlich durch Verdünnung. Im Nahbereich der Versickerungseinrichtungen sind daher zum Teil erhöhte Chloridkonzentrationen zu erwarten. Aus diesem Grund sind lokal Ersatzwasserversorgungen (Bewässerungsbrunnen) zu verlegen. Unter Berücksichtigung eingeplanten Maßnahmen sind jedoch keine mehr als geringfügigen emissionsbedingten Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten.

#### Frage 2.12.8

**Kann es während der Bau- und Betriebsphase zu verstärkter Emission von gefährlichen Stoffen aus Zwischen- und Enddeponien von Bodenaushub kommen und wie sind diese zu beurteilen?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Eine verstärkte Emission von gefährlichen luftgetragenen Stoffen aus Zwischen- und Enddeponien von Bodenaushub ist nicht zu erwarten.

##### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Eine verstärkte Emission von gefährlichen Stoffen aus Zwischen- und Enddeponien von Bodenaushub ist nicht zu erwarten.

#### Frage 2.12.9

**Kann die bleibende Schädigung des Gewässerzustands aufgrund erheblicher Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Immissionseinwirkungen ausgeschlossen werden?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Im Nahbereich der Versickerungsbecken ist naturgemäß mit teilweise deutlichem Anstieg der Chloridkonzentration im Grundwasser zu rechnen. Diese Bereiche sind jedoch lokal abgegrenzt und eine bleibende Schädigung des Gewässerzustandes aufgrund erheblicher Immissionseinwirkungen ist nicht zu erwarten.

##### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Nachdem Straßenwässer nur in äußerst geringem Umfang aus dem Vorhaben in Oberflächengewässer eingeleitet werden, können bleibende Schädigungen des Gewässerzustands von Rußbach und Mühlbach aufgrund erheblicher Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Immissionseinwirkungen ausgeschlossen werden.

#### Frage 2.12.10

**Werden Immissionen vermieden, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Die Verbringung der Straßenwässer erfolgt entsprechend dem Stand der Technik. Eine Filtration von Chlorid aus dem Sickerwasser ist jedoch technisch – wirtschaftlich nicht möglich. Die Abnahme der Konzentration erfolgt in weiterer Folge ausschließlich durch Verdünnung. Im Nahbereich der Versickerungseinrichtungen sind daher zum Teil erhöhte Chloridkonzentrationen zu erwarten. Aus diesem Grund sind lokal Ersatzwasserversorgungen (Bewässerungsbrunnen) zu verlegen. Unter Berücksichtigung der eingeplanten Maßnahmen sind je-

doch keine mehr als geringfügigen immissionsbedingten Auswirkungen auf das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Aus dem Fachgebiet Oberflächenwasser und Straßenwässer sind keine Immissionen zu erwarten, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden.

#### **Frage 2.12.11**

**Wird die Immissionsbelastung zu schützender Güter (nach dem Stand der Technik) möglichst gering gehalten (Immissionsminimierungsgebot), sodass allfällige Maßnahmen noch im Verhältnis zu der damit insgesamt erreichbaren Verringerung der Immissionsbelastung stehen?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Die Verbringung der Straßenwässer erfolgt entsprechend dem Stand der Technik. Eine Filtration von Chlorid aus dem Sickerwasser ist jedoch technisch – wirtschaftlich nicht möglich.

#### **Frage 2.12.12**

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Veränderung des qualitativen und quantitativen Wasserhaushaltes sowie der Beanspruchung des Grundwassers auf Siedlungsraum, Wirtschaftsraum, Erholung; Landwirtschaft, Boden; Forstwirtschaft; Tiere; Pflanzen, Lebensräume; Fischerei während des Baus zu bewerten?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

Da während des Baus keine Einleitungen ins Grundwasser vorgesehen sind, die den Grundwasserspiegel in einer Weise verändern könnten, dass Veränderungen von Lebensräumen für Tiere (Vernässung, Austrocknen) zu erwarten wären, sind keine Auswirkungen auf Tiere und ihre Lebensräume zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

Beantwortung siehe Frage 2.6.5. Es sind keine derartigen negativen Auswirkungen zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Die Auswirkungen des Vorhabens durch die Veränderung des quali- und quantitativen Wasserhaushaltes unter Einhaltung der vorgeschriebenen Maßnahmen sind gering.

### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie und Fischerei wird es während der Bauphase zu Beeinträchtigungen des Rußbaches sowie des nahen Gewässerumlandes kommen. Potentielle Einflüsse bestehen durch baubedingte Gewässerverunreinigungen sowie Eintrübungen, aber auch durch das Entfernen der Ufergehölze im künftigen Querungsbereich. Aus Sicht der Fischerei kommen noch Beeinträchtigungen durch die baubedingte Lärmbelastung sowie die eingeschränkte Zugänglichkeit des Revierabschnittes hinzu. Während der Bauphase wird es zu keinen quantitativen Veränderungen des Wasserhaushaltes im Rußbach kommen.

Nachteilige Auswirkungen betreffend baubedingte Gewässerverunreinigung und Eintrübungen können durch Maßnahmen während des Baus deutlich vermindert werden. Für die Ausübung der Fischerei bleiben unvermeidbare Beeinträchtigungen während der Bauphase bestehen. Diesbezügliche Kompensationen sind nicht Gegenstand der UVP.

Die Eingriffserheblichkeit während der Bauphase ist als hoch zu bewerten, die spezifischen Maßnahmenwirkungen sind jedenfalls als hoch einzustufen, die letztlich verbleibenden Auswirkungen sind somit gering.

Für den Teich südlich von Strasshof werden in Bauphase 0 zwei Ersatzgewässer mit 0,4 und 0,6 ha Größe hergestellt, sodass aus gewässerökologischer Sicht der Habitatverlust jedenfalls kompensiert wird.

### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Siehe Beantwortung der Frage 2.8.14

### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

#### Qualitative Veränderungen

Qualitative Änderungen des Wasserhaushaltes und damit verbundene Auswirkungen auf das Schutzgut Boden können während der Betriebsphase nur durch den Eintrag von Tausalz ergeben. In der Bauphase ist der Einsatz von Tausalz nicht gestattet, der Einsatz von CMA zur Staubfreimachung ist durch Auflagen im TGA „Luftschadstoffe und Klima“ limitiert, sodass auch dadurch keine Beeinflussungen auftreten können.

Qualitative Veränderungen von Oberflächenabwässern können auch durch das Abschwemmen von Oberboden (hoher Humusgehalt und damit verbunden ein hoher Gehalt an abfiltrierbaren Stoffen, Stickstoff und organischen Verbindungen) ergeben.

#### Quantitative Veränderungen

Die Trasse der S8 ist durchwegs über dem Grundwasserspiegel situiert. Demnach wird das Grundwasser durch die Trasse nicht angeschnitten.

Quantitative Auswirkungen auf das Schutzgut Boden bzw. den Bodenwasserhaushalt sind während der Bauphase durch Eingriffe in den Grundwasserhaushalt (z.B. durch Fundamentierungsmaßnahmen bei Brückenbauwerken im Grundwasserbereich) möglich. Dies ist insbesondere dann zu beachten, wenn durch Bauwasserhaltungen dauernde oder temporäre

Einstau- oder Absenk-/Drainageeffekte entstehen. Derartige Veränderungen können das Bodengefüge (Wasser-, Nährstoff-, Luft und Wärmehaushalt) und damit die örtlichen Lebensbedingungen (Bodenleben, pflanzenverfügbares Wasser, Durchwurzelungsraum) beeinflussen.

Durch die von der Projektwerberin vorgesehenen und die im Rahmen der UVP vorgeschriebenen Maßnahmen müssen qualitative Beeinflussung von Oberflächenwässern / Oberflächenwasserkörpern durch flüssige Emissionen während des Bauzustands verhindert bzw. vermieden werden.

Bei Einhaltung der einschlägigen Vorschriften für den Betrieb von Baumaschinen und der im Einreichprojekt vorgesehenen Maßnahmen sind in der Bauphase keine wesentlichen qualitativen Auswirkungen auf den Bodenwasserhaushalt zu erwarten.

Da die Trasse der S8 nicht den Grundwasserkörper tangiert, die geplanten Bauwasserhaltungen nur einen kleinräumigen Einfluss erwarten lassen sind, die bestehenden Beregnungsanlagen in ihrer Funktion erhalten werden müssen, können die Auswirkungen durch Veränderung des quantitativen Wasserhaushaltes auf das Schutzgut Boden während des Baus als vertretbar eingestuft werden.

#### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Auswirkungen auf den Siedlungsraum, Sachgüter, Erholung und Landschaft sind nicht zu erwarten. Es wird zudem auf die Beantwortung durch die Fachbereiche Grundwasser und Gewässerökologie verwiesen.

#### **Frage 2.12.13**

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Veränderung des qualitativen und quantitativen Wasserhaushaltes sowie der Beanspruchung des Grundwassers auf Siedlungsraum, Wirtschaftsraum, Erholung; Landwirtschaft, Boden; Forstwirtschaft; Tiere; Pflanzen, Lebensräume; Fischerei während des Betriebs zu bewerten?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

Da während des Betriebs keine Einleitungen ins Grundwasser vorgesehen sind, die den Grundwasserspiegel in einer Weise verändern könnten, dass Veränderungen von Lebensräumen für Tiere (Vernässung, Austrocknen) zu erwarten wären, sind keine Auswirkungen auf Tiere und ihre Lebensräume zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

Beantwortung siehe Frage 2.6.5. Es sind keine derartigen negativen Auswirkungen zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Die Auswirkungen des Vorhabens durch die Veränderung des quali- und quantitativen Wasserhaushaltes unter Einhaltung der vorgeschriebenen Maßnahmen sind gering.

### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie und Fischerei sind die diesbezüglichen Projektunterlagen ausreichend und nachvollziehbar. Da auch im Winter die anfallenden Straßenwässer fast zur Gänze versickert werden und nur kleine Flächen nach einer Vorreinigung über die Beckenanlage 4 der S1 in den Rußbach entwässert werden, sind Auswirkungen der Chlorideinträge auf die biologischen Qualitätskomponenten als vernachlässigbar zu bewerten. Wie die nachvollziehbaren Immissionsbetrachtungen zeigen, ergibt sich durch die von der S8 in den Rußbach gelangenden chloridbelasteten Wässer keine nennenswerte zusätzliche Aufhöhung der Chloridimmission. Bei den auch durch den Straßenverkehr bedingten prioritären Stoffen ist davon auszugehen, dass es aufgrund der geplanten Entwässerung zu keiner Änderung der Immissionssituation im Rußbach kommt.

Darüber hinaus bleiben die Einleitmengen aus der Beckenanlage 4 der S1 auch nach Realisierung der S8 unverändert. Mithin wird es weder in qualitativer noch in quantitativer Hinsicht zu nennenswerten Veränderungen durch die geplanten Einleitungen vorgereinigter Straßenabwässer kommen.

Für den Teich südlich von Strasshof werden in Bauphase 0 zwei Ersatzgewässer mit 0,4 und 0,6 ha Größe hergestellt, sodass aus gewässerökologischer Sicht der Habitatverlust jedenfalls kompensiert wird.

### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Siehe Beantwortung der Frage 2.8.14

### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Durch die geplante Versickerung von chloridbelasteten Tauwässern aus dem Winterbetrieb in den Untergrund und die Verwendung danach folgende Verwendung dieses Wassers grundwasserstromabwärts als Bewässerungswasser können landwirtschaftliche Kulturen Böden negativ beeinflusst werden.

Beim gegenständlichen Vorhaben sollen die Straßenwässer (teilweise über Rasenmulden, teilweise in mit Humusfiltern ausgestatteten Sickerbecken je nach Trassenlage der S8) in den Untergrund versickert werden.

In den Zeiten ohne Salzstreuung kann durch eine dem Stand der Technik entsprechende Versickerung über Rasenmulden davon ausgegangen werden, dass keine qualitativen Veränderungen des Wasserhaushalts von Böden eintritt.

In Österreich wird für den Winterdienst vornehmlich Natriumchlorid (NaCl) als Taumittel eingesetzt, welches zur Feuchtsalzstreuung mit Calciumchlorid (CaCl<sub>2</sub>) ergänzt wird.

Der Chloridanteil im Streumittel wird mit etwa 60 % angesetzt.

Das Salz „Chlorid“ wird im Grundwasser weder abgebaut noch an der Bodenmatrix adsorbiert. Eine Reduktion der Konzentration erfolgt demnach nur über Verdünnung.

Die NaCl-Zufuhr bewirkt in Böden einen Austausch von vorwiegend Ca- und Mg-Ionen durch Na-Ionen. Es kann bei stark erhöhter Natriumzufuhr eine „Alkalisierung“ eintreten, die eine Erhöhung des pH-Wertes und der elektrischen Leitfähigkeit bewirkt. Bei Verfügbarkeit von Carbonat-Ionen ( $\text{CO}_3^{2-}$ ) bildet sich Soda ( $\text{Na}_2\text{CO}_3$ ), wodurch der Boden-pH-Wert bis etwa 8,5 ansteigen kann. Dies ist vielfach bis zu einer Entfernung von etwa 10-15 m von der Straße nachweisbar.

Diese Natriumbindung führt zu äquivalenten Austauschmengen an Calcium, die mit dem Sickerwasser ausgetragen werden. Dieser Calciumverlust führt auf Dauer zur Abnahme der Stabilität der Bodenaggregate und zur Ausbildung von Verdichtungshorizonten. Bodenverdichtungen führen durch Verlust von Porenraum und Wasserdurchlässigkeit zu verstärkten Oberflächenabflüssen, die etwa auf Böschungen Erosionen bewirken können.

Als Maß für die Bewertung des Versalzungsgrades in Gew.% in Hinblick auf die landwirtschaftliche Nutzung von Böden können Werte von ACHTNICH, 1980<sup>7</sup> herangezogen werden.

Als Grenze wird hier ein Chloridgehalt von bis zu 0,15% (Gew.%) (entsprechend 1,5 g/kg Boden) als unbedeutend eingestuft. Eine mögliche Beeinflussung der Böden durch das Bewässerungswasser ist durch die Vielzahl an unterschiedlichen Rahmenbedingungen (zB. Vegetation, Temperaturverlauf im Jahr, Bewässerung, Windeinfluss) seriös nicht ohne Einzelproben zu analysieren und im Jahresverlauf zu beobachten. Auf Grund der im Projektgebiet vorhandenen Böden (zB sandige Tschernoseme, Paratschernoseme) ist jedoch davon auszugehen, dass eine Chloridanreicherung im Boden bis zu 0,15% und darüber eher unwahrscheinlich ist.

Zur Verifizierung sind dazu Beweissicherungsmaßnahmen vorgeschrieben, bei denen Bodenproben zu ziehen und auf in Hinblick auf für die Auswirkungen der Chloridwerte im Grundwasser auf grundwasserversorgte Böden bzw. bewässerte landwirtschaftliche Flächen auf bodenrelevante (bodenchemische und bodenphysikalische Parameter wie den Bodensättigungsextrakt, LF im Sättigungsextrakt, Salzgehalt, Na-, Ca-, Cl, Sulfat, Carbonat im Sättigungsextrakt, pF Kurven) zu analysieren sind.

So ist bei Chloridkonzentrationen im Bewässerungswasser von über 115 mg/l in Abhängigkeit von zur Bewässerung bewilligten Kulturart chloridarmes Bewässerungswasser zur Verfügung zu stellen.

Bei festgestellten Chloridkonzentrationen über 150 mg/l (Ausgangspunkt für Trendumkehr gemäß der Qualitätszielverordnung Chemie – Grundwasser - 150 mg/l) in wasserrechtlich bewilligten Brunnen, deren Wasser für die Bewässerung von landwirtschaftlichen Nutzflächen herangezogen wird, ist auf alle Fälle Natriumchlorid-armes Bewässerungswasser in der wasserrechtlich bewilligten Menge unabhängig von der wasserrechtlich bewilligten Kulturart zur Verfügung zu stellen, um eine zusätzliche Belastung der Böden durch erhöhte Natriumgaben zu vermeiden.

Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen können die Auswirkungen auf landwirtschaftlich bewässerte Böden als vertretbar eingestuft werden.

---

<sup>7</sup> ACHTNICH, W.: Bewässerungslandbau, ISBN-10: 3800121247, Verlag Eugen Ulmer (1980)

Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Auswirkungen auf den Siedlungsraum, Sachgüter, Erholung und Landschaft sind nicht zu erwarten. Es wird zudem auf die Beantwortung durch den Fachbereich Grundwasser und Gewässerökologie verwiesen.

**Frage 2.12.14**

**Kann es zur relevanten quantitativen Beeinflussung von bestehenden Wasserschutz- und / oder -schongebieten bzw. Wasserversorgungsanlagen etwa durch Flächenverlust / Drainagen/ geomorphologische Veränderungen (Auf- u. Abträge) kommen?**

Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Im Nahbereich abstromig der geplanten Trasse liegen die Schutzgebiete der kommunalen Wasserversorgungen Parbasdorf und Untersiebenbrunn. Die Auswirkungen auf diese Wasserversorgungsanlagen wurden durch den Fachberichtersteller dargestellt. Diese sind plausibel und nachvollziehbar. Zudem liegt ein Teil des östlichen Trassenbereiches im Grundwasserschongebiet Marchfeld.

Eine quantitative Beeinflussung von bestehenden Wasserschutz- und/oder Schongebieten bzw. Wasserversorgungsanlagen durch das geplante Vorhaben ist nicht zu erwarten, da keine mehr als geringfügigen direkten Eingriffe in den Grundwasserkörper stattfinden.

**Frage 2.12.15**

**Kann es zur relevanten qualitativen Beeinflussung von bestehenden Wasserschutz- und / oder -schongebieten bzw. Wasserversorgungsanlagen etwa flüssige Emissionen bzw. durch baubedingte Auswirkungen wie z.B. verunreinigten Aushub und dergl. kommen?**

Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Im Nahbereich abstromig der geplanten Trasse liegen die Schutzgebiete der kommunalen Wasserversorgungen Parbasdorf und Untersiebenbrunn. Zudem liegt ein Teil des östlichen Trassenbereiches im Grundwasserschongebiet Marchfeld.

Eine qualitative Beeinträchtigung von bestehenden Wasserschutz- und/oder Schongebieten bzw. Wasserversorgungsanlagen durch baubedingte Auswirkungen bzw. flüssige Emissionen ist denkbar, diese möglichen Szenarien wurden vom Ersteller der UVE entsprechend berücksichtigt und nachvollziehbar behandelt. Entsprechende Maßnahmen zur Hintanhaltung von mehr als geringfügigen Auswirkungen sind vorgesehen bzw. werden vorgeschrieben.

**Frage 2.12.16**

**Kann es zur relevanten qualitativen Beeinflussung von bestehenden Wasserschutz- und / oder -schongebieten bzw. Wasserversorgungsanlagen etwa durch verunreinigte Straßenwässer kommen?**

### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Im Nahbereich abstromig der geplanten Trasse liegen die Schutzgebiete Parbasdorf und Untersiebenbrunn. Zudem liegt ein Teil des östlichen Trassenbereiches im Grundwasserschongebiet Marchfeld. Die qualitativen Auswirkungen auf diese Wasserversorgungsanlagen wurden durch den Fachberichtersteller dargestellt. Diese sind plausibel und nachvollziehbar. Eine qualitative Beeinträchtigung von bestehenden Wasserschutz- und/oder Schongebieten bzw. Wasserversorgungsanlagen durch das geplante Vorhaben ist nicht zu erwarten, da die zu erwartenden Konzentrationserhöhungen bei dem Parameter Chlorid unter den Grenz- und Richtwerten liegen.

### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Die Reinigung der Straßenwässer entspricht dem Stand der Technik, demgemäß ist keine qualitative Beeinflussung von bestehenden Wasserschutz- und / oder -schongebieten bzw. Wasserversorgungsanlagen durch verunreinigte Straßenwässer zu erwarten. Aussagen zum Parameter Chlorid werden aus dem Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser getroffen.

### **Frage 2.12.17**

**Kann es durch Eingriffe wie z.B. räumliche Veränderung des Grundwassers zur Beeinflussung von Deponien / Altlasten kommen?**

### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Eine räumliche Veränderung des Grundwassers ist nicht zu erwarten, da die Trasse als Freilandstrecke geführt wird und allfällige direkte Eingriffe in das Grundwasser nur sehr lokal sind (z.B. Pfahlgründungen), daher ist eine diesbezügliche Beeinflussung von Deponien und Altlasten nicht zu erwarten. Es sind im Vorhabensbereich grundsätzlich keine Deponien und Altlasten zu erwarten, sollen diese wider Erwarten angetroffen werden sind diese vorab zu sanieren.

### **Frage 2.12.18**

**Sind die den Beurteilungen zugrunde gelegten Umweltziele bzw. Grenz- und Richtwerte sowie Beurteilungsmaßstäbe richtig und nachvollziehbar? Wie werden mögliche Überschreitungen beurteilt?**

### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Die Umweltziele bzw. die angeführten Grenz- und Richtwerte sind aus der Sicht des Gutachters richtig und nachvollziehbar und sind den gültigen Regelwerken entnommen. Bei Überschreitungen werden entsprechende Ersatzmaßnahmen (z.B. Verlegung des Brunnenstandortes) vorgeschlagen.

### Stellungnahme Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei

Aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie und Fischerei sind die den Beurteilungen zugrunde gelegten Umweltziele (guter ökologischer Zustand) richtig und nachvollziehbar.

Der Grenzwert für die Chloridimmission ist richtig dargestellt (gemäß QZV Ökologie OG), die Beurteilungsmaßstäbe und die vorgelegten Immissionsbetrachtungen (Lastfall 1 bzw. 2) sind plausibel und nachvollziehbar (Arbeitsbehelf „Chloridbelastete Straßenwässer. Auswirkungen auf Vorflutgewässer“ der WA2-Wasserwirtschaft des Amtes der NÖ Landesregierung vom August 2011). Durch die gewählte Dimensionierung der Punkteinleitung vorgereinigter Straßenabwässer ist davon auszugehen, dass es zu keinen Grenzwertüberschreitungen kommt.

#### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Aussagen zu den der Beurteilungen zugrunde gelegten Umweltziele bzw. zu Grenz- und Richtwerten sowie zu den angewandten Beurteilungsmaßstäben hinsichtlich grundwasserrelevanter Aspekte ist auf die Beantwortung aus dem Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser zu verweisen. Hinsichtlich der für das Oberflächenwasser geltenden Beurteilungsmaßstäbe siehe Frage 2.11.12.

#### **Frage 2.12.19**

**Sind durch qualitative oder quantitative Beeinflussungen des Grundwassers, wie z.B. Grundwasserhaltungen, Versickerungen etc. während der Bauphase und/oder während der Betriebsphase Beeinträchtigungen fremder Rechte zu erwarten?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Quantitative Beeinflussungen des Grundwassers sind nicht zu erwarten. Qualitative Beeinträchtigungen während der Bauphase sind bei Einhaltung der entsprechenden Maßnahmen nicht zu erwarten. Qualitative Auswirkungen (Erhöhung der Chloridkonzentration im Grundwasser) sind in der Betriebsphase zu erwarten. Davon sind einige Brunnenanlagen im Grundwasserabstrom betroffen. Entsprechende Ersatzmaßnahmen werden vorgeschlagen und sind Projektbestandteil.

#### **Frage 2.12.20**

**Sind Maßnahmen während der Baus aus Sicht des Fachgebietes Hydrogeologie erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Entsprechende Maßnahmen sind unbedingt erforderlich und im Wesentlichen auch vom Projektersteller vorgesehen. Diese Maßnahmen sind sinnvoll und größtenteils ausreichend, jedoch sind noch zusätzliche Maßnahmen durch den Gutachter definiert worden. Diese betreffen im Wesentlichen den Bauablauf.

**Frage 2.12.21**

**Sind Maßnahmen während des Betriebes aus Sicht des Fachgebietes Hydrogeologie erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Entsprechende Maßnahmen sind unbedingt erforderlich und im Wesentlichen auch vom Projektersteller vorgesehen. Diese Maßnahmen sind sinnvoll. Jedoch sind noch zusätzliche Maßnahmen durch den Gutachter definiert worden. Diese betreffen im Wesentlichen die qualitative Beweissicherung (Verlängerung des Beweissicherungszeitraumes und Verkürzung der Beprobungsintervalle).

**Frage 2.12.22**

**Sind Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle aus Sicht des Fachgebietes Hydrogeologie während der Bau- und/oder Betriebsphase erforderlich? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Maßnahmen sind unbedingt erforderlich und im Wesentlichen auch vom Projektersteller vorgesehen. Diese Maßnahmen sind sinnvoll, jedoch sind noch zusätzliche Maßnahmen durch den Gutachter definiert worden. Diese betreffen im Wesentlichen die qualitative Beweissicherung (Verlängerung des Beweissicherungszeitraumes und Änderung der Beprobungsintervalle).

**Frage 2.12.23**

**Kann das Vorhaben aus Sicht des Fachgebietes Hydrogeologie und Grundwasser erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei haben?**

Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Aus Sicht des Fachbereiches Hydrogeologie und Grundwasser hat das gegenständliche Vorhaben keine Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei.

### 5.2.13. Fachgebiet 13 – Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

#### Fragenkomplex Raumplanung, Sachgüter, Erholung

##### Frage 2.13.1

**Sind die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zur UVE aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar? Kommt es bei fachlicher Prüfung zu Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Da sich die Ausarbeitungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung auf den Stand Sommer 2010 bezogen, wurde die Aktualität der zu Grunde gelegten Programme und Pläne aus dem Bereich der örtlichen Raumplanung (formelle Planungsinstrumente im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde) durch den Gutachter überprüft und aktualisiert. Diese Pläne und Programme definieren nämlich die Ziele und Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung inhaltlich sowie räumlich und sind ein Ausdruck des öffentlichen Interesses und daher für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Raum (§ 24c Abs. 5 Z 5 UVP-G 2000) relevant.

Den Beurteilungen hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Bereiche Siedlungsraum, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild kann auch auf Basis der aktualisierten Grundlagen aus fachlicher Sicht gefolgt werden. Es sind diese ausreichend dargelegt und schlüssig begründet. Abweichende Schlussfolgerungen werden nur in einem Punkt festgestellt, es werden diese jedoch ebenfalls als vertretbar beurteilt:

Die Ziele des Öster. Rohstoffplanes sind derzeit noch nicht flächendeckend rechtsverbindlich in den Raumordnungsinstrumenten umgesetzt. Die Schotterabbaugebiete im Gebiet der Gemeinde Markgrafneusiedl sind jedoch bereits im Regionalem Entwicklungsprogramm nördliches Wiener Umland verbindlich als Eignungszone für die Gewinnung grundeigener mineralischer Rohstoffe festgelegt. Auch wenn der Öster. Rohstoffplan noch nicht rechtsverbindlich umgesetzt ist, ist im Sinne einer konfliktfreien Nutzung durch nachfolgende Generationen aus raumordnungsfachlicher Sicht abweichend von der UVE ein Konflikt festzustellen. Die Trasse wird in diesen Bereichen jedoch als Einschnitt geführt, sodass eine Nutzung großteils auch nach Errichtung des Vorhabens möglich ist. Die direkt betroffenen Flächen können während der Bauphase ausgebeutet werden. Aufgrund von Häufigkeit und Ausmaß der Schottervorkommen wird dieser Konflikt aus raumordnungsfachlicher Sicht als **vertretbar** eingestuft.

##### Frage 2.13.2

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Flächenbeanspruchung, Veränderung der Funktionszusammenhänge und Veränderung des Erscheinungsbildes von Landschaft, Stadt und Ort auf Siedlungsraum, Wirtschaftsraum, Erholung, Sachgüter während des Betriebes zu bewerten? Ist die Darstellung des Erscheinungsbildes baulicher Konstruktionen nachvollziehbar?**

### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Die Trasse wird im Wesentlichen siedlungsfern geführt, sodass keine Baulandflächen durch das Vorhaben direkt betroffen sind. Im engeren Untersuchungsraum (500m-Korridor beidseits der Trasse) kommen lediglich in Markgrafneusiedl ein Teil eines Betriebsbaugebietes und in Gänserndorf eine Sondernutzung im Grünland für Reitsport zu liegen. Auswirkungen können maximal indirekt erfolgen, sind jedoch jedenfalls als geringfügig einzustufen, da Betriebsbaugebiete und Reitsport-Nutzungen über keinen erhöhten Schutzanspruch hinsichtlich Immissionen verfügen. Die Siedlungsentwicklung der Standortgemeinden wird durch die Trasse nicht eingeschränkt. Es stellt die S8 Marchfeld Schnellstraße sogar eine wesentliche Voraussetzung und einen Standortvorteil für die Entwicklung von Industrie- und Gewerbegebieten dar. Diese Entwicklungsabsichten finden auch Ausdruck in den Örtlichen Entwicklungskonzepten bzw. im Betriebsflächenkonzept B8.

Alle Siedlungsgebiete im weiteren Untersuchungsraum werden durch die B8 Angerner Straße und die Landesstraßen L2, L6, L9 und L11 verbunden. Diese Verbindungen werden auch nach Errichtung des Vorhabens aufrechterhalten, so dass erhebliche Störungen der räumlichen Funktionszusammenhänge ausgeschlossen werden können. Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch Wege, oft in Kombination mit Grünbrücken, ebenfalls aufrechterhalten.

Die Darstellung des Erscheinungsbildes baulicher Konstruktionen ist nachvollziehbar ausgeführt.

### **Frage 2.13.3**

#### **Kommt es zu unzumutbaren Beeinträchtigungen durch vom Vorhaben ausgehende Einwirkungen auf bestehende Erholungsgebiete oder Freizeitanlagen?**

### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Teilweise sind negative Auswirkungen auf Erholungsgebiete und Freizeitanlagen in Form von Lärmimmissionen zu erwarten. Im Fall des Modellflugplatzes in der Gemeinde Markgrafneusiedl und des Crossbike-Parcours in der Gemeinde Parbasdorf sind diese Auswirkungen jedoch als nicht relevant einzustufen, da es sich hier um Nutzungen handelt, die aufgrund ihrer Lärmemissionen selbst siedlungsfern situiert sind. Zahlreiche ortsgebundene Erholungseinrichtungen wie Freibäder, Sportanlagen und Kleingartenanlagen in den Siedlungsbereichen, welche fußläufig von einem Großteil der Bevölkerung erreicht werden können, werden durch das Vorhaben entlastet und es sind die Auswirkungen des Vorhabens dahingehend als positiv einzustufen. Entlang der Landesstraße L9 kommt es zu erhöhten Lärmbelastungen unter anderem im Schlosspark Obersiebenbrunn oder im Safaripark Gänserndorf. Einbußen der Erlebnis- und Erholungsqualität sind aufgrund der zusätzlichen Lärmbelastung entlang von Bewegungslinien wie dem Marchfeldkanalradweg, dem Radweg Nr. 5 und dem Napoleonradweg im Bereich Klingefeld zu erwarten. Insgesamt sind die Auswirkungen auf bestehende Erholungsgebiete und Freizeitanlagen als **vertretbar** einzustufen.

#### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Es kommt aus humanmedizinischer Sicht zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen durch vom Vorhaben ausgehende Einwirkungen auf bestehende Erholungsgebiete oder Freizeitanlagen.

#### **Frage 2.13.4**

**Ist der Flächenverlust von bestehenden / gewidmeten Siedlungsflächen (Bauland bzw. besondere Grünlandwidmungsarten) durch zeitweise/ dauernde Flächeninanspruchnahme ausreichend und nachvollziehbar beurteilt? Sind daraus wesentliche nachteilige Auswirkungen zu erwarten?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Durch das Vorhaben werden keine Baulandflächen direkt betroffen. In der Gemeinde Markgrafneusiedl durchschneidet die Trasse Flächen, welche als Grünland - Materialgewinnungsstätte (Schotterabbau) festgelegt sind. Die Auswirkungen wurden durch die Fachbeitragersteller ausreichend und nachvollziehbar beurteilt und werden aus fachlicher Sicht als **geringfügig** eingestuft. Der Verbrauch von bestehenden / gewidmeten Siedlungsflächen ist als **nicht relevant** einzustufen.

#### **Frage 2.13.5**

**Kommt es zu Flächenverlusten bei bestehenden bzw. gewidmeten Erholungsgebieten / Freizeitanlagen? Sind durch die Einwirkungen der Luftschadstoffe Beeinträchtigungen von Funktionen der Freizeit- und Erholungsnutzungen zu erwarten? Werden allfällige Beeinträchtigungen ausreichend und nachvollziehbar beurteilt?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Freizeit- und Erholungsnutzungen werden nicht infolge von projektbedingten Luftschadstoffimmissionen beeinträchtigt.

#### Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Es kommt aus humanmedizinischer Sicht zu keiner Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzungen durch Luftschadstoffe.

#### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Durch das Vorhaben kommt es zu keiner direkten Flächenbeanspruchung von örtlich gebundenen und im Flächenwidmungsplan festgelegten Freizeit- und Erholungseinrichtungen.

#### **Frage 2.13.6**

**Sind Maßnahmen während des Baus aus Sicht des Fachgebietes Raumplanung, Sachgüter, Erholung erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende**

**Auswirkungen des Vorhabens auf den Raum unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Die in der UVE formulierten Maßnahmen sind aus Sicht der Fachbereiche Raumplanung, Freizeit- und Erholung und Landschaftsbild als ausreichend zu betrachten. Aufgrund der zeitlichen Beschränktheit der Bauphase von 36 Monaten werden mögliche Auswirkungen auf den Siedlungsraum und die Raumentwicklung generell als **vertretbar** ingestuft.

#### **Frage 2.13.7**

**Welche Maßnahmen sind während des Betriebes aus Sicht des Fachgebietes Raumplanung, Sachgüter, Erholung erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Aus Sicht des Fachbereiches Raumordnung sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

#### **Frage 2.13.8**

**Sind Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle aus Sicht des Fachgebietes Raumplanung, Sachgüter, Erholung während der Bau- und/oder Betriebsphase erforderlich? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Aus Sicht des Fachbereiches Raumordnung sind keine zusätzlichen Maßnahmen zu Beweissicherung erforderlich.

### **Fragenkomplex Landschaftsbild**

#### **Frage 2.13.9**

**Sind die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zur UVE aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar? Kommt es bei fachlicher Prüfung zu Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen?**

Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind aus fachlicher Sicht ausreichend, plausibel dargelegt und als nachvollziehbar zu beurteilen. Die Auswirkungen werden

entsprechend der angewandten Methode als in Summe „mittel“ beurteilt. Den Beurteilungen des Fachbeitragerstellers kann in allen neun Teilbereichen gefolgt werden.

#### Frage 2.13.10

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Flächenbeanspruchung und Veränderung der Funktionszusammenhänge auf die Veränderung des Erscheinungsbildes der Landschaft während des Baus zu bewerten?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

In der Bauphase wird das Landschaftsbild unter anderem durch Baustelleneinrichtungsflächen, Materialmieten, Baustraßen, etc. visuell negativ beeinflusst. Örtlich beschränken sich diese Auswirkungen überwiegend auf die Trasse. Wesentlich für die Beurteilung ist die veranschlagte Gesamtbauzeit von 36 Monaten, d.h. die Auswirkungen sind jedenfalls als temporär zu betrachten. Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild in der Bauphase werden als **vertretbar** beurteilt.

#### Frage 2.13.11

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Flächenbeanspruchung und Veränderung der Funktionszusammenhänge auf die Veränderung des Erscheinungsbildes der Landschaft während des Betriebes zu bewerten? Ist die Darstellung des Erscheinungsbildes baulicher Konstruktionen nachvollziehbar?**

##### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Zu Beurteilung des visuellen Erscheinungsbildes der Trasse wurden im Fachbeitrag Orts- und Landschaftsbild Schnitte, Ansichten, Fotomontagen und Fotos verwendet. Die Darstellungen sind für eine Beurteilung der visuellen Auswirkungen gut geeignet. Den Schlussfolgerungen und Beurteilungen kann aus fachlicher Sicht gefolgt werden.

Der Untersuchungsraum ist im Wesentlichen durch intensive landwirtschaftliche Nutzungen mit langen Ackerschlägen geprägt. Dadurch ergeben sich die für das Gebiet typischen geometrischen Formenmuster. Als Störfaktoren sind im Ist-Zustand zahlreichen Windkraftanlagen, Hochspannungsleitungen und Landesstraßen zu nennen, welche das Landschaftsbild bereits heute maßgeblich negativ beeinflussen. Auch die zahlreichen Schotterabbauflächen sind als visueller Störfaktor einzustufen. Durch die zahlreichen Windschutzhecken wird die landwirtschaftlich bedingte geometrische Teilung des Gebietes zusätzlich verstärkt. Insgesamt ist die Qualität des Landschaftsbildes als gering bis mäßig zu beurteilen und es weisen die direkt beanspruchten Flächen daher keine hohe Bedeutung für das Erscheinungsbild der Landschaft auf.

Die Trasse wirkt raumbildend und bedingt zusätzliche Barrierewirkungen. Das landwirtschaftliche Wegenetz, welches das Gebiet durchzieht und Anteil am Erscheinungsbild der Landschaft hat, wird nur geringfügig durch Umwege gestört, in seiner Funktion aber aufrechterhalten. Die Auswirkungen sind je nach Trassenführung unterschiedlich einzustufen. Vor allem in jenen Bereiche, wo die Trasse in Hochlage geführt wird oder dominante Brückenbauwerke

erforderlich sind (zum Beispiel im Bereich der Anschlussstelle S1/S8 oder Querung Russbach) sind die Auswirkungen als hoch einzustufen. Unter Berücksichtigung der projektierten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Auswirkungen, sind die vorhabendbedingten Auswirkungen als vertretbar einzustufen.

