

1 ALLGEMEIN VERSTÄNDLICHE ZUSAMMENFASSUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG

1.1 ZIEL UND ZWECK DES VORHABENS

Wesentliches Projektziel der B 233 Umfahrung Zwölfaxing ist die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Zwölfaxing und Pellendorf. Die Ortsdurchfahrten weisen bereits im Bestand hohe Verkehrsbelastungen zwischen knapp 10.000 und 13.000 Kfz/24h auf. Ohne die B 233 Umfahrung Zwölfaxing würden diese Verkehrszahlen im Jahr 2020 auf bis zu 15.500 Kfz/24 ansteigen. Durch das vorliegende Projekt können die Verkehrszahlen an der L 2003 in Zwölfaxing und Pellendorf um bis zu 47 % auf bis zu 6.200 Kfz/24 im Vergleich zum prognostizierten Planfalls ohne Umfahrung reduziert werden. Weiters werden durch das vorliegende Projekt die Ortsdurchfahrten Maria Lanzendorf und Lanzendorf im Zuge der B 11 um rund 32 bis 36% im Vergleich zum prognostizierten Planfall ohne Umfahrung entlastet. Dies führt zu einer Erhöhung der Lebensqualität entlang der Ortsdurchfahrten und zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer aber auch Autofahrer.

1.2 BESCHREIBUNG DES VORHABENS

Gegenstand des vorliegenden Projektes ist die Neuerrichtung der Umfahrung Zwölfaxing zwischen dem bestehenden Kreisverkehr Himberg Ost (B 15 km 5,578) und dem Kreisverkehr im Bereich der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Anschlussstelle Schwechat Süd.

Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens an der L 2003 in den Ortsdurchfahrten von Zwölfaxing und Pellendorf ist die Errichtung der Umfahrung vorgesehen. Diese stellt künftig eine direkte Verbindung zwischen der B 15 östlich von Himberg und der Anschlussstelle S 1 Schwechat Süd dar und verläuft überwiegend siedlungsfrem, östlich des Areals der Burstyn-Kaserne.

Die geplante B 233, Umfahrung Zwölfaxing weist einen 2-streifigen Querschnitt auf, wobei beiderseits ein Sicherheitsstreifen zur Verfügung gestellt wird und zukünftig die Möglichkeit besteht, einen 3-streifigen Querschnitt mit doppelter Sperrlinie und Mitteltrennung zu markieren. Im Regelquerschnitt beträgt die Fahrbahnbreite 15,35 m. Die Umfahrung weist eine Gesamtlänge von ca. 4,966 m auf. Grundsätzlich wird die Trasse in Dammlage geführt. Ausgenommen ist der Bereich von km 3,4 bis km 4,4 im Bereich des „Siedlungsspitzen“ Holzweg, wo im Sinne eines Sicht-, Lärm- und Immissionsschutzes die Umfahrung Zwölfaxing in Tieflage geführt wird.

Im Zuge des Projektes wird durch den Umbau des Kreisverkehrs Himberg Ost zu einer ampelgeregelten Kreuzung auch die Verlegung der L 2004 notwendig, die künftig über eine bestehende, an die Erfordernisse einer Landesstraße angepasste Wirtschaftsweg Brücke die B 15 überqueren wird.

1.3 ÜBERSICHT ÜBER DIE WICHTIGSTEN ANDERE GEPRÜFTEN LÖSUNGSMÖGLICHKEITEN

Zur Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme wurden verschiedene Trassenvarianten östlich und westlich von Zwölfaxing betrachtet und grob auf ihre Auswirkungen untersucht.

Im Zuge des „Trassenvergleiches 2008“ wurden 2 Trassenkorridore mit jeweils mehreren Trassenvarianten untersucht. Als erster Schritt erfolgte die Eingrenzung von Korridoren, auf Grund von vorgegebenen Zwangspunkten wie beispielsweise Siedlungsgrenzen, Nutzungsgrenzen des überwiegenden Interesses der militärischen Landesverteidigung, sowie in Hinblick auf die Verkehrswirksamkeit, innerhalb derer mögliche Trassen zu liegen kommen sollten.

