

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

**Land Niederösterreich;
B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost**

**TEILGUTACHTEN 16
RAUMORDNUNG/LANDSCHAFTSBILD**

Verfasser:

Dr. Luzian PAULA

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung RU4, UVP-Behörde, RU4-U-864
Bearbeitungszeitraum: von Juni 2017 bis Juni 2018

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die Trasse der B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost, Teil 2 hat eine Gesamtlänge von 4.324 m. Sie beginnt am Knoten B 17/B 60 bei Projekt-km 0+468 unmittelbar nach der bestehenden Bahnunterführung der Pottendorfer Linie. Die Trasse verläuft überwiegend in Damm- bzw. Hochlage, nur die ersten rd. 200 m von der bestehenden Wanne bis zum Knoten mit der B 60 liegen in einem Einschnitt.

Nach der Überführung der Warmen Fische bei km 0+754 und des Werkskanals Fische-Mühlbach bei km 0+957 legt sich die Trasse südlich an das Areal der Kläranlage Wiener Neustadt an und schwenkt auf Höhe der Siedlung Haderäckerweg wieder nach Süden. Im Anschluss daran wird die Ostumfahrung parallel zur Trans-Austria-Gasleitung (TAG) der OMV geführt, welche von Norden nach Süden verläuft. Dabei werden insgesamt drei Gemeindestraßen (bei km 0+861, bei km 2+894 und km 3+409) gequert. Die B 17 Ostumfahrung Wiener Neustadt endet in der B 53 auf Höhe des Anschlusses zur S 4 (vgl. Abbildung 1).



Abbildung 1: Vorhabenübersicht B17 UF Wiener Neustadt (Quelle: Straßenbauliches Projekt, Einlage TP 01.01-02)

Entlang der Westseite der B 17 verlaufen durchgängig weitgehend hochabsorbierende **Schallschutzwände** mit Höhen von 4,0 bis 4,5 m. Auf der Ostseite sind, mit kurzen Unterbrechungen, Schallschutzwände mit Höhen zwischen 3,0 und 4,5 m vorgesehen (vgl. Schalltechnik, Einlagen TP 04.01).

Parallel zur B 17 werden **Nebenwege** errichtet, die der Inspektion, Instandhaltung und Wartung der Entwässerungsmulden, der Lärmschutzeinrichtungen sowie zur Aufschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke dienen. Diese Wege liegen in leichter Dammlage, verlaufen entlang des Böschungsfußes der B 17 und werden an das bestehende ländliche Wegenetz angebunden.

Die **Straßenentwässerung** erfolgt unterschiedlich je nach Abschnitt mittels Versickerung, Ableitung in ein bestehendes Entwässerungssystem oder Ableitung über Absetz- und Bodenfilterbecken und Einleitung in die Vorfluter (vgl. Wasserrechtliches Einreichoperat, Technischer Bericht, Einlage WR 01.01-02).

Das Vorhaben umfasst den Umbau der bestehenden **Knoten** B 21b/B 60 im Norden und S 4/B 53 im Süden, die Anpassung der bestehenden Knotenzufahrten von S 4, B 21b, B 53 und B 60, die Verlegung der L 4089 sowie die Anbindung des Erschlachtwegs im Bereich Alte Fabrik.

Der bestehende Kreisverkehr am **Knoten zwischen der B 21b und der B 60** wird durch eine Verkehrslichtsignalanlage ersetzt. Um die Leistungsfähigkeit des Knotens B 17/B 21b/B 60 zu gewährleisten, wird die Anbindung der L 4089 entlang der B 60 Richtung Nordosten verschoben und mit einem neu zu errichtenden T-Knoten, der ebenfalls mit einer Verkehrslichtsignalanlage geregelt wird, angebunden. Der zweistreifige Bestandsquerschnitt der B 21b wird vom B 17 Projekt- km 0+468 in eine Aufweitung für den Knoten B 60 übergeführt und die B 60 in zwei Abschnitten auf einer Gesamtlänge von 685 m an die Knotenumbauten angepasst. Zusätzlich wird entlang der B 60 auf der Südseite vom Fußgängerübergang bei der Niederländergasse bis zur Ausfahrt von der Tankstelle ein kombinierter Geh- und Radweg hergestellt. Dabei werden auch die betroffenen privaten Grundstückszufahrten entsprechend adaptiert.

Die bestehende Verkehrslichtsignalanlage am **Knoten S 4/B 53** wird um die neu zu errichtende B 17 erweitert. Die Anpassungen und Umbauten umfassen eine Verbreiterung des Querschnitts im Annäherungsbereich an den Knoten B 17/B 53/S 4.

Bei km 2+014 wird die **Anbindung „Alte Fabrik“** auf einer Länge von 231 m errichtet, welche einen Anschluss des untergeordneten Straßennetzes an die B 17 ermöglicht. Die Regelung der Kreuzung erfolgt durch eine Vorrangregelung.

Das Vorhaben B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost, Teil 2 erstreckt sich über drei Standortgemeinden mit daran angrenzenden Gemeinden:

<u>Standortgemeinden:</u>	Wiener Neustadt	(Statutarstadt)
	Lichtenwörth	(Bezirk Wiener Neustadt-Land)
	Eggendorf	(Bezirk Wiener Neustadt-Land)
<u>Angrenzende Gemeinden:</u>	Theresienfeld	(Bezirk Wiener Neustadt-Land)
	Katzelsdorf	(Bezirk Wiener Neustadt-Land)
	Neudörfel	(Bezirk Mattersburg)

1.2 Rechtliche Grundlagen:

Aus materieller (inhaltlicher) Sicht sind bei der Erstellung des UVP- Gutachtens die Anforderungen der §§ 12 und 17 des UVP-G 2000 zu berücksichtigen.

Im Folgenden sind die Fragestellungen, die sich aus § 12 UVP-G 2000 ableiten, aufgelistet:

- ❖ gemäß § 12 Abs. 3 Z 1: Mit welchen mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die im Untersuchungsrahmen bereits dargestellten Schutzgüter ist unter Beachtung allfälliger Wechselwirkungen von Auswirkungen (§ 1 Abs. 1) zu rechnen? Wie werden diese Auswirkungen nach dem jeweiligen Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 17 beurteilt?
- ❖ gemäß § 12 Abs. 3 Z 3: Mit welchen (dem Stand der Technik entsprechenden) Maßnahmen können schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen vergrößert werden?
- ❖ gemäß § 12 Abs. 4: Welche Vorschläge zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle nach Stilllegung wären im konkreten Fall zielführend?