#### Frage 2.13.12

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Flächenbeanspruchung und Veränderung der Funktionszusammenhänge auf die landschaftsgebundene Erholung während des Baus zu bewerten?**

Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Aufgrund der zeitlichen Begrenztheit der Bautätigkeit von 36 Monaten werden die Auswirkungen auf das Landschaftsbild als geringfügig eingestuft.

#### Frage 2.13.13

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Flächenbeanspruchung und Veränderung der Funktionszusammenhänge auf die landschaftsgebundene Erholung während des Betriebes zu bewerten?**

Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Bedingt durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung und den Schotterabbau verbleiben nur wenige für die landschaftsgebundene Erholung geeignete Gebiete im Untersuchungsraum. Hierzu zählen der Hagerfelder Wald oder das Feuchtbiotop im Bereich Gegenlüsse. In diesen Bereichen ist die Trasse lokal randlich sichtbar, wobei Maßnahmen die visuellen Auswirkungen wirksam mindern können. Negative Auswirkungen auf die Erholungsfunktion verbleiben durch die schalltechnischen Mehrbelastungen von 5-10 dB. In Summe werden die Auswirkungen aber als vertretbar eingestuft.

#### Frage 2.13.14

**Kommt es zu unzumutbaren Belästigungen durch vom Vorhaben ausgehende Einwirkungen auf bestehende Erholungsgebiete oder Freizeitanlagen?**

Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Ortsgebundenen Erholungs- und Freizeitanlagen (Schwimmbäder, Parks, Sportanlagen, etc.) werden durch das Vorhaben nicht direkt betroffen. Mögliche negative Auswirkungen sind ausschließlich auf den Wirkfaktor Lärm zurückzuführen. In Bereichen mit relevanten Lärmbelastungen sind jedoch keine Freizeit- und Erholungseinrichtungen situiert, welche einen erhöhten Ruheanspruch aufweisen.

Stellungnahme Fachgebiet Humanmedizin

Es kommt aus humanmedizinischer Sicht zu keinen unzumutbaren Belästigungen (bezogen auf einen gesunden normal empfindenden Erwachsenen und ein ebensolches Kind).

**Frage 2.13.15**

**Sind Maßnahmen während des Baus aus Sicht des Fachgebietes Landschaftsbild erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Die in der UVE definierten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild (zum Beispiel Böschungsbepflanzungen, Aufforstungen, Gestaltung von Bauwerken, etc.) sind fachlich sinnvoll. Während der Bauphase sind Maßnahmen nur aus Sicht des Landschaftsbildes erforderlich. Diese umfassen zusätzliche Sichtschutzpflanzungen im ostseitigen Bereich der Rußbachquerung (von der Brücke über die L 3023 bei km 2,305 – bis zur Brücke über den Rußbach bei km 2,742), die der Reduktion der visuellen Wirkung der Trasse als Fremdkörper in der offenen Landschaft dienen.

**Frage 2.13.16**

**Sind Maßnahmen während des Betriebes aus Sicht des Fachgebietes Landschaftsbild erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Die in der UVE definierten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild (zum Beispiel Böschungsbepflanzungen, Aufforstungen, Gestaltung von Bauwerken, etc.) sind fachlich sinnvoll. Zusätzlichen Maßnahmen, die der Reduktion der visuellen Wirkung dienen, sind in der Bauphase erforderlich (s. Beantwortung Frage 2.13.15). Diese Maßnahme entfaltet ihre Wirkung auch in der Betriebsphase. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

**Frage 2.13.17**

**Sind Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle aus Sicht des Fachgebietes Landschaftsbild während der Bau- und/oder Betriebsphase erforderlich? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Zur Beurteilungen auf Übereinstimmung mit den in der UVE enthaltenen Maßnahmen zum Ausgleich der Auswirkungen auf das Landschaftsbild ist der Behörde einmal jährlich einmal

im Zuge eines Quartalsberichts, bevorzugt im August, bis zum Ende der Nachkontrolle eine Fotodokumentation vorzulegen.

#### **Frage 2.13.18**

**Kann das Vorhaben aus Sicht der Fachgebiete Raumplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild und Freizeit- und Erholung erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei haben?**

#### Stellungnahme Fachgebiete Raumplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild und Freizeit- und Erholung

Durch das Vorhaben S8 Marchfeld Schnellstraße ergeben sich aus Sicht der Fachbereiche Raumplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild und Freizeit- und Erholung keine grenzüberschreitenden Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei im Sinne des § 10 UVP-G 2000.

Auswirkungen auf den Siedlungsraum wären im gegenständlichen Fall ausschließlich in Form indirekter Auswirkungen z.B. durch Lärm oder Luftschadstoffe denkbar. Die Grundlage für allfällige Auswirkungen müsste daher eine von der Veränderung der Verkehrsbelastung im grenznahen und/oder grenzüberschreitenden Verkehrsnetz ausgehende relevante Erhöhung dieser Wirkfaktoren darstellen. Solche Auswirkungen liegen jedoch nicht vor.

#### **5.2.14. Fachgebiet 14 – Kulturgüter**

##### **Frage 2.14.1**

**Sind von der Projektwerberin alle zugänglichen Archive und Verzeichnisse von Kulturdenkmälern abgefragt worden, sind die Schlussfolgerungen bezüglich des Bestandes von Kulturgütern plausibel und richtig?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Kulturgüter

Der Bestand an Kulturgütern im Untersuchungsbereich ist umfangreich und korrekt dargestellt, die zugänglichen Unterlagen wurden in das vorliegende Einreichprojekt eingearbeitet. Die Schlussfolgerungen bezüglich des Bestandes an Kulturgütern sind plausibel.

##### **Frage 2.14.2**

**Sind von der Projektwerberin zusätzliche Ermittlungen bezüglich des Bestandes an Kulturgütern durchgeführt worden, sind die daraus resultierenden Schlussfolgerungen plausibel und richtig?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Kulturgüter

Die Projektwerberin hat soweit ersichtlich alle zugänglichen Daten betreffs des Schutzgutes Kulturgut erhoben und eingearbeitet.

### Frage 2.14.3

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Flächenbeanspruchung, Veränderung der Funktionszusammenhänge und Veränderung des Erscheinungsbildes von Landschaft, Stadt und Ort auf Kulturgüter während des Baus zu bewerten?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Kulturgüter

Die Auswirkungen auf Kleindenkmale (z.B. Napoleondenkmal Raasdorf, Bildstock in Markgrafneusiedl) sowie auf archäologische Fundstellen ist für die Bauphase ausreichend dargestellt. Während der Bauphase wird ein Bildstock in Markgrafneusiedel versetzt, der nur eine geringe regionale Bedeutung aufweist. Bei diesem sind die Auswirkungen des Vorhabens durch die Flächeninanspruchnahme bzw. durch die Veränderung des Funktionszusammenhanges als geringfügig zu bewerten. Für das Napoleondenkmal in Raasdorf ist keine Standortveränderung geplant, daher sind keine Auswirkungen gegeben. Die archäologischen Fundstellen sind durch die Flächeninanspruchnahme betroffen, durch die geplanten Ersatzmaßnahmen (Grabungen) ist allerdings eine Minimierung der Auswirkungen gegeben.

### Frage 2.14.4

**Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens durch Flächenbeanspruchung, Veränderung der Funktionszusammenhänge und Veränderung des Erscheinungsbildes von Landschaft, Stadt und Ort auf Kulturgüter während des Betriebes zu bewerten?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Kulturgüter

Während des Betriebes sind keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgut zu erwarten.

### Frage 2.14.5

**Sind Maßnahmen während des Baus aus Sicht des Fachgebietes Kulturgüter erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Kulturgüter

Die in der vorliegenden UVE formulierten Maßnahmen für den Bau sind ausreichend, im Detail wurden sie noch konkretisiert. Zusätzliche Maßnahmen sind keine erforderlich.

### Frage 2.14.6

**Sind Maßnahmen während des Betriebes aus Sicht des Fachgebietes Kulturgüter erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Kulturgüter

Während des Betriebes sind aus Sicht des Fachgebietes Kulturgüter keine Maßnahmen notwendig.

#### **Frage 2.14.7**

**Sind Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle aus Sicht des Fachgebietes Kulturgüter während der Bau- und/oder Betriebsphase erforderlich? Sind die dazu in der UVE definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Kulturgüter

Aus Sicht des Fachbereiches Kulturgüter ist eine begleitende Kontrolle während der Bau- phase notwendig. Als zusätzliche Maßnahme wird daher für die Sicherstellung der gesetzlichen Bestimmungen für die Bauphase eine archäologische Bauüberwachung durch eine befugte Archäologin oder einen befugten Archäologen in Absprache mit dem Bundesdenkmalamt, Abteilung für Archäologie, gefordert, die durch den Konsenswerber bzw. die Bauleitung einzurichten ist.

#### **Frage 2.14.8**

**Kann das Vorhaben aus Sicht des Fachgebietes Kulturgüter erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei haben?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Kulturgüter

Aus Sicht des Fachgebietes Kulturgüter sind keine Auswirkungen für die Umwelt bzw. Kulturgüter der Slowakei gegeben.

### **5.2.15. Fachgebiet 15 – Erschütterungen**

#### **Frage 2.15.1**

**Kommt es zu wahrnehmbaren Erschütterungen in den Siedlungs- bzw. Erholungsräumen während des Baus und des Betriebes und wie sind diese allenfalls zu bewerten?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Erschütterungen

#### Befund:

Die Siedlungs- und Erholungsräume befinden sich in einem derart großen Abstand zur Trasse, dass Erschütterungsimmissionen zufolge erschütterungsintensiver Bauarbeiten ausgeschlossen werden können. Dies betrifft sowohl störende Einwirkungen auf die Bauwerksbenutzer als auch schädigende Einwirkungen auf die Bauwerke.

Die möglichen projektbezogenen Erschütterungseinwirkungen beschränken sich somit auf die Folgen einer maßgeblichen Zunahme des LKW- Verkehrs auf einzelnen Zulaufstrecken. Gemäß dem TGA 15 können derartige Wirkungen für die Bauphase ausgeschlossen werden und sind nur für einzelne Planfälle der Betriebsphase denkbar.

In jeder beliebigen Ortsdurchfahrt treten bei LKW – Fahrten wahrnehmbare Erschütterungen in Gebäuden auf. Die Fühlbarkeitsgrenze wird in der ÖNORM S 9012 mit der  $W_m$  - bewerteten Schwingbeschleunigung  $3,57 \text{ mm/s}^2$  definiert. Dieser Wert wird insbesondere in Gebäuden mit Holzdecken, welche einen geringen Abstand zur Straße besitzen, häufig überschritten.

Gutachten:

In der Bauphase können wahrnehmbare Erschütterungen in den Siedlungs- bzw. Erholungsräumen ausgeschlossen werden. Mögliche projektbezogene Erschütterungseinwirkungen beschränken sich somit auf die Folgen eines zunehmenden LKW- Verkehrs auf einzelnen Zulaufstrecken. In jeder beliebigen Ortsdurchfahrt treten bei LKW – Fahrten wahrnehmbare Erschütterungen in Gebäuden auf. Die Wahrnehmbarkeit ist somit keinesfalls alleine auf das Projekt S8 West zurückzuführen.

**Frage 2.15.2**

**Wird die Immissionsbelastung zu schützender Güter (nach dem Stand der Technik) möglichst gering gehalten (Immissionsminimierungsgebot), sodass allfällige Maßnahmen noch im Verhältnis zu der damit insgesamt erreichbaren Verringerung der Immissionsbelastung stehen?**

Stellungnahme Fachgebiet Erschütterungen

Befund:

Im TGA 15 wurden konservative Erschütterungsprognosen für einzelne Gebäude im Bereich der Ortsdurchfahrten der L2, L9, L6 und L11 durchgeführt. Es wurde jeweils jener Planfall betrachtet, bei dem es zum größten Anstieg der LKW – Fahrten kommt. Die Prognosen basieren auf Emissionsmessungen, welche im September 2015 in Untersiebenbrunn und Obersiebenbrunn vorgenommen wurden.

Die Prognoserechnungen haben ergeben, dass in den Gebäuden entlang der Ortsdurchfahrten von Untersiebenbrunn (L2), Obersiebenbrunn (L2 und L9), Deutsch- Wagram (L6), Markgrafeneusiedl (L6) und Gänserndorf Süd (L11) derzeit und künftig die Richtwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz eingehalten werden, so fern sich der Zustand der Fahrbahnoberfläche zufolge von Rissen und/ oder Schlaglöchern gegenüber dem Zustand im September 2015 nicht maßgeblich verschlechtert hat. Diese Aussage lässt sich auch auf den Ortsrand von Gänserndorf Süd an der L9 erweitern.

Möglichkeiten zur Beurteilung des Zustandes der Fahrbahnoberfläche werden im Abschnitt 2.4.3 des TGA 15 beschrieben.

Im Bereich der Zulaufstrecken müssen in den Gebäuden die Richtwerte für *ausreichenden Erschütterungsschutz* gemäß ÖNORM S 9012 eingehalten werden. Hierbei ist – betreffend mögliche projektbezogene Erschütterungseinwirkungen - jedoch nur der Dosiswert  $E_{r,TAG}$  relevant, da dieser - im Gegensatz zu  $E_{MAX}$  - von der Anzahl der vorbeifahrenden LKWs abhängig sind.

Gutachten:

Die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter wird gemäß dem Stand der Technik möglichst gering gehalten. Die in Abschnitt 5.2.2 des TGA 15 beschriebenen Maßnahmen zur Verringerung allfälliger zunehmender Erschütterungsimmissionen sind angemessen.

Falls sich der Zustand der Fahrbahnoberfläche betrachtet im Jahr der Verkehrsfreigabe (2019) und im Jahr der Prognose (2025) gegenüber September 2015 verschlechtert hat, sind die im Abschnitt 5.2.2 des TGA 15 beschriebenen Maßnahmen zu setzen.

**Frage 2.15.3**

**Werden Immissionen vermieden, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden?**

Stellungnahme Fachgebiet Erschütterungen

Befund:

Die Siedlungs- und Erholungsräume befinden sich in einem derart großen Abstand zur Trasse, dass Erschütterungsimmissionen zufolge erschütterungsintensiver Bauarbeiten ausgeschlossen werden können.

Schäden an Bauwerken zufolge Verkehrseinwirkungen können grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Gutachten:

Eine Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen kann ausgeschlossen werden.

**Frage 2.15.4**

**Findet eine unzumutbare Belästigung oder Gefährdung von Leben oder Gesundheit von Nachbarn durch etwaige vom Vorhaben verursachte Erschütterungen statt?**

Stellungnahme Fachgebiet Erschütterungen

Befund:

Eine unzumutbare Belästigung durch vom Vorhaben verursachte Erschütterungen ist dadurch ausgeschlossen, dass die Grenzwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz gemäß ÖNORM S 9012 jedenfalls einzuhalten sind. Bei Einhaltung dieser Grenzwerte ist gleichzeitig sichergestellt, dass die Erschütterungen deutlich unter den Grenzwerten der VOLV liegen, wodurch wiederum eine Gefährdung von Gesundheit oder gar von Leben ausgeschlossen werden kann.

Gutachten:

Unzumutbare Belästigungen oder eine Gefährdung von Leben oder Gesundheit von Nachbarn durch etwaige vom Vorhaben verursachte Erschütterungen können ausgeschlossen werden.

#### Frage 2.15.5

**Sind Maßnahmen während des Baus zur Reduktion von Erschütterungen erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können? Sind die dazu in der Umweltverträglichkeitserklärung definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Erschütterungen

##### Befund:

In der Bauphase treten in den Siedlungsgebieten wegen des großen Abstandes zur Trasse keine baubedingten Erschütterungen auf. Die Zunahme der LKW – Fahrten durch die Bau – LKWs führt auch unter den ungünstigsten Annahmen auf keiner Zulaufstrecke zu Überschreitungen der Dosiswerte  $E_{r,TAG}$  und  $E_{r,NACHT}$  gemäß ÖNORM S 9012.

##### Gutachten:

Es sind keine zusätzlichen Maßnahmen während des Baus zur Reduktion von Erschütterungen erforderlich.

#### Frage 2.15.6

**Sind Maßnahmen während des Betriebes zur Reduktion von Erschütterungen erforderlich, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können ? Sind die dazu in der Umweltverträglichkeitserklärung definierten Maßnahmen ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Erschütterungen

##### Befund:

Die Prognoserechnungen haben ergeben, dass in den Gebäuden entlang der Ortsdurchfahrten von Untersiebenbrunn (L2), Obersiebenbrunn (L2 und L9), Deutsch- Wagram (L6), Markgrafneusiedl (L6) und Gänserndorf Süd (L11) die Richtwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz derzeit und künftig eingehalten werden, sofern sich der Zustand der Fahrbahnoberfläche betrachtet ein Jahr nach der Verkehrsfreigabe (2019) und im Jahr 2025 gegenüber dem Zustand im September 2015 zufolge von Rissen und/ oder Schlaglöchern nicht maßgebend verschlechtert hat. Diese Aussage lässt sich auch auf den Ortsrand von Gänserndorf Süd an der L9 erweitern.

Möglichkeiten zur Beurteilung des Zustandes der Fahrbahnoberfläche werden im Abschnitt 2.4.3 des TGA 15 beschrieben.

##### Gutachten:

Falls sich der Zustand der Fahrbahnoberfläche betrachtet ein Jahr nach der Verkehrsfreigabe und im Jahr 2025 gegenüber September 2015 verschlechtert hat, sind die im Abschnitt 5.2.2 des TGA 15 beschriebenen Maßnahmen zu setzen.

#### Frage 2.15.7

**Sind Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungen während der Bau- und/oder Betriebsphase erforderlich? Sind die dazu in der Umweltverträglichkeitserklärung definierten Maßnahmen sinnvoll und ausreichend oder sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich?**

Stellungnahme Fachgebiet Erschütterungen

Während der Bau- und der Betriebsphase sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

#### Frage 2.15.8

**Kann das Vorhaben aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakei haben?**

Stellungnahme Fachgebiet Erschütterungen

Befund:

Die der S8 West zuordenbaren verkehrlichen Mehrbelastungen liegen bei etwa 7% (Vergleich Plf 1C 2025 minus R2025, siehe Tabelle 11 in [6]). Die Zunahme von 7% wird aus der Sicht des Fachgebietes Erschütterungen als irrelevant eingestuft.

Ferner kreuzt die Straße 61 (Fortsetzung der B9) unmittelbar nach der Grenze Berg-Petrzalka die E65. Danach sind die Verkehrsmengen in nachfolgenden Ortsdurchfahrten nicht mehr der S8 zuordenbar.

Gutachten:

Hinsichtlich der Erschütterungen treten keine dem Vorhaben zuordenbaren Auswirkungen auf.

### 5.3. Fragenbereich 3 - Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes

#### Frage 3.1

**Wie sind die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne für das Fachgebiet Verkehr zu bewerten?**

Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

Befund – Sachverhalt

Die Erreichbarkeitsverbesserung des Straßennetzes führt zur aus der Sicht der betroffenen Gemeinden erwünschten Ansiedlung von neuen Nutzungen im Bereich der S8 und ihrer Umgebung und macht den Autoverkehr attraktiver. In der Folge führt dies einerseits zu Veränderungen des Modalsplits zu Gunsten des MIV, weg vom ÖV und zu einer Zersiedelung des Raumes, wenn neue Bauflächen gewidmet werden. Bezüglich der Klimaziele besteht ein Zielkonflikt, dass durch die Erreichbarkeitsverbesserung des MIV insgesamt mehr Treibhausgase emittiert werden. Dies steht einerseits in einem Zielkonflikt mit den österreichischen Klimazielen und den ÖV fördernden Zielen des Modal Splits in dem Verkehrskonzept

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

der Stadt Wien. Andererseits wird damit die regionale und lokale Wirtschaft des Planungsgebietes gefördert, was den wirtschaftspolitischen Zielen entspricht. Den unerwünschten Effekten könnte mit begleitenden Maßnahmen der Verkehrs- und Raumordnungspolitik (z.B. Internalisierung der externen Kosten) gegengesteuert werden, die allerdings nicht in der Kompetenz des Projektwerbers liegen.

### Gutachten – Schlussfolgerungen

Es gibt sowohl positive als auch negative Auswirkungen des Projektes, wobei die positiven unter den zu Grunde gelegten verkehrspolitischen Rahmenbedingungen deutlich stärker wirken. Es gibt eine Reihe von Gegenmaßnahmen, mit welchen die negativen Auswirkungen vermieden bzw. vermindert werden könnten. Diese Gegenmaßnahmen liegen aber größten Teils nicht in der Kompetenz der Projektwerberin und würden eine grundlegende Änderung der derzeit verfolgten verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (wie z.B. eine zielstrebige Internalisierung der externen Kosten des Kfz-Verkehrs, Einführung eines flächendeckenden und entfernungsabhängigen Road-Pricing in Österreich etc.).

### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Die S8 Marchfeld Schnellstraße erfüllt die verkehrlichen Zielvorstellungen überörtlicher Pläne und Programme in hohem Ausmaß. Dies, da in zahlreichen Plänen und Programmen die Verbindung der Metropolregionen Wien und Bratislava und die Aufwertung der Region durch eine Verbesserung der Verkehrsanbindung explizit als Ziele enthalten sind. Durch die Entlastung der B8 Angerner Straße werden die Kernsiedlungsräume aufgewertet, gleichzeitig ergeben sich durch die verbesserte Verkehrsanbindung Standortvorteile für zukünftige industriell-gewerbliche Nutzungen, welche aufgrund der geringeren Sensibilität in Bezug auf Immissionen auch im Nahbereich der Schnellstraße entwickelt werden können. Vorteile für die Standortgemeinden im Wettbewerb der Regionen sind zu erwarten, können aber quantitativ nicht abgeschätzt werden, da diese letztendlich von betrieblichen Entscheidungen außerhalb des Einflusses der Projektwerberin abhängen. Mit der Errichtung der Schnellstraße werden geänderte Voraussetzungen für die örtliche und überörtliche Planung geschaffen, welche zukünftig erst ihren Niederschlag in den Planungsinstrumenten finden werden. Letztendlich hängt der Nutzen, den die Standortgemeinden aus der verbesserten Anbindung ziehen werden, in hohem Maß von der Willensbildung auf Ebene der Gemeinde ab. Als Manko kann jedoch die etappenweise Errichtung der Marchfeld Schnellstraße eingestuft werden, da das Ziel der verbesserten Anbindung der Metropolregionen Wien und Bratislava nur durch den Abschnitt West noch nicht vollständig erreicht wird.

### **Frage 3.2**

**Wie sind die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne für das Fachgebiet Raumplanung zu bewerten?**

### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Unter Berücksichtigung der öffentlichen Pläne und Programm aus dem Fachgebiet der Raumordnung sind die Auswirkungen des Vorhabens insgesamt als **positiv** zu bewerten, wobei kleinräumig negative Auswirkungen, zum Beispiel durch Lärmimmissionen in Wohn-

bauland entlang der Landesstraße L9 oder in flächenbezogenen Erholungs- und Freizeiteinrichtungen nicht ausgeschlossen werden können. Durch die verbesserte Anbindung wird unter anderem die zentralörtliche Funktion von Gänserndorf gem. Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm von 1973 aufgewertet und es ist die S8 diesbezüglich als positiv zu beurteilen. Hingegen ist die Querung von landwirtschaftlichen Vorrangzonen und Rohstoffeignungszonen gem. Regionalem Raumordnungsprogramm Wiener-Umland mangels Alternativen unumgänglich.

### Frage 3.3

**Wie sind die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne für das Fachgebiet Wald im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen für das genannte Fachgebiet zu bewerten?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Wildökologie, Jagd und Wald

Die Zielsetzungen der forstlichen Raumordnung sind im Waldentwicklungsplan definiert und enthalten vor allem die Vergrößerung der Waldausstattung und die Verbesserung des Waldzustandes. Durch die vorgesehene Ersatzaufforstung im Ausmaß der 3-fachen Dauerrodefläche kommt es zu unter Berücksichtigung der Zielsetzungen der forstlichen Raumordnung mittelfristig zu positiven Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes.

### Frage 3.4

**Wie sind die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen für das genannte Fachgebiet zu bewerten?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Das Vorhaben hat auf Grund der Aussagen aus dem TGA 13 – Raumordnung, Sachgüter Erholung und Landschaftsbild Auswirkungen auf die Funktionszusammenhänge des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes.

Ein Ausbau der S8 trägt vor allem zur Verkehrsberuhigung in den Ortskernen und damit verbunden zur Stärkung der Innenentwicklung und Ortskernaufwertung bei. Des Weiteren wird die Erreichbarkeit insbesondere aus dem Wiener Raum sowie zukünftig u. U. die Anbindung an die slowakische Hauptstadt verbessert. Der Ausbau kann dadurch auch einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region leisten und zu einer vermehrten Nutzung der Standortpotenziale führen. Der Ausbau bietet einen Entlastungseffekt in Bezug auf Lärm- und Luftschadstoffe innerhalb der Ortschaften.

In Bezug auf die rechtlich bindenden Verordnungen ist festzuhalten, dass einige Festlegungen des Regionalen Raumordnungsprogramms (RegROP) nördliches Wiener Umland berührt werden: Landwirtschaftliche Vorrangzonen sind außerhalb der Orte großzügig festgelegt, sodass Alternativen ohne Berührung dieser Zonen nicht existieren. Das Berühren der Regionalen Grünzone entlang des Rußbachs ist aufgrund der Querung desselben nicht vermeidbar. Die Widmung (und Errichtung) von Verkehrsflächen in Regionalen Grünzonen ist

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

darüber hinaus zulässig, wenn die raumgliedernde und siedlungstrennende Funktion nicht gefährdet wird. In den Eignungszonen für die Gewinnung von Sand und Kies dürfen grundsätzlich nur Widmungsarten festgelegt werden, die einen künftigen Abbau der mineralischen Rohstoffe nicht erschweren oder verhindern. Da die Trasse im Gemeindegebiet von Markgrafneusiedl zum Großteil im Einschnitt geführt wird, ist eine Ausbeutung der Rohstoffvorkommen noch vor bzw. während der Errichtung der S 8 Marchfeld Schnellstraße möglich. Für die Flächen, auf denen eine Überörtliche Festlegung gemäß § 212 Mineralrohstoffgesetz festgelegt ist, gelten im RegROP keine Einschränkungen für andere Nutzungen.

In Hinblick auf das Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm, welches ebenfalls verordnet wurde und somit rechtlich bindend ist, ist eine sehr hohe Zielerfüllung bedingt durch die Verbesserung der Erreichbarkeit und die Anbindung der Bezirkshauptstadt Gänserndorf als zentraler Ort festzustellen (vgl. UVE Fachbericht „Siedlungs- Wirtschaftsraum\_Sach\_Kulturgüter“. Einlage 03\_05-01\_A)

Das Vorhaben widerspricht somit keinen raumordnungsrechtlichen Zielsetzungen oder Festlegungen auf regionaler, Landes-, Staats- oder europäischer Ebene. Auf Ebene der nationalen Pläne und Programme ist mit dem Ausbau die Erfüllung von Zieldefinitionen, wie z.B. die Sicherung der Erreichbarkeit, Stärkung und Förderung von Wirtschaftsstandorten und regionalen Zentren sowie bedarfsgerechter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gegeben.

Schon im Vorprojekt wurde versucht, nach Abwägung aller Schutzgüter eine möglichst ressourcenschonende Trasse zu finden, was zumindest teilweise auch möglich war.

Für das Schutzgut Boden und das Sachgut Landwirtschaft bedeutet die Errichtung der S8 einen Verlust an hochwertigen Ackerböden (Paratschernosem, Tschernosem). Damit einhergehend ist ein Totalverlust an Bodenfunktion durch Versiegelung von rd. 45,4 ha Boden (dichte Oberfläche, Asphalt). Von der für die Errichtung der S8 erforderlichen Gesamtfläche (139,64 ha) sind 94,2 ha offenporige aufgebaut. (Böschungen, Mulden etc.). Sie verlieren dadurch zwar einen Teil der bisherigen Bodenfunktionen zum Teil werden diese Flächen aber als ökologische Ausgleichflächen (74,48 ha) herangezogen. Zusätzlich werden im UVP Teilgutachten 05 (Tiere und deren Lebensräume) ökologische Ausgleichflächen im Ausmaß von rd. 39 ha gefordert, die durchwegs im Bereich landwirtschaftlicher Nutzflächen von der Projektwerberin erworben werden müssen, was den tatsächlichen permanenten Flächenverbrauch auf **rd. 139,64 ha + 39,00 ha = 45,40 ha versiegelte Flächen und 133,24 ha offenporige Flächen, in Summe also 178,64 ha** erhöht.

Dieser Bodenverlust vor allem an hochwertigen Ackerböden ist sowohl für das Schutzgut Boden als auch für das Sachgut Landwirtschaft bei einem Projekt dieser Art in der Region allerdings unvermeidbar, da die entsprechenden Böden dort flächig verbreitet sind. Ein solcher Verlust ist bei einem solchen Projekt auch nicht ausgleichbar, da entsprechende Entsigelungspotenziale fehlen. Aufgrund der in der Region trotz Vorhaben verbleibenden großflächigen Vorkommen der betroffenen Bodenform werden die verbleibenden bau- und betriebsbedingten Auswirkungen für den Themenbereich Boden und Landwirtschaft als vertretbar eingestuft.

### Frage 3.5

**Wie sind die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne für das Fachgebiet Oberflächen- u. Grundwasser bzw. Siedlungswasserwirtschaft im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen für das genannten Fachgebiet zu bewerten?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwässer

Bedingt durch die lediglich geringfügige Ableitung von Straßenwässern der S8 in der Streu- periode in der Rußbach sind keine über die Geringfügigkeit gehenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne für das Fachgebiet Oberflächenwasser im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen für das Fachgebiet Oberflächenwasser zu erwarten.

#### Stellungnahme Fachgebiet Hydrogeologie und Grundwasser

Hinsichtlich des Fachbereiches Grundwasser kann festgehalten, werden, dass das Grund- wasser in einem lokalen Bereich (abstromig der Versickerungsbecken FB4 und FB5) auf- grund der zu erwartenden Chloridkonzentrationen nicht mehr für Trink- und Bewässerungs- zwecke herangezogen werden kann. Es ist jedoch zu erwarten, dass die dadurch betroffene Fläche des Marchfeldes ca. 1,5 km<sup>2</sup> nicht überschreitet und daher diese Auswirkung als ver- tretbar eingestuft werden kann.

### Frage 3.6

**Wie sind die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne hinsichtlich Natur- schutz zu bewerten?**

#### Stellungnahme Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume

Aus dem möglicherweise vom Vorhaben betroffenen Raum sind über die bestehenden Schutzgebiete, teils im Netzwerk Natura 2000, hinaus keine Konzepte und Pläne hinsichtlich Naturschutz bekannt. Die Naturverträglichkeitsprüfung ergibt, dass keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Schutzgüter und Erhaltungsziele in nahen Europaschutzge- bieten zu erwarten sind.

Für das Land Niederösterreich gilt ein Naturschutzkonzept, in dem naturschutzfachliche Grundlagen für die Regionen und Großlandschaften als Grundlage für den Einsatz der In- strumentarien des Naturschutzes beschrieben werden (§ 3 NÖ Naturschutzgesetz). Das Vorhaben liegt im nordwestlichen Marchfeld in der Region „Donau-March-Thaya-Auen – Marchfeld“ nach der Gliederung des Naturschutzkonzeptes (Amt der NÖ Landesregierung 2011). Die Zielsetzungen des Naturschutzkonzeptes für die Region 11, die den Naturraum des Marchfeldes betreffen, sind:

„Fortbestand, Entwicklung und Management (inkl. Revitalisierung) der Auwald- Komplexlandschaften mit ihrem Auvorgelände an March, Donau und Thaya mit dem Ziel eines großflächigen Prozessschutzes in (Groß-)Schutzgebieten“: Da das Vorhaben die Au- wald-Komplexlandschaften (die Aulandschaften) an Donau, March und Thaya in der Fläche

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

nicht berührt, und da vom Vorhaben keine naturwirksamen Schadstoffimmissionen in die Aulandschaften zu erwarten sind, steht das Vorhaben nicht im Widerspruch mit dem Ziel.

„Erhaltung von Altbaumbeständen und Überhältern (u.a. als Brutplatz für Großvögel) in den Auegebieten“: Dieses Ziel hat durch die natürliche Wiederansiedlung von Seeadler und Kaiseradler in den Donau-Auen, ergänzend zu Vorkommen dieser und weiterer Greifvogelarten in den March-Thaya-Auen, an Bedeutung gewonnen. Da das Vorhaben die Flächen der Aulandschaften an Donau, March und Thaya nicht berührt und Auswirkungen auf Altbäume und Überhälter auszuschließen sind, steht das Vorhaben nicht im Widerspruch mit dem Ziel.

„Erhaltung und Pflege der pannonischen Auenwiesen (Brenndoldenwiesen) und anderer charakteristischer Feuchtwiesentypen in der Region“: Da das Vorhaben keine Auenwiesen oder Feuchtwiesen betrifft, und da vom Vorhaben keine naturwirksamen Schadstoffimmissionen in Auenwiesen oder Feuchtwiesen zu erwarten sind, steht das Vorhaben nicht im Widerspruch mit dem Ziel.

„Erhaltung und Management des gehölzarmen Offenlandcharakters (inkl. der Sand- und Schottergruben) des Marchfelds als bedeutender Lebensraum für Großtrappe, Triel und anderer Steppenvögel (u.a. Kaiseradler, Sakerfalke)“: Das Vorhaben sieht die Herstellung einer Trasse mit einer Schnellstraße und Nebenanlagen, teils eingesenkt, teils im Niveau und teils über Niveau, am nordwestlichen Rand des Marchfeldes außerhalb des Brutgebiets der Großtrappe und am Rand des Brutgebiets des Triels vor. Einschnitt, Dämme und begleitende Gehölze sowie auch der Wildschutzzaun fügen dem offenen Ackerland neue Strukturen hinzu und bedingen eine lokale Einschränkung des Offenlandcharakters, beim Schotterabbaugebiet ergänzt die Trasse die bisher gegebene veränderliche Reliefierung des Geländes mit einer zwar ähnlichen, in der Form aber bisher nicht vorhandenen und vor allem bleibenden linearen Oberflächenform. Der Offenlandcharakter des Marchfeldes als Lebensraum für die Großtrappe wird dadurch nicht verändert, weil der Trassenraum kein aktueller Lebensraum der Großtrappe ist. Die Parbasdorfer-Glinzendorfer Tafel war bis in die 1990er Jahre randlicher Lebensraum der Großtrappe, die Trasse liegt aber am nordwestlichen Rand der Tafel knapp außerhalb dieses Gebietes. Der Offenlandcharakter des Marchfeldes als Lebensraum für den Triel wird durch die Trasse in geringem Maße verändert, weil die Trasse zwar das Brutgebiet im Schotterabbaugebiet und Vogelschutzgebiet bei Markgrafneusiedl nicht berührt und den Landschaftscharakter dort nicht verändert, aber das Schotterabbaugebiet und damit den Lebensraum des Triels am nördlichen Rand betrifft und mit einem bisher landschaftsfremden Element versieht. Für das gesamte Marchfeld gesehen, bzw. für die im Naturschutzkonzept abgegrenzte Region „Donau-March-Thaya-Auen – Marchfeld“, ist durch die randliche Beeinträchtigung des Offenlandcharakters natürlich keine Verkleinerung der Lebensräume der angeführten Zielarten Großtrappe und Triel zu erwarten, für den Randbereich beeinträchtigt das Vorhaben aber in geringem Maße das Ziel der Erhaltung des Offenlandcharakters der Landschaft als Lebensraum für den Triel beim Schotterabbaugebiet Markgrafneusiedl. Die im Ziel angeführten weiteren Arten Kaiseradler und Sakerfalke kommen im Gebiet nicht vor, die Brutvorkommen des Kaiseradlers befinden sich in March-Thaya- und Donau-Nähe, Brutvorkommen des Sakerfalken befinden sich aktuell auf Hochspannungsmasten zerstreut im Marchfeld, auch weit nördlich vom Vorhabensgebiet jenseits von Straßhof und dem anschließenden Wald, dem Althofer Wald. Der Landschaftscharakter des Marchfeldes wird für diese beiden Arten und andere Steppenarten, die im Marchfeld seltener auftreten (z.B. Steppenweihe), nicht verändert.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

„Schutz und Pflege der seltenen Sandtrockenrasen und Binnendünen u.a. als Lebensraum des Silbergrases“: Vom Vorhaben sind keine Sandtrockenrasen und Binnendünen betroffen, auch Fernwirkungen auf diese Lebensräume sind auszuschließen, Das Vorhaben steht nicht im Widerspruch mit dem Ziel.

„Erhaltung und Management kurzgrasiger, trockener Brachen u.a. als Lebensraum des Ziesels“: Vom Vorhaben werden keine Zieselbrachen beansprucht, Trennwirkung im Ziesellebensraum nördlich vom Schotterabbaugelände bei Markgrafneusiedl ist aber zu erwarten. Diese wird bei Umsetzung der Maßnahmen durch Zieseldurchlässe, lebensraumbezogene Ziesellenkungsmaßnahmen und eine Grünbrücke vermieden, so dass keine nachteiligen Auswirkungen auf Zieselbrachen zu erwarten sind. Die bestehende Zieselbrache soll vergrößert werden, und das Management der Zieselbrache wird durch das Vorhaben abgesichert. Das Vorhaben steht somit nicht im Widerspruch mit dem Ziel.