Innerhalb der Korridore wurde insgesamt 6 mögliche Trassenvarianten in Lage und Höhe entwickelt und dargestellt. Weiters wurde auf Ersuchen eines engagierten Außenstehenden eine Variante West 3 untersucht, welche außerhalb des Korridors liegt.

Die Gesamtbetrachtung zeigt, dass alle Ostvarianten mit nur geringfügigen Unterschieden als beste Varianten nahezu gleich gut bewertet wurden. Deutlich abgeschlagen sind alle drei Westvarianten bewertet, wobei sich innerhalb der drei Westvarianten nur geringe Unterschiede zeigten. Somit ergab sich aus der Bewertung mit normaler Gewichtung eine deutliche Präferenz für die Ostvarianten.

In einer durchgeführten Sensitivitätsanalyse zeigte sich das Ergebnis der Bewertung stabil und wurde somit bestätigt. Die Ostvarianten zeigten sowohl in der Standardbewertung als auch in der Sensitivitätsanalyse konstant das beste Ergebnis wobei sich keine signifikanten Unterschiede in der Bewertung der einzelnen Ostvarianten ergaben.

Als Konklusio aus dem Trassenvergleich wurde vom Planungsteam die Empfehlung ausgesprochen, im Einreichprojekt eine Ostvariante unter Ausschöpfung der Optimierungspotentiale weiter zu verfolgen.

1.4 UNTERBLEIBEN DES VORHABENS

Der Planfall 0 (auch Null-Variante), sieht keine Errichtung der geplanten Umfahrung Zwölfaxing vor. Es zeigt sich, dass bis zum Prognosezeitpunkt 2020 die Verkehrsbelastung um Untersuchungsgebiet deutlich ansteigen wird. Bei dieser Variante ist keine Verbesserung hinsichtlich der verkehrlichen Situation sowie damit verbunden für die in Zwölfaxing und Pellendorf ansässige Bevölkerung gegeben, gleichzeitig kommt es naturgemäß zu keinen Auswirkungen durch die Trasse selbst, wie beispielsweise Flächenbeanspruchung, Trennwirkung oder die Veränderung des Erscheinungsbildes.

1.5 BESCHREIBUNG DER VOM VORHABEN MÖGLICHERWEISE ERHEBLICH BEEINTRÄCHTIGTEN UMWELT

Das Projektgebiet liegt südöstlich von Wien und erstreckt sich von Himberg im Süden bis nach Schwechat im Norden. Das Gebiet umfasst Teilbereiche der Gemeinden Himberg, Zwölfaxing und Schwechat.

Die heutige Kulturlandschaft im Untersuchungsgebiet wird von einer offenen, wenig strukturierten Agrarlandschaft dominiert. Strukturgebend in dieser homogenen, ebenen Landschaft wirken Windschutzhecken und Reste offener Steppenlandschaft sowie (ehemalige und teilweise wiederverfüllte) Schottergruben. In der großflächig kommassierten Agrarlandschaft sind vernetzende Landschaftselemente nur rudimentär in Form von Baumzeilen, Rainen und Windschutzanlagen vorhanden. Klimatisch ist das Gebiet durch heiße Sommer und wenig Niederschläge gekennzeichnet.

Das nächstgelegene Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ ist rund 3 km vom Untersuchungsgebiet entfernt, ebenso der Nationalpark Donau-Auen. Das nächstgelegene Natura 2000 Gebiet „Feuchte Ebene - Leithaauen“ liegt in rund 1 km Entfernung zum Untersuchungsraum und kann daher als nicht relevant eingestuft werden. Naturschutzgebiete sind rund 10 km entfernt, Naturdenkmale befinden sich keine im Untersuchungsgebiet.

Im Bestand liegen in den Ortsdurchfahrten von L 2003 und B 11 erhöhte Belastungen durch starkes Verkehrsaufkommen und damit auch abschnittsweise Überschreitungen der Grenzwerte hinsichtlich Lärm vor.