Im Folgenden sind die Fragestellungen, die sich aus § 17 UVP-G 2000 ableiten, dargestellt:

- ❖ gemäß § 17 Abs. 2 Z 1: Sind die zu erwartenden Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt?
- ❖ gemäß § 17 Abs. 2 Z 2: Sind die Immissionsbelastungen der zu schützenden Güter möglichst gering gehalten, d.h. werden jedenfalls Immissionen vermieden, die
 1. das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden, oder
 2. erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 3. zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinne d. § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen?
- ❖ gemäß § 17 Abs. 2 Z 3: Werden Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt?
- ❖ gemäß § 17 Abs. 5: Sind insgesamt aufgrund der Gesamtbewertung unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen insbesondere des Umweltschutzes durch das Vorhaben und seine Auswirkungen,

insbesondere durch Wechselwirkungen, Kumulierungen oder Verlagerungen, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten, die durch Auflagen, Bedingungen oder Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können?

§3 Abs 3 UVP-G 2000 gibt Folgendes vor:

Wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, sind die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen von der Behörde (§ 39) in einem konzentrierten Verfahren mit anzuwenden (**konzentriertes Genehmigungsverfahren**).

Dies sind unter anderem:

Abfallwirtschaftsgesetz – AWG

ArbeitnehmerInnenschutzgesetz – AschG

NÖ Straßengesetz

Denkmalschutzgesetz – DMSG

NÖ Naturschutzgesetz

Forstgesetz

Wasserrechtsgesetz WRG

samt jeweils auf der Grundlage der erwähnten gesetzlichen Bestimmungen erlassenen Verordnungen sowie auf Grund der jeweiligen Verwaltungsvorschriften jeweils mitanzuwendenden sonstigen rechtlichen Vorschriften.

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

- Übersichtskarte, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, RaumUmwelt Planungs-GmbH, Mai 2017.
- Umweltverträglichkeitserklärung - Zusammenfassung, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, RaumUmwelt Planungs-GmbH, Mai 2017.
- Maßnahmenübersicht, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, RaumUmwelt Planungs-GmbH, Mai 2017.
- Projektbegründung und Alternativen, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, RaumUmwelt Planungs-GmbH, Mai 2017.
- Straßenbauliches Projekt, Technischer Bericht, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, Schimetta Consult Ziviltechniker GmbH, Mai 2017.
- Übersichtslageplan mit Luftbild, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, Schimetta Consult Ziviltechniker GmbH, Mai 2017.
- Übersichtslängenschnitt, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, Schimetta Consult Ziviltechniker GmbH, Mai 2017.
- Verkehrsuntersuchung 2014, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, Sammer & Partner Ziviltechnikergesellschaft m.b.H., Dezember 2014.
- Verkehrsuntersuchung 2014 - Ergänzende Information als Grundlage für die weiteren Berechnungen, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, Sammer & Partner Ziviltechnikergesellschaft m.b.H., November 2015.
- Schalltechnisches Projekt - Technischer Bericht, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, DI Kath Ziviltechniker GmbH, Mai 2017.
- Immissionskarte Nullvariante 0-2030, Nacht, Ln, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, DI Kath Ziviltechniker GmbH, Mai 2017.
- Immissionskarte Projekt 1-2030 mit Schallschutz, Nacht, Ln, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, DI Kath Ziviltechniker GmbH, Mai 2017.
- Differenzkarte 2030, Nacht, Ln, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, DI Kath Ziviltechniker GmbH, Mai 2017.
- UVE-Bericht Luftgüte und Klima, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, Laboratorium für Umweltanalytik GmbH, Mai 2017.
- Erschütterungen und Sekundärschall, Technischer Bericht, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, Steinhauser Consulting Engineers ZT GmbH, Mai 2017.
- Baustellen- und Bauphasenkonzept, Technischer Bericht, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, Schimetta Consult Ziviltechniker GmbH, Mai 2017.
- UVE-Bericht Siedlung und Raum, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, LACON, Ransmayr, Vondruska & Wanninger OG, Mai 2017.
- Ist-Zustand Siedlung und Raum, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, LACON, Ransmayr, Vondruska & Wanninger OG, Mai 2017.
- Auswirkungen und Maßnahmen Siedlung und Raum, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, LACON, Ransmayr, Vondruska & Wanninger OG, Mai 2017.
- UVE-Bericht Orts- und Landschaftsbild, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, LACON, Ransmayr, Vondruska & Wanninger OG, Mai 2017.
- Ist-Zustand Orts- und Landschaftsbild, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, LACON, Ransmayr, Vondruska & Wanninger OG, Mai 2017.

- Auswirkungen und Maßnahmen Orts- und Landschaftsbild, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, LACON, Ransmayr, Vondruska & Wanninger OG, Mai 2017.
- UVE-Bericht Sach- und Kulturgüter, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, LACON, Ransmayr, Vondruska & Wanninger OG, Mai 2017.
- Ist-Zustand Sach- und Kulturgüter, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, LACON, Ransmayr, Vondruska & Wanninger OG, Mai 2017.
- Auswirkungen und Maßnahmen Sach- und Kulturgüter, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, LACON, Ransmayr, Vondruska & Wanninger OG, Mai 2017.
- UVE-Bericht Freizeit und Erholung, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, LACON, Ransmayr, Vondruska & Wanninger OG, Mai 2017.
- Ist-Zustand Freizeit und Erholung, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, LACON, Ransmayr, Vondruska & Wanninger OG, Mai 2017.
- Auswirkungen und Maßnahmen Freizeit und Erholung, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, LACON, Ransmayr, Vondruska & Wanninger OG, Mai 2017.
- UVE-Bericht Landschaftsplanung, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, RaumUmwelt Planungs-GmbH, Mai 2017.
- Landschaftsplanung Lageplan Blatt 1/2, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, RaumUmwelt Planungs-GmbH, Mai 2017.
- Landschaftsplanung Lageplan Blatt 2/2, B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2, Verbesserung 1 - 2017, RaumUmwelt Planungs-GmbH, Mai 2017.
- Teilgutachten 11 Lärmschutz, Ing. Wolfgang Gratt, April 2018.
- Teilgutachten 13 Luftreinhalteteknik, Ao. Univ.-Prof. DI Dr. Peter Sturm, April 2018.
- Teilgutachten 18 Verkehrstechnik, DI Rudolf Wenny, November 2017.
- Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. I Nr. 111/2017, 28. Juni 2017.
- Denkmalschutzgesetz (DMSG), BGBl. I Nr. 92/2013, 22. Mai 2013.
- NÖ Raumordnungsgesetz 2014 (NÖ ROG 2014), LGBl. Nr. 65/2017, 6. Juli 2017.
- ÖNORM S 5021, Teil 1 „Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und Raumordnung“, Ausgabe 2010.04.01.
- Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen 1998, LGBl. 8000/4-0, Stand: Februar 1998.
- Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm Wiener Neustadt-Neunkirchen, LGBl. 8000/75-4, 11. August 2010.
- RVS 04.01.11 Umweltuntersuchung, Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr, Wien, 1. April 2017.