„Schutz und Förderung naturnaher Waldreste in der offenen Kulturlandschaft“: Vom Vorhaben sind keine naturnahen Waldreste in der offenen Kulturlandschaft betroffen. Für die Beanspruchung von Wald an der Geländestufe des Kleinen Wagram sind waldverbessernde Maßnahmen zur Aufwertung des Waldes vorgesehen, für die Querung von Windschutzgehölzen und eines Gehölzstreifens am Klingensfeld sind Aufforstungen in naturnaher Form vorgesehen. Das Vorhaben steht nicht im Widerspruch mit dem Ziel.

### Stellungnahme Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume

Aus dem Vorhabensgebiet sind über die bestehenden Schutzgebiete, teils im Netzwerk Natura 2000, hinaus keine Konzepte und Pläne hinsichtlich Naturschutz bekannt. Die Naturverträglichkeitsprüfung ergibt, dass keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Schutzgüter und Erhaltungsziele in nahen Europaschutzgebieten zu erwarten sind.

Für das Land Niederösterreich gilt ein Naturschutzkonzept, in dem naturschutzfachliche Grundlagen für die Regionen und Großlandschaften als Grundlage für den Einsatz der Instrumentarien des Naturschutzes beschrieben werden (§ 3 NÖ Naturschutzgesetz). Das Vorhaben liegt im nordwestlichen Marchfeld in der Region „Donau-March-Thaya-Auen – Marchfeld“ nach der Gliederung des Naturschutzkonzeptes (Amt der NÖ Landesregierung 2011). Die Zielsetzungen des Naturschutzkonzeptes für die Region 11, die den Naturraum des Marchfeldes betreffen, sind:

„Fortbestand, Entwicklung und Management (inkl. Revitalisierung) der Auwald-Komplexlandschaften mit ihrem Auvorgelände an March, Donau und Thaya mit dem Ziel eines großflächigen Prozessschutzes in (Groß-)Schutzgebieten“: Da das Vorhaben die Auwald-Komplexlandschaften (die Aulandschaften) an Donau, March und Thaya in der Fläche nicht berührt, und da vom Vorhaben keine naturwirksamen Schadstoffimmissionen in die Aulandschaften zu erwarten sind, steht das Vorhaben nicht im Widerspruch mit dem Ziel.

„Erhaltung von Altbaumbeständen und Überhältern (u.a. als Brutplatz für Großvögel) in den Auegebieten“: Da das Vorhaben die Flächen der Aulandschaften an Donau, March und Thaya nicht berührt und Auswirkungen auf Altbäume und Überhälter auszuschließen sind, steht das Vorhaben nicht im Widerspruch mit dem Ziel.

„Erhaltung und Pflege der pannonischen Auenwiesen (Brenndoldenwiesen) und anderer charakteristischer Feuchtwiesentypen in der Region“: Da das Vorhaben keine Auenwiesen

oder Feuchtwiesen betrifft, und da vom Vorhaben keine naturwirksamen Schadstoffimmissionen in Auenweiden oder Feuchtwiesen zu erwarten sind, steht das Vorhaben nicht im Widerspruch mit dem Ziel.

„Erhaltung und Management des gehölzarmen Offenlandcharakters (inkl. der Sand- und Schottergruben) des Marchfelds als bedeutender Lebensraum für Großtrappe, Triel und anderer Steppenvögel (u.a. Kaiseradler, Sakerfalken)“: Der Offenlandcharakter wird als Lebensraum für die genannten Tierarten nicht verändert, das Ziel betrifft das Schutzgut Pflanzen und deren Lebensräume daher nicht.

„Schutz und Pflege der seltenen Sandtrockenrasen und Binnendünen u.a. als Lebensraum des Silbergrases“: Vom Vorhaben sind keine Sandtrockenrasen und Binnendünen betroffen, auch Fernwirkungen auf diese Lebensräume sind auszuschließen. Das Vorhaben steht nicht im Widerspruch mit dem Ziel.

„Erhaltung und Management kurzgrasiger, trockener Brachen u.a. als Lebensraum des Ziesels“: Das Ziel betrifft das Schutzgut Pflanzen und deren Lebensräume nicht. Die bestehende Zieselbrache soll jedenfalls vergrößert werden (s. UV-Teilgutachten Tiere und deren Lebensräume). Das Vorhaben steht somit nicht im Widerspruch mit dem Ziel.

„Schutz und Förderung naturnaher Waldreste in der offenen Kulturlandschaft“: Vom Vorhaben sind keine naturnahen Waldreste in der offenen Kulturlandschaft betroffen. Für die Beanspruchung von Wald an der Geländestufe des Kleinen Wagram sind waldverbessernde Maßnahmen zur Aufwertung des Waldes vorgesehen, für die Querung von Windschutzgehölzen und eines Gehölzstreifens am Klingensfeld sind Aufforstungen in naturnaher Form vorgesehen. Das Vorhaben steht nicht im Widerspruch mit dem Ziel.

### Frage 3.7

**Wurde die Raumplanung bei der Trassenstudie ausreichend berücksichtigt bzw. inwieweit lagen Zwangspunkte der Trassenführung vor?**

Stellungnahme Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

Befund – Sachverhalt

Die Trassierung wurde derart durchgeführt, dass unter Einhaltung der einschlägigen Trassierungsgrundsätze die bestehenden und zukünftig geplanten Nutzungen des Raumes bestmöglich nicht beeinträchtigt und in ihrer Erreichbarkeit unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Maßnahmen bestmöglich verbessert werden.

Gutachten – Schlussfolgerungen

Die Trassenführung des vorliegenden Projekts ist unter den vorliegenden Zwangspunkten und verkehrspolitischen Entscheidungen sowie Rahmenbedingungen aus der Sicht des Fachbereichs Verkehr und Verkehrssicherheit unter den vorgeschriebenen Maßnahmen als umweltverträglich zu bewerten.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

### Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Die Vorgaben aus dem Bereich der Raumplanung waren ein ausschlaggebendes Kriterium für die Wahl der nunmehr eingereichten Trasse. Als Zwangspunkte sind die geschlossenen Siedlungsgebiete der Standortgemeinden zu bezeichnen, welche durch die Trasse in höchstmöglichem Ausmaß umfahren werden. Der Abstand zu den nächstgelegenen geschlossenen Siedlungsgebieten beträgt im Minimum rund 500m und es müssen keine bestehenden Nutzungen - ausgenommen landwirtschaftliche Nutzungen und Rohstoffgewinnung - bedingt durch das Vorhaben verlagert oder aufgegeben werden.

## 6. MASSNAHMENKATALOG

In der Einlage 01.02.02 „Maßnahmenkatalog“ der UVE sind die seitens der Projektwerberin vorgesehenen Maßnahmen aufgelistet und in den Einlagen 01.02.03 bis 01.02.05 planlich dargestellt.

Im Folgenden werden die von den Fachgutachtern im UVP-Verfahren definierten Maßnahmen dargestellt, die über die in der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellten und aufgelisteten Maßnahmen hinausgehen bzw. Änderungen zu diesen darstellen.

### 0. Allgemeines

0.1. Eine Umweltbauaufsicht ist durch die Projektwerberin gemäß RVS 04.05.11 „Umweltbauaufsicht und Umweltbaubegleitung“ (Februar 2015) zu beauftragen. Die Umweltbauaufsicht hat zu kontrollieren, ob während der Ausführungsphase alle umweltrelevanten Vorgaben genehmigungskonform umgesetzt werden oder wurden.

Die Umweltbauaufsicht hat fachliche Qualifikationen insbesondere für folgende Fachbereiche vorzuweisen:

- Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit (Anforderungsprofil in Anlehnung an RVS 02.02.31 und RVS 02.02.32)
  - Diese Bauaufsicht ist zumindest 1 Monat vor Baubeginn zu bestellen.
- Fachbereich Lärm (ggf. mit Verkehr gemeinsam)
  - Diese Bauaufsicht ist zumindest 1 Monat vor Baubeginn zu bestellen.
- Fachbereich Luft (luftschadstofftechnische Bauaufsicht)
  - Diese Bauaufsicht ist zumindest 1 Monat vor Baubeginn zu bestellen.
- Fachbereich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (ökologische Bauaufsicht), mit folgenden Qualifikationen:
  - Pflanzen- und Tierökologie
  - Wildökologie
  - Waldökologie / Forsttechnik
  - Diese Bauaufsicht ist zumindest 1 Monat vor Baubeginn zu bestellen.
- Fachbereich Boden (bodenkundliche Bauaufsicht, ggf. gemeinsam mit Wasserrechtlicher Bauaufsicht gem. §120 WRG)
  - Diese Bauaufsicht ist zumindest 1 Monat vor Baubeginn zu bestellen.
- Fachbereich Abfallwirtschaft (abfallwirtschaftliche Bauaufsicht, ggf. gemeinsam mit Wasserrechtlicher Bauaufsicht gem. §120 WRG)
  - Diese Bauaufsicht ist zumindest 1 Monat vor Baubeginn zu bestellen.

0.2. Die Ausschreibungsunterlagen für die Umweltbauaufsicht sind der UVP-Behörde 3 Wochen vor der öffentlichen Bekanntmachung der Ausschreibung zur Überprüfung der Einhaltung der Kriterien der RVS 04.05.11 und der Maßnahme 0.1 vorzulegen. Findet keine öffentliche Ausschreibung statt, hat die Projektwerberin vor Bestellung einer Umweltbauaufsicht die Zustimmung der UVP-Behörde einzuholen.

0.3. Während der Bauphase hat die Projektwerberin unter Einbeziehung der Umweltbauaufsicht jeweils bis zum 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November eines Kalenderjahres einen Bericht über die Durchführung der im Einreichprojekt

enthaltenen und zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen per Ende des vorangegangenen Kalenderquartals an die UVP-Behörde sowie an die mitwirkenden Genehmigungsbehörden zu erstatten (Statusberichte). Daneben hat die Umweltbauaufsicht über Aufforderung der UVP-Behörde Sonderberichte vorzulegen. Drei Jahre nach Verkehrsfreigabe hat die Projektwerberin der UVP-Behörde sowie den mitwirkenden Genehmigungsbehörden einen Bericht über die Umsetzung aller Maßnahmen und Auflagen vorzulegen (Abschlussbericht).

- 0.4. Es ist mit Baubeginn eine geeignete, von der Projektwerberin und den bauausführenden Firmen sowie von der Umweltbauaufsicht unabhängige Anlaufstelle für Beschwerden der von Belastungen durch Bautätigkeiten betroffenen Anrainer einzurichten (z.B. Ombudsmann/Ombudsfrau). Auf diese Anlaufstelle ist in geeigneter Weise hinzuweisen (z.B. auf Baustellentafeln) und deren Adresse, E-Mailadresse und telefonische Erreichbarkeit bekannt zu geben.
- 0.5. Einlangende Beschwerden sind der örtlichen Bauaufsicht und der Umweltbauaufsicht nachweislich mitzuteilen, die daraufhin die Einhaltung der festgelegten Maßnahmen verstärkt zu überwachen haben.
- 0.6. Der Baubeginn ist der UVP-Behörde und den mitwirkenden Genehmigungsbehörden spätestens zwei Wochen davor schriftlich mitzuteilen. Sofern in einer Maßnahme nicht anders spezifiziert wird als Baubeginn jener Zeitpunkt gesehen, an welchem Arbeiten gemäß Bauphase 0 (Baustellenerschließung, Oberboden wird abgeschoben etc.) beginnen.

**Routenkonzept für den vorhabensbedingten externen LKW-Baustellenverkehr bei nicht gleichzeitige Errichtung der S 8 West mit der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn (S 1 Lobau):**

- 0.7. Die Projektwerberin hat ein Routenkonzept für den vorhabensbedingten externen LKW-Baustellenverkehr (LKW-Fahrten der S8 außerhalb der Baustelle) für die Zeiträume Werktag Tag, Werktag Abend, Samstag Tag, Samstag Abend zu erstellen. Dabei sind folgende Vorgaben einzuhalten:
  - Im Zeitraum Montag bis Samstag ist die maximale Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten für die gesamte Baustelle des Vorhabens mit 252 Lkw-Fahrten / 24 h zu begrenzen.
  - Zusätzlich sind an Werktagen (Montag bis Freitag) bei der Aufteilung dieser 252 LKW-Fahrten auf verschiedene Routen die folgenden maximal zulässigen externen LKW-Fahrten bei den Querschnitten an den Baustellenzufahrten und die Beschränkungen gemäß Planbeilage 1 einzuhalten:
    - L 3019 von der B 8 aus Norden kommend  
252 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
    - L 3023 von der L 3019 nur Richtung Westen  
252 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
    - L 6 vom Norden  
182 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
    - L 6 vom Osten  
234 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
    - B 8 vom Norden über Spange B 8

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

- 252 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
  - L 11 vom Norden
- 156 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
  - L 11 vom Süden
- 156 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
  - L 9 vom Norden
- 208 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
  - L 9 vom Süden
- 117 LKW / von 6 bis 19 Uhr
- Für den Baustellenverkehr gesperrte Strecken von Landesstraßen sind in der Planbeilage rot gekennzeichnet, vom Baustellenverkehr laut Einreichprojekt nicht zur Benutzung vorgesehene Strecken sind grau dargestellt.
- Für die Zeiträume Werktag Tag und Werktag Abend, Samstag Tag, Samstag Abend und für die Nacht sind die Vorgaben gemäß Maßnahme 2.2 des Teilgutachten Lärm zu berücksichtigen.

In Bezug auf den Zeitraum Nacht gilt, dass gemäß dem Einreichprojekt nur in Ausnahmefällen nachts (22.00 – 6.00 Uhr) gearbeitet wird. LKW-Fahrten sind daher nur in Ausnahmefällen (beispielsweise bei Betonierarbeiten von in einem Zuge herzustellenden Bauteilen) zulässig. Mit diesen Fahrten darf die maximal zulässige Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten für die Querschnitte nicht überschritten werden. Weiters ist die vorherige Zustimmung der Umweltbauaufsicht für Verkehr, Lärm und Luft einzuholen. Diese hat anhand vorzulegender Nachweise festzustellen, dass durch diese Nachtfahrten keine Grenzwertüberschreitungen gemäß BStLärmIV und keine Überschreitung der maximal zulässigen täglichen externen LKW-Fahrten zu erwarten sind.

Die oben angeführte Anzahl an LKW-Fahrten beinhaltet sämtliche An- und Abtransporte, sowie dadurch bedingte Leerfahrten. Für Transporte von Aushubmassen wurde die Verwendung von 3 Achs-LKW's zu Grunde gelegt. Sollten dem entgegen größere Fahrzeuge Verwendung finden, sind die Zahlen entsprechend (im Verhältnis der Kubaturen) abzumindern.

Das Routenkonzept ist auf Grundlage der Beschränkungen für die Baustellenzufahrten in der gegenständlichen Maßnahme, der Beschränkungen gemäß Planbeilage 1 und anhand der Ergebnisse der Detailevaluierung gemäß Maßnahme 2.2 des Teilgutachten Lärm zu erstellen. Im Routenkonzept müssen für alle vorhabensbedingten externen LKW-Fahrten Baustellenein- bzw. Ausfahrt, Quelle, Ziel und die verwendeten Streckenabschnitte zwischen Quelle und Ziel dargelegt werden.

Das Routenkonzept ist spätestens einen Monat vor Beginn der Massenverfuhr mit LKW der UVP-Behörde vorzulegen. Änderungen des Routenkonzepts sind der UVP-Behörde ebenfalls einen Monat vor Inkrafttreten der Änderung vorzulegen.

Die Einhaltung der im Routenkonzept festgelegten Anzahl an LKW-Fahrten ist von der Projektwerberin jedenfalls an allen Querschnitten der Baustellenein- bzw. –ausfahrten mittels geeigneter Maßnahmen (z.B. Seitenradar und Schleifen) unter Angabe der Tagesstunde und Richtung zu überwachen und zu dokumentieren.

Zusammen mit dem Routenkonzept ist der UVP-Behörde ein Monitoringkonzept vorzulegen, das konkrete Vorschläge für die Überprüfung des Routenkonzeptes beinhalten und insbesondere die Art und Weise der Routendokumentation für alle externen LKW-Fahrten und Routen umfassen muss (z.B. GPS-Verfolgung von Quelle bis Ziel über definierte Streckenabschnitte). Zusätzlich ist ein inhaltlich definierter Vorschlag für einen Monitoringbericht vorzulegen.

Die in dem zu erstellenden Routenkonzept festgelegten LKW-Belastungen sind mit der Routendokumentation zu vergleichen. Hierbei sind die Ergebnisse der automatischen Querschnittszählungen gemäß Maßnahme 1.11 des TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit einzubeziehen.

Die Dokumentation der täglichen LKW-Fahrten ist der Umweltbauaufsicht monatlich bzw. jederzeit auf Anfrage zur Verfügung zu stellen.

**Routenkonzept für den vorhabensbedingten externen LKW-Baustellenverkehr bei gleichzeitiger Errichtung der S 8 West mit der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn (S 1 Lobau):**

0.8. Erfolgt eine gleichzeitige Errichtung der S 8 West mit der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn (S 1 Lobau), so ist für die S 8 West ein Routenkonzept für den LKW-Baustellenverkehr für die Zeiträume Werktag Tag, Werktag Abend, Samstag Tag, Samstag Abend unter Berücksichtigung des für das Vorhaben S 1 Lobau von der Projektwerberin zu erstellenden Routenkonzeptes (siehe Auflagen Nr. A.III.2.5 und A.III.2.17 im Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 26. März 2015, Zl. BMVIT-312.401/0020-IV/ST-ALG/2015) zu erstellen. Dabei sind folgende Vorgaben einzuhalten:

- Die externen LKW-Fahrten bedingt durch die S 8 West sind von Montag bis Samstag mit 252 LKW-Fahrten / 24 h zu begrenzen.
- Bei der Erstellung des Routenkonzeptes sind die zulässigen externen LKW-Fahrten an Werktagen (Montag bis Freitag), bedingt durch die S 8 West und die S 1 Lobau, bei den Querschnitten an den Baustellenzufahrten und die Beschränkungen gemäß Planbeilage 1 einzuhalten:
  - L 3019 von der B 8 aus Norden kommend  
252 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
  - L 3023 von der L 3019 nur Richtung Westen  
252 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
  - L 6 vom Norden  
182 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
  - L 6 vom Osten  
234 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
  - B 8 vom Norden über Spange B 8  
252 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
  - L 11 vom Norden  
156 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
  - L 11 vom Süden  
156 LKW / von 6 bis 19 Uhr,

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

- L 9 vom Norden  
208 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
- L 9 vom Süden  
117 LKW / von 6 bis 19 Uhr
- Für den Baustellenverkehr gesperrte Strecken von Landesstraßen sind in der Planbeilage rot gekennzeichnet, vom Baustellenverkehr laut Einreichprojekt nicht zur Benutzung vorgesehene Strecken sind grau dargestellt.
- Für die Zeiträume Werktag Tag und Werktag Abend, Samstag Tag, Samstag Abend und für die Nacht sind die Vorgaben gemäß Maßnahme 2.2 des Teilgutachten Lärm zu berücksichtigen.

In Bezug auf den Zeitraum Nacht gilt, dass gemäß dem Einreichprojekt nur in Ausnahmefällen nachts (22.00 – 6.00 Uhr) gearbeitet wird. LKW-Fahrten sind daher nur in Ausnahmefällen (beispielsweise bei Betonierarbeiten von in einem Zuge herzustellenden Bauteilen) zulässig. Mit diesen Fahrten darf die maximal zulässige Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten für die Querschnitte nicht überschritten werden. Weiters ist die vorherige Zustimmung der Umweltbauaufsicht für Verkehr, Lärm und Luft einzuholen. Diese hat anhand vorzulegender Nachweise festzustellen, dass durch diese Nachtfahrten keine Grenzwertüberschreitungen gemäß BStLärmIV und keine Überschreitung der maximal zulässigen täglichen externen LKW-Fahrten zu erwarten sind.

Die oben angeführte Anzahl an LKW-Fahrten beinhaltet sämtliche An- und Abtransporte, sowie dadurch bedingte Leerfahrten. Für Transporte von Aushubmassen wurde die Verwendung von 3 Achs-LKW's zu Grunde gelegt. Sollten dem entgegen größere Fahrzeuge Verwendung finden, sind die Zahlen entsprechend (im Verhältnis der Kubaturen) abzumindern.

Das Routenkonzept ist auf Grundlage der Beschränkungen für die Baustellenzufahrten in der gegenständlichen Maßnahme, der Beschränkungen gemäß Planbeilage 1 und anhand der Ergebnisse der Detailevaluierung gemäß Maßnahme 2.2 des Teilgutachten Lärm zu erstellen. Im Routenkonzept müssen für alle vorhabensbedingten externen LKW-Fahrten Baustellenein- bzw. Ausfahrt, Quelle, Ziel und die verwendeten Streckenabschnitte zwischen Quelle und Ziel dargelegt werden.

Das Routenkonzept ist spätestens einen Monat vor Beginn der Massenverfuhr mit LKW der UVP-Behörde vorzulegen. Änderungen des Routenkonzepts sind der UVP-Behörde ebenfalls einen Monat vor Inkrafttreten der Änderung vorzulegen.

Die Einhaltung der im Routenkonzept festgelegten Anzahl an LKW-Fahrten ist von der Projektwerberin jedenfalls an allen Querschnitten der Baustellenein- bzw. –ausfahrten mittels geeigneter Maßnahmen (z.B. Seitenradar und Schleifen) unter Angabe der Tagesstunde und Richtung zu überwachen und zu dokumentieren.

Zusammen mit dem Routenkonzept ist der UVP-Behörde ein Monitoringkonzept vorzulegen, das konkrete Vorschläge für die Überprüfung des Routenkonzeptes beinhaltet und insbesondere die Art und Weise der Routendokumentation für alle externen LKW-Fahrten und Routen umfassen muss (z.B. GPS-Verfolgung von Quelle bis Ziel über definierte Streckenabschnitte). Zusätzlich ist ein inhaltlich definierter Vorschlag für einen Monitoringbericht vorzulegen.

## **UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN**

**S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)**

**km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00**

Die in dem zu erstellenden Routenkonzept festgelegten LKW-Belastungen sind mit der Routendokumentation zu vergleichen. Hierbei sind die Ergebnisse der automatischen Querschnittszählungen gemäß Maßnahme 1.11 des TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit einzubeziehen.

Die Dokumentation der täglichen LKW-Fahrten ist der Umweltbauaufsicht monatlich bzw. jederzeit auf Anfrage zur Verfügung zu stellen.



## 01. Verkehr und Verkehrssicherheit

### Bauphase

- 1.1 Die Einhaltung der aus Gründen der Entlastungswirkung sowie der Überprüfung der Einhaltung der Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte definierten maximal zulässigen Lkw-Belastungen laut Routenkonzept der Bauphase ist durch ein Monitoring mit Verkehrszählungen zu kontrollieren. Die erforderlichen Zählstellen und Zählzeiten sind in Kap. 6. des TGA01 Verkehr und Verkehrssicherheit festgelegt. Die Festlegung dieser maximal zulässigen Lkw-Belastungen während der Bauphase ergibt sich laut Kap. 4.1 aus den TGA02 Lärm und TGA03 Luftschadstoffe und Klima bzw. laut Anhang 5 in Einlage WU02-01. Die Details dieser Maßnahme sind in der Maßnahme (0.7) und (0.8) des Maßnahmenkataloges 0.Allgemeines dokumentiert.
- 1.2 Um während der gesamten Bauzeit Behinderungen bezüglich der Erreichbarkeit zu vermeiden, sind alle bestehenden Straßen-, Rad- und Gehwegverbindungen sowie landwirtschaftlichen Güterwegverbindungen durch entsprechende organisatorische oder bauliche Maßnahmen aufrecht zu erhalten (z.B. durch provisorische kurze Ausweichverbindungen). Das erzielte Einvernehmen mit den Eigentümern bzw. Verantwortlichen der Wegeverbindungen ist zu dokumentieren und an die Umweltbauaufsicht laufend zu übergeben. Notwendige und zumutbare Sperren sind durch eine langfristige Informationsarbeit anzukündigen.
- 1.3 Eine Verschmutzung der Fahrbahn durch Baustellenfahrzeuge und Staub der Baustelle im umliegenden Straßennetz ist sofort zu beseitigen. Hierzu sind tägliche Kontrollen nachweislich durchzuführen.
- 1.4 Für die Bauphase der S8 West ist durch den Bauwerber vor Baubeginn die Erarbeitung eines Routen- und Monitoringkonzeptes des Lkw-Baustellenverkehrs (siehe TGA02 Lärm und Luftschadstoffe und Klima) inklusive eines Konzeptes zur Beweissicherung für das betroffene öffentliche Straßennetz durchzuführen. Die Details dieser Maßnahme sind in der Maßnahme (0.7) und (0.8) des Maßnahmenkataloges 0. Allgemeines dokumentiert.

### Betriebsphase

#### **Erforderliche Maßnahmen zur nachhaltigen Sicherung der Entlastung des untergeordneten Straßennetzes**

- 1.5 Während des Betriebes sind Maßnahmen zur nachhaltigen Sicherung der in der UVE dargestellten Entlastungen des untergeordneten Straßennetzes dann notwendig, wenn die prognostizierte Verkehrsnachfrage im entlasteten Straßennetz überschritten wird (siehe Kap. 4.1.2 des Teilgutachtens 01). Die ASFINAG ist verpflichtet, sich bei den zuständigen Landesstraßenbehörden und den dafür zuständigen Straßenerhaltern für geeignete Maßnahmen zur Vermeidung dieser Überschreitungen einzusetzen (z.B. Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerorts auf 70 km/h und innerorts auf 30 km/h, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen etc.). Sie hat darüber im Rahmen der Berichterstattung über die Durchführung der im Einreichprojekt enthaltenen und zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen im vorangegangenen Kalenderquartal an die UVP-Behörde sowie an die mitwirkenden Genehmigungsbehörden Bericht zu erstatten (Statusberichte).

### Erforderliche Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit

- 1.6 Die Empfehlungen des vorliegenden Verkehrssicherheitsaudits gemäß Tabelle in Kap. 6.2 der Einlage 1-4.1 des Einreichprojektes werden als notwendige Maßnahmen gefordert, ausgenommen die empfohlene Maßnahme, die negative Querneigung zur Kurvenaußenseite bei Radien  $R \geq 2000$ , laut RVS 03.03.23, Pkt. 8.1.2 durch eine positive Querneigung und allen dafür notwendigen Begleitmaßnahmen zu ersetzen. Die im Entwurfsprojekt vorgesehene negative Querneigung für Radien  $R \geq 2000$  ist beizubehalten.
- 1.7 Im Ortsgebiet von Gänserndorf und an der L9 in Gänserndorf Süd kommt es zu starken Zunahmen der KFZ-Verkehrsbelastung gegenüber dem Referenzplanfall. Es sind geeignete Maßnahmen (z.B. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Tempo-30, Lkw-Durchfahrtsverbot usw.) zur Vermeidung eines Anstiegs der Verkehrsunfälle bzw. der Personenschäden trotz der zu erwartenden Zunahme der KFZ-Verkehrsnachfrage für diesen Bereich mit der zuständigen fachlichen Behörde und den betroffenen Gemeinden bis zur Verkehrsfreigabe der S8 West nachweislich abzuklären.
- 1.8 An der ASt Deutsch-Wagram Teilknoten Ost, Zufahrt Rampe 11 zur L6, an der ASt Markgrafneusiedl, Teilknoten Süd, Zufahrt Rampe 41 zur L11 und an der ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn, Zufahrt Rampe 31 zur L9 sind statt des gemeinsamen Linksabbiege- und Rechtsabbiegefahrstreifens bzw. Aufstellstreifens jeweils ein getrennter Linksabbiege- und Rechtsabbiegestreifen zu planen und umzusetzen.

### Beweissicherung und Kontrolle

#### Bauphase

- 1.9 Monitoring durch automatische Querschnittszählstellen an den Ein- und Ausfahrten der Baustellen

Die maximal zulässige Lkw-Belastungen an allen in der UVE definierten Baustellenein- und -ausfahrten mit max. 252 Lkw/Tag und beiden Richtungen (oder je Straßenabschnitt auch darunter) sowie im umliegenden Straßennetz gem. Anhang 5 in der Einlage WU02.01, dem TGA02 Lärm und TGA03 Luftschadstoffe und Klima begrenzt, um eine umweltverträgliche Abwicklung des Baustellenverkehrs sicherzustellen. Zu diesem Zweck ist an allen Baustellenein- und -ausfahrten während der gesamten Bauphase permanent durch automatische Verkehrszählungen mit Unterscheidung des Schwerverkehrs von den übrigen Kfz die ein- und ausfahrenden Kfz (z.B. durch Seitenradar und Schleifen) zu zählen, zu dokumentieren und mit den maximal zulässigen Lkw-Belastungen laufend zu vergleichen. Diese Ergebnisse sind monatlich der Umweltbauaufsicht zu übergeben.

Im Falle einer **zeitlich überlappenden Bauphase der S8 West mit der S1** ist die maximal zulässige Lkw-Belastungen des umliegenden Straßennetzes laut dem Routenkonzept zur S1 Lobau einzurechnen, um eine umweltverträgliche Abwicklung des Baustellenverkehrs sicherzustellen.

Falls eine Änderung in den Anordnungen der Baustellenaus- und -einfahrten erfolgt, gilt grundsätzlich, dass jede Ein- und Ausfahrt in der gleichen Art zu kontrollieren ist. Diese Ergebnisse sind laufend zu kontrollieren und zu dokumentieren sowie der Um-

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

weltbauaufsicht monatlich zu übergeben. Im Zuge des Statusberichts sind diese Ergebnisse quartalsweise der Umweltbehörde zu übermitteln.

### 1.10 Monitoring der Lkw-Routen

Das Monitoringkonzept muss alle Informationen für die Überprüfung des Routenkonzeptes beinhalten und insbesondere die Art und Weise der Routendokumentation für alle Lkw-Fahrten Quelle, Ziel, Route unter Angabe der benutzten Streckenabschnitte des Straßennetzes, Lkw-Art, Tageszeit und Datum umfassen.

### 1.11 Monitoring durch automatische Querschnittszählstellen im öffentlichen Straßennetz

Zum Monitoring des Lkw-Baustellenverkehrs im öffentlichen Straßennetz (z.B. durch Seitenradar oder Schleifen) ist jeweils eine Zählung pro Monat für je eine Woche an jeder der angegebenen Zählstellen während der gesamten Bauzeit des betrachteten Bauabschnitts durchzuführen. Vor Baubeginn ist als Vergleichsbasis je eine Woche lang an jeder Zählstelle dieselbe Art der Zählung vorzusehen. Die Zählungen haben, unterschieden nach Lkw und sonstigen Fahrzeugen, getrennt für beide Richtungen und Tagesstunden zu erfolgen. Die Zählungen müssen während der gesamten Bauzeit durchgeführt, ausgewertet und laufend auf die Einhaltung der maximal zulässigen Lkw-Fahrten kontrolliert sowie monatlich der Umweltbauaufsicht übergeben werden. Die maximal zulässigen Lkw-Belastungen je Streckenabschnitt ist laut Routenplan während der Bauzeit auf dem öffentlichen Straßennetz festgelegt (siehe Maßnahme (1.1)). Die Querschnittszählung dient zum Vergleich der Lkw-Belastungen laut Routenmonitoring und den Querschnittszählungen. Bei Überschreiten der maximal zulässigen Lkw-Fahrten je Streckenabschnitt Belastung des Bestandes + Lkw-belastung durch die Baumaßnahme der S8 sind geeignete Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der Lkw-Belastung zu setzen. Der UVP-Behörde sind die Zählergebnisse im Zuge der Statusberichte quartalsweise zu übermitteln. **Folgende Querschnittszählstellen** sind in Koordination mit den TGA2 Lärm, TGA3 Luftschadstoffe und Klima sowie TGA15 Erschütterungen **festgelegt** und gegebenenfalls in Abhängigkeit des vorzulegenden Routen- und Monitoring-Konzeptes **bei Überlappung der Bau-phase** der S8 West und S1 im Einvernehmen mit der UVP-Behörde anzupassen. Die Lage der Querschnittszählstellen ist mit jenen zu den parallel durchzuführenden Schadstoffmessungen abgestimmt.

- Querschnittszählung an der L2 im Bereich der Wiener Stadtgrenze bei Km. 0,1 (nach NÖGIS);
- Querschnittszählung an der L2 im Bereich des Km. 1,2 (nach NÖGIS);
- Querschnittszählung an der L2 im Bereich des Ortszentrums von Raasdorf;
- Querschnittszählung an der L3019 im Bereich der Ortsgrenze von Raasdorf;
- Querschnittszählung an der L2, Ortsanfang südwestlich von Markgrafneusiedl
- Querschnittszählung an der L2, Ortsende südöstlich von Markgrafneusiedl
- Querschnittszählung an der L6, südlich der Kreuzung mit der B8
- Querschnittszählung an der L6, südöstlich der Ortseinfahrt von Parbasdorf
- Querschnittszählung an der L6, nordwestlich der Ortseinfahrt Markgrafneusiedl

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

- Querschnittszählung an der L9, nördlicher Ortsanfang von Obersiebenbrunn
- Querschnittszählung an der L9, nördlich der ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn
- Querschnittszählung an der L11 in Gänserndorf südlich der Kreuzung mit der B8
- Querschnittszählung an der L11 nördlich der ASt Markgrafneusiedl
- Querschnittszählung an der L11 südlich der ASt Markgrafneusiedl
- Querschnittszählung an der B8 im Bereich bei Km. 13,5 (nach NÖGIS), nahe der Wiener Stadtgrenze;
- Querschnittszählung an der B8 im Bereich des Km 14,3 (nach NÖGIS);
- Querschnittszählung an der B8 im Bereich des Ortszentrums von Strasshof.

### Betriebsphase

#### 1.12 Beweissicherung während der Betriebsphase für die S8 West

Damit soll der Vergleich der tatsächlichen gegenüber der prognostizierten verkehrlichen Nachfrageentwicklung gewährleistet und die Unsicherheit der prognostizierten Erwartungswerte kontrolliert werden. Auf folgenden Streckenabschnitten sind permanente automatische Zählstellen einzurichten:

- Querschnittszählung auf der S8 zwischen Knoten S1/S8 und der Ast. Deutsch Wagram
- Querschnittszählung auf der S8 zwischen Ast. Marktgrafneusiedl und Ast. Gänserndorf/Obersiebenbrunn
- Querschnittszählung auf der Spange S8 - B8.

Diese Zählstellen sind ab Betriebsbeginn der S8 West jährlich auszuwerten und mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen des relevanten Planfalles 2019 und 2025 und in Fortsetzung bis 2030 zu vergleichen. Hierbei ist einerseits zu beachten, welcher relevante Netzausbau zum Zeitpunkt der Zählungen der Realität entspricht (abhängig von den realisierten ergänzenden Maßnahmen wie z.B. S1 Donauquerung etc.), und andererseits für den Vergleich mit den Zählwerten eine Interpolation der prognostizierten Verkehrsbelastungen zwischen den Prognosejahren durchzuführen. Ab 2025 sind für den Vergleich der Zählstellenwerte die Prognosewerte der Planfälle 2025 heranzuziehen, weil diese relevant für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit sind. Falls die prognostizierten Verkehrsbelastungen, getrennt betrachtet für Personen und Lkw-Verkehr, derzeit oder mit hoher Wahrscheinlichkeit in Zukunft überschritten werden, ist zu überprüfen, ob die vorgeschriebenen und zulässigen Immissionswerte an relevanten Stellen überschritten werden. Gegebenenfalls sind kompensatorische Maßnahmen (z.B. zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen der Reduktion des zulässigen Tempolimits mit der zuständigen Behörde) einzuleiten, um die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen. Nach Durchführung der Messungen und Auswertungen sind die Jahresergebnisse **binnen 4 Monaten** nach Ablauf des Kalenderjahres gesammelt, ausgewertet und interpretiert der UVP-Behörde zu übermitteln.

- 1.13 Beweissicherung während der Betriebsphase für das untergeordnete Straßennetz zur Prüfung der Einhaltung der prognostizierten Verkehrsmengen, um die Unsicherheit der prognostizierten Erwartungswerte zu berücksichtigen, sowie bei Überschreitung in weiterer Folge zur **Überprüfung** einerseits **der Einhaltung der Umweltauswirkungen** und andererseits der als **irrelevant identifizierten Umweltauswirkungen** als Folge der S8 West im umliegenden Straßennetz.

Auf den Straßenabschnitten sind mit Hilfe von Stichproben der Querschnittszählungen

- beginnend im Jahr vor der Inbetriebnahme der S8 West und
- ein Jahr nach der Inbetriebnahme der S8 West,
- sowie alle 5 Jahre (z.B. 2020, 2025) und in Fortsetzung bis 2030
- 4 mal pro Jahr einen Monat lang über das Jahr verteilt im Februar, Mai, August, November durchzuführen, auf den JDTV werktags umzurechnen, auszuwerten und mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen zu vergleichen und zu interpretieren.

Wenn in einem Jahr der Zählung keine prognostizierten Ergebnisse eines Planfalles vorliegen, so ist zwischen den relevanten Planfällen für 2019 und 2025 linear zu interpolieren. Ab 2025 ist die prognostizierte Verkehrsbelastung eines relevanten Planfalls für 2025 zum Vergleich heranzuziehen, weil diese relevant für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit sind. Falls die prognostizierten Verkehrsbelastungen, getrennt betrachtet für Personen und Lkw-Verkehr, derzeit oder mit hoher Wahrscheinlichkeit in Zukunft überschritten werden, ist zu überprüfen, ob die vorgeschriebenen und zulässigen Immissionswerte an relevanten Stellen überschritten werden. Gegebenenfalls sind kompensatorische Maßnahmen (z.B. verkehrsberuhigende Maßnahmen mit der zuständigen Behörde) einzuleiten, um die Einhaltung der prognostizierten Verkehrsnachfrage und der Grenzwerte sicherzustellen. Nach Durchführung der Messungen und Auswertungen sind die Jahresergebnisse **binnen 4 Monaten** nach Ende des entsprechenden Kalenderjahres gesammelt, ausgewertet und interpretiert der UVP-Behörde zu übermitteln.