Im Untersuchungsraum verlaufen der Hauptwanderweg 888 NÖ-Wien sowie mehrere Radwege. Der Wanderweg ist von überregionaler Bedeutung. Die Radwege nutzen die meist geradlinigen Wirtschaftswege zwischen den Ortschaften. Sie verbinden Rauchenwarth mit Zwölfaxing, Pellendorf bzw. Himberg und ermöglichen die Anbindung an den entlang des Mitterbachs verlaufenden überregional bedeutenden Euro Velo 9 und den Triestingau-Radweg. Abgesehen von den angeführten Rad- und Wanderwegen kommt vor allem dem landwirtschaftlichen Wegenetz im Untersuchungsgebiet eine große Bedeutung für die Naherholung zu.

Der Untersuchungsraum wird durch die Jagdreviere GJ Zwölfaxing, GJ Pellendorf, GJ Himberg sowie die EJ Aichhof und Antonshof und EJ GÜPL Zwölfaxing abgedeckt und ist primär ein Niederwild- und Rehwildgebiet, Wasserwild wird vor allem im Nahbereich der Schwechat beobachtet, Rotwild und Schwarzwild kommen im Untersuchungsraum nur sehr selten als Wechselwild vor

Hinsichtlich Tieren und deren Lebensräumen sind Truppenübungsplatz und ehemaliges Munitionsdepot im Allgemeinen Lebensräume von mäßiger Sensibilität; diesem Lebensraum kommt allerdings in der sonst agrarisch intensiv genutzten Landschaft mit nur wenigen Zwischenstrukturen somit eine erhöhte Bedeutung zu. Das Untersuchungsgebiet ist ausgesprochen arm an geeigneten Amphibienhabitaten, nach Verfüllung der Schottergrube Wünschek-Dreher finden sich auch nur mehr zwei Bereiche mit Amphibienlaichgewässern – beide allerdings von hohem bis sehr hohem

naturschutzfachlichem Wert. Diese befinden sich im Bereich der Anschlussstelle Schwechat Süd sowie im Süden des Truppenübungsplatzes. Für Reptilien ist ebenfalls der Truppenübungsplatz relevant.

Im Untersuchungsraum befindet sich als einziger Vorfluter der Kalte Gang. Der Kalte Gang ist ein Grundwasserfluss, der im Untersuchungsabschnitt parallel zum Mitterbach gestreckt in Richtung Norden verläuft und nach ca. 3 km in die Schwechat mündet. Insgesamt ergibt sich für den Kalten Gang nach der Verschneidung der Bewertungsmodule Makrozoobenthos, Phytobenthos und Fische ein unbefriedigender Zustand.

Hinsichtlich Luft ergibt sich für Stickstoffdioxid im Raum Zwölfaxing eine mäßige Vorbelastung. Hinsichtlich PM10 kann die Vorbelastung als hoch eingestuft werden. Für PM 2,5 kann insgesamt im Untersuchungsraum eine mäßige Vorbelastung festgestellt werden.

Im Untersuchungsraum wurden mehrere Bodendenkmäler vom Bundesdenkmalamt bekannt gegeben.

1.6 BESCHREIBUNG DER VOM VORHABEN MÖGLICHERWEISE ERHEBLICHEN AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT UND MASSNAHMEN ZUR REDUKTION NEGATIVER WIRKUNGEN

1.6.1 Bauphase

In der Bauphase ist mit keinen wesentlichen oder untragbaren Belastungen zu rechnen. Aus den Themenbereichen Tiere und deren Lebensräume ergeben sich temporäre vertretbare Auswirkungen in der Bauphase. Zu diesen relevanten Auswirkungen kann es im Bereich des ehemaligen Munitionsdepots sowie nahe der S 1 Ast. Schwechat Süd durch mögliche Trennwirkung in Bezug auf Wanderungsbewegungen durch Amphibien (und Reptilien) kommen.

Alle weiteren Themenbereiche weisen für die Bauphase keine oder geringfügige Be- bzw. Entlastungen auf. Dies trifft auch auf die Themenbereiche Lärm und Luftschadstoffe zu, welche auch auf Grund des siedlungsfernen Verlaufes und Transportes, jeweils als nicht relevant bewertet wurden.