3. Fragenbereich aus den Gutachtensgrundlagen:

Risikofaktor 15:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung des Ortsbildes durch
Geländeänderungen/Flächeninanspruchnahme

Fragestellungen:

1. Wird das Ortsbild durch Geländeänderungen/Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Das Ortsbild beinhaltet die visuellen Auswirkungen auf Siedlungsräume, die Blickbeziehungen zwischen den Siedlungsgebieten und dem Vorhaben sowie die gemeinsame optische Wirkung des Ortsgebiets mit dem Planungsprojekt. Das Ortsbild bzw. die Struktur der nächstgelegenen Ortschaften und Siedlungsräume wird im UVE-Fachbericht Orts- und Landschaftsbild, teilweise auch im UVE-Fachbericht Siedlung und Raum, beschrieben.

Ortsbereiche werden durch die im Untersuchungsraum liegenden Siedlungsgebiete von Wiener Neustadt (östlicher Ortsrand), Wiener Neustadt - Leithakolonie, Lichtenwörth, Eggendorf und die Seeanlage Neudörfel gebildet. Diese Ortsbereiche, welche einen funktional und baulich zusammenhängenden Teil eines Siedlungsgebietes bilden (siehe § 1 Abs. 1 Z 12 des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014), definieren somit ein Ortsbild.

Die geringsten Abstände der Ortsgebiete von der Straßentrasse (Trassenachse) betragen folgende Maße:

- Wiener Neustadt: direkte Lage am Ortsrand beim Knoten B 21b / B 60 im Norden, direkte Lage am Ortsrand beim Knoten B 53 / S 4 im Süden, rund 50 m Abstand zum isoliert gelegenen Siedlungsteil am Haderäckerweg, der allerdings aufgrund der geringen Größe kein Ortsbild definiert
- Wiener Neustadt - Leithakolonie: rund 50 m beim Knoten B 53 / S 4 (zur Umfahrungsstraße, die Fahrbahngleichung an der B 53 reicht bis zum Ortsrand)
- Lichtenwörth: rund 350 m zum Ortsrand im Bereich Kapellengasse
- Eggendorf: direkte Lage am Betriebsbauland an der B 60, Abstand zum Siedlungsgebiet rund 1 km
- Seeanlage Neudörfel: rund 520 m zum Baugebiet für Erholungs- oder Fremdenverkehrseinrichtungen um den Badensee

Kulturhistorisch bedeutende oder ortsbildprägende Bauwerke und Siedlungsstrukturen sind an den Ortsrändern des gegenständlichen Untersuchungsraums nicht vorhanden. Die Siedlungsränder sind meist kompakt und klar definiert. An den beiden Knotenpunkten gehen die baulichen Strukturen unterschiedlicher Gemeinden bzw. Ortschaften jedoch ineinander über (Wiener Neustadt - Eggendorf entlang der B 60 bzw. Wiener Neustadt - Leithakolonie - Neudörfel entlang der B 53). Klare Siedlungsränder sind hier nicht erkennbar, die Siedlungsbereiche sind auch von technischen baulichen Anlagen geprägt. Auch der westliche Ortsrand von Lichtenwörth weist aufgrund seiner vorhandenen Baulücken und der agrarischen Gebäude, die in das landwirtschaftlich genutzte Grünland hineinreichen, keinen optisch klar definierten Ortsrand auf.

In topographischer Hinsicht ist das Projektgebiet sowie der Umgebungsbereich als weitläufige Ebene wahrnehmbar, die Sicht wird durch die Geländemorphologie kaum eingeschränkt. Der Anteil an sichtverschattenden Gehölzstrukturen ist gering, lediglich entlang der Gewässerläufe ist ein dichter Baum- und Strauchbestand vorhanden. Aus diesem Grund sind Sichtbeziehungen zum Vorhaben in der Bau- und der Betriebsphase von zahlreichen Orten aus gegeben.

Die Trasse verläuft größtenteils in Dammlage, das Vorhaben umfasst auch mehrere Brückenbauwerke über Gewässer oder über Straßen. Weiters sind fast durchgängig Lärmschutzwände vorgesehen. Diese weisen Höhen von 2,5 bis 4,5 m auf. Aus diesem Grund weist das Vorhaben selbst eine grundsätzlich auffällige Höhenerstreckung auf.

Das beantragte Projektbauwerk wird von den nächstgelegenen Ortschaften aus wahrnehmbar sein, es besteht auch eine gemeinsame Sichtbarkeit von Projekt und Ortsgebieten. Aufgrund der direkten Nahelage des

Projektes mit einzelnen Ortsteilen, des Projektcharakters sowie der Geländemorphologie wird das Projekt teilweise mit dem Ortsbild in einen direkten Zusammenhang treten und somit eine sich gegenseitig beeinflussende Wirkung gegeben sein.

Gutachten:

Der Trassenverlauf führt großteils durch agrarisch genutztes Gebiet. Bei den beiden Knoten B 21b / B 60 sowie B 53 / S 4 werden Ortsgebiete direkt berührt bzw. besteht eine unmittelbare Nahelage des Vorhabens zu den Siedlungsgebieten.

Ausgehend von den für die Beurteilung maßgeblichen nächstgelegenen Ortschaften sind somit aufgrund der teilweise geringen Abstände zu den Ortsgebieten, der Geländemorphologie (weitläufige Ebene), sowie dem geringen Anteil an sichtverschattenden Gehölzstrukturen, wesentliche gemeinsame optische Wirkungen zwischen Ortsgebieten und der vorhabensbedingten Veränderung des Geländes bzw. den beanspruchten Flächen gegeben. Es treten auch in den Ortschaften selbst bzw. im direkten Anschluss an diese Geländeänderungen bzw. eine Flächeninanspruchnahme auf.