Auf folgenden Streckenabschnitten sind die Zählstellen, abgestimmt mit den TGA02 Lärm, TGA03 Luftschadstoffe und Klima, dem TGA15 Erschütterungen und TGA05 Tiere und deren Lebensraum zu situieren:

- Querschnittszählung an der L2 im Bereich der Wiener Stadtgrenze bei Km. 0,1 (nach NÖGIS);
- Querschnittszählung an der L2 im Bereich des Km. 1,2 (nach NÖGIS);
- Querschnittszählung an der L2 im Bereich des Ortszentrums von Raasdorf;
- Querschnittszählung an der L3019 im Bereich der Ortsgrenze von Raasdorf;
- Querschnittszählung an der L2, Ortsanfang südwestlich von Markgrafneusiedl
- Querschnittszählung an der L2, Ortsende südöstlich von Markgrafneusiedl
- Querschnittszählung an der L2, zwischen Ober- und Untersiebenbrunn

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

- Querschnittszählungen an der L6, südlich der Kreuzung mit der B8
- Querschnittszählungen an der L6, südöstlich der Ortseinfahrt von Parbasdorf
- Querschnittszählungen an der L6, nördlich der Ortseinfahrt von Markgrafneusiedl
- Querschnittszählung an der L9, nördlicher Ortsanfang von Obersiebenbrunn
- Querschnittszählung an der L9, nördlich der ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn
- Querschnittszählung an der L11 in Gänserndorf südlich der Kreuzung mit der B8
- Querschnittszählungen an der L11 nördlich der ASt Markgrafneusiedl
- Querschnittszählungen an der L11 südlich der ASt Markgrafneusiedl
- Querschnittszählung an der B8 im Bereich bei Km. 13,5 (nach NÖGIS), nahe der Wiener Stadtgrenze;
- Querschnittszählung an der B8 im Bereich des Km 14,3 (nach NÖGIS);
- Querschnittszählung an der B8 im Bereich des Ortszentrums von Strasshof;
- Querschnittszählung auf der Helmahof-Straße vor der Park&Ride-Anlage nördlich der Bahn im Bereich der Gemeinde Deutsch-Wagram Ortszentrums.

## 02. Lärm

### Bauphase

Die **Minderungsmaßnahmen nach § 12 BStLärmIV** aus Einlage WU 2-01, Kapitel 4 sind Maßnahmen als Teil des Vorhabens. Dazu zählen der Einsatz von lärmarmen Geräten und Maschinen, Öffentlichkeitsarbeit und die Beschränkung der Arbeitszeiten für die lauten Fundierungsarbeiten der Lärmschutzwände, sowie für das Rammen von Spundwänden.

- 2.1 Für die Bauphase ist eine Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 „Umweltbauaufsicht und Umweltbaubegleitung“ (1. Februar 2015) aus dem Fachbereich Lärm zu bestellen und öffentlich bekannt zu machen. Dies hat zumindest über die öffentlich zugänglichen Baustellenaushänge zu erfolgen. Diese hat auch die unter TGA 02, Kapitel 6.1 beschriebenen Kontrollmessungen zu veranlassen, um die Einhaltung der Grenzwerte nach BStLärmIV zu überprüfen. Weiter obliegt ihr die Kontrolle der Bauzeitpläne hinsichtlich Lärmoptimierung und die Kontrolle der von der Baufirma vorzulegenden Fahrtroutenverteilungen in Hinblick auf die lärmtechnisch festgelegten, zulässigen LKW-Fahrten im öffentlichen Straßennetz und der Behördenauflagen.
- 2.2 Im Bauvertrag ist ein verpflichtendes Festlegen, Abstimmen und Koordinieren der Fahrtroutenverteilung des externen Baustellenverkehrs nach lärmtechnischen Kriterien festzuschreiben. Die gegenständliche Maßnahme ist eine Erweiterung der Maßnahme 0.7 bzw. der Maßnahme 0.8 im Falle einer gleichzeitigen Errichtung der S1. Insbesondere ist auch die Abstimmung hinsichtlich der möglichen gleichzeitigen Baustelle B8/L9 Umfahrung Gänserndorf in den Bauvertrag aufzunehmen. Die Koordinie-

zung der Fahrtroutenverteilung hat gemäß Maßnahme 0.7 bzw. 0.8 über Routenkonzepte für die jeweilige Bauphase zu erfolgen, die der UVP-Behörde vorzulegen sind.

Dabei sind nachstehende lärmtechnische Kriterien einzuhalten.

Bei Einhaltung der zulässigen LKW-Fahrten nach WU 2-01, Anhang 4 und Anhang 5 und unter der Einhaltung der Einschränkungen nach Planbeilage 1 der Maßnahmen 0.7 bzw. 0.8 ist die Belastung im öffentlichen Strassennetz im Bereich der Irrelevanz (Erhöhung max. 1 dB). Die Bestimmungen in § 10 Abs. 6 der BStLärmIV müssen jedenfalls eingehalten werden, daher ist der Behörde in Erweiterung der Maßnahmen 0.7 bzw. 0.8 ein Fahrtroutenkonzept vorzulegen, wo auch im Rahmen einer Detailuntersuchung der Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte nach § 10 (4) zu erbringen ist.

Dieser Nachweis kann einerseits über die Emissionen des Baustellenverkehrs im öffentlichen Straßennetz und den erforderlichen Abstand (Straßenmitte zu Fensterfront) geführt werden oder andererseits über eine detailliertere Untersuchung.

Können die erforderlichen Abstände bei Gebäuden nicht eingehalten werden bzw. liegen nach Detailuntersuchung Grenzwertverletzungen vor, haben diese Nachbarn Anspruch auf objektseitige Lärmschutzmaßnahmen gemäß § 13 BStLärmIV. Liegen Ansprüche der Nachbarn vor bzw. werden objektseitige Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, so sind diese im Fahrtroutenkonzept auszuweisen und der Behörde bekannt zu geben.

Werden Fahrten am Samstag durchgeführt, ist mit dem Fahrtroutenkonzept im **Rahmen einer Detailuntersuchung** auch der Nachweis zu erbringen, dass die Emissionen aus dem Baustellenverkehr im öffentlichen Straßennetz die gegebenen Verkehrslärmemissionen im öffentlichen Straßennetz nicht überschreiten. Dies bedingt eine Ist-Verkehrserhebung vor Baubeginn auf den ausgewählten Fahrtrouten für den samstäglichen Verkehr.

- 2.3 Im Zuge der Ausarbeitung von detaillierten Bauzeitplänen ist die lärmtechnische Optimierung (Wahl der Geräte und deren Einsatzzeiten, Routenverteilung, Management von lauten Tätigkeiten an einem Ort) Abstimmung mit der Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 aus dem Fachbereich Lärm nachweislich durchzuführen und in die Bauzeitpläne zu integrieren.
- 2.4 Damit keine vermeidbaren Massentransporte bei der Längsverfuhr und keine vermeidbaren Baustellenverkehre durch bewohnte Gebiete geführt werden, ist vor Beginn der Hauptbauarbeiten an der Trasse die in der jeweiligen Bauphase vorgesehene Baustraße entlang der Trasse zu errichten. Das heißt, die Baustraße ist jedenfalls zeitgerecht in der erforderlichen Länge zu errichten, damit die externen Transportfahrten entsprechend der Maßnahmen 0.7 bzw. 0.8 auf die Ein- und Ausfahrten aufgeteilt werden können. Dies ist im Routenkonzept nach den lärmtechnischen Kriterien nach Maßnahme 2.2 darzulegen.
- 2.5 Der Betrieb der Aufbereitungsanlage hat sich auf die Betriebszeiten Montag bis Freitag, 06:00 – 19:00 Uhr, zu beschränken.
- 2.6 Betonierarbeiten nachts nach 22:00 Uhr sind nur in jenem Ausmaß zulässig, wenn diese Arbeiten vor 22:00 Uhr begonnen wurden und zur Fertigstellung dieser

Betonierarbeiten, bzw. des Bauteilabschnittes dienen. Das heißt im Umkehrschluss, dass Bauteiltagesabschnitte, bei denen zwischen 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr mit den Betonierarbeiten begonnen wurde, auch nach 22:00 Uhr diese Betonierarbeiten inkl. Tagesrestarbeiten (Reinigen, Sicherungsmaßnahmen etc.) durchgeführt und abgeschlossen werden dürfen.

- 2.7 Die Information der Öffentlichkeit über den bevorstehenden Baubetrieb hat so zu erfolgen, dass jeweils vor lärmintensiver Bautätigkeit (Schlagen, Rammen von Spundwänden oder Pfahlfundamenten für Lärmschutzwände) in Abstimmung mit der Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 für den Fachbereich Lärm die unmittelbaren Nachbarn die Möglichkeit haben ihre Lebensumstände auf die Ereignisse anzupassen.
- 2.8 Die Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 „Umweltbauaufsicht und Umweltbaubegleitung“ (1. Februar 2015) aus dem Fachbereich Lärm hat die Umsetzung des von der Behörde genehmigten Routenkonzeptes zu überwachen.

### **Betriebsphase**

- 2.9 Die projektierten Lärmschutzwände müssen schalldicht ausgeführt werden und folgende schalltechnische Eigenschaften aufweisen: Straßenseitig schallabsorbierend mit  $DL\alpha \geq 8$  dB gemäß der ÖNORM EN-1793-1, Schalldämmmaß von  $DLR \geq 27$  dB gemäß der ÖNORM EN 1793-2.
- 2.10 Für alle Objekte nach Einlage WU 7A, Kapitel 5, „Objektseitige Maßnahmen“, Tabelle 10 zusätzlich Objekt W 151, alte Objektnummer WI 3, Hauswurzweg 24, das einen  $L_n = 45,1$  dB nach Einlage WU 1-02 aufweist, sind als Teil des Vorhabens der Einbau von Schalldämmlüftern an den betroffenen Fassaden anzubieten. Dazu sind Detailuntersuchungen im Sinne von § 14 BStLärmIV durchzuführen.
- 2.11 Für alle Objekte, für die nach Teilgutachten Lärm 02, Anhang 02, passive Maßnahmen „LSF und SDL“ (Spalte Maßnahmen) ausgewiesen werden, zusätzlich Objekt AD 159, Aderklaa 19, sind entsprechend § 9 Abs. 3 BStLärmIV der Einbau von Schalldämmlüftern und der Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und Schallschutztüren in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren, anzubieten. Dazu sind Detailuntersuchungen im Sinne von § 14 BStLärmIV durchzuführen. Hinsichtlich der erforderlichen akustischen Eigenschaften gilt die ÖNORM B 8115-2, "Schallschutz im Hochbau, Anforderungen an den Schallschutz", insbesondere Tabelle 2 „Mindest erforderliche Schalldämmung von Außenbauteilen“, betreffend Fenster und Türen von Wohngebäuden.
- 2.12 Für alle Objekte, für die nach Teilgutachten Lärm 02, Kapitel 4.2.6, „Passive Lärmschutzmaßnahmen“, Tabelle „Objekte mit Einzelfallbeurteilung nach § 6 (3) mit SV-Maßnahmen“ eine Einzelbeurteilung (Spalte Anmerkung) ausgewiesen wird, sind entsprechend § 9 Abs. 3 BstLärmIV der Einbau von Schalldämmlüftern und der Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und Schallschutztüren in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren, anzubieten. Dazu sind Detailunter-

suchungen im Sinne von § 14 BStLärmIV durchzuführen. Hinsichtlich der erforderlichen akustischen Eigenschaften gilt die ÖNORM B 8115-2, "Schallschutz im Hochbau, Anforderungen an den Schallschutz", insbesondere Tabelle 2 „Mindest erforderliche Schalldämmung von Außenbauteilen“, betreffend Fenster und Türen von Wohngebäuden.

- 2.13 Für alle Objekte der Zulaufstrecken, für die nach **Anhang 03** des Teilgutachtens Nr. 02, Lärm in der Spalte Maßnahme, Maßnahmen „LSF und SDL“ bzw. „LSF“ aufweisen, sind entsprechend § 9 Abs. 3 BStLärmIV der Einbau von Schalldämmlüftern und der Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und Schallschutztüren in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren, anzubieten. Dazu sind Detailuntersuchungen entsprechend § 14 BStLärmIV durchzuführen. Hinsichtlich der erforderlichen akustischen Eigenschaften gilt die ÖNORM B 8115-2, "Schallschutz im Hochbau, Anforderungen an den Schallschutz", insbesondere Tabelle 2 „Mindest erforderliche Schalldämmung von Außenbauteilen“, betreffend Fenster und Türen von Wohngebäuden.
- 2.14 Für alle Objekte der Zulaufstrecken mit Wohnnutzung, für die nach **Anhang 05** des Teilgutachtens Nr. 02 Maßnahmen nach den Kriterien des Teilgutachtens Humanmedizin gefordert werden, sind entsprechend § 9 Abs. 3 BStLärmIV der Einbau von Schalldämmlüftern und der Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und Schallschutztüren in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren, anzubieten. Die Maßnahmen sind im Anhang 05 (Spalte Maßnahme) ersichtlich. Dazu sind Detailuntersuchungen entsprechend § 14 BStLärmIV durchzuführen. Hinsichtlich der erforderlichen akustischen Eigenschaften gilt die ÖNORM B 8115-2, "Schallschutz im Hochbau, Anforderungen an den Schallschutz", insbesondere Tabelle 2 „Mindest erforderliche Schalldämmung von Außenbauteilen“, betreffend Fenster und Türen von Wohngebäuden.
- 2.15 Werden Objekte durch den Projektwerber mit Lärmschutzmaßnahmen ausgewiesen, die nicht in den Anhängen des Teilgutachtens enthalten sind, so sind diese ebenfalls in eine Detailuntersuchung im Sinne von § 14 BStLärmIV aufzunehmen.
- 2.16 L3166 zwischen Seyringer Straße und Anschlussstelle S1 (Verbindungsspanne Seyring) **Objekt an der Karl-Gerber Straße, Ecke Waldweg**: Bei Vorliegen von Wohnnutzung sind objektseitige Maßnahmen nach § 9 der BStLärmIV (Lärmschutzfenster bzw. Lärmschutztüren und Schalldämmlüfter) anzubieten, sofern dieses Objekt nicht bereits im Zuge des Projektes S1-Ost mit Lärmschutzmaßnahmen ausgestattet wurde. Dazu sind Detailuntersuchungen im Sinne von § 14 BStLärmIV durchzuführen. Hinsichtlich der erforderlichen akustischen Eigenschaften gilt die ÖNORM B 8115-2, "Schallschutz im Hochbau, Anforderungen an den Schallschutz", insbesondere Tabelle 2 „Mindest erforderliche Schalldämmung von Außenbauteilen“, betreffend Fenster und Türen von Wohngebäuden.
- 2.17 **Hermann Gebauer Straße** von der Kreuzung mit dem Rautenweg (B229) bis zum Kreisverkehr mit der B302 und den Anschlußrampen der S2: Alle Objekte bzw. deren Fassaden, die bis zu 20 Meter von der Straßenachse entfernt situiert sind und Räume nach § 5 Abs. 1 Z 1 und Z 3 nach der VOLV aufweisen, sind für diese Räume Lärm-

schutzfenster bzw. Türen anzubieten, soweit bestehende Fenster und Türen keinen ausreichenden Schutz gewähren. Dazu sind Detailuntersuchungen im Sinne von § 14 BStLärmIV durchzuführen. Hinsichtlich der erforderlichen akustischen Eigenschaften gilt die ÖNORM B 8115-2, "Schallschutz im Hochbau, Anforderungen an den Schallschutz", insbesondere Tabelle 2 „Mindest erforderliche Schalldämmung von Außenbauteilen“, betreffend Fenster und Türen von Verwaltungs- und Bürogebäude.

- 2.18 Für alle Objekte „Betriebsgebäude“ der Zulaufstrecken, die nach Anhang 06 des Teilgutachtens Nr. 02 ausgewiesen sind, ist eine Detailuntersuchung im Sinne von § 14 der BStLärmIV durchzuführen. Für Objekte, die Räume nach § 5 Abs. 1 Z 1 und Z 3 nach der VOLV aufweisen, sind für diese Räume Lärmschutzfenster bzw. Türen anzubieten, soweit bestehende Fenster und Türen keinen ausreichenden Schutz gewähren. Hinsichtlich der erforderlichen akustischen Eigenschaften gilt die ÖNORM B 8115-2, "Schallschutz im Hochbau, Anforderungen an den Schallschutz", insbesondere Tabelle 2 „Mindest erforderliche Schalldämmung von Außenbauteilen“, betreffend Fenster und Türen von Verwaltungs- und Bürogebäude.

## **Beweissicherung und Kontrolle**

### **Bauphase**

- 2.19 Sollten Beschwerden wegen übermäßiger Lärmimmissionen einlangen, sind von der Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 für den Fachbereich Lärm geeignete Maßnahmen (z. B. Schalldämpfer, Abschirmeinrichtungen, Reduzierung oder Veränderung des Einsatzes von Geräten, Geschwindigkeitsbeschränkungen) einzuleiten. Wenn die nachweislichen Maßnahmen zu keiner nach Ansicht der Anrainer zufriedenstellenden Lösung führen, sind von der Umweltbauaufsicht Messungen des Lärms gemäß der ÖNORM S 5004 (Messung von Schallimmissionen) zu veranlassen. Örtlichkeit, Messzeitpunkte und Dauer sind von der Umweltbauaufsicht festzulegen. Die Immissionen sind dabei unter Beachtung von § 11 (2) BStLärmIV mit einem Anpassungswert zu versehen. Unter Berücksichtigung der Einwirkzeit und Bezugszeiten sind die Baulärmindizes gemäß §3 (2) BStLärmIV zu ermitteln und den Grenzwerten nach § 10 (4) BStLärmIV gegenüberzustellen. Sollten sich dabei Überschreitungen ergeben, sind Maßnahmen (z.B. bauseitige (aktive) Maßnahmen) zur Minderung unter die Grenzwerte zu setzen.
- 2.20 Kontrollmessungen sind halbjährlich, bzw. jedoch mindestens einmal pro Bauphase während repräsentativem Baubetrieb, im Bereich der jeweils nächstgelegenen Anrainer durchzuführen. Die Messungen des Lärms gemäß der ÖNORM S 5004 (Messung von Schallimmissionen) sind von der Umweltbauaufsicht zu veranlassen. Örtlichkeit, Messzeitpunkte und Dauer sind von der Umweltbauaufsicht festzulegen. Die Immissionen sind dabei unter Beachtung von § 11 (2) BStLärmIV mit einem Anpassungswert zu versehen. Unter Berücksichtigung der Einwirkzeit und Bezugszeiten sind die Baulärmindizes gemäß § 3 (2) BStLärmIV zu ermitteln und den Grenzwerten nach §10 (4) BStLärmIV gegenüberzustellen. Sollten sich dabei Überschreitungen ergeben, sind Maßnahmen (z.B. bauseitige (aktive) Maßnahmen) zur Minderung unter die Grenzwerte zu setzen.

- 2.21 Werden bei schalltechnischen Kontrollmessungen Überschreitungen der Grenzwerte nach § 10 Abs. 4 BStLärmIV festgestellt, sind die dafür verantwortlichen Ursachen zu lokalisieren und durch Schutzmaßnahmen zu kompensieren (z. B. Schalldämpfer, Abschirmeinrichtungen, Reduzierung oder Veränderung des Einsatzes von Geräten, Geschwindigkeitsbeschränkung). Nach Umsetzung der Maßnahmen sind an den zutreffenden Messpunkten neuerlich schalltechnische Kontrollmessungen durchzuführen. Die Maßnahmen sind solange zu verbessern, bis keine Überschreitung der Grenzwerte mehr festgestellt wird.

### **Betriebsphase**

- 2.22 Innerhalb des zweiten Jahres nach der Verkehrsfreigabe auf dem Abschnitt S8 West und seinen Rampen und Anschlussstellen sind in folgenden Bereichen der Siedlungen schalltechnische Überprüfungen der Emissionen nach Maßnahme 2.23 vorzunehmen:
- Wien, Invalidensiedlung (Knoten S1/S8)
  - Aderklaa, Raasdorf
  - Deutsch Wagram
  - Parbasdorf
  - Straßhof, Markgrafneusiedl
  - Gänserndorf, Obersiebenbrunn
- 2.23 Vor den Messungen (ca. 25 Stück verteilt an der S8 und den zugehörigen Anschlußrampen) ist ein Messkonzept der Behörde vorzulegen, das die Bereiche der Siedlungen ausreichend abdeckt. Die Schallmessungen sind gemäß der RVS 04.02.11 und der ÖNORM S 5004 innerhalb eines Abstandes von 25 m zum nächstgelegenen Fahrbahnrand vorzunehmen. Während der Messung ist der Verkehr getrennt nach Pkw und Lkw zu zählen und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge getrennt nach Pkw und Lkw zu messen. Es ist bei gemäß der RVS geeigneten meteorologischen Bedingungen zu messen. Die meteorologischen Verhältnisse sind hinsichtlich der Eignung zu dokumentieren. Für dieselben Messpunkte sind mit dem für die UVE verwendeten Berechnungsmodell die Schallpegel mit den Zählergebnissen auch zu berechnen. Die messtechnisch und die rein rechnerisch ermittelten Werte sind gegenüberzustellen und gegebene Abweichungen zu begründen. Erforderlichenfalls, bei Abweichungen zu Ungunsten der Nachbarn, ist für die betroffenen Bereiche im engeren Untersuchungsraum eine Detailuntersuchung für die prognostizierten maßgebenden Planfall Plf 1-max bzw. Plf 1-C bzw. Plf 1-E zum Prognosezeitpunkt 2025 durchzuführen. Ergeben sich aus dem Monitoring Verkehr abweichende Prognosezahlen für 2025, so sind diese heranzuziehen. Sollten diese Berechnungen das Erfordernis zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen ergeben, sind diese nachweislich anzubieten bzw. umzusetzen. Die Ergebnisse sind der UVP-Behörde vorzulegen.

## 2.24 Monitoring Zulaufstrecken:

(1) Nach Fertigstellung und Verkehrsfreigabe der S8-West ist festzustellen welche Prognoseplanfälle für das Monitoring herangezogen werden müssen (Plf 1-C Teilrealisierung S1 oder/und Plf 1-E S1 mit Vollausbau).

(2) Abhängig vom Verkehrsmonitoring sind auf den maßgebenden Zulaufstrecken bei einer Verkehrsabweichung nach oben verbunden mit einer prognostizierten Entlastung/Belastung durch das Vorhaben nach Einlage WU 7A, Anhang 1 (Emissionsdifferenzen) Berechnungen in den betroffenen bewohnten Bereichen mit über die Verkehrszählung aktualisierten Prognosewerten durchzuführen (siehe Abbildung Lärmmonitoring der Zulaufstrecken). Jene Objekte die mehr als 0,4 dB Pegelerhöhung in der zugehörigen Planfallkombination (Vorhabensplanfall zu Nullplanfall) aufweisen und wo die Pegelwerte im Nullplanfall über der Gesundheitsgefährdung  $L_{den} = 70$  dB oder  $L_n = 60$  dB liegen, oder bei denen Überschreitungen nach § 6 (2) bis (5) BstLärmIV vorliegen haben Anspruch auf objektseitige Lärmschutzmaßnahmen entsprechend § 9 BStLärmIV. Falls der Nachweis erbracht wird, dass die Verkehrszunahme nicht dem Vorhaben S8-West zugeschrieben werden kann entfallen die Ansprüche auf objektseitige Maßnahmen. Ab welcher Verkehrszunahme verbunden mit einer Entlastung bzw. Belastung durch das Vorhaben eine Detailuntersuchung (Evaluierung) erforderlich wird ist der nachstehenden Abbildung zu entnehmen.

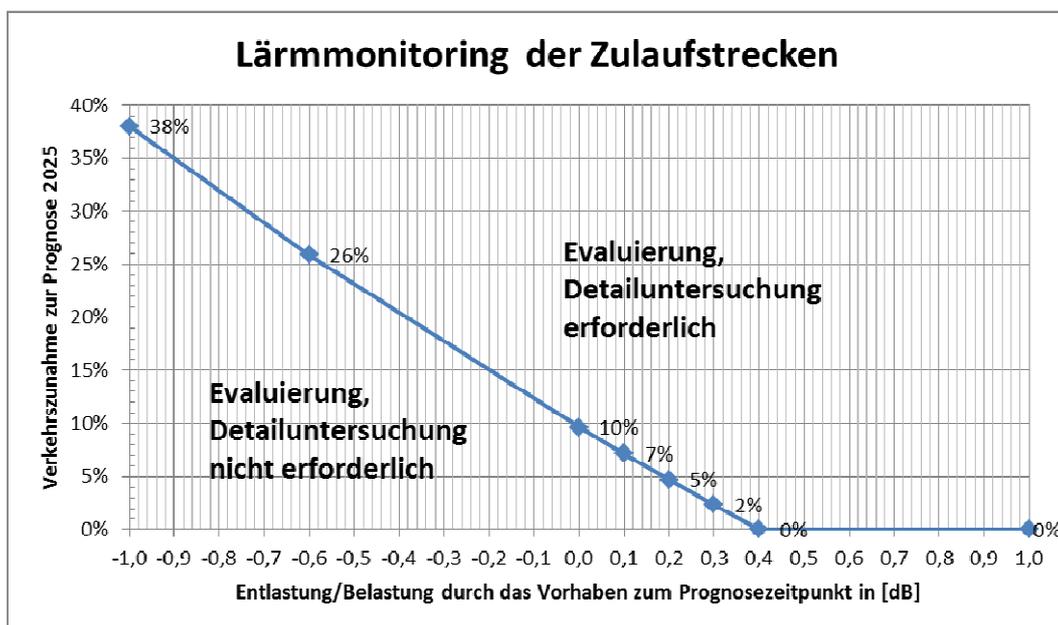


Abbildung 8: Lärmmonitoring der Zulaufstrecken

(3) Querschnittszählungen der maßgebende Zulaufstrecken nach den Vorgaben des Fachgebiets Verkehr und Verkehrssicherheit zusätzlich der Querschnitte:

- Querschnittszählung an der L6, südlich der Kreuzung mit der B8 und im Bereich von Parbasdorf

- Querschnittszählung an der L11 nördlich und südlich der Ast Markgrafneusiedl
- Querschnittszählung an der L11 in Deutsch-Wagram südlich der Kreuzung mit der B8

(4) Sind an den maßgebende Zulaufstrecken nach (2) Maßnahmen bzw. zusätzliche objektseitige Maßnahmen an Fassaden erforderlich, so sind die Querschnittszählungen der in Verbindung stehenden belasteten Ortsdurchfahrten als weitere maßgebende Zulaufstrecken aufzunehmen, sofern nicht der Nachweis erbracht wird, das die Verkehrszunahmen nicht dem Vorhaben S8-West zuzurechnen sind. Die belasteten Ortsdurchfahrten sind in der Einlage WU 1-05A in den Übersichtskarten der relevanten Straßenabschnitte ersichtlich. Die Querschnitte sind jedenfalls so zu wählen, dass auf den Verkehr in den Ortsdurchfahrten rückgeschlossen werden kann.

(5) Die Ergebnisse der Berechnungen, Nachweise und Evaluierungen sind der UVP-Behörde vorzulegen.

### 03. Luftschadstoffe und Klima

#### Bauphase

- 3.1. Es sind emissionsarme Baumaschinen nach Stand der Technik einzusetzen. Als Mindeststandard sind Arbeitsmaschinen der Emissionsklasse Stufe IIIa gemäß Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (BGBl. II Nr.136/2005) vorzusehen. Die Stammdatenblätter der eingesetzten Baumaschinen sind der Umweltbauaufsicht unaufgefordert vorzulegen. Die Umweltbauaufsicht hat stichprobenartig wiederkehrende Überprüfungen der eingesetzten Maschinen und schweren Nutzfahrzeuge (SNFZ) durchzuführen und zu protokollieren.
- 3.2. Temporär beanspruchte Baustelleneinrichtungen, Materialzwischenlager, Baulager und dergleichen sind ausschließlich unmittelbar angrenzend an die Trasse zu errichten.
- 3.3. Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch den baubedingten Verkehr sind nach dem Stand der Technik beispielsweise durch Reifenwaschanlagen zu vermeiden beziehungsweise bei Bedarf durch Straßenkehren oder Nassreinigung zu beseitigen.
- 3.4. Befestigte Baustraßen sind nach Möglichkeit staubfrei zu halten und bei Bedarf durch Nassreinigung oder Straßenkehren zu reinigen.
- 3.5. Nicht staubfrei befestigte Baustraßen (auch als Verkehrsflächen genutzte Teile der Rohtrasse) und Lagerflächen innerhalb der Baustelle sind an trockenen Tagen (= kein Niederschlag innerhalb der letzten 24 Stunden) während der Zeit der Benützung feucht zu halten. Zusätzlich sind bei sehr trockenen Verhältnissen auf den nicht staubfrei befestigten Baustraßen die Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß RVS 04.02.12 einzuhalten (max. 30 km/h).

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

- 3.6. Geschüttete Flächen und Böschungen sind zum vegetationstechnisch nächstmöglichen Zeitpunkt zu begrünen. Bis zu einer Begrünung sind diese Flächen nach Bedarf (bei trockenen Verhältnissen) feucht zu halten.
- 3.7. Der interne Baustellenverkehr ist durch entsprechende Wahl der Baustelleneinrichtungsflächen, der Zwischenlagerflächen und der Abstellplätze der Baumaschinen (möglichst nahe am jeweiligen Einsatzort) zu minimieren.
- 3.8. Im Bauprozess gewonnenes Material ist nach Möglichkeit wiederzuverwerten, um den LKW-Transportverkehr (An- und Abtransport) zu minimieren.
- 3.9. Leerfahrten insbesondere bei LKW Transporten sind durch Optimierung des Bauablaufs zu vermeiden.
- 3.10. Stehzeiten für Baumaschinen (im Leerlauf) sind durch zügig vorangehende Arbeitszyklen zu vermeiden.
- 3.11. Die Reifenwaschanlagen sind regelmäßig zu reinigen und das Waschwasser zu tauschen.
- 3.12. Die Errichtung und der Betrieb von Material-, Erdaushub- oder Humuszwischenlagern, Baumateriallager, Materialaufbereitungen, Asphaltmischanlagen und dergleichen sind nur in einem Mindestabstand von 500m von Wohnanrainern zulässig.
- 3.13. Bei Materialaufbereitungen und -umschlag hat eine Staubbinding durch Feuchthalten des Materials mittels gesteuerter Wasserbedüsung zu erfolgen.
- 3.14. Eventuelle Feinzerkleinerungsanlagen sind mit Entstaubungsanlagen nach dem Stand der Technik zu bestücken. Es dürfen nur Zerkleinerungsmaschinen verwendet werden, die das Aufgabegut durch Druck zerkleinern. Förderbänder im Freien sind abzudecken und alle Übergabestellen sind zu kapseln.
- 3.15. Spritzbetonanwendungen sind im Nassspritzverfahren mit alkalifreien Zusatzmitteln auszuführen.
- 3.16. Die Füll- und Abzugsaggregate von Silos für staubhaltige oder feinkörnige Güter sind geeignet abzukapseln und allfällige Verdrängungsluft zu entstauben.
- 3.17. Lagerstätten mit Schüttgütern sind durch ausreichende Befeuchtung staubfrei zu halten.
- 3.18. Der Transport von Erdmaterial darf nur in erdfeuchtem Zustand erfolgen.
- 3.19. Die für die Transportfahrten eingesetzte Fahrzeugflotte muss dem österreichischen Flottendurchschnitt im jeweiligen Baujahr entsprechen. Dies ist durch die einzurichtende Umweltbauaufsicht stichprobenweise zu überprüfen und zu dokumentieren.
- 3.20. Baumaschinen und Geräte mit Dieselmotoren mit mehr als 18 kW müssen den Vorgaben der 76. Verordnung über die Verwendung und den Betrieb von mobilen technischen Einrichtungen, Maschinen und Geräten in IG-L-Sanierungsgebieten (IG-L Off-RoadV) i.d.g.F. entsprechen.
- 3.21. Materialverfahren innerhalb der Baustelle dürfen nur entlang der Trasse durchgeführt werden. Der An- und Abtransport von Material hat entsprechend dem verbindlichen Routen- und Monitoringkonzept (Massnahme 1.4) zu erfolgen.

Das Materialtransportkonzept für den externen Baustellenverkehr auf den im Baukonzept vorgesehenen 10 Zufahrtsstraßen ist im Hinblick auf eine möglichst geringe Zusatzbelastung der Wohnbevölkerung zu erarbeiten und dessen Einhaltung ist durch die Umweltbauaufsicht zu kontrollieren.

- 3.22. Wenn aufgrund zu tiefer Lufttemperaturen eine Staubbindung mittels Beregnung nicht möglich ist, sind bei extremer Trockenheit (= kein Niederschlag innerhalb der letzten 48 Stunden) alle benutzten Fahr- und Manipulationsflächen zur Staubbindung mit Calcium-Magnesium-Acetat zu besprühen. Dabei ist 100 g CMA/m<sup>2</sup> in 25%-iger Lösung an jedem zweiten Betriebstag flächendeckend aufzubringen. Bei stabiler Schneedecke kann auf die Behandlung verzichtet werden. Der Einsatz ist in Umfang und Häufigkeit mit der Umweltaufsicht abzuklären.

### **Betriebsphase**

Für die Betriebsphasen sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

### **Beweissicherung und Kontrolle**

#### **Bauphase**

- 3.23. Während der Bauphase sind zwei kontinuierliche Luftgütemessungen (PM10, PM2.5, NO<sub>2</sub>) mit entsprechender Datenübertragung zur Umweltbauaufsicht durch eine hierfür fachlich qualifizierte Institution durchzuführen. Die fachliche Eignung hinsichtlich Luftgütemessungen ist durch entsprechende Referenzprojekte, Qualitätssicherung oder Akkreditierung nachzuweisen. Die Aufstellungsorte der Luftgütemessstellen sind in Abstimmung mit der UVP-Behörde festzulegen, wobei ein Messpunkt nahe der L6 (Parbasdorf) und ein Messpunkt nahe der L11 (Gänserndorf Süd) liegen soll. Die Berichtlegung hat vierteljährlich zum 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November zu erfolgen.

Bei baubedingten Überschreitungen eines PM10-Wertes von 300 µg/m<sup>3</sup> als gleitender 3-Stundenmittelwert sind durch die Umweltbaubegleitung kurzfristig und kurzzeitig über die bestehenden Maßnahmen hinaus weitere emissionsreduzierende Maßnahmen anzuordnen. Deren Umsetzung ist durch die Umweltbauaufsicht zu überwachen. Bei weiterhin steigenden Konzentrationen sind die Maßnahmen bis hin zum Baustopp in diesem Bereich zu verschärfen. Diese zusätzlichen Maßnahmen sind so lange aufrechtzuerhalten, bis die baubedingten Zusatzbelastungen wieder merklich unter 300 µg/m<sup>3</sup> PM10 im 3-Stundenmittel abgesunken sind.

Zusätzlich ist der gleitende 24-Stundenmittelwert zu erheben. Bei Überschreitung eines gleitenden 24-Stundenmittelwertes von 150 µg/m<sup>3</sup> PM10 ist durch die Umweltbauaufsicht eine Ursachenerhebung durchzuführen und sind derartige Zustände durch Maßnahmenanpassung zu unterbinden.

Wenn im Laufe eines Kalenderjahres eine hohe Anzahl an ÜT (mehr als 17 ÜT in der Hälfte des Kalenderjahres) bereits beobachtet wurde und diese nicht in gleicher Weise im Luftgütemessnetz des Landes Niederösterreich (Station Gänserndorf) beobachtet wurde, ist als Maßnahme eine Änderung des Baustellentransportkonzepts im Sinne einer anderen Aufteilung auf die Zufahrtsstrecken vorzusehen.

- 3.24. Die Baustellen sind während der Bauphase von einer fachlich einschlägig qualifizierten Umweltbauaufsicht laufend zu überprüfen. Die Umweltbaubegleitung hat die Umsetzung der vorgeschriebenen Maßnahmen zu veranlassen.
- 3.25. Die Umsetzung sämtlicher beauftragten Maßnahmen ist während der gesamten Bauphase durchgehend zu dokumentieren und der Behörde auf Anfrage vorzulegen. Diese Aufzeichnung hat für jede einzelne Maßnahme und jeden Teilabschnitt zu enthalten: Maßnahme, Ort/Teilabschnitt, Beginn und Ende (Tag, Uhrzeit), eingesetzte Mengen (Wasser, CMA).

### **Betriebsphase**

- 3.26. Falls die Ergebnisse der Querschnittszählungen auf der S8 (getrennt für Personen- und Lkw-Verkehr gemäß Maßnahme 1.12 und 1.13) über der prognostizierten Verkehrsbelastung liegen, ist zu überprüfen, ob dadurch der vorhabensbedingte Anteil der Immission an relevanten Stellen größer als die Irrelevanzschwelle liegt und es zu Grenzwertüberschreitungen kommen kann. Hierfür sind die Zusatzbelastungen an Immissionen für NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> infolge der gemessenen Verkehrszahlen mittels atmosphärischer Ausbreitungsmodellierung zu berechnen. Wenn diese Immissionsberechnungen eine grenzwertrelevante Zunahme der Immissionsbelastung ergeben, sind im Bereich betroffener Wohnanrainer Luftgütemessungen über den Zeitraum mindestens eines Jahres durchzuführen. Nach Durchführung der Messungen und Auswertungen sind die Jahresergebnisse bis spätestens 15. Mai des Folgejahres gesammelt, ausgewertet und interpretiert der UVP-Behörde zu übermitteln.