Wesentlich zur Bewertung beigetragen haben die vorgesehenen, weitreichenden Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen in der Bauphase. Diese betreffen beispielsweise Maßnahmen zur Hintanhaltung von Staubemissionen, die fachgerechte Zwischenlagerung von Bodenmaterial, die Kenntlichmachung des Baufeldes und das Abplanken von besonderen Bereichen, Vorgaben zur Lagerung und Umgang mit gefährlichen Stoffen, die mögliche Durchgängigkeit von Rad- und Spazierwegen sowie die Sicherung von Bodendenkmälern vor Baubeginn.

Nach Beendigung der Bauphase werden die temporär beanspruchten Flächen wieder in ihren ursprünglichen Zustand rückgeführt.

Die Bauphase des gegenständlichen Vorhabens wird somit als umweltverträglich eingestuft.

1.6.2 Betriebsphase

In der Betriebsphase ist ebenfalls mit keinen wesentlichen oder untragbaren Belastungen zu rechnen.

Mittlere verbleibende Auswirkungen bzw. vertretbare Belastungen ergeben sich in den Themenbereichen Landwirtschaft und Boden, Jagd sowie Tiere und deren Lebensräume. In Bezug auf Landwirtschaft und Boden ergeben sich diese Wirkungen vorwiegend aus der projektbedingten Flächenbeanspruchung.

In Bezug auf Jagd ergeben sich diese Belastungen auf Grund einer Zerschneidungswirkung durch die gegenständliche Trasse und die durchgehende Zäunung. Eine im Projekt vorgesehene Wildquerungshilfe in Form einer Wildtierpassage südlich des ehemaligen Munitionsdepots trägt zu einer Verringerung der festgestellten Barrierewirkung bei.

Hinsichtlich Tieren und deren Lebensräume wurde abschnittsweise eine relevante Trennwirkung der Trasse festgestellt. Dies betrifft v.a. den Bereich zwischen Andräweg und der Anschlussstelle Schwechat Süd, wobei einige Durchlässe die Barrierewirkung reduzieren.

Alle weiteren Themenbereiche können weisen in der Betriebsphase keine oder geringfügige Be- bzw. Entlastungen auf. Als Maßnahmen zur Reduktion der negativen Wirkungen in der Betriebsphase sind umfangreiche Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Dabei handelt es sich insbesondere um Ersatzaufforstungen im Umfang von rund 1,07 ha mit standortgerechten Gehölzen, mehrere ökologische Ausgleichflächen und Vorgaben zur besseren Einbindung von Überführungsdämmen durch Bepflanzungen. Bereits im Projekt sind ortsseitig Lärm- und Sichtschutzwände zur Reduktion der Immissionen vorgesehen.

Die verbleibenden geringen Auswirkungen auf den Siedlungsraum ergeben sich überwiegend auf Grund von Flächenbeanspruchungen außerhalb der Ortsgebiete sowie in Teilbereichen zulässigen Zusatzbelastungen in Bezug auf Lärm. Durch das Projekt kommt es jedoch zu einer Verkehrsentlastung u.a. entlang der bestehenden L 2003, was neben einer deutlichen Lärmentlastung in diesem Bereich auch zu immissionsseitigen Verbesserungen hinsichtlich Luftschadstoffen und der dort bestehenden Trennwirkung führt. Dadurch kommt es zu einer Aufwertung der Ortszentren insbesondere von Zwölfaxing und Pellendorf.

Durch einen umfassenden und integrativen Planungsprozess ist es im Rahmen der Einreichplanung des gegenständlichen Projektes gelungen, ein auf die örtlichen Gegebenheiten angepasstes Vorhaben zu entwickeln.

Nach Prüfung der möglicherweise vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt und der möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt ergeben sich zum Teil deutliche Verkehrsentlastungen in den Ortsdurchfahren von Zwölfaxing und Pellendorf sowie nicht relevante bis maximal vertretbare Belastungen auf die Umwelt.

Die B 233 Umfahrung Zwölfaxing wird für alle betrachteten Schutzgüter in der Bauphase wie auch in der Betriebsphase unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen als umweltverträglich eingestuft.