In der Bauphase kommt es im Bereich des Knotens B 21b / B 60 durch die Bautätigkeit zu einer Flächeninanspruchnahme sowie zu Geländeänderungen im Ortsgebiet. Dabei werden teilweise Flächen, die als Bauland gewidmet sind, temporär beansprucht. Zur Errichtung der Straßentrasse in Dammlage (Anstieg vom Knoten B 21b / B 60 zum Querungsbauwerk über die Warme Fischa) wird das Gelände verändert.

Auch im Bereich des Knotens B 53 / S 4 ergibt sich eine unmittelbare Nahelage zum Ortsgebiet, eine Flächeninanspruchnahme im Wohnbauland tritt in Zusammenhang mit der Errichtung einer Straßenanbindung von der B 53 in Richtung Am Kleinen Lazarett auf. Zur Errichtung der Straßentrasse in Dammlage wird das Gelände verändert.

Das Ortsbild wird durch diese Flächeninanspruchnahmen und Geländeänderungen innerhalb des Ortsgebiets bzw. in dessen unmittelbarer Nähe durch die Baustelle deutlich verändert. Aufgrund der geringen Sensibilität der betroffenen Ortsbereiche sowie der nur temporär auftretenden Beeinträchtigung während der Bauphase ist allerdings von nur geringen Auswirkungen auf das Ortsbild durch Geländeänderungen bzw. Flächeninanspruchnahme auszugehen.

In den restlichen Ortsgebieten des Untersuchungsraums (weiter entfernt gelegene Teile Wiener Neustadts, Lichtenwörth, Eggendorf, Neudörfel) kommt es aufgrund der Abstände zwischen dem Vorhaben und dem Siedlungsgebiet in der Bauphase zu keinen Beeinträchtigungen des Ortsbildes durch Geländeänderungen bzw. Flächeninanspruchnahme.

Für das Ortsbild sind während der Bauphase keine zusätzlichen Maßnahmen vorgesehen. Maßnahmen, die Vorhabensbestandteil sind (temporäre Lärmschutzwände, Optimierung der Bauabläufe, Maßnahmen zur Verringerung der Staubbelastung, etc.), wurden bei den Auswirkungen bereits berücksichtigt.

In der Betriebsphase kommt es im Bereich des Knotens B 21b / B 60 zu deutlichen Veränderungen in Bezug auf das Ortsbild. Siedlungsbereiche werden teilweise beansprucht (gewidmetes Wohnbauland im Bereich Zillingdorfer Gasse / Am Schafflerhof). Die Flächen sind allerdings noch unbebaut, bestehende Gebäude müssen nicht entfernt werden. Durch die Dammlage der Trasse bzw. den Anstieg der Straße vom Kreuzungsbereich B 21b / B 60 zum Querungsbauwerk über die Warme Fischa hin ist auch eine Geländeänderung im Ortsbereich gegeben.

Auch im Bereich des Knotens B 53 / S 4 ergibt sich eine unmittelbare Nahelage zum Ortsgebiet, eine Flächeninanspruchnahme im Wohnbauland tritt in Zusammenhang mit der neuen Straßenanbindung von der B 53 in Richtung Am Kleinen Lazarett auf. Auch im gegenständlichen Bereich verläuft die Trasse der Umfahrung in leichter Dammlage, es kommt somit zu einer Geländeänderung.

Auch wenn eine Straße im Ortsgebiet grundsätzlich kein ortsfremdes Element darstellt, ist aufgrund der Dammlage und der Lärmschutzwände eine wesentliche Geländeänderung, eine optische Barriere und eine Änderung des Erscheinungsbildes und somit hohe Auswirkungen auf das Ortsbild gegeben. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Sensibilität der betroffenen Ortsbereiche in Bezug auf das Ortsbild gering ist.

In den restlichen Ortsgebieten des Untersuchungsraums (weiter entfernt gelegene Teile Wiener Neustadts, Lichtenwörth, Eggendorf, Neudörfel) kommt es aufgrund der Abstände zwischen dem Vorhaben und dem Siedlungsgebiet in der Betriebsphase zu keinen Beeinträchtigungen des Ortsbildes durch Geländeänderungen bzw. Flächeninanspruchnahme.

Zur Verringerung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Ortsbild – aber auch auf das Landschaftsbild – sind Maßnahmen zur gestalterischen Einbindung der Trasse in die Umgebung sowie zur Verringerung der Fremdkörperwirkung vorgesehen. Durch diese können die Auswirkungen in der Betriebsphase verringert werden. Es ist daher unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen von mittleren verbleibenden Auswirkungen auszugehen.

Auflagen:

keine

Risikofaktor 16:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Zerschneidung der Landschaft

Fragestellungen:

1. Wird das Ortsbild durch Zerschneidungseffekte beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen?
4. Werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

siehe Risikofaktor 15

Gutachten:

Der Trassenverlauf führt großteils durch agrarisch genutztes Gebiet, es kommt somit überwiegend zu Zerschneidungswirkungen im Landschaftsraum, weniger in Ortsbereichen. Bei den beiden Knoten B 21b / B 60 sowie B 53 / S 4 werden Ortsgebiete direkt berührt bzw. werden hier auch Ortsgebiete in gewissem Maße durchschnitten.

Ausgehend von den für die Beurteilung maßgeblichen nächstgelegenen Ortschaften sind somit aufgrund der teilweise geringen Abstände zu den Ortsgebieten, der Geländemorphologie (weitläufige Ebene), sowie dem geringen Anteil an sichtverschattenden Gehölzstrukturen, wesentliche gemeinsame optische Wirkungen zwischen Ortsgebieten und der vorhabensbedingten Zerschneidung des Raumes gegeben. Es treten auch in den Ortschaften selbst direkte Zerschneidungswirkungen auf.

Bereits in der Bauphase kommt es im Bereich des Knotens B 21b / B 60 durch die Bautätigkeit zu Zerschneidungswirkungen im Ortsgebiet. Dabei werden auch temporäre Lärmschutzwände errichtet, die eine Sichtbarriere für lokale Sichtbeziehungen bilden. Durch die Errichtung der Straßentrasse in Dammlage (Anstieg vom Knoten B 21b / B 60 zum Querungsbauwerk über die Warme Fische) wird ebenfalls eine optische Barrierewirkung im Ortsgebiet verursacht.

Auch im Bereich des Knotens B 53 / S 4 ergibt sich eine unmittelbare Nahelage zum Ortsgebiet. Durch die Errichtung der Straßentrasse in Dammlage kommt es auch hier zu einer optischen Barrierewirkung.