## **04. Humanmedizin**

### **Bauphase**

#### Luftschadstoffe

- 4.1. Aus humanmedizinischer Sicht sind zur Verringerung der Feinstaubbelastung im betroffenen Gebiet Reifenwaschanlagen bei den Ausfahrten aus dem Baustellenbereich vorzusehen.

#### Lärm

Für die Bauphase sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

#### Erschütterungen

Für die Bauphase sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

#### Beschattung und Belichtung

- 4.2. Eine kontinuierliche, den Jahreszyklus durchlaufende Beschattung der Anrainer durch Baustelleneinrichtungen, Materiallager etc. darf nicht gegeben sein.
- 4.3. Die Be- und Ausleuchtung der Baustellenbereiche ist so zu gestalten, dass eine Blendung bzw. Ausleuchtung der Wohn- und Schlafräume der Anrainer nicht gegeben ist.

## **Betriebsphase**

### Luftschadstoffe

Für die Betriebsphase sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

### Lärm

4.4. Zusätzlich zu den im Teilgutachten 02 Lärm, Anhang 03 bzw. Anhang 05 ausgewiesenen Wohnobjekten ist den Schulen Dürnkrot, Hauptstraße 8 und Untersiebenbrunn, Hauptstraße 12, sowie den Kirchen Süßenbrunn - Süßenbrunner Platz 9, Rutzendorf - Ortsstraße, Oberweiden – Kirchengasse und Schönfeld – Hauptstraße ist passiver Lärmschutz anzubieten.

### Erschütterungen

Für die Betriebsphase sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

### Beschattung und Belichtung

4.5. Es ist sicherzustellen, dass die Be- und Ausleuchtung der Straße beim Betrieb (durch Straßenbeleuchtung und Fahrzeugscheinwerfer) so gestaltet ist, dass eine Blendung bzw. Ausleuchtung der Wohn- und Schlafräume der Anrainer nicht gegeben ist.

## **Beweissicherung und Kontrolle**

### **Bauphase**

Für die Bauphase sind keine zusätzlichen Beweissicherungen und Kontrollen erforderlich.

### **Betriebsphase**

Für die Betriebsphase sind keine zusätzlichen Beweissicherungen und Kontrollen erforderlich.

## **05. Tiere und deren Lebensräume**

### **Bauphase**

In der Bauphase sind Lebensräume von Tierarten, die durch das Vorhaben beansprucht werden, in ausreichendem Ausmaß und rechtzeitig, das heißt vor Eintreten der Projektwirkung, zu ersetzen. Das erforderliche Ausmaß wird jeweils anhand von Brutdichten der betroffenen Vogelarten als Kennarten für die jeweiligen Lebensraumtypen und als Schirmarten für weitere Tiergruppen hergeleitet.

Weitere Maßnahmen betreffen die Vermeidung nachteiliger Auswirkungen des Baues selbst. Geeignete Maßnahmen sind Abgrenzung nicht beanspruchter Flächen vom Baugeschehen, Betreuung durch eine Umweltbauaufsicht („Ökologische Bauaufsicht“), und Akutmaßnahmen bei betroffenen Individuen (Fledermausbäume).

5.1. Um Verluste an Nestern und Individuen auch für bodenbrütende Vogelarten wie Rebhuhn, Wachtel, Kiebitz und Feldlerche zu vermeiden und den Anforderungen an den Artenschutz zu genügen, ist Bodenabschub oder Bodenabhub im Grünland und in

Feldern außerhalb der Brutzeit vorzunehmen, also im Zeitraum außerhalb Mitte März bis Ende Juni.

- 5.2. Die lebensraumverbessernden Flächen, das sind Brachestreifen und –flächen, Ruderalstandorte und sonstige Ausgleichsflächen, z.B. die Zieselfläche, sind jeweils spätestens in der Brutsaison vor Baubeginn anzulegen, um ihre Wirksamkeit mit dem Eintreten der Vorhabenswirkung sicher zu stellen.
- 5.3. Um nachteilige Auswirkungen auf die Feldlerche durch Flächenbeanspruchung in der Bauphase zu vermeiden, sind die für die Betriebsphase vorgesehenen lebensraumverbessernden Flächen von insgesamt 39 ha Größe spätestens in der Brutsaison vor Eintritt der Vorhabenswirkung, das ist hier mit der flächigen Grundinanspruchnahme Bauphase 1, anzulegen.
- 5.4. Um die Auswirkungen der Bauphase durch Flächeninanspruchnahme für das Rebhuhn zu vermeiden, sind rechtzeitig vor Flächeninanspruchnahme, also mindestens eine Brutsaison vor Bauphase 0, geeignete Flächen als Brutraum für das Rebhuhn anzulegen. Die im Projekt vorgesehene Maßnahme der Anlage von 10 ha Brachestreifen, aufgeteilt auf etwa 10 Flächen in 2 Maßnahmenräumen, ist ausreichend für diesen Zweck.
- 5.5. Um einen Verlust eines Brutplatzes des Kiebitz' im Vorhabensgebiet zu verhindern, ist die Initiierung eines geeigneten Brutplatzes in der Größe von etwa 1,5 ha an günstiger Stelle spätestens in der Brutsaison vor Baubeginn (Bauphase 0) erforderlich. Die Fläche ist in mindestens 70m Abstand von der nächsten begrenzenden Struktur und nach mindestens zwei Seiten hin offen anzulegen. Spätestens 6 Monate vor der Anlage der Fläche für den Kiebitz ist der Naturschutzbehörde ein fachliches Detailkonzept vorzulegen.
- 5.6. Spätestens 2 Wochen vor Grundinanspruchnahme am Rußbachufer ist das Ufer fachkundig auf das Vorhandensein eines Biberbaus abzusuchen. Im Falle des Auffindens eines Biberbaus auf beanspruchtem Grund ist der Bau erst nach Ende Juli zu beginnen (Artenschutz). Der Bericht darüber ist in den Bericht (Statusbericht) der Umweltbauaufsicht aufzunehmen.
- 5.7. Der beanspruchte Grund im Bereich der Querung des Rußbaches ist auf Bauzeit fachgerecht mit Amphibienzäunen bzw. Amphibienleiteinrichtungen zu versehen (Zaun-Kübel-Methode). Die Amphibien sind vor Baubeginn abzusammeln, um Verluste an überwinternden Tieren im Damm zu vermeiden, und in nicht beeinflussten Bereichen am Rußbach freizusetzen. Während des Baus ist der Baustellenbereich unter fachgerechter Betreuung amphibiensicher abzuzäunen und entsprechend zu betreuen. Den Vorgaben der RVS 04.03.11 Amphibienschutz an Straßen ist dabei zu folgen.
- 5.8. Allfälliger Oberbodenabschub oder –abhub im Bereich des Rußbaches ist ausschließlich nach Absammeln der Amphibien (und Reptilien) und im Winter, in der Zeit von Ende Oktober bis Ende Februar, vorzunehmen.
- 5.9. Die Amphibienzäune sind so auszuführen, dass sie möglichst auch der Ringelnatter das Überklettern unmöglich machen (Überstiegsschutz).

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

- 5.10. Für die Maßnahmen zu Amphibien und Reptilien ist der Naturschutzbehörde ein Detailkonzept spätestens 3 Monate vor Baubeginn (Bauphase 0) vorzulegen.
- 5.11. Der beanspruchte Grund im Bereich der Querung des Rußbaches ist im Sommer (August, September) vor dem Bau (Baufeldfreimachung, Bauphase 0) fachgerecht abzuzäunen (etwa Amphibienleiteinrichtung mit Überstiegsschutz) und fachgerecht auf Zauneidechsen abzusuchen. Zauneidechsen sind fachgerecht abzufangen und außerhalb des Zaunes zu versetzen. Der Zaun ist über die gesamte Bauphase intakt zu halten. Eine Kombination mit dem Amphibienzaun wird empfohlen.
- 5.12. Die beanspruchten Bereiche am Rußbach sind im Zeitraum zwischen Anfang November bis Ende März zu mähen. Das Mähgut ist in nicht beanspruchten Bereichen am Rußbach aufzubringen. Sollte die Beanspruchung in die Zeit von 15. Mai bis 1. Juli fallen, sind die Flächen (nochmals) bis Ende April zu mähen. Die Umsetzung der Maßnahme ist der Naturschutzbehörde mit Bilddokumentation zu belegen.
- 5.13. Der beanspruchte Grund im Bereich der Querung des Kleinen Wagrams ist im Sommer (August, September) vor dem Bau (Baufeldfreimachung, Bauphase 0) fachgerecht abzuzäunen (etwa Amphibienleiteinrichtung mit Überstiegsschutz) und fachgerecht auf Zauneidechsen abzusuchen. Zauneidechsen sind fachgerecht abzufangen und außerhalb des Zaunes zu versetzen. Der Zaun ist über die gesamte Bauphase intakt zu halten.
- 5.14. Allfälliger Oberbodenabschub oder –abhub im Bereich des Kleinen Wagrams ist ausschließlich nach Absammeln der Reptilien und im Winter (in der Zeit von Ende Oktober bis Ende Februar) vorzunehmen.
- 5.15. Ein Detailkonzept für die Außernutzungstellung einer Fläche vom mindestens 1,5 ha Größe am Kleinen Wagram (s. Maßnahmen Betriebsphase) einschließlich planlicher Verortung und Nachweis der entsprechenden vertraglichen Absicherungen bzw. der Verfügbarkeit der Fläche ist vor Beginn der Bauphase, spätestens 3 Monate vor Baubeginn (Bauphase 0), der Naturschutzbehörde vorzulegen.
- 5.16. Die Maßnahme am Kleinen Wagram ist spätestens mit Baubeginn (Bauphase 0) umzusetzen.
- 5.17. Die Ruderalstandorte sind ebenso wie die Brachestreifen mindestens eine Brutsaison vor Eintritt von Bauphase 0, das ist die Baufeldfreimachung und Herstellung der Baustraße, anzulegen, um ihre angegebene Wirkung in der Bauphase zu erzielen.
- 5.18. Zum Ausgleich des vom Vorhaben beanspruchten Lebensraums für den Neuntöter und zur Vermeidung des Verlustes an Neuntöterbrutpaaren außerhalb vom Vogelschutzgebiet sind insgesamt 8 ha Magerrasen, Trockenrasen oder Ruderalfläche mit geeignetem Strauchbestand oder Hecken anzulegen bzw. geeignete Brutplätze mit ausreichendem Lebensraum zu ergänzen. Um die nötigen Reviergrößen zu erzielen, dürfen die Einzelflächen nicht kleiner als 2 ha sein. Spätestens 6 Monate vor der Umsetzung der Maßnahme ist ein fachliches Detailkonzept mit Verortung und Beschreibung der Maßnahme der Naturschutzbehörde vorzulegen.
- 5.19. Da die Maßnahmen für Feldlerche, Rebhuhn, Kiebitz und Neuntöter vor der Betriebsphase wirksam sein müssen, kann der Bau erst beginnen, wenn die Maßnahmen

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

- umgesetzt sind. Über die Umsetzung ist der Naturschutzbehörde und der UVP-Behörde fachlich Bericht zu legen.
- 5.20. Der vom Vorhaben beanspruchte Grund ist spätestens 1 Monat vor Baubeginn mit fachlicher Expertise auf das Vorhandensein von Brutwänden der Uferschwalbe oder des Bienenfressers abzusuchen. Darüber ist spätestens 2 Wochen vor Baubeginn (Bauphase 0) der Naturschutzbehörde Bericht zu legen. Im Falle des Vorhandenseins besiedelter Brutwände ist die Beanspruchung der Brutwand auf Brutzeit, das ist bis zum Ausfliegen der letzten Jungen, zu unterlassen. In dieser Zeit ist an geeigneter Stelle eine geeignete Ersatzwand anzulegen. Darüber ist gegebenenfalls im Statusbericht der Umweltbauaufsicht Bericht zu legen.
- 5.21. Der vom Vorhaben beanspruchte Grund ist spätestens 1 Monat vor Baubeginn mit fachlicher Expertise auf mögliche Brutvorkommen des Flussregenpfeifers abzusuchen. Darüber ist spätestens 2 Wochen vor Baubeginn (Bauphase 0) der Naturschutzbehörde Bericht zu legen. Im Falle des Vorhandenseins eines Brutvorkommens ist die Beanspruchung der Fläche auf mindestens 100m im Umkreis bis Ende Juli zu unterlassen. Darüber ist gegebenenfalls im Statusbericht der Umweltbauaufsicht Bericht zu legen.
- 5.22. Der vom Vorhaben beanspruchte Grund ist spätestens 4 Wochen vor Baubeginn auf Wasseransammlungen, die Lebensraum für Amphibien, besonders die Wechselkröte, sein könnten, abzusuchen. Darüber ist spätestens 2 Wochen vor Baubeginn (Bauphase 0) der Naturschutzbehörde Bericht zu legen. Im Falle des Vorhandenseins eines solchen Gewässers sind die nötigen Vorkehrungen mit Amphibienzaun und Absammeln zu treffen, die Fläche ist erst zu beanspruchen, wenn keine Amphibien mehr gesammelt werden. Während des Baus ist das Einwandern von Amphibien mittels Amphibienzaun zu verhindern. Die gesamte Maßnahme ist fachlich zu betreuen und zu dokumentieren, der Bericht darüber ist in den Statusbericht der Umweltbauaufsicht aufzunehmen.
- 5.23. Die vorgesehenen Rohbodengewässer als Ersatzlaichgewässer für Amphibien sind wie die übrigen lebensraumverbessernden Flächen mindestens 1 Laichsaison vor Beanspruchung von Gewässern in Schottergruben anzulegen und entsprechend fachlich zu betreuen.
- 5.24. Auf vom Vorhaben beanspruchten Grund sind bei Bau im Sommerhalbjahr (zwischen Anfang April bis Ende Oktober), spätestens 1 Monat vor Baubeginn in geeigneten Lebensräumen, das sind stehende Gewässer, stillgelegte Schottergruben und Ruderalgelände, Schlangen mit geeigneten Methoden wie Schlangenbleche oder -matten abzufangen und in geeignete Lebensräume außerhalb des Auswirkungsbereiches des Vorhabens zu verbringen. Darüber ist spätestens 4 Wochen nach Abschluss der Aktion Bericht zu legen. Der Bericht darüber ist in den Statusbericht der Umweltbauaufsicht aufzunehmen.
- 5.25. Der vom Vorhaben beanspruchte Grund ist spätestens 1 Monat vor Baubeginn mit fachlicher Expertise auf mögliche Brutvorkommen von schilfbewohnenden Vogelarten abzusuchen. Darüber ist spätestens 2 Wochen vor Baubeginn (Bauphase 0) der Naturschutzbehörde Bericht zu legen. Im Falle des Vorhandenseins eines Brutvorkommens ist die Beanspruchung des Schilfbestandes bzw. Röhrichts, einschließlich Ge-

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

- hölzen und krautigen Anteilen, bis Ende Juni zu unterlassen. Darüber ist gegebenenfalls im Statusbericht der Umweltbauaufsicht Bericht zu legen.
- 5.26. Der vom Vorhaben beanspruchte Grund ist dort, wo das Vorkommen des Ziesels nach fachkundiger Einschätzung zu erwarten ist, im Jahr vor der Beanspruchung auf Baue des Ziesels abzusuchen, die dokumentiert werden. Falls Zieselbaue vorgefunden werden, ist der Naturschutzbehörde ein Detailkonzept für die Absiedlung der Ziesel vorzulegen.
  - 5.27. Im Jahr der Grundinanspruchnahme ist das Zieselgebiet im Frühjahr, je nach Wetterverlauf ab etwa Mitte März, von einer fachkundigen Person nochmals auf das Vorhandensein von Zieselbauen abzusuchen. Über diese Bestandsaufnahme ist unverzüglich an die Naturschutzbehörde ein Bericht zu legen. Falls Zieselbaue angetroffen werden, gilt:
  - 5.28. Möglichst kurz nachdem die Ziesel nach Einschätzung der fachlichen Betreuung die Zieselbaue verlassen haben, jedenfalls nicht länger als 5 Tage danach, wird der Oberboden auf beanspruchtem Grund unter fachlicher Betreuung auf etwa 10 cm abgehoben.
  - 5.29. Nach dem Abheben wird die Baustelle auf einige Tage nach Maßgabe der fachlichen Betreuung liegen gelassen.
  - 5.30. Die an die Baustelle anschließenden zieselgeeigneten Flächen, jedenfalls die Randstreifen des alten Flugfeldes und allfällige in der Nähe liegende Brachen oder Rasen (Modellflugplatz) haben während des gesamten Baus vom Vorhaben unberührt zu bleiben und werden in geeigneter Weise vom Baugeschehen abgegrenzt.
  - 5.31. Nach Freigabe durch die fachliche Betreuung ist der Bau zügig und ohne weitere Verzögerungen fortzusetzen.
  - 5.32. Nach der Umsetzung, spätestens 2 Monate danach, ist der Naturschutzbehörde ein Bericht mit Bilddokumentation vorzulegen.
  - 5.33. Um nachteilige Auswirkungen auf allfällige Vorkommen des Feldhamsters zu verhindern, ist der vom Vorhaben beanspruchte Grund vor dem Eingriff auf Baue des Feldhamsters fachgerecht abzusuchen. Im Falle des Antreffens von Hamsterbauen ist der Naturschutzbehörde ein Konzept zur Vermeidung der Vernichtung oder Beschädigung der Hamsterbaue vorzulegen.
  - 5.34. Um das Lebensraumangebot für Kleintiere, besonders Wirbellose, auf Abbauflächen auch im vom Vorhaben beanspruchten Teil des Abbaugebietes bei Markgrafneusiedl aufrecht zu erhalten, sind jeweils mit abgebautem Material aus betroffenen in Abbau befindlichen oder still gelegten Gruben Flächen anzulegen, die als Rohböden mit frühen Sukzessionsstadien an ungestörter Stelle in einer Gesamtfläche von 1 ha aufgebracht werden. Die Maßnahme ist fachlich zu betreuen. Spätestens 3 Monate nach Umsetzung ist der Naturschutzbehörde darüber fachlich Bericht zu legen.
  - 5.35. Über die Vornahme von Fällungen und Rodungen von Unterwuchs ausschließlich außerhalb der Brutzeit, Anfang Oktober bis Ende Februar, ist im Statusbericht der Umweltbauaufsicht Bericht zu legen.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

- 5.36. Die für die Fällung bestimmten Bäume entlang der Trasse, jedenfalls im Wald am Kleinen Wagram östlich der Landesstraße L11 und im Gehölzstreifen südlich vom Klinginfeld, sind vor dem Fällen auf das mögliche Vorkommen von Fledermäusen anhand des Vorhandenseins von Baumhöhlen, abstehender Rinde usw. zu besichtigen. Die Fällung von Bäumen, deren Funktion als Lebensraum von Fledermäusen nicht auszuschließen ist, ist von einer fledermauskundlichen Fachaufsicht zu begleiten, die nötigenfalls die erforderlichen Maßnahmen zur Bergung allfällig in den Bäumen angetroffener Fledermäuse zu treffen hat.
- 5.37. Über die Umsetzung der Maßnahme ist nach Abschluss der Fällungen der Naturschutzbehörde innerhalb von 2 Monaten Bericht mit Bilddokumentation zu erstatten.
- 5.38. Die Grünbrücke Objekt M13 bei km 9,6 ist mit 50 m Breite der funktionalen Fläche, also der Aufschüttungsfläche ohne Brückenrand, auszuführen.
- 5.39. Die Zieseldurchlässe im Zubringer zur Ast Strasshof sind nicht in der vorgesehenen Form, sondern als Rohre mit 8 cm Öffnungsweite, bodengleich eingebaut und bündig an die Zieselschutzwand am Fuße der Straßenböschung anschließend, auszuführen. Die Rohre sind auf Höhe an geeigneter Stelle etwa alle 10 m einzubauen, also 12 Stück auf Höhe der Zieselbrache und etwas darüber hinaus.
- 5.40. Am Fuße der Straßenböschung sind geeignete Zieselschutzwände aufzustellen, etwa 80 cm hohe Wände mit glatter Oberfläche und Überstiegsschutz.
- 5.41. Die Errichtung der Zieselschutzwände und die Herstellung der Zieseldurchlässe sind zieselkundlich fachlich zu betreuen. Als fachliche Betreuung ist eine mit Methoden des Zieselschutzes vertraute Person mit nachgewiesener Erfahrung auf dem Gebiet namhaft zu machen.
- 5.42. Am Zubringer zur Anschlussstelle Strasshof sind möglichst nahe am Wald am Hagerfeld 2 Kleintierdurchlässe in der im Projekt vorgesehenen Form herzustellen.
- 5.43. Um das Kollisionsrisiko für Fledermäuse und Vögel im Bereich der Überbrückung des Rußbaches zu verringern, sind auf der Brücke unter fledermauskundlich fachlicher Betreuung im Rahmen der Umweltbauaufsicht beiderseits der Straße geeignete Kollisionsschutzwände zu errichten. Die Wände sind stabil, weitgehend undurchsichtig und entsprechend der Höhe der höchsten Fahrzeuge etwa 4 Meter hoch über der Fahrbahn auszuführen.
- 5.44. Um die Wirkung der Grünbrücke bei km 10,5 (Objekt M15) als Querungshilfe besonders für Fledermäuse zu verbessern, ist die vorgesehene Gehölzpflanzung über die Brücke durchgehend auszuführen. Die im Projekt vorgesehene Kollisionsschutzwand ist unter fachlicher Betreuung auszuführen.
- 5.45. Um das Kollisionsrisiko für Fledermäuse und Vögel in der Waldquerung östlich der Straße L 11 bis Trassenkilometer 10,8 zu verringern, sind auf diese Länge beiderseits der Straße Kollisionsschutzwände zu errichten. Die Wände sind stabil, undurchsichtig und entsprechend der Höhe der höchsten Fahrzeuge etwa 4 Meter hoch über der Fahrbahn auszuführen.
- 5.46. Um das Kollisionsrisiko für Fledermäuse beim Ausgang aus dem Wald nach der L11 bei Trassenkilometer 10,8 zu verringern, sind an den Außendämmen Bäume in einer Reihe in Verlängerung des Waldrandes im Sinne eines „hop over“ für Fledermäuse

zu pflanzen. Die Maßnahme ist in Konzeption und Umsetzung von einer fledermauskundlich fachlichen Betreuung zu begleiten. Spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Maßnahme ist der Naturschutzbehörde ein Detailkonzept vorzulegen, spätestens 3 Monate nach Umsetzung der Maßnahme ist mit Bilddokumentation und fachlichem Kommentar darüber zu berichten.

- 5.47. Um das Kollisionsrisiko für Fledermäuse und Vögel im Bereich der Gehölze am Klinglefeld bei Trassenkilometer ca. 11,25 bis 11,4 und 12,96 bis 13,3 zu verringern, sind auf diese Länge beiderseits der Straße Kollisionsschutzwände zu errichten. Die Wände sind stabil, undurchsichtig und entsprechend der Höhe der höchsten Fahrzeuge etwa 4 Meter hoch über der Fahrbahn auszuführen.
- 5.48. Die im Projekt vorgesehenen Kollisionsschutzwände entlang Straßen und auf Grünbrücken sind unter fachlicher Betreuung, jedenfalls unter fledermauskundlicher Betreuung, auszuführen.
- 5.49. Für die Errichtung der Kollisionsschutzwände ist ein fledermauskundlich und ornithologisch fachliches Detailkonzept spätestens ein halbes Jahr vor Umsetzung vorzulegen.
- 5.50. Der Wildschutzzaun ist in Abstimmung mit einem Ornithologen mit Erfahrung mit dem Triel so zu positionieren, dass er kein Kollisionsrisiko für den Triel hervorruft.
- 5.51. Die vorgesehene Abgrenzung sensibler Biotope ist nach Maßgabe der Umweltbauaufsicht festzulegen, darüber ist im Statusbericht der Umweltbauaufsicht zu berichten.
- 5.52. Zur Beleuchtung in der Bauphase ist jedenfalls UV-armes Licht nach dem Stand der Technik zum Zeitpunkt des Baus zu verwenden.

### **Betriebsphase**

Die großteils bereits in der Bauphase angelegten bzw. initiierten Flächen zur Lebensraumverbesserung im Ackerland, auf Ruderalflächen und im Wald sind auf Bestandsdauer zu erhalten und fachlich zu begleiten.

- 5.53. Um nachteilige Auswirkungen des Betriebs des Vorhabens selbst, vor allem durch Trennwirkung und Kollisionsrisiko, dauerhaft herabzusetzen, sind Abschirmungen, Grünbrücken und Durchlässe auf Bestandsdauer des Vorhabens instand zu halten und fachlich zu begleiten.
- 5.54. Zum Ausgleich des vom Vorhaben beanspruchten Lebensraums für Feldlerchen sind insgesamt 39 ha geeigneter Brachen in möglichst großflächiger geschlossener Form, nicht aber in Streifen von weniger als 10m Breite und auf Flächen von weniger als 2 ha Größe, anzulegen und auf Bestandsdauer des Vorhabens zu erhalten.
- 5.55. Die im Projekt vorgesehenen Brachestreifen sind, sofern sie die Breite von 10 m nicht unterschreiten, anrechenbar.
- 5.56. Feldlerchenflächen sind in möglichst großer Entfernung von Straßen jedenfalls nicht entlang von Straßen (oder Wegen mit versiegelter Oberfläche) anzulegen.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

- 5.57. Für die Maßnahmen für die Feldlerche ist spätestens 6 Monate vor ihrer Umsetzung ein Detailkonzept der Naturschutzbehörde vorzulegen.
- 5.58. Über den Bestand und die Eignung der Flächen für die Feldlerche sowie über mögliche Änderungen in der Lage und Bewirtschaftung ist der Naturschutzbehörde jährlich Bericht zu legen.
- 5.59. Alternativ zu den vorgesehenen Brachestreifen ist für die Feldlerche die Anlage von Feldlerchenfenstern in Getreidefeldern, vorzugsweise Winterweizen, wie beschrieben (jeweils 20m<sup>2</sup>, 2/ha, bei 27 betroffenen Revieren ergibt das 13,5ha bei zuvor nicht felderchengeeigneten Flächen), mit begleitenden Maßnahmen wie Ackerrandstreifen möglich. Werden Feldlerchenfenster angelegt, so sind diese in mindestens 50m Abstand von Gehölzen und anderen Vertikalstrukturen und möglichst gleichmäßig auf den Feldern verteilt sowie eher auf Hochstellen, nicht in Senken anzulegen. Feldlerchenfenster sind nicht als wirksam für das Rebhuhn zu betrachten. Sie sind ebenfalls auf Bestandsdauer des Vorhabens zu erhalten.
- 5.60. Für Flächen mit dem Schutzziel Feldlerche, ob Brache oder Acker mit Feldlerchenfenster, sind ausschließlich zuvor im Intensivanbau bewirtschaftete Feldflächen heranzuziehen, keine Extensiväcker oder Felder im Biolandbau oder Brachen oder ÖPUL-Flächen.
- 5.61. Zum Ausgleich des vom Vorhaben bleibend beanspruchten Lebensraums für das Rebhuhn sind die vor der Bauphase angelegten Brachestreifen auf Dauer zu erhalten, also Streifen Flächen im Gesamtausmaß von 10 ha oder mindestens 3 km Gesamtlänge und mindestens 10 m Breite, wobei einzelne Streifen nicht unter 400 m Länge aufweisen. Im Intensivackerland sind die im Projekt angegebenen 10 Meter als Breite geeignet, für allfällige neu angelegte Brachsäume an Gehölzen oder Wegrändern ist eine Breite von 5 m ausreichend.
- 5.62. Flächen bzw. Brachestreifen mit dem Schutzziel Rebhuhn sind als wildkrautreiche gräserdominierte gehölzarme Flächen mit hohem Altgrasanteil auf Dauer zu pflegen. Das Aufkommen von Bäumen und Kleingehölzen, die als Ansitzwarten für Greifvögel und Krähen dienen könnten, ist zu verhindern, einzelne Sträucher und kleine Strauchgruppen sind nach Maßgabe fachlicher Betreuung zulässig.
- 5.63. Flächen mit dem Schutzziel Rebhuhn sind von Befahrung, Begehung oder sonstiger zweckfremder Nutzung freizuhalten.
- 5.64. Für die Wachtel sind im Falle der Umsetzung der Feldlerchenmaßnahme als Feldlerchenfenster mindestens 10 ha der betreffenden Felder in geschlossener Form als spät geerntete und nicht mechanisch bearbeitete (nicht gestriegelte) Getreidefelder zu bewirtschaften oder aber gesondert anzulegen und wie beschrieben zu bewirtschaften. Dafür ist spätestens 6 Monate vor Umsetzung der Maßnahme ein fachliches Konzept vorzulegen.
- 5.65. Die Fläche für den Kiebitz ist etwa zur Hälfte als Wiese, also mit gräserdominierter Einsaat, zu bebauen, wobei Offenstellen von Einsaat frei zu lassen sind. Alternativ kann ca. eine Hälfte der Fläche mit einer spät geernteten Hackfrucht, etwa Zuckerrübe oder Kartoffel, bebaut werden. Mahd und Ernte sind nicht vor Mitte Juni und nicht gleichzeitig vorzunehmen.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

- 5.66. Über das Vorhandensein, die Eignung der Fläche und ihre Annahme durch den Kiebitz ist der Behörde im ersten Jahr nach Inbetriebnahme der Straße, im dritten Jahr nach Inbetriebnahme des Vorhabens und darauffolgend in jedem 5. Jahr fachlicher Bericht zu legen. Eventuell notwendige Anpassungen der Bebauung oder der Pflege sind in den Bericht aufzunehmen. Ebenso ist für eine eventuelle Verlegung der Fläche ein begründetes Konzept im der Verlegung vorangehenden Bericht vorzulegen.
- 5.67. Die zum Ausgleich des vom Vorhaben beanspruchten Lebensraums für den Neuntöter außerhalb vom Vogelschutzgebiet anzulegenden insgesamt 8 ha Magerrasen, Trockenrasen oder Ruderalfläche mit geeignetem Strauchbestand oder Hecken sind auf Bestandsdauer des Vorhabens unter ornithologisch-vegetationskundlich fachlicher Betreuung auf das Entwicklungsziel trockene Ruderalfläche, Magerrasen oder Trockenrasen hin zu pflegen bzw. zu bewirtschaften. Pflegemaßnahmen sind z.B. Entfernen von unerwünscht aufkommenden Gehölzen, Mähen und Abführen des Mähguts.
- 5.68. Spätestens 6 Monate vor Inbetriebnahme des Vorhabens ist der Naturschutzbehörde ein fachliches Detailkonzept mit Beschreibung der vorgesehenen Pflegemaßnahmen auf Flächen für den Neuntöter mit Zeitplan und Plan der fachlichen Betreuung vorzulegen.
- 5.69. Um das Lebensraumangebot für Kleintiere, besonders Wirbellose, auf Rohböden und Flächen mit frühen Sukzessionsstadien auch im vom Vorhaben beanspruchten Teil des Abbaugebietes bei Markgrafeneusiedl dauerhaft aufrecht zu erhalten, sind die in der Bauphase jeweils mit Material aus betroffenen in Abbau befindlichen oder still gelegten Gruben angelegten Flächen in der Gesamtgröße von 1 ha zu erhalten. Die Maßnahme ist fachlich zu betreuen. Im ersten, im dritten und im fünften Jahr nach Anlage der Fläche(n), nachfolgend in jeden fünften Jahr, ist der Naturschutzbehörde über den Zustand der Flächen zu berichten. Als mögliche Maßnahmen, um den Charakter als Pionierstandort der Flächen zu erhalten, sind abschnittsweiser Umbruch, das Aufbringen von Sand oder die Verlegung der Fläche an eine andere günstige Stelle, etwa im Zusammenhang mit Abbau oder anderen Maßnahmen im Verfahren, beispielhaft angeführt.
- 5.70. Um bleibenden Lebensraumverlust für naturraumgerechte und teils geschützte Tierarten und kennzeichnende Artengemeinschaften der (verbuschenden) Trockenrasen am Kleinen Wagram zu verhindern, ist eine Fläche von mindestens 1,5 ha Größe mit ähnlicher naturräumlicher Charakteristik wie die beanspruchte am Kleinen Wagram außer Nutzung zu stellen, in ihrem Bestand zu sichern oder zu ergänzen. Der Kleine Wagram ist hier die gesamte Höhenstufe zwischen Deutsch-Wagram und Schlosshof.
- 5.71. Über das Vorhandensein und die Eignung der außer Nutzung gestellten Fläche am Kleinen Wagram ist der Naturschutzbehörde im ersten Jahr nach Inbetriebnahme des Vorhabens, im dritten Jahr und darauffolgend jedes fünfte Jahr fachlicher Bericht zu legen.
- 5.72. Um die Auswirkungen der Beanspruchung und Beeinträchtigung von Wald als Lebensraum besonders für Vögel zu mindern, sind für die Betriebsphase 13 ha Wald hinsichtlich Naturnähe zu verbessern (mit Maßnahmen wie im Projekt vorgesehen).

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

- Die Umsetzung der Maßnahme ist spätestens mit Inbetriebnahme der Straße gegenüber der Naturschutzbehörde mit fachlichem Bericht zu belegen.
- 5.73. Um die Auswirkungen der Beanspruchung und Beeinträchtigung von Kiefernwald als Lebensraum zu mindern, sind 0,5 ha Kiefernwald an geeigneter Stelle zu begründen oder hinsichtlich Naturnähe zu verbessern. Die Umsetzung der Maßnahme ist spätestens mit Inbetriebnahme der Straße gegenüber der Naturschutzbehörde mit fachlichem Bericht zu belegen.
- 5.74. In naturnahem Eichenwald am Kleinen Wagram nördlich der Trasse der S 8 Marchfeld Schnellstraße, vorzugsweise in Waldverbesserungsflächen, sind insgesamt 12 Eichen mit einem BHD von mindestens 40 cm dauerhaft, einschließlich Totholzstadium, außer Nutzung zu stellen. Die Umsetzung der Maßnahme ist spätestens mit Inbetriebnahme der Straße gegenüber der Naturschutzbehörde mit fachlichem Bericht zu belegen.
- 5.75. Die Bäume sind zu verorten, empfohlen wird Verortung mittels GPS, und im Feld zu kennzeichnen. Über die Sicherung der Bäume ist spätestens mit dem Schlussbericht der Umweltbauaufsicht Bericht zu legen. Das Vorhandensein der Bäume ist jedes fünfte Jahr nach Inbetriebnahme des Vorhabens gegenüber der Naturschutzbehörde mit Bericht und Bilddokumentation zu belegen.
- 5.76. Das im Projekt vorgesehene Anbringen von je 20 Fledermausnistkästen in den 3 Waldverbesserungsflächen ist durch eine fachlich fledermauskundliche Betreuung zu begleiten. Da die südlichste Waldverbesserungsfläche hinsichtlich Lärm im Einflussbereich eines weiteren Vorhabens liegt (Windpark Markgrafneusiedl III und V), sind die Fledermausnistkästen nur in den Flächen nördlich der S 8 anzubringen.
- 5.77. Die Fledermausnistkästen sind fachlich zu betreuen, ihre Annahme ist im ersten, im dritten und folgend jedes 3. Jahr zu belegen. Im Falle der Nicht-Annahme der Nistkästen sind entsprechende Maßnahmen nach Maßgabe der fachlichen Betreuung zu setzen (umhängen, ersetzen...).
- 5.78. Zwischen der Zieselbrache oder anderen Flächen mit Vorkommen des Ziesels und den Zieseldurchlässen sind am Fuße der Straßenböschung beständige mindestens 2 m breite Streifen kurzgrasiger Vegetation zu erhalten.
- 5.79. Die Straßenböschungen im Bereich der Zieselschutzwände sind durch Aufrechterhaltung hoher Vegetation (z.B. Langgrasflur) für Ziesel möglichst dauerhaft unattraktiv zu machen.
- 5.80. Spätestens 6 Monate vor Umsetzung der Maßnahme ist der Naturschutzbehörde ein Detailkonzept dafür vorzulegen. Mit der Umsetzung ist erst zu beginnen, wenn eine positive Stellungnahme der Naturschutzbehörde dafür vorliegt.
- 5.81. Die Zubringerstraße im Zieselgebiet zur Ast Strasshof ist erst nach positiver fachlicher Prüfung der Zieselschutzmaßnahmen in Betrieb zu nehmen.
- 5.82. Für die Konzeption der Zieselschutzwände, der Ziesellenkungsmaßnahmen (Mahd) und der Zieseldurchlässe ist der Naturschutzbehörde spätestens ein halbes Jahr vor Baubeginn ein fachlich begründetes Detailkonzept vorzulegen. Das fachlich begründete Detailkonzept enthält Pflegepläne für die Mahd und das Intakthalten der Zieselschutzwände.

## **Beweissicherung und Kontrolle**

### **Bauphase**

5.83. Es ist eine Umweltbauaufsicht („Ökologische Bauaufsicht“) gemäß RVS 04.04.11 einzusetzen.

### **Betriebsphase**

- 5.84. Über den Zustand geeigneter Lebensräume für das Rebhuhn und den Bestand des Rebhuhns auf vom Vorhaben beanspruchtem Grund und auf lebensraumverbessernden Flächen ist im ersten Jahr nach Inbetriebnahme des Vorhabens, im dritten Jahr und nachfolgend in jedem fünften Jahr der Naturschutzbehörde fachlicher Bericht zu legen. Bei Bedarf sind die nötigen Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensraumeignung von Flächen für das Rebhuhn zu treffen (z.B. Pflegeanpassung, Entstörung).
- 5.85. Über das Vorhandensein, die Eignung der Fläche und ihre Annahme durch den Kiebitz ist der Naturschutzbehörde im ersten Jahr nach Inbetriebnahme der Straße, im dritten Jahr nach Inbetriebnahme des Vorhabens und darauffolgend in jedem 5. Jahr fachlicher Bericht zu legen. Eventuell notwendige Anpassungen der Bebauung oder der Pflege sind in den Bericht aufzunehmen. Ebenso ist für eine eventuelle Verlegung der Fläche ein begründetes Konzept im der Verlegung vorangehenden Bericht vorzulegen.
- 5.86. Um die Möglichkeit der weiteren Dokumentation der Wirksamkeit von Maßnahmen für den Triel abzusichern, ist der Bestand des Triels bei Markgrafneusiedl fachlich zu betreuen und seine Entwicklung anhand Brutplätzen und Brutrevieren, Futterplätzen und Sammelpätzen zu dokumentieren. Darüber ist der Naturschutzbehörde jährlich Bericht zu legen. Allfällige Verbesserungsvorschläge sind in den Bericht aufzunehmen.
- 5.87. Um zu belegen, dass das Vorhaben mit seinen Lärmemissionen den Kommunikationsraum des Triels in seinem Brutgebiet bei Markgrafneusiedl unter dem Einfluss gegebener Lärmimmissionen im Trielgebiet während der Betriebsphase nicht verkleinert, ist ein Trielmonitoring zu den in der Maßnahme 1.13 im Teilgutachten Verkehr festgelegten Zeitpunkten erforderlich. Die benötigten Querschnittszählungen des Verkehrs im Bereich des Trielbrutgebietes sind in Maßnahme 1.13 festgelegt. Für das Trielmonitoring sind jedenfalls Querschnittszählungen an der L6 auf Höhe des Trielbrutgebietes (zwischen Parbasdorf und Markgrafneusiedl) und an der L11 auf Höhe des Trielbrutgebietes (südlich der ASt Markgrafneusiedl) heranzuziehen. Die Ergebnisse der Zählungen sind auszuwerten, zu interpretieren und mit den Prognosen des Einreichprojektes zu vergleichen. Bei Abweichungen von der Prognose ist die Berechnung des Kommunikationsraums des Triels wie für die Einreichunterlagen (UVE, Einlagen 3-10.1 und WU5) vorzunehmen. Jeweils bis zum Jahresende ist der Naturschutzbehörde ein entsprechender Bericht vorzulegen, der auch eine auf den für das Untersuchungsjahr ermittelten Daten beruhende Prognose für die folgenden 5 Jahre zu enthalten hat. Bei einer festgestellten oder prognostizierten Verkleinerung des Kommunikationsraums um mehr als das in den Einreichunterlagen prognostizierte Ausmaß von 3,4 % sind Maßnahmen zu treffen. Diese sind im entsprechenden

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Monitoringbericht an die Naturschutzbehörde zu beschreiben. Die Umsetzung der Maßnahmen ist in dem auf den jeweiligen Bericht folgenden Jahr in Wort und Bild zu dokumentieren.

- 5.88. Die Wirkung der Grünbrücke bei km 9,6 als Vernetzungsstruktur ist anhand der Tiergruppen Säugetiere (z.B. Ziesel) und Fledermäuse, jeweils ohne Fallenfänge, fachlich zu überprüfen. Diese Überprüfung ist jeweils im Frühjahr im ersten Jahr nach Inbetriebnahme der Straße, im dritten Jahr nach Inbetriebnahme der Straße und im fünften Jahr nach Inbetriebnahme der Straße vorzunehmen. Nachfolgend ist die Funktionsfähigkeit der Grünbrücke anhand Überprüfung auf Störungsfreiheit gegenüber der Naturschutzbehörde jedes dritte Jahr zu bestätigen. Bei Auftreten von Störungen (z.B. Verkehr, Freizeitbetrieb oder sonstiger funktionsbehindernder Nutzungen) ist für deren Beseitigung zu sorgen. Darüber ist jeweils im selben Jahr der Überprüfung Bericht zu legen.
- 5.89. Die Funktionsfähigkeit aller Grünbrücken als Vernetzungsstruktur ist anhand Überprüfung auf Störungsfreiheit gegenüber der Naturschutzbehörde jedes dritte Jahr zu bestätigen. Bei Auftreten von Störungen (z.B. Verkehr, Freizeitbetrieb oder sonstiger funktionsbehindernder Nutzungen) ist für deren Beseitigung zu sorgen. Darüber ist jeweils im selben Jahr der Überprüfung Bericht zu legen.
- 5.90. Über die Funktionsfähigkeit der vorgesehenen Zieseldurchlässe ist im ersten, im dritten und dann in jedem fünften Jahr nach Umsetzung der Maßnahme ein zieselkundlich-fachlicher Bericht vorzulegen, einschließlich eventuell erforderlicher Nachbesserungsmaßnahmen und Anpassungen des Pflegeplans.
- 5.91. Die Annahme der Zieseldurchlässe unter dem Zubringer zur Anschlussstelle Strasshof durch das Ziesel ist im ersten, im dritten und dann in jedem fünften Jahr nach Umsetzung der Maßnahme mit geeigneten Hilfsmitteln nachzuweisen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind in den Bericht über den Zustand der Zieseldurchlässe aufzunehmen.
- 5.92. Die Bestandsgröße des Ziesels ist angrenzend an die S 8 Marchfeld Schnellstraße und an den Zubringer zur Ast Strasshof zu erheben und der Bereich nördlich der S 8 Marchfeld Schnellstraße sowie die Grünbrücke bei km 9,6 auf Lebensspuren des Ziesels abzusuchen.
- 5.93. Die Amphibienleiteinrichtung ist auf Bestandsdauer des Vorhabens jährlich jeweils vor der Amphibienwanderung auf ihre Funktionsfähigkeit fachlich zu überprüfen und instand zu halten. Darüber ist eine laufende Dokumentation anzulegen. Im ersten, dritten und fünften Jahr nach Inbetriebnahme der Straße und danach in jedem fünften Jahr ist der Naturschutzbehörde über den Zustand der Amphibienleiteinrichtung und allfällig erforderliche Maßnahmen zu berichten. Erforderliche Maßnahmen wie Reparaturen oder Umbauten sind unverzüglich vorzunehmen.

## **06. Pflanzen und deren Lebensräume**

### **Bauphase**

- 6.1. Es ist eine fachliche Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 einzusetzen.
- 6.2. Die physische Abgrenzung sensibler Flächen ist unter Mitwirken der Umweltbauaufsicht durchzuführen. Diese hat im Laufe des Baugeschehens das intakte Bestehen der physischen Abgrenzungen sowie die Einhaltung der Grundbeanspruchungsgrenzen laufend zu kontrollieren und in den Statusberichten darzulegen. Ebenso sind nötigenfalls Vorkehrungen zum Aufkommen von Neophyten (z.B. Ragweed) zu treffen.
- 6.3. Um Verlust an Trockenrasen auf einer früheren Sanddüne zu verhindern, ist die Anlage einer nötigenfalls kleineren, dafür aber auf der Restfläche der früheren Sanddüne auf sandhaltigem Boden angelegten Empfängerfläche einem Randstreifen an der vorgesehenen Aufforstungsfläche im Ackerland außerhalb der morphologischen Sanddüne vorzunehmen. Die Flächengröße hat mindestens das Doppelte der beanspruchten Trockenrasenfläche, zu betragen, also 1.300 m<sup>2</sup>, diese ist in die vorgesehenen 9.100m<sup>2</sup> einrechenbar. Für die Umsetzung der Maßnahme ist ein Detailkonzept spätestens ein halbes Jahr vor Umsetzung der Maßnahme der Naturschutzbehörde vorzulegen, die Maßnahme ist erst nach positiver Stellungnahme der Naturschutzbehörde umzusetzen.
- 6.4. Ergänzend zu den vorgesehenen Aufforstungen sind Schwarzkiefern in Laubbaumaufforstungen am Kleinen Wagram einzubringen. Ort und Anteil an Schwarzkiefern sind nach fachlichen Gesichtspunkten festzulegen. Dafür ist ein fachlich fundiertes Detailkonzept spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Naturschutzbehörde vorzulegen. Der fachliche Bericht darüber ist in den Statusbericht der Umweltbauaufsicht aufzunehmen.
- 6.5. Der Anteil an Schwarzkiefern, die laut Projekt truppweise in nahe Laubmischwaldbegegründungen eingebracht werden sollen (FW\_E\_05, \_06, \_07), ist nach fachlichen Gesichtspunkten hinsichtlich genauem Standort, Größe, Umgebung und Pflege zu optimieren. Dafür ist ein fachlich fundiertes Detailkonzept spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Naturschutzbehörde vorzulegen. Der fachliche Bericht darüber ist in den Statusbericht der Umweltbauaufsicht aufzunehmen.
- 6.6. Ergänzend zur vorgesehenen Initiierung von Trockenrasen sind bestehende verbuschende oder ruderalisierte Trockenrasen am Kleinen Wagram westlich von Markgrafneusiedl durch geeignete Pflegemaßnahmen unter fachlicher Betreuung aufzuwerten. Dafür ist ein fachlich fundiertes Detailkonzept spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Naturschutzbehörde vorzulegen. Der fachliche Bericht über die Umsetzung ist in den Statusbericht der Umweltbauaufsicht aufzunehmen.
- 6.7. Ist die ökologische Aufwertung von Trockenrasen am Kleinen Wagram gemäß voriger Maßnahme nicht möglich, ist die Flächengröße der vorgesehenen Trockenrasen ins Verhältnis von 1:2 mit jener der durch die Anschlussstelle Deutsch-Wagram beanspruchten Trockenrasenfläche am Kleinen Wagram zu setzen. Zieselflächen sind hierfür nicht anrechenbar. Dafür ist ein fachlich fundiertes Detailkonzept spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Naturschutzbehörde vorzulegen. Der fachliche Bericht darüber ist in den Statusbericht der Umweltbauaufsicht aufzunehmen.

- 6.8. Der Anteil an Schwarzkiefern, die laut Projekt truppweise in die Strukturpflanzungen FW\_E\_14 und FW\_E\_15 eingebracht werden sollen, ist zu erhöhen, so dass entsprechend dem beanspruchten Schwarzkiefernforst ein von Schwarzkiefern dominierter Bestand begründet wird. Dafür ist ein fachlich fundiertes Detailkonzept spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Naturschutzbehörde vorzulegen. Der fachliche Bericht darüber ist in den Statusbericht der Umweltbauaufsicht aufzunehmen.

### **Betriebsphase**

- 6.9. In der Betriebsphase sind die initiierten bzw. angelegten Trockenrasen und Gehölze auf Bestandsdauer des Vorhabens in einem den Zielsetzungen entsprechenden Zustand zu halten. Nötigenfalls sind Nachpflanzungen und fachlich begründete Nachbesserungsmaßnahmen (z.B. Pflegemaßnahmen, Einsaaten) vorzunehmen. Ebenso sind Vorkehrungen gegen das Aufkommen von Neophyten (z.B. Ragweed) zu treffen).

### **Beweissicherung und Kontrolle**

#### **Bauphase**

- 6.10. Über die Intaktheit von Maßnahmen zum Schutz sensibler Vegetationseinheiten (Abplankungen von Trockenrasen und Gehölzen usw.) ist im Rahmen der Umweltbaubegleitung laufend Bericht zu legen.

#### **Betriebsphase**

- 6.11. Über die Vegetationsentwicklung auf Maßnahmenflächen und den Grad der Zielerfüllung ist der Naturschutzbehörde im Jahr der Anlage der Flächen, im ersten Jahr nach Anlage der Flächen, im dritten Jahr und darauffolgend in jedem fünften Jahr fachlich Bericht mit Text und Bildteil zu legen.

## **07. Gewässerökologie und Fischerei**

#### **Bauphase**

- 7.1. Alle Arbeiten im unmittelbaren Gewässerbereich, insbesondere jene im Abflussquerschnitt des Rußbaches, sind auch mit der wasserrechtlichen Bauaufsicht nachweislich abzustimmen.
- 7.2. Jegliche baubedingte Einleitungen in den Mühlgraben oder in die stehenden Gewässer sind untersagt.
- 7.3. Bauarbeiten im Abflussquerschnitt bzw. in der fließenden Welle des Rußbaches sind auf die Monate Juli, August, September und Oktober zu beschränken.
- 7.4. Bei der Errichtung des Brückenobjektes über den Rußbach sind die abzuleitenden Wässer ab Beginn jeglicher Betonierarbeiten nicht nur über eine ausreichend dimensionierte Absetzanlage, sondern auch über eine Neutralisationsanlage zu führen. Da-

bei sind die Wässer vor Einleitung in den Rußbach laufend im Rahmen der Eigenüberwachung mittels pH-Sonde zu überwachen. Diese Wässer müssen den Anforderungen  $6,5 < \text{pH} < 8,5$  entsprechen, um in den Vorfluter eingeleitet werden zu können. Die Messergebnisse der Eigenüberwachung sind entsprechend aufzubereiten (Tagesmittelwerte, Tagesgänge) und unverzüglich und unaufgefordert in wöchentlichen Intervallen der wasserrechtlichen Bauaufsicht vorzulegen.

- 7.5. Rechtzeitig vor dem Beginn von Bauarbeiten in unmittelbarer Gewässernähe bzw. an Gewässern sind nicht nur die Fischereiberechtigten, sondern auch die Fischereiausübungsberechtigten zu verständigen.
- 7.6. Verrohrung des Mühlgrabens: Bei der Herstellung der temporären Querung mittels Rohrdurchlass hat die notwendige Entfernung der Gehölze so schonend wie möglich zu erfolgen und sich auf das unbedingt notwendige Ausmaß zu begrenzen, ausschlagfähige Wurzelstöcke sind für die spätere Rekultivierung zu sichern und ordnungsgemäß zwischenzulagern. Nach Beendigung der Bauphase sind die Einbauten vollständig und rückstandsfrei zu entfernen, die Ufer und Böschungen sind dem Bestand entsprechend wiederherzustellen, eine Wiederanpflanzung standortgerechter Gehölze ist vorzunehmen. Der Gewässerquerschnitt muss dabei der ursprünglichen Dimensionierung entsprechen.
- 7.7. Materialzwischenlagerung: Aushubmaterial, Baustoffe und Baumaterial sind derart zu lagern, dass keine Abschwemmungen durch Hochwasserereignisse möglich sind. Diese Materialien dürfen nicht im Hochwasserabflussgebiet gelagert werden.

### **Betriebsphase**

Für die Betriebsphase sind keine zusätzlichen Maßnahmen notwendig.

### **Beweissicherung und Kontrolle**

#### **Bauphase**

Über die wasserrechtliche Bauaufsicht hinaus sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

#### **Betriebsphase**

In der UVE (Einlage 3-13.6) ist eine biologische Beweissicherung des ökologischen Zustands des Rußbaches vorgesehen. Aus fachlicher Sicht sind daher in der Betriebsphase keine zusätzlichen Maßnahmen zur Beweissicherung und begleitenden Kontrolle erforderlich.

## 08. Wildökologie, Jagd und Wald

### Bauphase

#### Maßnahmen zur Hintanhaltung nachteiliger Auswirkungen für die umliegenden Wälder:

- 8.1. Vor Beginn der Bauarbeiten sind alle benachbarten Waldbestände durch eine physische Absperrung (fixer Bauzaun oder Holzabplankung oder auf massiven Stehern befestigtes PE-Baustellenabsperrenetz mit einer Mindesthöhe von 1,60 m) von den Baubereichen abzugrenzen. Die Absperrung ist während der gesamten Bauzeit funktionsfähig zu erhalten.
- 8.2. Das Befahren und das Ablagern von Materialien aller Art in nicht zur Rodung bewilligten Waldbeständen sind verboten.
- 8.3. Die Projektwerberin hat den Waldeigentümern gegebenenfalls nachweislich anzubieten, Schäden, die sich auf Grund der Rodungen oder der Bauarbeiten in den benachbarten Waldbeständen durch Windwurf oder andere mit der Errichtung des Vorhabens in direktem Zusammenhang stehende Ereignisse einstellen, auf eigene Kosten spätestens im Jahr nach dem Schadeintritt durch Rekultivierung in Abstimmung mit der örtlichen Bezirksverwaltungsbehörde zu beheben.
- 8.4. Das bestehende vom Vorhaben betroffene Forst- und Güterwegenetz ist während der gesamten Bauzeit soweit aufrechtzuerhalten, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse in bisherigem Umfang durchgeführt werden können.
- 8.5. Auf temporären Rodeflächen sind vor der Wiederaufforstung eventuelle Bodenverdichtungen durch Tiefenlockerung rückgängig zu machen.
- 8.6. Befristete Rodungen sind in der dem Bauende folgenden vegetationstechnisch nächstmöglichen Pflanzperiode mit standortgerechten Baumarten der potentiellen natürlichen Vegetation wiederzubewalden. Entlang neuer süd-, südost- und südwestseitiger Randlinien im Bereich angrenzender Bestände im Stangenholz-, Baumholz oder Altholzalter hat die Wiederbewaldung auf einem durchgehenden Streifen von 5 - 10 m Breite mit mindestens 30% raschwüchsigen, standortgerechten Pionierbaumarten (Silberweide, Weißpappel, Graupappel, Schwarzpappel, Traubenkirsche, Grauerle, Birke) zu erfolgen.

#### Maßnahmen zur Hintanhaltung nachteiliger Auswirkungen auf das jagdbare Wild:

- 8.7. Vor Baubeginn ist die Verfügungsberechtigung über die Grundflächen, auf denen die im Projekt vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen – insbesondere Gehölzpflanzungen im Bereich von Wildquerungshilfen - durchgeführt werden sollen, der UVP-Behörde schriftlich nachzuweisen.
- 8.8. Wildzäune entlang der S 8 sind mit Zaungitter entsprechend der RVS 04.03.12 Wildschutz auszuführen. Der Wildzaun muss hasen- und rehwilldicht sein und eine wirksame Höhe von mindestens 1,60 m aufweisen. Der Wildzaun ist auch schwarzwilldicht zu errichten, indem am unteren Ende des Gitters mindestens zwei Reihen Stacheldraht angebracht werden und das Gitter im Boden verankert wird. Sollte die Verwendung von Stacheldraht im Widerspruch zu tierschutz- oder naturschutzrechtlichen

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Bestimmungen stehen oder zum Umsetzungszeitpunkt nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen, dann kann im Einvernehmen mit der Umweltbauaufsicht auch eine geeignete Alternative zur Anwendung kommen.

- 8.9. Bei der Detailplanung der Wildwarneinrichtungen im Rahmen des Bauprojekts sind die Beobachtungen und Erkenntnisse der örtlichen Jägerschaft zu berücksichtigen. Die Wildwarnreflektoren sind nach dem Stand der Technik entsprechend der gültigen RVS 04.03.12 Wildschutz auszuführen.
- 8.10. Im Umkreis von 250 m von den vorgesehenen Grünbrücken dürfen außerhalb des in der UVE definierten Baufeldes keine Baustelleneinrichtungen, Lagerflächen, Maschinenabstellplätze, Materialaufbereitungsanlagen o. dgl. errichtet werden.
- 8.11. Bei jeder Wildquerungshilfe bzw. Wildtierpassage sind Anschlussleitpflanzungen gem. RVS 04.03.12 im Einvernehmen mit der forsttechnischen Bauaufsicht vorzunehmen. Für die Gehölzpflanzung ist Forstware folgender Mindestqualität zu verwenden: Pappel und Weide: Heister mit Ballen 150/200 cm, restliche Baumarten: Heister mit Ballen 100/150 cm.
- 8.12. Bei allen Wildtierpassagen (Objekte S8W\_M05, S8W\_M07, S8W\_M10, S8W\_M13, S8W\_M15, S8W\_M17) sind Blend- und Sichtschutzeinrichtungen gemäß RVS 04.03.12 anzubringen. Dabei sind an den Breitseiten von Wildüberführungen beiderseits Sichtschutzblenden bzw. Abschirmungswände mit einer Höhe anzubringen, die einen ausreichenden Sicht- und Blendschutz gewährleisten sowie ein Überspringen durch das Wild verhindert. Bei Wildunterführungen sind parallel zum Verkehrsweg oberhalb der Wildquerungshilfe beiderseits Sichtschutzblenden bzw. Abschirmungswände mit einer Höhe anzubringen, die einen ausreichenden Sicht- und Blendschutz gewährleisten. Die Mindesthöhe der Sichtschutzblenden hat 2 m zu betragen; bei Wildunterführungen sind die Sichtschutzblenden parallel zum Verkehrsweg so auszuführen, dass sie beidseits mindestens 60 m über das jeweilige Bauwerk hinausreichen.
- 8.13. Um die Annahme der Wildquerungshilfe zu optimieren, ist die Weiterführung der Blend- und Sichtschutzeinrichtungen parallel zum Verkehrsweg zu gewährleisten, sofern für anwechselndes Wild nicht ausreichender Sicht- und Blendschutz durch das Gelände gegeben ist.

### **Betriebsphase**

#### Maßnahmen zur Hintanhaltung nachteiliger Auswirkungen für die umliegenden Wälder:

- 8.14. Die Projektwerberin hat den Waldeigentümern gegebenenfalls nachweislich anzubieten, Schäden, die sich in den benachbarten Waldbeständen durch Windwurf oder andere mit dem Betrieb des Vorhabens in direktem Zusammenhang stehende Ereignisse einstellen, auf eigene Kosten spätestens im Jahr nach dem Schadeintritt durch Rekultivierung in Abstimmung mit der örtlichen Bezirksverwaltungsbehörde zu beheben.
- 8.15. Das durch das Vorhaben unterbrochene oder sonst unbenützbare gemachte bestehende Forst- und Güterwegenetz ist soweit wiederherzustellen und im Sinne des § 12 Abs. 1 BStG 1971 idgF zu erhalten, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Be-

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

wirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können.

### Maßnahmen zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen des Waldes:

- 8.16. Zur Wiederherstellung der durch die dauernde Rodung im Gesamtausmaß von 104.303 m<sup>2</sup> entfallenden Wirkungen des Waldes sind projektgemäß Ersatzaufforstungen im Mindestausmaß von 312.909 m<sup>2</sup> vorzunehmen.
- 8.17. Die Ersatzaufforstungen sind möglichst auf den im Einreichprojekt (Einlage 1-6.1 – 1-6.7) angeführten Aufforstungsflächen vorzunehmen. Können die dafür erforderlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern nicht erzielt werden, sind die Aufforstungen auf Nichtwaldböden möglichst im Nahbereich der Rodeflächen, jedenfalls aber in den Standortgemeinden (Deutsch-Wagram, Gänserndorf, Markgrafneusiedl, Obersiebenbrunn, Parbasdorf, Raasdorf) durchzuführen. Die Flächen haben hinsichtlich Gesamtumfang und Standortqualität jenen zu entsprechen, die im Einreichprojekt als Ersatzaufforstungen ausgewiesen wurden. Insbesondere haben die Ersatzaufforstungsflächen einen bewuchsfähigen Oberboden in einer Mindeststärke von 40 cm aufzuweisen; der durchwurzelbare Bodenhorizont hat eine Stärke von mindestens 200 cm aufzuweisen.
- 8.18. Eine planliche Darstellung der genauen Lage der Ersatzaufforstungsflächen und die Zustimmungserklärungen der Grundeigentümer sind der Behörde bis spätestens 4 Wochen vor Beginn der Rodungen vorzulegen. Die Vorschriften in Bezug auf die Einhaltung von Abständen zu landwirtschaftlichen Grundflächen nach dem NÖ Kulturländerschutzgesetz 2007 sind einzuhalten.
- 8.19. Für die Ersatzaufforstungen dürfen nur standortheimische Baum- und Straucharten verwendet werden, die der jeweiligen potentiellen Waldgesellschaft entsprechen. Der Laubholzanteil hat dabei 100% zu betragen. Die Mindestpflanzenanzahl hat bei den Bäumen 2.500 Stück je ha zu betragen, wobei eine Pflanzengröße von 50/70 bis 60/100 zu wählen ist. Für die Rand- und Traufengestaltung sind neben Bäumen auch heimische, standorttaugliche Sträucher wie Hasel, Gelber und Roter Hartriegel, Pfaffenhütchen etc. zu verwenden.
- 8.20. Die Ersatzaufforstungen sind – soweit sie nicht auf Grundflächen geplant sind, die für den Bau des Vorhabens temporär beansprucht werden – spätestens 1 Jahr nach Durchführung der Rodungen vorzunehmen. Ersatzaufforstungen auf Bauflächen des Vorhabens sind spätestens 1 Jahr nach Verkehrsfreigabe durchzuführen, wobei vor Durchführung der Aufforstungen Bodenverdichtungen mittels Tiefenlockerung rückgängig zu machen sind.
- 8.21. Die Ersatzaufforstungen sind mittels Zäunung oder Einzelschutz so lange vor Wildverbiss zu schützen, bis sie gesichert sind.

### Maßnahmen zur Hintanhaltung nachteiliger Auswirkungen auf das jagdbare Wild:

- 8.22. Sämtliche Wildzäune, Wildquerungseinrichtungen, Wildwarnreflektoren, Blend- und Sichtschutzeinrichtungen sowie Wildleitstrukturen sind bis zur Verkehrsfreigabe fer-

tigzustellen, auf Bestandsdauer der S 8 vom Straßenhalter zu betreuen, ordnungsgemäß instand zu halten bzw. erforderlichenfalls instand zu setzen.

- 8.23. Die Funktionalität sämtlicher im Zuge des Vorhabens angelegter Wildleitstrukturen ist auf Bestandsdauer der S 8 sicher zu stellen. Sollte es zu Funktionsbeeinträchtigungen kommen, sind geeignete Maßnahmen zu setzen, um die Funktionalität wiederherzustellen (z.B. Gehölzpflanzungen, Beseitigung von Querungshindernissen), soweit dies im Wirkungsbereich des Straßenerhalters liegt.

## **Beweissicherung und Kontrolle**

### **Bauphase**

- 8.24. Zur Überwachung der Einhaltung der im Einreichprojekt enthaltenen und der im UVP-Verfahren vorgeschriebenen Maßnahmen ist eine fachlich einschlägig ausgebildete und befugte Umweltbauaufsicht für die Fachbereiche Forsttechnik und Wildökologie zu bestellen, welche die Überwachung der projekt- und bescheidgemäßen Bauausführung sowie der Durchführung der Ersatzaufforstung und der Pflegemaßnahmen bis zu Sicherung der Kulturen vorzunehmen hat.

### **Betriebsphase**

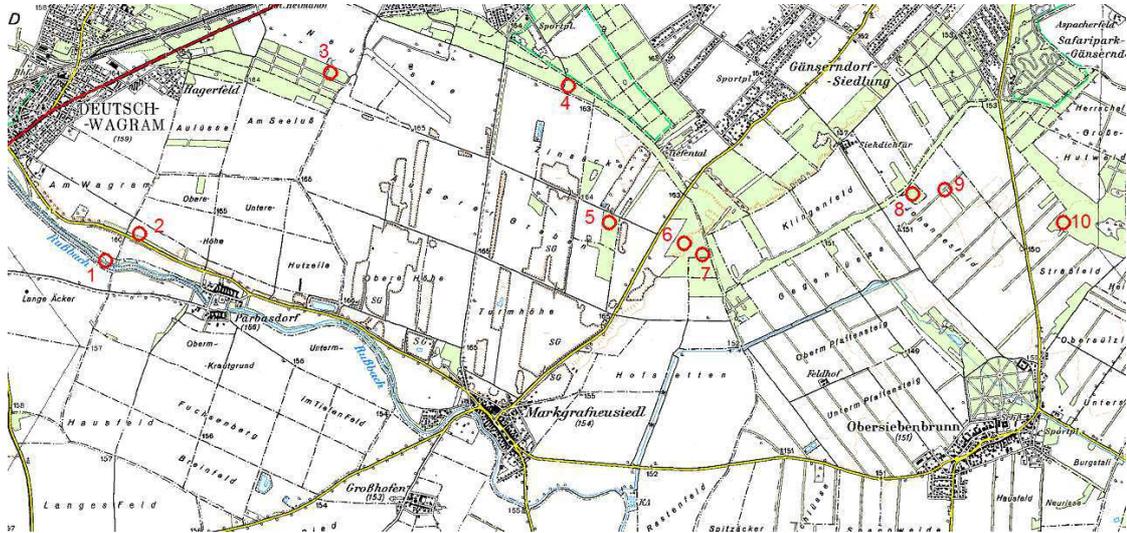
- 8.25. Die Wildzäune sind während der gesamten Betriebsdauer von der zuständigen Straßenmeisterei im Rahmen der regelmäßigen Streckenkontrollen hinsichtlich ihres Zustandes zu prüfen. Sollten Mängel festgestellt werden, sind diese zu beseitigen. Die Kontrollergebnisse und ein Bericht über eventuelle Maßnahmen sind zumindest einmal jährlich schriftlich an die UVP-Behörde zu übermitteln.
- 8.26. Die im Rahmen des Vorhabens errichteten Wildquerungseinrichtungen sind in den ersten fünf Jahren nach Inbetriebnahme von einer fachkundigen Person (Wildökologe oder Wildökologin) hinsichtlich ihrer Annahme durch das Wild mittels Fotofallen laufend zu kontrollieren. Zusätzlich sind durch die fachkundige Person Begehungen der Wildquerungseinrichtungen in vierteljährlichen Intervallen durchzuführen. Sollten Mängel wie z.B. Querungshindernisse oder Lücken in der Anschlussleitpflanzung festgestellt werden, sind diese zu beseitigen. Die Kontrollergebnisse und ein Bericht über eventuelle Maßnahmen sind zumindest einmal jährlich spätestens zu Jahresende schriftlich an die UVP-Behörde zu übermitteln.
- 8.27. Chlorid-Monitoring: An den in der nachstehenden Karte bezeichneten Standorten 1 bis 10 ist jährlich der Gehalt an Chlorid in den Blattorganen von jeweils 2 Bäumen (1. Nadeljahrgang bei Kiefer oder Laubblätter bei Eiche oder Ahorn) entsprechend den Vorschriften der 2. Verordnung gegen forstschädlichen Luftverunreinigungen (BGBl. Nr. 199/1984) zu untersuchen. Mit den Untersuchungen ist spätestens 1 Jahr vor Verkehrsfreigabe zu beginnen. Die Untersuchungen sind die ersten 10 Jahre während des Betriebs der S 8 fortzuführen, wobei der UVP-Behörde bis 31.01. des jeweiligen Folgejahres ein Bericht über die Ergebnisse des Monitorings vorzulegen ist. Die Untersuchungen können nach 10 Jahren eingestellt werden, wenn in diesem Zeitraum keine Überschreitungen der Chlorid-Grenzwerte der 2. Verordnung gegen forstschädlichen Luftverunreinigungen festgestellt wurden.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

### Karte der Standorte für das Chlorid-Monitoring



- 8.28. Sollten die Ergebnisse des Chlorid-Monitorings zeigen, dass eine flächenhafte Gefährdung des Waldbewuchses nicht auszuschließen ist, sind vom Betreiber der S 8 im Einvernehmen mit der zuständigen Forstbehörde und Wasserrechtsbehörde nach dem Stand der Technik zusätzliche Maßnahmen zur gefahrlosen Ableitung salzbelasteter Straßenwässer umzusetzen.

## 09. Boden und Landwirtschaft

In den Einreichunterlagen und anderen UVP - Teilgutachten sind umfangreiche Maßnahmen vorgesehen, die dem Schutz von Böden und landwirtschaftlichen Nutzflächen dienen (z.B. Bodenabtrag und nach Schichten getrennte Lagerung, Ableitung von Straßenwässern). Die vom Projektwerber vorgeschlagenen Maßnahmen sind Projektbestandteil und damit ebenso umzusetzen, wie die von der Behörde vorgeschriebenen Maßnahmen. Weitere Maßnahmen, die auch für den Fachbereich „Boden und Landwirtschaft“ relevant sind, sind im den UVP Fachgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ und „Grundwasser und Hydrogeologie“ enthalten.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bewertung der Auswirkungen sind folgende Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen zur Verminderung oder Vermeidung negativer Auswirkungen auf Boden und Landwirtschaft unbedingt erforderlich:

### Bauphase

#### Boden

- 9.1. Temporär beanspruchte Baustelleneinrichtungsflächen, Materialzwischenlager, Baulager und Zufahrten haben sich auf die in den Einreichunterlagen dafür ausgewiesenen Flächen im vorgesehenen Flächenausmaß zu beschränken.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

- 9.2. Das Befahren von Böden mit natürlichem Bodenaufbau außerhalb der im Grundbedarfsplan für die Bauphase ausgewiesenen Flächen ist durch geeignete Maßnahmen (z.B. Schutzeinrichtungen, Pönalen für Baufirmen) zu verhindern.
- 9.3. Temporär sowohl im Projektgebiet als auch außerhalb des Projektgebiets zwischengelagerter Ober- bzw. Unterboden, der wieder im Projektgebiet verwendet werden soll, ist durch geeignete Maßnahmen (Randgräben, gezielte Begrünung) gegen externe Beeinträchtigungen zu schützen (z.B. gegen das Eindringen von kontaminierten Oberflächenwässern). Die Zwischenlagerung des Bodens hat entsprechend der Rekultivierungsrichtlinie (vgl. Pkt. 3.4.3. der Richtlinie) zu erfolgen. Diese Maßnahmen sind in Abstimmung mit der ökologischen Bauaufsicht durchzuführen und zu dokumentieren.
- 9.4. Die Rekultivierung temporär beanspruchter Flächen oder Rest- oder Zwickelflächen ist ausschließlich mit – zuvor getrennt gelagertem - Oberboden / Humus aus dem Projektgebiet durchzuführen, sofern diese den Vorgaben und Richtwerten des Bundesabfallwirtschaftsplan (BAWP) entsprechen. Bei der Wiederherstellung dieser Böden ist neben der Eignung als Pflanzenstandort insbesondere auf die Puffer- und Filterfunktion der Böden besonderer Wert zu legen. Der Bodenaufbau hat entsprechend dem natürlichen vorhandenen Bodenprofil in Absprache mit der ökologischen Bauaufsicht zu erfolgen.
- 9.5. Auffang- bzw. Versickerungsbecken, sowie Sickermulden sind derart zu dimensionieren, dass auch Starkregenereignisse schadlos abgeführt werden können und kein Austritt auf umgebende, (landwirtschaftlich genutzte) Böden erfolgen kann. Die Anlagen sind daher mindestens für ein 5-jährliches Ereignis zu dimensionieren.
- 9.6. Für die Rekultivierung temporär beanspruchter landwirtschaftlicher Nutzflächen ist ausschließlich – zuvor getrennt gelagerter - Oberboden / Humus aus dem Projektgebiet nach Maßgabe des Bundesabfallwirtschaftsplan (BAWP) zu verwenden.
- 9.7. Die Richtlinien für die sachgerechte Bodenrekultivierung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen des Fachbeirates für Bodenfruchtbarkeit und Bodenschutz, Arbeitsgruppe Bodenrekultivierung sind verbindlich anzuwenden.
- 9.8. Der Einsatz von Tausalzen während des Baus ist nicht gestattet. Für den Einsatz von organischen Staubbindemitteln (CMA) im Winter wird auf die Maßnahmen im TGA Luftschadstoffe und Klima verwiesen.

### Landwirtschaft

- 9.9. Im Zuge des Baugeschehens sind Bauprovisorien zur Aufrechterhaltung der Verkehrsverbindungen für eine möglichst störungsfreie Bewirtschaftung der Landwirtschaftsflächen zu errichten.
- 9.10. Als Baustraßen benutzte landwirtschaftliche Wege sind in einem für landwirtschaftliche Zwecke benutzbaren Zustand zu erhalten.
- 9.11. Im Bereich von nachgewiesenermaßen bestehenden Anbauflächen von Heilkräutern oder von Sonderkulturen wie z.B. Aroniabeeren, deren Produkte eine ähnliche Wirkung wie Heilkräutern zugeschrieben wird, ist auf Basis der Produktionsrichtlinien der

Bio Austria dem Eigentümer der betroffenen Heilkräuteranbauflächen die Einhaltung eines Mindestabstands von 50 m vom Rand der S8 (Betriebsumhüllende) infolge von Nutzungseinschränkungen durch die Projektwerberin zu ermöglichen.