Das Ortsbild wird durch Zerschneidungswirkungen durch die Baustelle innerhalb des Ortsgebiets bzw. in dessen unmittelbarer Nähe deutlich verändert. Aufgrund der geringen Sensibilität der betroffenen Ortsbereiche, sowie der nur temporär auftretenden Beeinträchtigung während der Bauphase ist allerdings von nur geringen Auswirkungen auf das Ortsbild durch Zerschneidungswirkungen auszugehen.

Für die restlichen Ortsgebiete des Untersuchungsraums, die nicht direkt von der Trasse berührt oder zerschnitten werden (weiter entfernt gelegene Teile Wiener Neustadts, Lichtenwörth, Eggendorf, Neudörfel), ergeben sich in der Bauphase keine direkten Auswirkungen auf das Ortsbild durch Zerschneidungswirkungen.

Für das Ortsbild sind während der Bauphase keine zusätzlichen Maßnahmen vorgesehen. Maßnahmen, die Vorhabensbestandteil sind (temporäre Lärmschutzwände, Optimierung der Bauabläufe, Maßnahmen zur Verringerung der Staubbelastung, etc.), wurden bei den Auswirkungen bereits berücksichtigt.

In der Betriebsphase kommt es im Bereich des Knotens B 21b / B 60 zu deutlichen Veränderungen in Bezug auf das Ortsbild. Im Siedlungsbereich selbst entsteht durch die Dammlage der Trasse (Anstieg der Straße vom Kreuzungsbereich B 21b / B 60 zum Querungsbauwerk über die Warme Fische), sowie der Lärmschutzwände eine wesentliche optische Zerschneidungswirkung bzw. eine Barriere für Sichtbeziehungen innerhalb des Ortsgebiets.

Auch im Bereich des Knotens B 53 / S 4 ergibt sich eine unmittelbare Nahelage zum Ortsgebiet. Das Vorhaben verursacht auch hier eine starke optische Trennwirkung aufgrund der leichten Dammlage der Trasse und den zu errichtenden Lärmschutzwänden. Die Trasse bildet eine Sichtbarriere für lokale Sichtbeziehungen.

Auch wenn eine Straße im Ortsgebiet grundsätzlich kein ortsfremdes Element darstellt, ergibt sich die Zerschneidungswirkung aufgrund der Höherer Streckung des Vorhabens, die durch die Dammlage und die Lärmschutzwände entsteht. Die Straße bildet so eine optische Barriere und beeinflusst somit das Ortsbild im Umgebungsbereich. Es sind somit hohe Auswirkungen auf das Ortsbild gegeben. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Sensibilität der betroffenen Ortsbereiche in Bezug auf das Ortsbild gering ist.

Für die restlichen Ortsgebiete des Untersuchungsraums, die nicht direkt von der Trasse berührt oder zerschnitten werden (weiter entfernt gelegene Teile Wiener Neustadts, Lichtenwörth, Eggendorf, Neudörfel), ergeben sich keine direkten Auswirkungen auf das Ortsbild durch Zerschneidungswirkungen. Durch die Zerschneidung der Landschaft können jedoch weiträumigere Sichtbeziehungen beeinträchtigt werden. Diese werden im Risikofaktor 22 behandelt.

Zur Verringerung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Ortsbild – aber auch auf das Landschaftsbild – sind Maßnahmen zur gestalterischen Einbindung der Trasse in die Umgebung sowie zur Verringerung der Fremdkörperwirkung vorgesehen. Durch diese können die Auswirkungen in der Betriebsphase verringert werden. Es ist daher unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen von mittleren verbleibenden Auswirkungen auszugehen.

Auflagen:

keine

Risikofaktor 17:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung des Ortsbildes durch visuelle Störungen

Fragestellungen:

1. Wird das Ortsbild durch visuelle Störungen beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen?
4. Werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

siehe Risikofaktor 15

Gutachten:

Der Trassenverlauf führt großteils durch agrarisch genutztes Gebiet. Bei den beiden Knoten B 21b / B 60, sowie B 53 / S 4, werden Ortsgebiete direkt berührt bzw. besteht eine unmittelbare Nahelage des Vorhabens zu den Siedlungsgebieten.

Ausgehend von den, für die Beurteilung maßgeblichen nächstgelegenen Ortschaften, sind somit aufgrund der teilweise geringen Abstände zu den Ortsgebieten, der Geländemorphologie (weitläufige Ebene), sowie dem geringen Anteil an sichtverschattenden Gehölzstrukturen, wesentliche gemeinsame optische Wirkungen zwischen Ortsgebieten und dem Erscheinungsbild des Vorhabens gegeben. Durch die direkte Beanspruchung von Ortsgebieten tritt in diesen eine Veränderung des Erscheinungsbildes des jeweiligen Siedlungsteils auf.

Bereits in der Bauphase kommt es im Bereich des Knotens B 21b / B 60 durch die Bautätigkeit zu visuellen Störungen im Ortsgebiet. Aufgrund des Baugeschehens mit sämtlichen Baustelleneinrichtungen, Baumaschinen und Baulagerflächen, sowie den temporären Lärmschutzwänden, tritt bereits in der Bauphase eine Veränderung des Erscheinungsbildes des Ortes auf.

Auch im Bereich des Knotens B 53 / S 4 ergibt sich eine unmittelbare Nahelage zum Ortsgebiet. Durch die Baustelleneinrichtungen, Baumaschinen und Baulagerflächen kommt es auch hier zu einer Veränderung des Erscheinungsbildes des Ortes.

Das Ortsbild wird durch visuelle Störungen durch die Baustelle innerhalb des Ortsgebiets bzw. in dessen unmittelbarer Nähe deutlich verändert. Aufgrund der geringen Sensibilität der betroffenen Ortsbereiche, sowie der nur temporär auftretenden Beeinträchtigung während der Bauphase, ist allerdings von nur geringen Auswirkungen auf das Ortsbild durch visuelle Störungen auszugehen.

In den restlichen Ortsgebieten des Untersuchungsraums (weiter entfernt gelegene Teile Wiener Neustadts, Lichtenwörth, Eggendorf, Neudörfel) kommt es aufgrund der Abstände zwischen dem Vorhaben und dem Siedlungsgebiet in der Bauphase zu keinen Beeinträchtigungen des Ortsbildes durch visuelle Störungen.

Für das Ortsbild sind während der Bauphase keine zusätzlichen Maßnahmen vorgesehen. Maßnahmen, die Vorhabensbestandteil sind (temporäre Lärmschutzwände, Optimierung der Bauabläufe, Maßnahmen zur Verringerung der Staubbelastung, etc.), wurden bei den Auswirkungen bereits berücksichtigt.

In der Betriebsphase kommt es im Bereich des Knotens B 21b / B 60 zu deutlichen Veränderungen in Bezug auf das Ortsbild. Im Siedlungsbereich selbst entsteht durch die Dammlage der Trasse (Anstieg der Straße vom Kreuzungsbereich B 21b / B 60 zum Querungsbauwerk über die Warme Fische), sowie der Lärmschutzwände ein Fremdkörper, der das Erscheinungsbild des Ortes im Nahbereich des Vorhabens wesentlich verändert.

Auch im Bereich des Knotens B 53 / S 4 ergibt sich eine unmittelbare Nahelage zum Ortsgebiet. Das Vorhaben verändert auch hier das Erscheinungsbild des Ortes aufgrund der leichten Dammlage der Trasse und den zu errichtenden Lärmschutzwänden.

Auch wenn eine Straße im Ortsgebiet grundsätzlich kein ortsfremdes Element darstellt, ergibt sich durch die Höherer Streckung des Vorhabens, die durch die Dammlage und die Lärmschutzwände entsteht, eine optische Beeinträchtigung. Die Straße entfaltet somit eine gewisse Fremdkörperwirkung und beeinflusst somit das Ortsbild im Umgebungsbereich. Es sind somit hohe Auswirkungen auf das Ortsbild gegeben. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Sensibilität der betroffenen Ortsbereiche in Bezug auf das Ortsbild gering ist.

In den restlichen Ortsgebieten des Untersuchungsraums (weiter entfernt gelegene Teile Wiener Neustadts, Lichtenwörth, Eggendorf, Neudörfel) kommt es aufgrund der Abstände zwischen dem Vorhaben und dem Siedlungsgebiet in der Betriebsphase zu keinen Beeinträchtigungen des Ortsbildes durch visuelle Störungen. Das Erscheinungsbild der Orte wird nicht verändert.

Zur Verringerung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Ortsbild – aber auch auf das Landschaftsbild – sind Maßnahmen zur gestalterischen Einbindung der Trasse in die Umgebung sowie zur Verringerung der Fremdkörperwirkung vorgesehen. Durch diese können die Auswirkungen in der Betriebsphase verringert werden. Es ist daher unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen von mittleren verbleibenden Auswirkungen auszugehen.

Auflagen:

keine

Risikofaktor 18:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch
Geländeänderungen/Flächeninanspruchnahme

Fragestellungen:

1. Werden Sachgüter durch Geländeänderungen/Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Bestand und Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter werden im UVE-Fachbericht Sach- und Kulturgüter dargestellt. Die Straßeninfrastruktur sowie das (landwirtschaftliche) Wegenetz sind nicht Teil des gegenständlichen Fachberichts sondern werden im UVE-Fachbericht Siedlungsraum in Hinblick auf die Funktionszusammenhänge behandelt (siehe Risikofaktor 27). Bei den im Untersuchungsraum vorkommenden Sachgütern handelt es sich insbesondere um überregional und regional bedeutende Infrastruktureinrichtungen (z.B. Leitungsinfrastruktur) sowie um sonstige Einbauten. Als relevante Sachgüter werden diejenigen Objekte betrachtet, welche sich auf dem Projektareal bzw. im direkten Nahbereich des Vorhabens befinden und durch dieses betroffen sein können. Die Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung der Versorgungsinfrastruktur muss jedenfalls gewährleistet werden. In diesem Sinne sind sämtliche Sachgüter grundsätzlich als sehr hoch sensibel zu bewerten.

Weitere relevante Sachgüter sind bauliche Objekte, die sich im Projektbereich befinden. Dazu zählen auch Wohnhäuser und Betriebsobjekte. Diese werden jedoch, sofern sie sich im als Bauland gewidmeten Siedlungs- bzw. Wirtschaftsraum befinden, im Fachbereich Siedlungsraum behandelt (siehe Risikofaktoren 24 bis 28). Sonstige Gebäude und bauliche Anlagen im Grünland (Wohngebäude, landwirtschaftliche Betriebsgebäude, Nebengebäude, Brückenbauwerke, etc.) werden an dieser Stelle als Sachgüter behandelt.

Folgende bauliche Objekte im Untersuchungsraum sind daher von Relevanz:

- ÖBB-Brücke
- Wirtschaftswegbrücke
- Pumpwerk
- mehrere erhaltenswerte Gebäude im Grünland (gemäß den jeweiligen Flächenwidmungsplänen), insbesondere im Norden des Projektgebiets
- Kläranlage
- Landwirtschaftliche Betriebs- und Wohngebäude im Grünland
- Schaltkasten
- EVN-Gebäude
- Kleingartenanlage Rechte Kanalzeile (keine entsprechende Widmung im Flächenwidmungsplan)
- Umspannwerk
- Gärtnereien
- Glashäuser einer ehemaligen Gärtnerei
- Tankstellen
- Hundeabrichteplatz

Im Untersuchungsraum (500 m beidseits der Trasse) sind zwei denkmalgeschützte Objekte vorhanden. Es handelt sich dabei um den Figurenbildstock des Hl. Johannes Nepomuk in der Michael-Hofer-Straße 133 (Grundstück Nr. 3389/3, KG Lichtenwörth), sowie den Bildstock Raaber Kreuz in der Neudörfner Straße 50 (an der B 53; Grundstück Nr. 1068/4, KG Wiener Neustadt). Weiters liegen einige kulturell bedeutende Objekte, die allerdings nicht denkmalgeschützt sind, innerhalb des Untersuchungsraums (Schafflerhofbrücke, Hauskapelle der Hofer-Mühle, Pfarrer-Prix-Kapelle, Wegsäule am Stadtweg, Schafflerhof-Wegsäule). Die denkmalgeschützten Objekte sind sehr hoch sensibel, die restlichen Kulturgüter in Abhängigkeit von ihrer regionalen Bedeutung und Eigenart mäßig bis hoch sensibel. Die Hauskapelle der Hofer-Mühle sowie die Schafflerhof-Wegsäule befinden sich in unmittelbarer Nähe des Projektes. Die Hauskapelle der Hofer-Mühle liegt direkt am Rande der Umhüllenden der Bauphase und daher am Rande des Baufeldes. Der Abstand zur Straßentrasse beträgt rund 50 m. Die Schafflerhof-Wegsäule liegt rund 10 m von der B 60 entfernt. An der Straße werden im Zuge des Umbaus des Knotens B 21b / B 60 ebenfalls Baumaßnahmen vorgenommen.