- 9.12. Bei der genossenschaftlichen Bewässerungsanlage „Parbasdorf Bergfeld“ darf es in der Bauphase in der Zeit von 01. 03. bis 31. 10. zu keinen Unterbrechungen der Wasserversorgung der einzelnen Parzellen kommen.
- 9.13. Anstelle des Einsatzes von Asphalt-Recycling Baustoff auf Güterwegen ist der Einsatz von Kantkorn bzw. Betonrecycling zur Instandhaltung der Güterwege in Abstimmung mit den Erhaltern der Güterwege vorzusehen, um im Sommer Probleme mit verflüssigten Asphaltpartikeln bei Befahren dieser Güterwege zu vermeiden.
- 9.14. Da Materialumlagerungen und offene Bodenbereiche das Eindringen von invasiven Neophyten (z.B. Ragweed, Knöterich, Götterbaum...) begünstigen, ist von der Projektwerberin ein entsprechender Maßnahmenplan zur Neophytenüberwachung bzw. -bekämpfung in der Bauphase zu erstellen, mit der Umweltbauaufsicht abzustimmen und diese Maßnahmen entsprechend umzusetzen.
- 9.15. Bestehende Nutzwasserbrunnen und Beregnungsanlagen sind über die gesamte Bauzeit funktionsfähig zu erhalten, so dass eine Wassernutzung für landwirtschaftliche Zwecke in bisherigem Umfang bzw. im Rahmen des bestehenden wasserrechtlichen Konsenses möglich ist. Sollte die Nutzung der Nutzwasserbrunnen infolge des Vorhabens nicht mehr in diesem Ausmaß möglich sein, so ist den Nutzungsberechtigten ein Ersatzbrunnen oder Ersatzwasser in ausreichender Menge und Qualität entsprechend den wasserrechtlich bewilligten Mengen und Kulturarten in der Vegetationsperiode (01.03. – 31.10) zur Verfügung zu stellen. Als Anhaltspunkt dafür kann der ÖWAV Arbeitsbehelf Nr. 11 herangezogen.

## **Betriebsphase**

### Boden

Für die Betriebsphase sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

### Landwirtschaft

- 9.16. Das bestehende landwirtschaftliche Wegenetz ist spätestens bis zur Verkehrsfreigabe wieder so wiederherzustellen, dass die für die ordnungsgemäße Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Bereichen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können.
- 9.17. Das landwirtschaftliche Wegenetz ist mit Ausweichstellen im Abstand von rd. 300 m zu errichten, wobei diese Ausweichstellen bevorzugt mit Einfahrten und Kurvenbauwerken kombiniert werden sollten.
- 9.18. Bestehende Nutzwasserbrunnen und Beregnungsanlagen sind über die gesamte Betriebszeit in Bezug auf die Quantität und Qualität des Beregnungswassers so funktionsfähig zu erhalten, dass eine Wassernutzung für landwirtschaftliche Zwecke in bisherigem Umfang bzw. im Rahmen des bestehenden wasserrechtlichen Konsenses möglich ist. Sollte die Nutzung der Nutzwasserbrunnen infolge des Vorhabens aus quantitativen oder qualitativen Gründen nicht mehr oder nicht mehr in dem bewilligten

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Ausmaß möglich sein, so sind den Nutzungsberechtigten umgehend Ersatzbrunnen oder ausreichend Ersatzwasser zur Verfügung zu stellen. Bezüglich der Qualität des Bewässerungswassers sind bei einem vorhabensbedingten Auftreten eines erhöhten Chloridgehalts folgende Maßnahmen zu setzen:

Dort, wo die prognostizierte Chloridkonzentration in wasserrechtlich bewilligten Bewässerungsbrunnen über 90 mg/l zu liegen kommt, sind Monitoringmaßnahmen vorgeschrieben.

Wird im Rahmen des Monitorings festgestellt, dass ein Chloridwert von 115 mg/l überschritten wird, hat die Projektwerberin umgehend den Wasserberechtigten erforderlichenfalls in Abhängigkeit von der zu bewässernden Kulturart chloridarmes Bewässerungswasser in der Vegetationsperiode (ab 01.03 bis 31.10.) in der wasserrechtlich bewilligten Menge so zur Verfügung zu stellen, dass die Bewässerung mit den Bewässerungsaggregaten des Wasserberechtigten betrieben werden kann.

Dort, wo bereits ein Chloridwert von 110 mg/l und darüber prognostiziert wird, ist in Abhängigkeit von der wasserrechtlich bewilligten Kulturart bereits mit der Verkehrsfreigabe geeignetes chloridarmes Bewässerungswasser in ausreichender Menge und für die Bewässerung geeigneter Qualität zur Verfügung zu stellen.

Bei festgestellten Chloridkonzentrationen über 150 mg/l (Ausgangspunkt für Trendumkehr gemäß der Qualitätszielverordnung Chemie – Grundwasser - 150 mg/l) in wasserrechtlich bewilligten Brunnen, deren Wasser für die Bewässerung von landwirtschaftlichen Nutzflächen herangezogen wird, ist auf alle Fälle Natriumchloridarmes Bewässerungswasser in der wasserrechtlich bewilligten Menge unabhängig von der wasserrechtlich bewilligten Kulturart zur Verfügung zu stellen, um eine zusätzliche Belastung der Böden durch erhöhte Natriumgaben zu vermeiden.

- 9.19. Bei der genossenschaftlichen Bewässerungsanlage „Parbasdorf Bergfeld“ darf es in der Betriebsphase nicht zu Unterbrechungen der Wasserversorgung der einzelnen Parzellen in der Zeit von 01. 03. bis 31. 10. des jeweiligen Jahres kommen.
- 9.20. Zur Vermeidung der Ausbreitung von Neophyten in den Randbereichen der Trasse (z.B. Ragweed, Knöterich, Götterbaum,...) im Betrieb ist ein entsprechender Maßnahmenplan zur Neophytenüberwachung bzw. -bekämpfung vor der Verkehrsfreigabe zu erstellen, mit der Umweltbauaufsicht abzustimmen und diese Maßnahmen entsprechend umzusetzen.

### **Beweissicherung und Kontrolle**

#### **Bauphase**

- 9.21. Im Rahmen der geforderten Umweltbauaufsicht wird zur Behandlung bodenkundlicher Belange die Installation einer entsprechend qualifizierten Fachbauaufsicht im Rahmen der Umweltbauaufsicht gefordert.
- 9.22. Vor Beginn der Bauarbeiten sind im Nahbereich der Trasse zur Beweissicherung jeweils 2 Bodenbeobachtungsstandorte (Bodenprofile) (je 2 im Abstand von 5 und 15 m südlich und nördlich vom Fahrbahnrand der S 8 im Bereich der Anschlussstelle Deutsch Wagram - und im Bereich zwischen S 8 - km 8 und km 9) zu erstellen und zu

dokumentieren. Bei den Beweissicherungsstellen sind in Abstimmung mit der Umweltbauaufsicht Vegetationsproben und Bodenproben in zwei Tiefenstufen umfassend auf bodenchemische und bodenphysikalische Parameter (inkl. pF-Kurven) zu analysieren und die Profile zu dokumentieren. Zusätzlich sind auch die Elemente Antimon (Sb) sowie die Elemente der Platingruppe (PGE) zu analysieren und zu dokumentieren.

- 9.23. Zusätzlich sind auf mind. 4 repräsentativen Flächen (2 im Bereich mit geringem Flurabstand von < 2 m und 2 im Bereich mit höheren Flurabstand von > 4 m) in Bereichen, in denen der prognostizierte Chloridgehalt im Bewässerungswasser einen Wert von 150 mg/l überschreitet kann, Bodenproben zu ziehen und in Hinblick auf für die Auswirkungen von Bewässerungswasser bodenrelevante (bodenchemische und bodenphysikalische Parameter wie z.B. den Bodensättigungsextrakt, pF Kurven) zu analysieren (Beweissicherung der Bodenproben).

### **Betriebsphase**

- 9.24. In Bezug auf die Kontrolle der Einhaltung der Auflagen für das Bewässerungswasser ist eine wasserrechtliche Betriebsaufsicht in Bezug auf das Bewässerungswasser zu installieren, welche die Einhaltung der vorgeschriebenen Maßnahmen kontrolliert und dokumentiert.
- 9.25. In Abstimmung mit der Umweltbauaufsicht sind 4 Bodenbeobachtungsstandorte anzulegen (je 2 im Abstand von 5 und 15 m südlich und nördlich vom Fahrbahnrand der S 8 im Bereich der Anschlussstelle Deutsch Wagram - und im Bereich zwischen S 8 - km 8 und km 9), bei denen Vegetationsproben und Bodenproben in zwei Tiefenstufen zweimal binnen 5 Jahre hinweg bodenchemisch entsprechend den im Rahmen des Beweissicherung erhobenen Parameter (siehe Fachbericht - Einlage 3-6.4. Kap. 3.3.1 – Bodenbeweissicherung- chemisch physikalische Analytik) und zusätzlich Antimon (Sb) sowie die Elemente der Platingruppe (PGE) zu analysieren.
- 9.26. Es ist zusätzlich zu dem im Rahmen der hydrogeologischen Beweissicherung vorgeschriebenen Maßnahmen ein Beweissicherungs(Monitoring)programm in Bezug auf den Parameter Chlorid im Bewässerungswasser für alle die vom Projekt berührten wasserrechtlich bewilligten Feldbrunnen zu installieren und durchzuführen, für die ein Chloridgehalt von mehr als 90 mg/l prognostiziert wird und die nicht bereits projektgemäß mit chloridarmen Ersatzwasser versorgt werden.

Auf Basis von Vergleichsmessungen zwischen Chlorid und der elektr. Leitfähigkeit im Bewässerungswasser ist durch eine autorisierte Untersuchungsanstalt ein Korrelationsparameter zwischen Chlorid und der elektr. Leitfähigkeit in den vom Projekt berührten wasserrechtlich bewilligten Feldberechnungsbrunnen zu ermitteln. Danach sind die vom Projekt berührten wasserrechtlich bewilligten Feldberechnungsbrunnen, bei denen ein Chloridwert ab 90 mg/l prognostiziert wird und mit deren Wasser wasserrechtlich bewilligte, chloridempfindliche Kulturen bewässert werden, mit Leitfähigkeitsmessungen auszurüsten. Diese Leitfähigkeitsmessungen können batteriebetrieben ausgeführt werden und müssen über einen Datenspeicher verfügen, mit dem ab dem Beginn der Vegetationsperiode automatisch zu registrierenden Leitfähigkeitswerte mindestens 4-mal täglich gespeichert werden können. Diese Werte sind mind. alle

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

2 Wochen auszulesen und daraus der Chloridwert zu errechnen und zu dokumentieren. Die Korrelation zwischen elektr. Leitfähigkeit und Chlorid ist für die betroffenen Feldberegnungsbrunnen einmal jährlich am Beginn der Vegetationsperiode durch eine Vergleichsanalyse zu eichen.

Bei Auftreten von Chloridwerten im Bereich von  $110 \text{ mg/l} \pm 5 \text{ mg/l}$  sind gegebenenfalls die errechneten Werte auf alle Fälle und umgehend für die betroffenen wasserrechtlich bewilligten Feldbrunnen durch nasschemische Chloridanalysen zu verifizieren.

Bei Überschreiten des Grenzwertes sind die betroffenen Eigentümern erforderlichenfalls in Abhängigkeit der Nutzung schadlos zu halten (z.B. Entschädigung beim Anbau von chloridempfindlichen Kulturen bzw. zur Verfügung Stellung von geeignetem, chloridarmen Ersatzwasser.

Für alle anderen Parameter neben dem Chloridwert sind die Werte der Tabellen 9 – 13 des ÖWAV Arbeitsbehelfs Nr. 11 heranzuziehen.

Die Ergebnisse der Beweissicherung und das Zurverfügungstellen von Ersatzwasser sind in Berichtsform der UVP-Behörde jährlich zu übermitteln.

- 9.27. Ein Jahr vor der geplanten Verkehrsfreigabe, mindestens aber mit Beginn der Vegetationsperiode ab 01.03., sind für die Brunnen, bei denen durch die Projektwerberin vorhabensbedingte Chloridwerte über  $90 \text{ mg/l}$  prognostiziert werden, als Beweissicherung des nicht durch das Vorhaben beeinflussten Zustands die Parameter Chlorid, SAR, RSC und Gesamtsalzgehalt einmalig zu analysieren.
- 9.28. Neben den im Fachbericht Nr. 12 Hydrogeologie und Grundwasser vorgeschriebenen Analysen aus den dort vorgeschriebenen Sonden ist zusätzlich zum Chloridgehalt auch der SAR-Wert, der RSC-Wert und der Gesamtsalzgehalt aus dem Grundwasser zu ermitteln. Diese Analysen sind zur Beweissicherung ab dem Beginn der Vegetationsperiode (Anfang März) im monatlichen Zyklus durchzuführen und auszuwerten. Die Proben sind aus den im Fachbericht Hydrogeologie und Grundwasser festgelegten Kontrollsonden zu entnehmen, und die Analysen sind bis zum Ende der Vegetationsperiode (Ende Oktober) durchzuführen.
- 9.29. Zeigen die Werte im Rahmen der Beweissicherung der Bodenproben (Maßnahme 9.23), dass die Beschaffenheit des Bodens und seines Sättigungsextrakts in Abhängigkeit von der bewilligten Kultur keine zusätzliche Erhöhung der Salzkonzentration durch das Bewässerungswasser zulässt, dann muss von der Projektwerberin entsprechend geeignetes, salzreduziertes Bewässerungswasser entsprechend den wasserrechtlich bewilligten Mengen zur Verfügung gestellt werden.
- 9.30. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Monitoring der landwirtschaftlich genutzten Feldbrunnen bzw. der Sonden für die hydrologische Überwachung des Grundwassers sind bei erhöhten Chloridkonzentrationen im Grundwasser den Eigentümern von Hausbrunnen sowie weiteren Wasserberechtigten, die wasserrechtlich bewilligte Brunnen z.B. zum Zweck der Bewässerung von öffentlichen Parkanlagen betreiben in Abhängigkeit von der Chloridverträglichkeit der zu bewässernden Pflanzen geeignetes, chloridarmes Ersatzwasser zur Verfügung zu stellen bzw. Entschädigungen für das aus der kommunalen Wasserversorgung entnommene Bewässerungswasser zu

leisten, sodass die Nutzung im Rahmen des bestehenden wasserrechtlichen Konsenses bzw. für den eigenen notwendigen Haus- und Wirtschaftsbedarf, das in einem angemessenen Verhältnis zur eigenen Grundfläche steht, erfolgen kann.

## 10. Abfallwirtschaft

### Bauphase

#### Abfall

- 10.1 Vor Beginn der Bauarbeiten ist vorgesehen, ein Baustellenabfallkonzept zu erstellen. Dazu ist das Handbuch für die Erstellung von Baustellenabfallwirtschaftskonzepten auf Großbaustellen (BMLuF 2004) heranzuziehen. Das Baustellenabfallkonzept ist unter den Grundsätzen einer ordnungsgemäßen Abfallwirtschaft nach den Prioritäten Vermeidung – Verwertung – Entsorgung zu erstellen. Das Baustellenabfallkonzept ist entsprechend dem Baufortschritt anzupassen und fortzuschreiben. Mit der Erstellung des Baustellenabfallkonzeptes ist eine unabhängige fachkundige Person oder Unternehmen zu betrauen.
- 10.2 Für die Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Abfallbewirtschaftung für das Bauvorhaben ist ein Abfallbeauftragter zu bestellen, der während der gesamten Bauphase für alle abfallwirtschaftlichen Belange verantwortlich ist.
- 10.3 Darüber hinaus ist eine chemisch - abfallwirtschaftliche Bauaufsicht vor Baubeginn zu installieren. Die chemisch- abfallwirtschaftliche Bauaufsicht hat Kenntnis über die Art, die Qualität und das Gefährdungspotenzial der im Rahmen des Vorhabens anfallenden Abfälle sowie über die bodenchemische Erkundung aufzuweisen. Die chemisch - abfallwirtschaftliche Bauaufsicht hat während der Bauphase projektbegleitend eine lückenlose Nachverfolgung der ordnungsgemäßen Analyse, Bewertung, Verwertung oder Deponierung der anfallenden Abfälle zu gewährleisten. Weiters ist die Überwachung und Kontrolle sowie begleitende Überwachung und Dokumentation der Erreichung der Sanierungsziele bei der Verfüllung der Baugruben, sowie die qualitative Grundwasserbeweissicherung durchzuführen.
- 10.4 Für den Fall, dass im Bereich der Altstandorte und Altablagerungen Grundwasser angetroffen wird und/oder Maßnahmen zur Grundwasserabsenkung oder Drainagen erforderlich sind, sind diese Wässer entsprechend ÖN 2088 zu analysieren und die weitere Vorgangsweise umgehend mit der zuständigen Wasserrechtsbehörde abzustimmen.
- 10.5 Bei Feststellung von weiteren, über die bekannten Deponien und Altstandorte hinausgehende kontaminierten Bereichen während der Bauphase (insbesondere durch die chemisch-abfallwirtschaftliche Bauaufsicht), welche durch die Bauarbeiten eine Gefährdung für die Boden- und Grundwasserqualität erwarten lassen, sind die Bauarbeiten einzustellen. Die zuständige Behörde ist unverzüglich zu verständigen und ein entsprechendes Sicherheits- und Entsorgungskonzept vorzulegen.
- 10.6 Sollten im Zuge der Bauarbeiten Zweifel an der Qualität des anfallenden Bodenaushubes auftreten und eine Verwertung des Bodenaushubes nach den Vorgaben des Bundesabfallwirtschaftsplanes 2011 nicht zulässig sein, so ist die ordnungsgemäße

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

und nachweisliche Entsorgung der betroffenen Aushubmassen durch ein befugtes Entsorgungsunternehmen aufgrund der Materialanalysen durchführen zu lassen.

- 10.7 Tiefbaurestmassen, die auf den Vorhabensflächen einer Verwertung zugeführt werden, haben den „Anforderungen an die Qualität von Baurestmassen zur Verwertung“ des Bundes-Abfallwirtschaftsplans zu entsprechen. Bodenaushub, der auf der Vorhabensfläche einer Verwertung zugeführt wird, hat den „Qualitätsanforderungen für Reaktivierungs- und Verfüllungsmaßnahmen einschließlich Geländeanpassungen“ des Bundes-Abfallwirtschaftsplans zu entsprechen.
- 10.8 Werden im Baustellenbereich Betankungsanlagen für Baustellenfahrzeuge oder Baumaschinen errichtet, so sind diese Betankungsstellen mit flüssigkeitsdichten Wannern zum Schutz vor einer Kontamination des Erdreichs zu versehen. Oberflächenwasser aus dem Bereich der Betankungsstellen ist zu sammeln, über einen Ölabscheider ausreichender Größe zu führen und extern zu entsorgen.
- 10.9 Zur Verhinderung einer Kontamination von Erdreich sowie Grund- und Oberflächenwasser mit Mineralölprodukten ist im Falle eines Austrittes von Ölen, Treibstoffen oder sonstigen Betriebsflüssigkeiten geeignetes Bindemittel im Ausmaß von zumindest 200 kg bereitzuhalten. Verunreinigtes Erdreich ist umgehend ordnungsgemäß zu entfernen.
- 10.10 Sofern Chemikalien oder andere Schadstoffe in den Boden eindringen, ist dieser umgehend abzutragen und entsprechend der Art der Kontamination und der jeweiligen Schlüsselnummer durch ein konzessioniertes Entsorgungsunternehmen zu entsorgen.
- 10.11 Zur Zwischenlagerung von gefährlichen Stoffen im Projektgebiet sind an geeigneten Stellen, mindestens jedoch bei jeder Baustelleneinrichtung Abfallsammelstellen einzurichten. Dies gilt sowohl für zwischengelagerte gefährliche Abfälle aus dem Bereich des eigentlichen Baubetriebs als auch für möglicherweise anfallende gefährliche Abfälle aus dem Bereich der Räumung von Altstandorten (sofern dieses Material nicht umgehend abtransportiert wird). Gefährliche Abfälle sind bis zur Entsorgung in einem eigenen flüssigkeitsdichten Lager und in geeigneten chemikalienbeständigen geschlossenen Gebinden unter Dach und geschützt vor direkter Sonneneinstrahlung zwischenzulagern. Der Zutritt zum Bereich des Zwischenlagers für gefährliche Abfälle durch Unbefugte ist durch Absperrungen dieses Bereiches zu verhindern. Im Bereich des Zugangs zum Gefahrgutlager ist ein Schild mit der Aufschrift „Lager für gefährliche Abfälle“ sowie Schilder mit den Hinweisen „Betreten durch Unbefugte verboten“, „Rauchen und Hantieren mit offenem Feuer verboten“ anzubringen.

### Altablagerungen bzw. Altstandorte

- 10.12 Im Fall eines Antreffens von bisher nicht bekannten Altablagerungen sind diese im vorgesehenen Trassenbereich inkl. des Böschungsbereichs fachgerecht zu räumen. Die Räumung hat entweder bis zur Basisdichtung oder bis in einen solchen Tiefenbereich zu erfolgen, dass keine Beeinflussung des Bodens durch die Ablagerungen mehr feststellbar ist.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

- 10.13 Bei Feststellung von kontaminierten Bereichen während der Bauphase (insbesondere durch die chemisch-abfallwirtschaftliche Bauaufsicht), welche durch die Bauarbeiten eine Gefährdung für die Boden- und Grundwasserqualität erwarten lassen, sind die Bauarbeiten einzustellen. Bei Antreffen von solchen, kontaminierten Bereichen oder nicht bekannten Altablagerungen ist umgehend die zuständige Wasserrechtsbehörde zu informieren. Das Material ist sofort einer grundlegenden Beurteilung zu unterziehen und der auszuhebende Bereich abzugrenzen. Der zuständigen Behörde ist unverzüglich ein entsprechendes Sicherungs- und Entsorgungskonzept vorzulegen. Die Ausarbeitung hat durch eine chemisch-abfallwirtschaftlichen Bauaufsicht zu erfolgen. Das dabei ausgehobene Material ist nachweislich einem befugten Entsorger zur weiteren Behandlung zu übergeben. Nach dem Aushub kontaminierter Materialien dürfen diese, sofern eine Zwischenlagerung nicht vermieden werden kann, nur auf entsprechend gesicherten und von der chemisch abfallrechtlichen Bauaufsicht abgenommenen Flächen (Basisabdichtung, Oberflächen. bzw. Sickerwassersammlung und nachweisliche Entsorgung durch geeignete Entsorger, die auch über eine entsprechende Bewilligung zur Fremdübernahme von mit Abfallinhaltsstoffen kontaminierten Sickerwässern verfügen) im Baubereich zwischengelagert werden. Eine solche Zwischenlagerung darf nur zum Zweck der Vorsortierung und Umfüllung in Transportcontainer erfolgen. Das Material ist danach sofort auf geeignete Deponien zu verführen bzw. einer fachgerechten Behandlung oder Entsorgung zuzuführen.
- 10.14 Sofern bei der Räumung von Altstandorten oder Altablagerungen Geruchsemissionen festgestellt werden, sind umgehend in Abstimmung mit der chemisch abfalltechnischen Bauaufsicht geeignete Maßnahmen zur Vermeidung zu treffen (z.B. Vorbelüftung, Absaugung der Abbaufont und Abluftwäsche bzw. Abluftfiltrierung).
- 10.15 Sofern beim Abtransport von Material aus der Räumung von Altstandorten und Altablagerungen Geruchsbelästigungen nicht ausgeschlossen werden können, ist das Material so zu transportieren, dass Geruchsemission vermieden, zumindest weitgehend reduziert werden.
- 10.16 Die im UVP Fachbericht 02\_06-01A zusammengestellten Fahrten beinhalten sämtliche An- und Abtransporte, sowie dadurch bedingte Leerfahrten. Für Transporte von Aushubmassen wurde die Verwendung von 3 Achs-LKWs zu Grunde gelegt. Dazu und zur Kontrolle der Einhaltung der Anzahl der maximalen Anzahl an täglichen externen LKW- Fahrten sind im TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit umfangreiche Maßnahmen vorgeschlagen. Der LKW-Baustellenverkehr hat ausschließlich über die im Projekt angegebenen Anschlüsse der Baustelleneinrichtungsflächen bzw. Bauflächen an das öffentliche Straßennetz zu erfolgen.
- 10.17 Vor allen Eintrittspunkten von LKW-Routen in das öffentliche Straßennetz sind ausreichende Reifenreinigungsmaßnahmen wie Reifenwaschanlagen, Abrollstrecken oder ähnliches vorzusehen.
- 10.18 Zur Errichtung der Brückenobjekte im Trassenbereich ist die Baustraße im Trassenbereich bereits derart fertig zu stellen, dass sämtliche Materialtransporte ausnahmslos über deren vorgesehene Anbindungen an das öffentliche Straßennetz erfolgt.

10.19 Bei staubenden Abbrucharbeiten ist zur Reduktion von Staubemissionen das Abbruchmaterial beim Bearbeiten (zerkleinern, abbrechen, transportieren) durch Besprühung/Bewässerung feucht zu halten.

#### Kriegsmittel

10.20 Vor Baubeginn ist eine multitemporale Luftbildauswertung im Trassenbereich durchzuführen. Dafür ist eine für die Kampfmittelerkundung und Munitionsbergung befugte Fachfirma zu betrauen.

10.21 An Verdachtsstandorten im gesamten Baubereich der S 8 sind mit geophysikalischen Methoden Blindgängerortungen durchzuführen.

10.22 Vorhandene Auswertungen sind zu erheben und mit den Untersuchungen im Trassenbereich zu ergänzen. Die Auswertung der Ergebnisse über das gesamte Untersuchungsgebiet und die sich daraus ergebenden Maßnahmen hat in Berichtsform zu erfolgen. Der Bericht und die sich daraus ableitenden Maßnahmen sind vor dem jeweiligen Baubeginn der UVP-Behörde zur Kenntnis zu bringen.

10.23 Bei Aushubarbeiten hat in Verdachtsbereichen zusätzlich eine Baubegleitung durch eine befugte Fachfirma für Kampfmittelerkundung und Entminung zu erfolgen.

#### **Betriebsphase**

10.24 Zur Sicherstellung der gesetzeskonformen Abwicklung abfallwirtschaftlicher Aufgaben ist vor Betriebsbeginn ein Abfallwirtschaftskonzept zu erstellen, das neben einer detaillierten Regelung der Aufgaben und Zuständigkeiten eine Beschreibung der Durchführung der abfallwirtschaftlichen Maßnahmen während des Betriebs beschreibt und festlegt.

#### **Beweissicherung und Kontrolle**

##### **Bauphase**

10.25 Installierung einer wasserrechtlichen Bauaufsicht, die bei der Feststellung von Umständen, die eine Gefährdung des Schutzgutes Wasser durch Abfälle erwarten lassen, alle erforderlichen Maßnahmen veranlasst, koordiniert und dokumentiert.

10.26 Bei Feststellung von kontaminierten Bereichen während der Bauphase, welche durch die Bauarbeiten eine Gefährdung für die Boden- und Grundwasserqualität erwarten lassen, sind die Bauarbeiten unverzüglich einzustellen und die wasserrechtliche Bauaufsicht zu benachrichtigen. Die zuständige Behörde ist umgehend zu verständigen und ein entsprechendes Sicherheits- und Entsorgungskonzept vorzulegen bzw. eine allenfalls erforderliche behördliche Genehmigung zu erwirken.

##### **Betriebsphase**

Für die Betriebsphase sind keine zusätzlichen Beweissicherungen und Kontrollen erforderlich.

## **11. Oberflächenwässer und Straßenwässer**

### **Bauphase**

- 11.1 In allen Bereichen, in denen die Versickerung von Oberflächenwässern vorgesehen ist (Sickerkünetten auf Freilandstrecken, Sickerbereiche im Zusammenhang mit Gewässerschutzanlagen, etc.), sind Sickerversuche zum Nachweis der ausreichenden Sickerfähigkeit des anstehenden Bodens durchzuführen. Im Bereich der Sickerkünetten ist alle 250 lfm ein Sickerversuch, im Bereich der Versickerung im Zusammenhang mit Gewässerschutzanlagen sind je Filterbecken drei Sickerversuche durchzuführen. Kann an der Aushubsohle ein  $k_f$ -Wert von  $10^{-5}$  m/s oder größer nicht erreicht werden, so hat der Aushub bis zu einer Schicht, die diesem Kriterium entspricht, zu erfolgen. Der ausgehobene Sickerbereich ist hinsichtlich des geologischen Schichtaufbaus zu dokumentieren. Die Versuchsergebnisse und Berechnungen sind der wasserrechtlichen Bauaufsicht vorzulegen. Sollte der anstehende Boden augenscheinlich einen  $k_f$ -Wert größer  $10^{-5}$  m/s aufweisen, so kann in diesem Bereich in Abstimmung mit der wasserrechtlichen Bauaufsicht der Sickerversuch entfallen.
- 11.2 Die Böschungsneigung von Filterbecken und -mulden mit Versickerung darf nicht größer als 1:2 sein, um ein Abrutschen der Humusschichten im Böschungsbereich zu verhindern.
- 11.3 Vorgesehene Spritzschutz- und Lärmschutzwände sind derart auszubilden, dass sie keine Beeinträchtigung der Straßenentwässerung darstellen.
- 11.4 Die Baugeräte sind, soweit dies vom Gerätehersteller zugelassen wird, mit Biohydrauliköl und Bioschmiermittel zu betreiben. Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass die Gewässer nicht durch Mineralöle, Baustoffe und dgl. verunreinigt werden.
- 11.5 Service- und Reparaturarbeiten an Baugeräten oder Fahrzeugen, bei denen mit wassergefährdenden Stoffen manipuliert wird, dürfen auf der Baustelle nur auf dafür geeigneten abgedichteten Flächen durchgeführt werden. Die Flächen sind durch die wasserrechtliche Bauaufsicht freizugeben und regelmäßig zu kontrollieren.
- 11.6 Die Ablagerung bzw. Zwischenlagerung von Aushubmaterial, Baustoffresten und dergleichen im Gewässer- bzw. Gerinnebereich, im Hochwasserabflussbereich und in abschwemmungsgefährdeten Bereichen ist unzulässig.
- 11.7 Drainagen, welche zur Ableitung von unverschmutzten Grund- und Hangwässern dienen, sind, soweit statisch möglich, ohne Betonbettung zu verlegen. Durch die gewählten Bettungsmaterialien darf die ursprüngliche Beschaffenheit der Wässer nicht verändert werden.
- 11.8 Wässer aus Reifenreinigungsvorrichtungen, LKW-Wasch- oder Tankplätzen etc. sind geordnet zu entsorgen bzw. in temporären Absetzbecken vorzuhalten. Diese Wässer sind auf organoleptische Verunreinigungen, pH-Wert und elektrischer Leitfähigkeit zu prüfen. Eine Wiederverwendung dieser Wässer ist anzustreben.
- 11.9 Wasserentnahmen aus dem Rußbach oder Mühlgraben (z.B. zur Waschung von Pumpen, Maschinen etc.) sind untersagt.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

11.10 Allfällige Störfälle, die eine externe Entsorgung des Wassers aus den Baubereichen erforderlich machen, sind schriftlich zu dokumentieren. Insbesondere sind die Art der Verunreinigung und die Menge des extern entsorgten Wassers festzuhalten. Weiters ist diesen Aufzeichnungen ein Nachweis über die ordnungsgemäße Entsorgung beizufügen. Die Aufzeichnungen sind der wasserrechtlichen Bauaufsicht vorzulegen.

11.11 Spätestens vier Wochen nach Baubeginn ist der wasserrechtlichen Bauaufsicht ein Bauzeitplan vorzulegen, aus welchem ersichtlich ist, welche Baufelder bzw. Baustelleneinrichtungsflächen jeweils frei liegen und wie die Ableitung und Reinigung der mit Schwebstoffen und Feinteilen belasteten Niederschlagswässer aus diesen Bereichen vorgesehen ist.

Sollten diese Wässer in einen Vorfluter abgeleitet oder versickert werden, so ist zu gewährleisten, dass diese Wässer jeweils über Absetzbecken gereinigt werden.

Bei Ableitung in den Vorfluter sind diese auf folgende Ablaufwerte gem. § 4 der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung (AAEV) auszulegen:

- abfiltrierbare Stoffe: < 50 mg/l
- absetzbare Stoffe: < 0,3 ml/l
- pH-Wert: 6,5 < pH < 8,5
- Summe Kohlenwasserstoffe: < 10 mg/l.

Die Einhaltung dieser Ablaufwerte ist auf Baudauer einmal monatlich zu überprüfen. Die Prüfergebnisse sind der wasserrechtlichen Bauaufsicht umgehend vorzulegen.

Werden die Grenzwerte der Abwasseremissionsverordnung überschritten, sind diese Bauwässer nachweislich ordnungsgemäß zu entsorgen bzw. sind Maßnahmen zu treffen, die die Einhaltung der Grenzwerte sicherstellen (z.B.: Neutralisationsanlagen). Die Maßnahmen sind hinsichtlich ihrer Wirksamkeit in Folge wöchentlich zu überprüfen. Dies ist schriftlich zu dokumentieren und die Messergebnisse sind der wasserrechtlichen Bauaufsicht wöchentlich zu übermitteln, welche die Wasserrechtsbehörde zu informieren hat.

Eine Ableitung oder Versickerung von Schmutzwässern aus Baustelleneinrichtungen wie Tank- und Waschplatz, Batteriebereich, Werkstatt, Reifenwaschanlagen und dergleichen sowie von häuslichen Abwässern in diese Anlagen ist nicht gestattet.

### Maßnahmen zu Zwischenlagerflächen und Mischanlagen:

11.12 Vor Versickerung der auf Zwischenlagerflächen gesammelten Niederschlagswässer bzw. deren Einleitung in einen Vorfluter sind diese in Absetzbecken zu reinigen. Die Bemessung der Becken ist vor Baubeginn der wasserrechtlichen Bauaufsicht vorzulegen.

11.13 Es ist sicherzustellen (z.B. durch temporäre Hanggräben etc.), dass Niederschlagswässer aus den Zwischenlagerflächen nicht auf angrenzende Flächen gelangen und damit fremde Rechte beeinträchtigen können.

11.14 Sollten Materialaufbereitungsanlagen wie Brech- und Sortieranlagen mit Bebraungsanlagen und/oder Entwässerungsschnecken errichtet werden, so sind eigens dazu mind. 2 dichte Absetzbecken für Wechselbetrieb zu errichten (Wechselbetrieb: ein Becken in Betrieb, das Parallelbecken kann geräumt werden bzw. steht

betriebsbereit zur Verfügung), in die das anfallende Abwasser der Anlage einzuleiten ist. Hierbei anfallende, überschüssige Abwässer sind zu verführen und einer geordneten Entsorgung zuzuführen. Eine Ableitung überschüssiger Wässer zur Versickerung oder in einen Vorfluter ist ohne gesonderte wasserrechtliche Bewilligung nicht gestattet.

Wird eine Betonmischanlage auf einer Flächen vorgesehen, sind folgende Maßnahmen ergänzend zu den Vorgenannten unbedingt erforderlich:

11.15 Sollte eine Betonmischanlage errichtet werden, so sind die temporären Absetzbecken in 2-facher Ausführung als Sammelbecken für sämtliche Betriebswässer der Anlage zu errichten (Wechselbetrieb: eines voll, eines zur Austrocknung). Hierbei anfallende, überschüssige Abwässer sind, sofern ein temporärer Anschluss an eine öffentliche Kanalisation nicht möglich ist, entweder wiederzuverwenden oder gegebenenfalls extern zu verführen und einer geordneten Entsorgung zuzuführen. Eine Ableitung überschüssiger Wässer zur Versickerung oder in einen Vorfluter ist nicht gestattet.

11.16 Die Aufstandsfläche der Anlage sowie ein ausreichend großer Stellplatz auf welchem das Säubern der Mischtrommeln der Transportfahrzeuge vorgenommen werden kann, sind derart auszuführen, dass diese gegen den Untergrund dicht ausgeführt sind. Abwässer sowie die darauf anfallenden und gesammelten Niederschlagswässer müssen in ein gesondertes Abwassersammelbecken, geleitet und extern entsorgt werden. Die Bemessung des Sammelbeckens ist vor Baubeginn der wasserrechtlichen Bauaufsicht vorzulegen.

Wird eine Asphaltmischanlage auf einer Flächen vorgesehen, sind folgende Maßnahmen ergänzend zu den Vorgenannten unbedingt erforderlich:

11.17 Sollten eine Asphaltmischanlage errichtet werden, so ist die Aufstandsfläche der Anlage derart auszuführen, dass eine Versickerung darauf anfallender Wasch- und Niederschlagswässer nicht möglich ist. Oberflächenwässer und Abwässer aus dem Bereich der Asphaltmischanlage sind dazu in entsprechende temporäre Abwassersammelbecken (2-fache Ausführung als Sammelbecken für sämtliche Betriebswässer - Wechselbetrieb: eines voll, eines zur Austrocknung) bzw. eine Abwasservorreinigungsanlage einzuleiten, wobei den Sammel- bzw. Behandlungsbecken ein Schlammfang mit Ölabscheider vorzuschalten ist. Sofern eine Ableitung der Wässer in eine öffentliche Kanalisation nicht möglich ist, sind hierbei anfallende, überschüssige Wässer aus dem Bereich von mobilen Asphaltmischanlagen zu verführen und einer geordneten Entsorgung zuzuführen. Eine Ableitung überschüssiger Wässer zur Versickerung oder in einen Vorfluter ist nicht gestattet. Die Bemessung des Sammelbeckens ist vor Baubeginn der wasserrechtlichen Bauaufsicht vorzulegen.

### **Betriebsphase**

11.18 Die Filterbecken 1, 3, 4 – Winter- und Sommerbecken und 5 – Winter- und Sommerbecken sind mit einem Kontrolldrainagesystem einschließlich Einbindung in einen Beprobungsschacht (ausreichende Größe für den Einbau eines Probenahmegerätes) auszustatten.

11.19 Der Bodenfilter für Sickerflächen die zur Reinigung der Straßenwässer dienen hat den Kriterien der RVS 04.04.11 Gewässerschutz an Straßen zu entsprechen:

Die Beimischung von Kompost, Klärschlamm oder Torf zur Erreichung des Humusgehaltes ist nicht zulässig.

Der Filterkörper kann extern in einer Mischanlage hergestellt werden.

Der Filteraufbau in den Beckenanlagen ist zweilagig herzustellen. Auf den mindestens 20 cm starken mineralischen Filterkörper ist eine 20 cm starke Schicht aus humosem Oberboden aufzubringen.

Als Filteraufbau in den Bodenfiltermulden ist eine 30 cm starke Schicht aus humosem Oberboden vorzusehen.

Die Schichtstärken gelten für den gesetzten Zustand.

Der Materialeinbau erfolgt lose geschüttet ohne Andrücken mit der Baggerschaufel. Gegebenenfalls ist mit der Gärtnerfräse oder dem Rechen händisch nachzuarbeiten.

Der Bodenfilter ist auch auf die für die Versickerung relevanten Böschungsflächen aufzubringen.

Hinweis: Für die Erstbegrünung wird die Aussaat folgender Rasenmischung empfohlen:

<i>Grasart</i>	<i>Gewichts%</i>
<i>Wiesenrispe (Poa pratensis)</i>	15
<i>Weißes Straußgras (Agrostis stolonifera)</i>	20
<i>Rotschwingel (Festuca rubra)</i>	35
<i>Schafschwingel (Festuca ovina)</i>	20
<i>Raygras (Lolium perenne)</i>	10

11.20 Die Entwässerungsanlagen sind in einem ordnungsgemäßen baulichen Zustand zu erhalten und regelmäßig auf ihre einwandfreie Funktionsfähigkeit hin zu überprüfen. Für eine rechtzeitige Räumung nach Bedarf ist Sorge zu tragen. Filterbecken, Sickermulden und Kombinationsmulden sind laufend zu pflegen und gegebenenfalls zu sanieren, um die vorgegebene Versickerungsleistung zu erhalten.

11.21 Vor jeder Streuperiode sind die Versickerungsanlagen auf abgelagerte Störstoffe und Schlamm zu kontrollieren. Störstoffe sind jedenfalls zu entfernen. In den Absetzbecken sind Schlammablagerungen dann zu entfernen, wenn der zur Schlammretention vorgesehene Rückhalteraum zu zumindest 50% mit eingetragenen Sedimenten gefüllt ist.

11.22 Als Zeitraum für den Winterdienst gelten die Monate November – März. In diesem Zeitraum sind die Becken 4 Winterbecken und 5 Winterbecken zu betreiben.

11.23 Sollten Straßenwässer, die aufgrund eines Unfalls mit Schadstoffen belastet sind, in eine Gewässerschutzanlage gelangen, so ist zu gewährleisten, dass diese mittels Schieber im Absetzbecken rückgehalten werden. Sie sind von dort extern zu entsorgen.

11.24 Eine Ableitung von Straßenwässern auf landwirtschaftlich genutzte Flächen ist nicht gestattet.

- 11.25 Straßenwässer aus dem untergeordneten Straßennetz, welches durch das Vorhaben eine Änderung der Lage oder Nivellette erfährt, sind gemäß den Bestimmungen der RVS 04.04.11, Gewässerschutz an Straßen zu reinigen.
- 11.26 Für die geplante Straßenentwässerung und die Gewässerschutzanlagen ist im dem der UVP-Verfahren nachfolgenden Wasserrechtsverfahren der Nachweis zu erbringen, dass im Fall des Bemessungsereignisses die Sicherheit der Anlage gewährleistet ist und dass dabei keine Fremden Rechte beeinträchtigt werden. In Entwässerungsbereichen ohne freie Vorflut ist das gesamte Entwässerungssystem auf die schadlose Abfuhr von 30-jährlichen Niederschlagsereignissen zu dimensionieren. Mit dem wasserrechtlichen Einreichprojekt sind entsprechende prüffähige Unterlagen vorzulegen. Dabei ist das Entwässerungssystem den aktuellen topografischen Gegebenheiten hinsichtlich neu angelegter und ggf. bereits verfüllter Schottergewinnungen anzupassen.
- Die Bemessung und Detailplanung der Gewässerschutzanlagen hat gemäß RVS 04.04.11 Gewässerschutz an Straßen zu erfolgen.
- Werden Hebewerke auf ein 30-jährliches Ereignis dimensioniert, so sind auch die Zuleitungen und die Vorflut zu bzw. von diesen Hebewerken dieser Jährlichkeit entsprechend zu dimensionieren.
- 11.27 Das Hebewerk 3 ist auf eine Menge von zumindest 1.031 l/s zu bemessen.
- 11.28 Der Überfall von Absetzbecken zu Filterbecken in Beckenanlage 4 (S8 km 7,60 RFB Bratislava) ist auf die Pumpmenge von 797,70 l/s zu bemessen.
- 11.29 Der Überfall von Absetzbecken zu Filterbecken in Beckenanlage 5 (S8 km 9,350 RFB Bratislava) ist auf die Pumpmenge von 737,29 l/s zu bemessen.
- 11.30 Mit den wasserrechtlichen Einreichunterlagen ist für die geplanten Kombinationsfiltermulden und Filterbecken nachzuweisen, dass das Kriterium hinsichtlich Fall 1 der RVS 04.04.11, Kap. 4.1.3, bzw. Kap. 4.3.4 und 4.3.5, wonach der Abstand zwischen Filterunterkannte und dem maßgeblichen Grundwasserstand 0,5 m nicht unterschreiten darf, eingehalten wird.
- 11.31 Als Auftaumittel im Winterdienst dürfen auf der S 8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S 1/S 8 - Anschlussstelle Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) nur chloridhaltige Streusalze ohne organische Inhaltsstoffe zum Einsatz kommen.

## **Beweissicherung und Kontrolle**

### **Bauphase**

- 11.32 Alle errichteten Kanäle sind, sofern es sich um geschlossene Rohrprofile handelt vor deren Inbetriebnahme einer Dichtheitskontrolle zu unterziehen. Offene Profile, wie Mehrzweckrohre o.ä. sind mittels Kamerabefahrung auf ihre ordnungsgemäße Verlegung zu prüfen. Die Ergebnisse dieser Prüfung sind den Kollaudierungsunterlagen beizulegen.

## Betriebsphase

11.33 Alle Kanäle zur Ableitung ungereinigter Straßenwässer sind, sofern es sich um geschlossene Rohrprofile handelt alle 10 Jahre nach Inbetriebnahme einer Dichtheitskontrolle zu unterziehen. Offene Profile, wie Mehrzweckrohre o.ä. sind mittels Kameratelefahrt auf ihren ordnungsgemäßen Zustand zu prüfen.

11.34 Nach Herstellung des Bodenfilters im Filterbecken und Filtermulden ist zu prüfen, ob der Einbau projektgemäß erfolgte. Zu diesem Zweck sind unmittelbar nach Herstellung der Versickerungsbecken an mindestens drei unterschiedlichen Stellen des Versickerungsbereichs eines Beckens bzw. je Kilometer Kombinationsmulde drei Bodenproben aus der Filterschicht zu entnehmen. An Hand dieser Proben sind die Mächtigkeit, der pH - Wert, der Gehalt an Humus und Ton und die organischen Inhaltsstoffe zu bestimmen.

Der kf-Wert des Filterkörpers ist nach Fertigstellung und nochmals innerhalb von 1 bis 3 Monaten nach dem Einbau nach ÖNORM B4422-2 nachzuweisen.

Danach ist der kf-Wert des Filterkörpers aller GSA und der Kombinationsmulden 5 Jahre nach Verkehrsfreigabe zu prüfen. Die Prüfung des kf-Wertes der Kombinationsmulden hat nahe jener o.a. Punkte zu erfolgen, an welchen die Überprüfung des projektgemäßen Einbaus der Filterschicht erfolgte. In weiterer Folge hat die Überprüfung des kf-Wertes jeweils gleichzeitig mit der Überprüfung der Funktionsfähigkeit bzw. dem Schadstoffrückhaltevermögen an jeweils drei der am stärksten belasteten Bodenfilter (Filterbecken 1, 3 und 5 - Sommerbecken) bzw. Filtermulden (RFB Bratislava km 2,2, km 4,9 und km 12,5; RFB Wien km 2,2, km 4,9 und km 12,5) zu erfolgen.

Ergibt die Analyse, dass die zulässigen kf-Werte bei den untersuchten Gewässer- schutzanlagen (GSA) bzw. Filtermulden unterschritten werden, ist im Einvernehmen mit der Wasserrechtsbehörde die Filterschicht auszutauschen. Auszutauschendes Filtermaterial ist nachweislich ordnungsgemäß zu entsorgen.

Die Untersuchungsergebnisse sind zu dokumentieren, in einem Bericht zusammenzufassen und der Wasserrechtsbehörde unmittelbar nach Vorliegen bekannt zu geben. Die Ergebnisse sind dem Betriebsbuch anzuschließen.

11.35 Beginnend zehn Jahre nach Inbetriebnahme der nachweislich ordnungsgemäß hergestellten Bodenfilter ist regelmäßig im Abstand von jeweils vier Jahren die Funktionsfähigkeit/Schadstoffrückhaltevermögen an jeweils drei der am stärksten belasteten Bodenfilter (Filterbecken 1, 3 und 5 - Sommerbecken, Filtermulden RFB Bratislava km 2,2, km 4,9 und km 12,5; RFB Wien km 2,2, km 4,9 und km 12,5) nachzuweisen. Zu diesem Zweck sind mindestens an zwei unterschiedlichen Stellen des Versickerungsbereichs drei Proben bzw. an jeweils einer Stelle der Bodenfiltermulde aus der obersten Filterschicht (obere 10 cm) zu entnehmen und zu einer Mischprobe zu vereinigen. Augenscheinlich verunreinigte Bereiche sind jedenfalls zu beproben. Die Proben sind von einer dazu befugten Stelle untersuchen zu lassen.

Die Beurteilung des Schadstoffrückhaltevermögens der Filterschicht hat an Hand nachstehend genannter Prüfwerte zu erfolgen:

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

Parameter	Prüfwerte in mg/kg TM
KW- Index	1.000
PAK	100
Cadmium als Cd	10
Chrom als Cr	500
Kupfer als Cu	500
Nickel als Ni	500
Blei als Pb	500
Zink als Zn	1.500

Prüfwerte für Gesamtgehalte

Überschreiten die Analysenergebnisse die og. Prüfwerte für Gesamtgehalte, so ist eine Untersuchung des Eluats der Mischprobe, nach in der ÖNORM EN 16192 genannten Verfahren durchzuführen. Für die Beurteilung der Ergebnisse der Eluatuntersuchung sind nachstehend genannte Prüfwerte heranzuziehen.

Parameter	Prüfwerte in mg/kg
KW- Index	5
PAK 16	0.02
Cadmium als Cd	0.5
Chrom als Cr	10
Kupfer als Cu	10
Nickel als Ni	5
Blei als Pb	1
Zink als Zn	18

Prüfwerte für Eluat

Ergibt die Analyse, dass die og. Prüfwerte bei den untersuchten Gewässerschutzanlagen (GSA) und Filtermulden überschritten werden, sind im Einvernehmen mit der Wasserrechtsbehörde die erforderlichen Schritte, wie die Erweiterung des Untersuchungsprogramms auf alle im Projektgebiet in Betrieb befindlichen GSA und Filtermulden, zu setzen. Erforderlichenfalls ist die Filterschicht auszutauschen. Auszutauschendes Filtermaterial ist nachweislich ordnungsgemäß zu entsorgen. Nach Entnahme der Proben sind die Entnahmestellen wieder mit einem dem Bodenfilter entsprechenden Material aufzufüllen.

Die Untersuchungsergebnisse sind zu dokumentieren, in einem Bericht zusammenzufassen und der Wasserrechtsbehörde unmittelbar nach Vorliegen bekannt zu geben. Die Ergebnisse sind dem Betriebsbuch anzuschließen.

11.36 Ab Inbetriebnahme des Streckenabschnittes S 8 Abschnitt West sind über einen Zeitraum von zehn Jahren nachstehend genannte Daten zu erfassen, in geeigneter Form zu dokumentieren und dem Betriebsbuch anzuschließen:

- Anzahl der Tage an welchen Auftaumittel aufgebracht wurden (Angabe des Auftaumittels)
- Anzahl der Aufbringungen pro Tag
- Menge des pro Tag aufgetragenen Auftaumittels

Die erfassten Daten sind bei der Beurteilung der Ergebnisse der Grundwasserbeweissicherung (Maßnahme 12.20, TGA Hydrogeologie und Grundwasser) zu berücksichtigen. Sollte festgelegt werden, dass der Beweissicherungszeitraum über die geforderten 10 Jahre hinaus verlängert wird (Maßnahme 12.21, TGA Hydrogeologie und

Grundwasser), sind auch die gegenständlichen Daten in diesem Zeitraum weiter zu erfassen.

11.37 Der Wasserrechtsbehörde ist spätestens sechs Monate vor Verkehrsfreigabe das Beweissicherungsprogramm zur Bewilligung vorzulegen. Es hat folgende Punkte zu enthalten:

- Messstellenplan und Messstellenverzeichnis
- Beobachtungs- und Beobachtungstermine
- Modalitäten der Ablesung, Aufzeichnung, Probenahme, Analyse und Auswertung
- Ausgestaltung der Messstellen (Regelplan)

Bezüglich der anzuwendenden Methodenvorschriften für Probenahmen, -behandlung und Analyse gelten die Bestimmungen der AAEV (BGBl. 1996/186 idgF.) bzw. der GZÜV (BGBl. II 2006/479 idgF.)

Die Probenahmen und Analysen sind von einer akkreditierten Analysenanstalt nach den in den genannten Verordnungen bezeichneten Analyseverfahren durchzuführen.

Jede Änderung des genehmigten Beweissicherungsprogramms bedarf der Zustimmung der Wasserrechtsbehörde.

11.38 Ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Filterbecken sind die versickerten Wässer aus dem Winter- wie im Sommerbetrieb zu beproben und hinsichtlich der Parameter Summe Kohlenwasserstoff, PAK, Blei, Kupfer, Cadmium, Zink, Chrom, Nickel, Phosphor sowie Natrium und Chlorid zu analysieren.

Die Probenahme hat im Bereich der Probenahmeschächte in den Filterbecken in Form einer qualifizierten Stichprobe (§ 1 Abs. 3 AAEV) zu erfolgen. Die Mindesthäufigkeit der Probenahme im Rahmen der Eigenüberwachung (§ 33 Abs. 3 WRG 1959) hat jeweils zweimal pro Jahr zu erfolgen. Die Mindesthäufigkeit der Probenahme im Rahmen der Fremdüberwachung (§ 134 Abs. 2 WRG 1959) hat einmal pro Jahr zu erfolgen. Die zur Beurteilung herangezogenen Proben sollten möglichst innerhalb von drei Tagen nach einem intensiveren oder einem über mehrere Stunden anhaltenden Regenereignisses entnommen werden.

Die Emissionsbegrenzungen hinsichtlich Allgemeiner Abwasseremissionsverordnung bzw. Qualitätszielverordnung Chemie Grundwassers sind einzuhalten. Eine Emissionsbegrenzung für einen Wasserparameter gilt im Rahmen der Eigenüberwachung als eingehalten, wenn das arithmetische Mittel der Messwerte eines Jahres kleiner ist als die Emissionsbegrenzung. Eine Emissionsbegrenzung für einen Wasserparameter gilt im Rahmen der Fremdüberwachung als eingehalten, wenn das arithmetische Mittel der Messwerte des fünfjährigen Beobachtungszyklus kleiner ist als die Emissionsbegrenzung.

Bezüglich der anzuwendenden Methodenvorschriften für Probenahmen, -behandlung und Analyse gelten die Bestimmungen der AAEV bzw. der GZÜV.

Die Analyseergebnisse sind zu dokumentieren und dem Betriebshandbuch anzuschließen.

11.39 Alle im Rahmen des Beweissicherungsprogramms erhobenen Mess- und Analysedaten sind in Form von Jahresberichten zu dokumentieren. Die Berichte sind bis spätestens 30. Juni des jeweiligen Folgejahres der Wasserrechtsbehörde zu übermitteln. Der inhaltliche Aufbau und die Gliederung der Jahresberichte haben im Einvernehmen mit der Wasserrechtsbehörde zu erfolgen. Jede diesbezügliche Änderung bedarf der Zustimmung der Wasserrechtsbehörde.

Die Jahresberichte haben eine vollständige Dokumentation aller Beobachtungsdaten und Analysenergebnisse, weiters die Auswertung und Interpretation der Daten, schließlich eine Abschätzung der quantitativen und qualitativen wasserwirtschaftlichen Entwicklung im Projektgebiet zu enthalten.

## 12. Hydrogeologie und Grundwasser

### Bauphase

- 12.1. Vor Baubeginn ist zu kontrollieren, ob neue Grundwassernutzungen im denkmöglichen Beeinträchtigungsbereich hinzugekommen sind und diese sind hinsichtlich des Beeinträchtigungsrisikos, der Aufnahme in das Beweissicherungsprogramm und der erforderlichen Ersatzwasserversorgungen zu bewerten. Das Ergebnis dieser Erhebung ist, durch die wasserrechtliche Bauaufsicht begutachtet, vor Baubeginn unaufgefordert der zuständigen Wasserrechtsbehörde vorzulegen.
- 12.2. Sollte es im Zuge von Baumaßnahmen erforderlich sein, unter Niveau liegende Baubereiche mittels Wasserhaltung trocken zu halten, so sind diese Pumpwässer über eigens dafür anzulegende Filterbecken mit einer Filterschicht aus (Fein-) Sand mit einer Durchlässigkeit (kf-Wert) von  $10^{-4}$  -  $10^{-5}$  m/s zu versehen, und in die entsprechenden Vorfluter abzuleiten bzw. zu versickern. Zudem sind die abgeleiteten Wässer vor der Einleitung in ein Oberflächengewässer hinsichtlich Ihrer Menge, Trübung und des pH-Wertes zumindest täglich zu kontrollieren und die Ergebnisse der wasserrechtlichen Bauaufsicht unaufgefordert vorzulegen. Der pH-Wert vor der Einleitung in ein Oberflächengewässer muss zwischen 6,5 – 8,5 liegen. Im Bedarfsfall sind von der wasserrechtlichen Bauaufsicht zusätzliche Maßnahmen (z.B. Absetzbecken, Neutralisierungsanlage etc.) anzuordnen.
- 12.3. Während des Baustellenbetriebs ist streng darauf zu achten, dass keine Mineralöle oder sonstige für das Grundwasser schädliche Stoffe in den Untergrund gelangen. Mit Mineralölprodukten verunreinigtes Erdreich ist unverzüglich ab- bzw. auszuheben und einem befugten Abfallsammler nachweislich zu übergeben.
- 12.4. Die Baugeräte sind, soweit dies vom Gerätehersteller zugelassen wird, mit Biohydrauliköl und Bioschmiermittel zu betreiben. Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass die Gewässer nicht durch Mineralöle, Baustoffe und dgl. verunreinigt werden.
- 12.5. Das Waschen von Kraftfahrzeugen im Baustellenbereich ist untersagt.
- 12.6. Eingesetzte Schalhilfsstoffe (z. B. Schalöle) müssen nachweislich grundwasserverträglich sein.

- 12.7. Transportfahrzeuge und Baugeräte dürfen in die Baugrube nur dann einfahren, wenn sie sich im Hinblick auf die Reinhaltung des Grundwassers in einem einwandfreien Zustand befinden.
- 12.8. In der Baugrube eingesetzte Transportfahrzeuge und Ladegeräte sind während der Zeit, in der sie nicht unmittelbar im Einsatz stehen, außerhalb der Baugrube auf einem Abstellplatz abzustellen.

### Betriebsphase

Für die Betriebsphase sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

### Beweissicherung und Kontrolle

#### Bauphase

- 12.9. Zur Überwachung der Einhaltung der im Einreichprojekt enthaltenen und der im UVP-Verfahren vorgeschriebenen Maßnahmen ist eine wasserrechtliche Bauaufsicht zu beauftragen, die einschlägige Qualifikationen auf dem Gebiet der Hydrogeologie aufzuweisen hat.
- 12.10. Im zentralen Grundwasserabstrom der Winterfilterbecken 4 und 5 sind in einer Entfernung von ca. 300 – 500 m je ein Grundwasserpegel (Bezeichnungen, KB-FB4, KB-FB5) mit einem Mindestausbaudurchmesser von 100 mm zu errichten, welche den Aquifer möglichst vollständig erschließen und eine qualitative Untersuchung des Grundwassers ermöglichen.
- 12.11. An folgenden Grundwassermessstellen müssen Sonden installiert werden, welche eine on-line Messung des Wasserstandes sowie der Parameter Temperatur und elektrischer Leitfähigkeit durchführen. Diese Messungen sind mittels GSM- oder Funkübertragung auf einen entsprechenden Server zu übertragen. Als Messintervall sind zumindest vier Messungen täglich vorzusehen. Die Datenübertragung auf einen Server hat zumindest täglich zu erfolgen.

KB_28W_02	KB_28W_11
KB_28W_03	KB_28W_13
KB_28W_04	KB_28W_16
KB_28W_05	KB_28W_18
KB_28W_09	KB_28W_19
B-KB 11610	KB-FB4

KB-FB5

- 12.12. Zumindest ab 6 Monaten vor Baubeginn bis zum Ende der Bauarbeiten müssen bei folgenden Grundwassermessstellen in 3-monatlichen Intervallen Grundwasseruntersuchungen durchgeführt werden.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

KB_28W_02	KB_28W_11
KB_28W_03	KB_28W_13
KB_28W_04	KB_28W_16
KB_28W_05	KB_28W_18
KB_28W_09	KB_28W_19
KB - 11610	KB-FB4
KB-FB5	

Der Untersuchungsumfang muss zumindest den Mindestumfang gemäß Trinkwasserverordnung (TWV, BGBl II 304/2001 i.d.g.F. bzw. Lebensmittelcodex (Kapitel B1) sowie den Summenparameter Kohlenwasserstoffindex sowie den SAR – Wert betragen.

- 12.13. Auf Basis der ermittelten Werte der elektrischen Leitfähigkeit und den hydrochemischen Befunden ist bis zur Verkehrsfreigabe für jede der unter Punkt 12 angeführten Messstellen, nach Ablauf eines Jahres, durch die wasserrechtliche Bauaufsicht eine entsprechende Korrelation zwischen Salzgehalt und elektrischer Leitfähigkeit herzustellen, welche eine Ermittlung des Chloridgehaltes aus den Werten der elektrischen Leitfähigkeit ermöglicht.
- 12.14. Bei folgenden Grundwassermessstellen der GZÜV müssen ab 6 Monaten vor Baubeginn bis zum Ende der Bauarbeiten die Befunde der durchgeführten Untersuchungen erhoben werden. Der Untersuchungsumfang muss zumindest den Mindestumfang gemäß Trinkwasserverordnung (TWV, BGBl II 304/2001 i.d.g.F. bzw. Lebensmittelcodex (Kapitel B1) sowie den Summenparameter Kohlenwasserstoffindex sowie den SAR – Wert betragen.

PG30800052	PG30800262
PG30800192	PG92200462
PG30800222	PG92200472
PG30800252	

- 12.15. Die Ergebnisse der Beweissicherung in der Bauphase sind durch die wasserrechtlichen Bauaufsicht laufend zu kontrollieren und es sind bei Überschreitungen von Grenz- und/oder Richtwerten gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen (vgl. Pkt. 16) und/oder zusätzliche Untersuchungen anzuordnen.
- 12.16. Allenfalls erforderliche Ursachenbeseitigungen bzw. Kompensationsmaßnahmen (z.B. Ersatzwasser während der Dauer der Störung) in Abstimmung mit der wasserrechtlichen Bauaufsicht müssen durchgeführt werden.
- 12.17. Der zuständigen Wasserrechtsbehörde ist jährlich bis 31. Jänner des Folgejahres ein Bericht mit Berücksichtigung der ermittelten Wasseruntersuchungen und Wasser-

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

standsmessungen des regionalen Niederschlags- und Abflussgeschehens vorzulegen.

### Betriebsphase

12.18. An folgenden Grundwassermessstellen sind mit Verkehrsfreigabe on-line Messungen des Wasserstandes sowie der Parameter Temperatur und elektrischer Leitfähigkeit durchzuführen. Diese Messungen sind mittels GSM- oder Funkübertragung auf einen entsprechenden Server zu spielen. Als Messintervall sind zumindest vier Messungen täglich vorzusehen. Die Datenübertragung auf einen Server hat zumindest täglich zu erfolgen. Die Durchführung der Messungen hat zumindest bis 10 Jahre nach Bauvollendung zu erfolgen.

KB_28W_02	KB_28W_11
KB_28W_03	KB_28W_13
KB_28W_04	KB_28W_16
KB_28W_05	KB_28W_18
KB_28W_09	KB_28W_19
B-KB 11610	

KB-FB4

KB-FB5

Zudem sind an den o.a. Messstellen 2x jährlich Grundwasseruntersuchungen durchzuführen. Der Untersuchungsumfang muss zumindest den Mindestumfang gemäß Trinkwasserverordnung (TWV, BGBl II 304/2001 i.d.g.F. bzw. Lebensmittelcodex (Kapitel B1) sowie den Summenparameter Kohlenwasserstoffindex betragen.

12.19. Jährliche Berichtslegung unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Wasseruntersuchungen und Wasserstandsmessungen sowie des regionalen Niederschlags- und Abflussgeschehens samt Evaluierung in Hinblick auf die kommende Messperiode, unter Berücksichtigung der gemessenen und erhobenen Grundwasserdaten in der Betriebsphase an die zuständige Wasserrechtsbehörde bis zum 31. Jänner des Folgejahres.

12.20. Es ist jährlich über die Ergebnisse der Grundwasserbeweissicherung durch die wasserrechtliche Bau- und Betriebsaufsicht eine entsprechende Beurteilung vorzunehmen, die die Prognosen des Grundwassermodells hinsichtlich der Chloridkonzentrationen, anhand der tatsächlich aufgebrauchten Streumengen überprüft und fachlich bewertet. Sollten sich aus den Ergebnissen der Beweissicherung mehr als geringfügige Überschreitungen (mehr 15%) zu den eingereichten Berechnungen ergeben, sind im Bedarfsfall entsprechende Maßnahmen (Regelmentierung der Streumenge, alternative Ableitung) vorzusehen.

12.21. Nach Ende des o.a. Beweissicherungszeitraumes von 10 Jahren ist durch die wasserrechtliche Bau- und Betriebsaufsicht, nach Rücksprache mit der zuständigen

Wasserrechtsbehörde, zu entscheiden, ob und ggf. wie die Beweissicherungsmessungen weiterzuführen sind.

- 12.22. Sollten Grundwasserpegel oder Messstellen der vorgeschriebenen Beweissicherungsmessungen zerstört werden oder aus anderen Gründen nicht mehr zur Verfügung stehen, ist eine alternative repräsentative Messstelle durch die wasserrechtliche Bau- und Betriebsaufsicht in Rücksprache mit der zuständigen Wasserrechtsbehörde festzulegen.

### **13. Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild**

#### **Bauphase**

- 13.1. Zur Reduktion der visuellen Wirkung der Trasse als Fremdkörper und aufgrund der Zerschneidung der offenen Landschaft sind auch im Bereich der Rußbachquerung ostseitig der Trasse (von der Brücke über die L 3023 bei km 2,305 – bis zur Brücke über den Rußbach bei km 2,742) zusätzliche Sichtschutzpflanzungen, analog den Sichtschutzpflanzungen, welche südlich der L3023 beidseits der Trasse vorgesehen sind, erforderlich und diese sind auch dauerhaft zu erhalten.

#### **Betriebsphase**

Für die Betriebsphase sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

#### **Beweissicherung und Kontrolle**

##### **Bauphase**

- 13.2. Zur Beurteilungen auf Übereinstimmung mit den in der UVE enthaltenen Maßnahmen zum Ausgleich der Auswirkungen auf das Landschaftsbild ist der Behörde einmal jährlich im Zuge eines Statusberichts, bevorzugt im August, eine Fotodokumentation vorzulegen.

##### **Betriebsphase**

- 13.3. Zur Beurteilungen auf Übereinstimmung mit den in der UVE enthaltenen Maßnahmen zum Ausgleich der Auswirkungen auf das Landschaftsbild ist der Behörde einmal jährlich, bevorzugt im August, bis zum Abschlussbericht eine Fotodokumentation vorzulegen.

### **14. Kulturgüter**

#### **Bauphase**

- 14.1. Die Detailplanung der in der UVE beschriebenen archäologischen Maßnahmen hat in direkter Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt, Abteilung für Archäologie, zu erfolgen. In dieser Planung ist der zu diesem Zeitpunkt gültige Stand der Forschung (Prospektionen, Luftbildbefunde, archäologische Untersuchungen im direkten Umfeld der Trasse etc.) zu berücksichtigen. In folgenden Fundstellen haben auf jeden Fall

archäologische Untersuchungen stattzufinden (partiell sind oben genannte Fundzonen hier zu Fundstellen zusammengefasst):

Fundstelle1: Aderklaa 235/1, 235/2, 236, 237/1, Deutsch-Wagram 212/3, 230/1, 230/2, 234, 235, 235/2, 213/1, 213/3, 2174, 2173, 2172, 2168, 2192

Fundstelle 2: Deutsch-Wagram 1704, 1705, 1708/11, 1711, 1712, 1714, 1715, Parbasdorf 228/1, 229, 231

Fundstelle 3: Deutsch-Wagram 1811, 1812/1

Fundstelle 4: Deutsch-Wagram 1823, 1824, 1825/1, 1825/2

Fundstelle 5: Gänserndorf 1420/1,1373/1,1372/1, Obersiebenbrunn 506, 507, 513

Fundstelle 6: Obersiebenbrunn 485, 486, 487/1, 488/1, 502, 503

- 14.2. Die erforderlichen archäologischen Maßnahmen werden nicht durch das Bundesdenkmalamt durchgeführt sondern sind von der Projektwerberin zu beauftragen.
- 14.3. Sollten bereits begonnene archäologische Untersuchungen bis zur Aufnahme der Errichtungsarbeiten des Vorhabens noch nicht abgeschlossen sein, muss die projektwerberin sicherstellen, dass diese Untersuchungen nach dem Stand der Wissenschaft abgeschlossen werden können.
- 14.4. Sollten während der Errichtungsarbeiten des Vorhabens bisher nicht bekannte Fundstellen gefunden werden, muss die Projektwerberin sicherstellen, dass diese Fundstellen nach dem Stand der Wissenschaft untersucht werden können.

### **Betriebsphase**

Für die Betriebsphase sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

### **Beweissicherung und Kontrolle**

#### **Bauphase**

- 14.5. Für die Bauphase ist eine baubegleitende archäologische Kontrolle und Überwachung vorzusehen. Diese hat sicher zu stellen, dass während der Errichtungsarbeiten des Vorhabens gefundene und bisher nicht bekannte Fundstellen nach dem Stand der Wissenschaft untersucht werden.

#### **Betriebsphase**

Für die Betriebsphase sind keine zusätzlichen Beweissicherungen und Kontrollen erforderlich.

## **15. Erschütterungen**

#### **Bauphase**

Für die Bauphase sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

**Betriebsphase**

15.1. Ein Jahr nach der Inbetriebnahme der S8 West und im Jahr 2025 ist eine der in Abschnitt 2.4.3 des TGA Erschütterungen beschriebenen Methoden (visuelle Kontrolle/ Fotodokumentation, Erschütterungsmessungen oder Messfahrten mit dem RoadSTAR: Messung der Längsebenheit und visuelle Zustandserfassung der Straßenoberfläche) auszuwählen und zu erheben, ob die Fahrbahnoberfläche in folgenden Bereichen nach wie vor einen guten Zustand aufweist:

- L2 im Bereich Untersiebenbrunn
- L9 in Obersiebenbrunn, von der L2 bis zur nördlichen Ortseinfahrt
- L9 im Bereich Gänserndorf Süd
- L6 im Bereich Deutsch-Wagram
- L6 im Bereich Markgrafneusiedl
- L11 im Bereich Gänserndorf Süd

Ggf. können auch sinnvolle Kombinationen der einzelnen Methoden zur Anwendung kommen. Die Erhebung ist in einem Bericht zu dokumentieren und der UVP-Behörde vorzulegen.

15.2. Falls die Fahrbahnoberfläche - betrachtet ein Jahr nach der Inbetriebnahme der S8 West und im Jahr 2025 - zufolge von Rissen und/ oder Schlaglöchern keinen guten Zustand aufweist (siehe Abschnitt 2.4.3 des TGA Erschütterungen), ist in drei Gebäuden entlang der unter Maßnahme 15.1 angeführten Straßenabschnitte eine Detailevaluierung durchzuführen. Es sind hierbei drei Gebäude mit Holzdecken auszuwählen, die den geringsten Abstand vom Straßenrand besitzen. Im Rahmen der Detailevaluierung sind Immissionsmessungen im Wohnbereich über einen Zeitraum von 48 Stunden durchzuführen. Um jene Erschütterungen eliminieren zu können, welche durch die Bauwerksbenutzer selbst verursacht werden, sind gleichzeitig Messungen im Fundamentbereich bzw. im Gelände außerhalb des Bauwerks vorzunehmen.

15.3. Falls der Richtwert für E<sub>max</sub> eingehalten wird und es zu Überschreitungen des Richtwertes für E<sub>r, TAG</sub> kommt (dieser Parameter ist abhängig von der Anzahl der LKW's) und dies nachweislich auf die vorhabensbedingte verkehrliche Wirkung der S8 West zurückzuführen ist, hat die Projektwerberin beim zuständigen Straßenerhalter darauf hinzuwirken, dass der Straßenbelag saniert wird. Für diese Beurteilung ein Jahr nach der Inbetriebnahme der S8 West sind die LKW-Mengen des Planfalls Plf 1-C (2019) heranzuziehen. Für die Beurteilung im Jahr 2025 sind die LKW Mengen des Planfalls Plf 1-C (2025) bzw. Plf 1-E (2025) heranzuziehen.

Kommt es zu keiner Sanierung des Belages, hat die ASFINAG immissionsmindernde Maßnahmen am betroffenen Objekt (z.B. Versteifung der Decken, etc.) anzubieten.

**Beweissicherung und Kontrolle****Bauphase**

Für die Bauphase sind keine zusätzlichen Beweissicherungen und Kontrollen erforderlich.

## UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

### **Betriebsphase**

Für die Betriebsphase sind keine zusätzlichen Beweissicherungen und Kontrollen erforderlich.

**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN**

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)  
km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

**7. BEURTEILUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT DURCH DIE FACHGUTACHTER**

Das vorliegende Umweltverträglichkeitsgutachten zum Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, Knoten S 1/S 8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9), km 0,00+00.00 – km 14,7+55.00, wurde auf Basis der Teilgutachten zur Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt.

Aus der durchgeführten fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen gem. § 24c Abs. 5 lit. 2 UVP-G 2000 ergeben sich keine Gründe, die – bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen – einer Realisierung des in der UVE dargestellten bzw. geplanten Straßenbauvorhabens entgegenstehen. Aus den obigen Schlussfolgerungen kann resümierend festgehalten werden:

Unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und im Einreichprojekt enthaltenen und die von den unterfertigten Sachverständigen als zusätzlich erforderlich erachteten Maßnahmen in den der Umweltverträglichkeitsprüfung nachfolgenden Genehmigungsverfahren berücksichtigt bzw. bei der Detailplanung, Errichtung und Erhaltung des Vorhabens durchgeführt werden, ist – im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau – die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes während aller Bau- und Betriebsphasen gegeben.

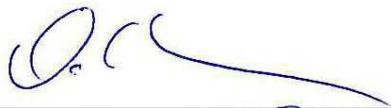
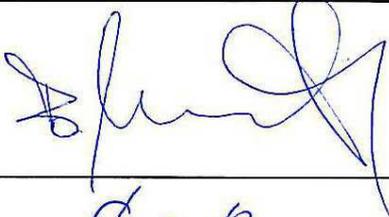
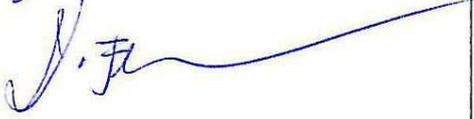
Wien, Februar 2016

<b>em.o. Univ. Prof. DI Dr. Gerd Sammer</b> 01 Verkehr und Verkehrssicherheit	
<b>DI Andreas Neukirchen</b> 02 Lärm	
<b>Dr. Kathrin Baumann-Stanzer</b> 03 Luftschadstoffe und Klima	
<b>Ao. Univ. Prof. Dr. Gerald Haidinger</b> 04 Humanmedizin	
<b>Dr. Hans Peter Kollar</b> 05 Tiere und deren Lebensräume 06 Pflanzen und deren Lebensräume	
<b>Dr. Karl Panek</b> 07 Gewässerökologie und Fischerei	

**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN**

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, KN S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0,0+00.00 - km 14,7+55.00

<b>DI Martin Kühnert</b> 08 Wildökologie, Jagd und Wald	
<b>DI Dr. Kiril Atanasoff-Kardjalieff</b> 09 Boden und Landwirtschaft 10 Abfallwirtschaft	
<b>DI Wolfgang Stundner</b> 11 Oberflächenwässer und Straßenwässer	
<b>Mag. Christian Wolf</b> 12 Grundwasser und Hydrogeologie	
<b>DI Daniel Kampus</b> 13 Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild	
<b>Dr. Martin Krenn</b> 14 Kulturgüter	
<b>Univ.Prof. DI Dr. Rainer Flesch</b> 15 Erschütterungen	





**Impressum:**

Im Auftrag des

Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie  
Gruppe Infrastrukturverfahren und Verkehrssicherheit

Betreuung: DI Christof Rehling

Druck: HALTMEYER GMBH, 3100 Sankt Pölten