Im Untersuchungsraum befinden sich vier archäologische Fundstellen, die alle von der Trasse gequert bzw. berührt werden. Die Verdachtsflächen I und III liegen im landwirtschaftlich genutzten Bereich im südlichen Teil des Planungsgebiets. Die Verdachtsfläche II befindet sich im Bereich der Kleingartenanlage an der Rechten Kanalzeile, die Verdachtsfläche IV südlich des Knotens B 21b / B 60. Die Verdachtsfläche IV besteht aus zwei nicht zusammenhängenden Flächen. Die archäologischen Fundstellen sind grundsätzlich als sehr hoch sensibel zu bewerten.

Gutachten:

Eine Beeinträchtigung von Einrichtungen der technischen Infrastruktur ist nur dann gegeben, wenn diese von der Trasse direkt berührt bzw. gequert wird. Einbauten, die von der Straßentrasse berührt werden, müssen jedenfalls verlegt werden. Dies geschieht in Abstimmung mit den jeweiligen Einbautenträgern im Zuge bzw. im Vorfeld der Bauarbeiten. Durch diese Maßnahme kann die Aufrechterhaltung des Betriebs sichergestellt werden. Es verbleibt somit weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase eine Beeinträchtigung.

In Bezug auf die baulichen Objekte im Trassenbereich ergeben sich für den Großteil keine wesentlichen Auswirkungen, da sich diese in größerem Abstand zur Trasse befinden und daher weder berührt noch in ihrer Funktion beeinträchtigt werden. Die Kleingartenanlage an der Rechten Kanalzeile, die im Flächenwidmungsplan der Statutarstadt Wiener Neustadt keine Widmung als Grünland Kleingärten aufweist, sondern in der Widmung Grünland Land- und Forstwirtschaft liegt, wird vom Projekt randlich berührt. Gemäß den Projektunterlagen wird dabei eine Kleingartenhütte im Konsens mit dem Eigentümer abgelöst. Für die restlichen Kleingartenhütten ergibt sich eine unmittelbare Nahelage zum Projekt. Dadurch wird es grundsätzlich zu Auswirkungen kommen. Diese bestehen insbesondere aus einer Zunahme der Lärmimmissionen und der Luftschadstoffe, sowie aus einer Änderung des Erscheinungsbildes der umgebenden Landschaft. Die Erreichbarkeit der Anlage wird aufgrund des Querungsbauwerks an der Rechten Kanalzeile nur in geringem Ausmaß verändert. Durch diese Einwirkungen wird die Kleingartenanlage als Sachgut grundsätzlich nicht beeinflusst, allerdings kann es zu einer Beeinträchtigung der Erholungsfunktion der Kleingartenanlage kommen. Diese wird allerdings an einer anderen Stelle bewertet (siehe Risikofaktoren 29 bis 33). Nach Ablöse einer Kleingartenhütte verbleiben für die restlichen konsenslos errichteten Objekte als Sachgüter keine Beeinträchtigungen.

Ein Nebengebäude (Schuppen) südlich der Warmen Fische wird ebenfalls von der geplanten Straßentrasse direkt beansprucht. Auch hier wird das Gebäude im Konsens mit dem Eigentümer abgelöst. Die Glashäuser der ehemaligen Gärtnerei an der B 53 werden ebenfalls von der geplanten Straßentrasse gequert. Die Glashäuser werden derzeit nicht mehr genutzt. Auch hier werden die Objekte im Konsens mit dem Eigentümer abgelöst.

Die Ablöse der angeführten Objekte erfolgt vor der Bauphase. In Bezug auf diese Sachgüter ergeben sich in der Bauphase und der Betriebsphase daher keine Auswirkungen und somit keine wesentliche Beeinträchtigung. Für alle anderen im Untersuchungsraum liegenden Sachgüter können aufgrund der Abstände keine wesentlichen Auswirkungen durch das Vorhaben in der Bau- und der Betriebsphase festgestellt werden.

In Bezug auf Kulturgüter kommt es zu keiner direkten Beanspruchung von Kleindenkmälern. Sämtliche Kulturgüter, die unter Denkmalschutz stehen, sind aufgrund ihres Abstandes zur Straßentrasse vom Vorhaben nicht betroffen (Figurenbildstock des Hl. Johannes Nepomuk, Bildstock Raaber Kreuz). Die Denkmäler befinden sich im Siedlungsgebiet bzw. an bestehenden Verkehrsflächen und werden daher durch das Vorhaben weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase beeinträchtigt.

Die Hauskapelle der Hofer-Mühle (Kulturgut ohne Denkmalschutz) liegt direkt am Rande des Baufeldes bzw. rund 50 m von der geplanten Trasse entfernt und befindet sich auch im Nahbereich des Brückenbauwerks über die Warme Fische. Durch diese Nähe zur Baustelle kann eine Beeinträchtigung (z.B. durch Erschütterungen) nicht ausgeschlossen werden. In der Bauphase sind somit Maßnahmen der Sicherung bzw. der Beweissicherung erforderlich. Dadurch soll sichergestellt werden, dass es zu keinen Schäden im Zuge von Bautätigkeiten kommt. Grundsätzlich bleibt das Kulturgut jedoch bestehen, eine direkte Beanspruchung ist ausgeschlossen. Eine Beeinträchtigung durch Geländeänderungen oder Flächeninanspruchnahme ist daher nicht gegeben.

Aufgrund der sehr hohen Sensibilität der festgestellten archäologischen Fundstellen und der Querung aller vier Fundstellen durch die Straßentrasse kommt es grundsätzlich zu einer sehr hohen Eingriffsintensität in der Bauphase. Es sind somit Maßnahmen zur Sondierung sowie zur Sicherung allfälliger Funde vor Baubeginn notwendig. Es müssen daher in Absprache mit dem Bundesdenkmalamt entsprechende Sondierungsmaßnahmen gesetzt werden. Sollten archäologische Befunde auftreten bzw. im Zuge der Grabungen archäologisch relevante Objekte aufgefunden werden, muss eine Ausgrabung gemäß den Richtlinien des Bundesdenkmalamts erfolgen. Für sämtliche archäologischen Funde muss eine Dokumentation und Sicherung gewährleistet werden. Bei fachgerechter Durchführung der Maßnahmen (sehr hohe Maßnahmenwirksamkeit) ist mit geringen verbleibenden Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter zu rechnen. In der Betriebsphase ergeben sich keine Auswirkungen auf archäologische Fundstellen, da die Flächeninanspruchnahme bereits in der Bauphase auftritt.

Auflagen:

Sachgüter:

Die vom Vorhaben berührten Anlagen der technischen Ver- und Entsorgungsinfrastruktur (Einbauten) sind während der Bauphase in Abstimmung mit den zuständigen Infrastrukturbetreibern zu sichern, zu schützen bzw. zu verlegen.

Kulturgüter:

Für die Hauskapelle der Hofer-Mühle, die am Rande des Baufeldes liegt, sind Maßnahmen zum Schutz vor Schäden während der Bautätigkeit zu treffen. Zur Beweissicherung ist eine Risskartierung vor Baubeginn

durchzuführen. Durch die getroffenen Maßnahmen werden allfällige Bauschäden oder ein Verlust von Kulturgütern verhindert.

Maßnahmen zur Sicherung allfälliger archäologischer Funde sind notwendig und müssen gemäß den gesetzlichen Bestimmungen und den Vorgaben des Bundesdenkmalamts gesetzt werden. Im Falle des Auffindens archäologisch relevanter Objekte, ist ein zur Bergung befugtes archäologisches Unternehmen zu beauftragen, das die Sicherung der Funde in Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt durchführt.

Risikofaktor 19:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Zerschneidung der Landschaft

Fragestellungen:

1. Werden Sachgüter durch die Zerschneidung der Landschaft beeinflusst?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

siehe Risikofaktor 18

Gutachten:

In Hinblick auf die Zerschneidung der Landschaft ergeben sich keinerlei Auswirkungen auf Sachgüter oder Kulturgüter (inkl. Archäologische Fundzonen). Dies trifft sowohl auf die Bau- als auch die Betriebsphase zu. Die Inanspruchnahme von Objekten wird im Risikofaktor 18 behandelt, allfällige visuelle Störungen bezogen auf Kleindenkmale im Risikofaktor 20. Sofern sich eine Beeinträchtigung durch die Zerschneidung räumlicher Funktionszusammenhänge und Wegbeziehungen ergeben kann, erfolgt die Bewertung beim Risikofaktor 27.

Auflagen:

keine

Risikofaktor 20:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch visuelle Störungen

Fragestellungen:

1. Werden Sachgüter durch visuelle Störungen beeinflusst?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

siehe Risikofaktor 18

Gutachten:

Es kommt zu keinerlei Auswirkungen auf Sachgüter durch visuelle Störungen. Die Funktion der bestehenden technischen Infrastruktur wird durch visuelle Störungen grundsätzlich nicht beeinträchtigt. Einzelgebäude im Grünland sind im Hinblick auf visuelle Störungen ebenfalls nicht sensibel. Die Veränderung des Erscheinungsbildes der Landschaft in Bezug auf die Kleingartenanlage in der Rechten Kanalzeile, die sich durch die unmittelbare Nahelage und die Höhe des Bauwerks (Dammlage sowie Lärmschutzwände) ergibt, kann sich auf die Freizeit- und Erholungsfunktion auswirken (siehe Risikofaktor 33).

Sämtliche Kulturgüter, die unter Denkmalschutz stehen, werden aufgrund ihrer Lage im Siedlungsgebiet bzw. an bestehenden Straßen in visueller Hinsicht durch das Vorhaben weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase beeinträchtigt (Figurenbildstock des Hl. Johannes Nepomuk, Bildstock Raaber Kreuz). Selbiges gilt auch für die restlichen Kulturgüter und Kleindenkmäler im Untersuchungsraum, wobei teilweise große Abstände zur Straßentrasse bestehen.

Lediglich die Hauskapelle der Hofer-Mühle (Kulturgut ohne Denkmalschutz) liegt nur rund 50 m von der Trasse entfernt. Die Straße verläuft im gegenständlichen Bereich in Dammlage bzw. ist durch das Brückenbauwerk über die Warme Fischa optisch wirksam. Die Hauskapelle befindet sich in einem Abstand von den restlichen Bauwerken der Hofer-Mühle und wird mit dem Garten der Anlage optisch wirksam. Eine Zerschneidung oder optische Beeinträchtigung dieser Wirksamkeit durch das geplante Vorhaben erfolgt nicht. Die Trasse bildet mit der Kapelle auch keinen optischen Zusammenhang, sodass in der Betriebsphase auch keine dauerhafte Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes gegeben ist. In der Bauphase reicht das Baufeld bis zur Kapelle heran. Dadurch können sich zwar visuelle Beeinträchtigungen ergeben, die jedoch aufgrund des temporären Charakters der Baustelle als nur gering zu bewerten sind.

Auswirkungen auf archäologische Verdachtsflächen sind in Hinblick auf visuelle Störungen nicht von Relevanz.

Auflagen:

keine

Risikofaktor 21:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch
Geländeänderungen/Flächeninanspruchnahme

Fragestellungen:

1. Wird das Landschaftsbild/Erholungswert der Landschaft durch Geländeänderungen/Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Das Landschaftsbild wird im UVE-Fachbericht Orts- und Landschaftsbild beschrieben und in sechs Teilräume unterschiedlicher Struktur gliedert, die unterschiedliche Sensibilitäten aufweisen.

Drei dieser Räume sind überwiegend agrarisch geprägt und von einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung und einer geringen Strukturvielfalt gekennzeichnet (Agrarflur Wiener Feld, Agrarflur Wiener Neustadt, Agrarflur Katzelsdorf). Zahlreiche technogene Elemente sorgen ebenfalls für eine wesentliche Beeinflussung des Landschaftsbildes. Die Sensibilität dieser agrarisch geprägten Teilräume kann im Bereich von gering bis mäßig angesiedelt werden. Vom gegenständlichen Vorhaben ist insbesondere der Teilraum Agrarflur Wiener Neustadt betroffen, in dem die Straßentrasse zum Großteil liegt.

Der Teilraum Warme Fischa umfasst das Gebiet um den Gewässerlauf der Warmen Fischa und wird von einer vielfältig strukturierten Ufer- und Auvegetation geprägt. Dieser Teilraum kann aufgrund seiner Naturnähe und regionalen Eigenart als hoch sensibel eingestuft werden und wird ebenfalls vom Vorhaben direkt gequert.

Der Teilraum Leithaniederung erstreckt sich entlang der Leitha in den Gemeinden Lichtenwörth, Neudörfel und Wiener Neustadt und ist ebenfalls aufgrund seiner Naturnähe und regionalen Eigenart als hoch sensibel einzustufen. Der Teilraum Akademiepark besteht aus einer weitläufigen Parklandschaft und ist südöstlich des Ortszentrums von Wiener Neustadt gelegen. Auch hier ist aufgrund der Einzigartigkeit der Anlage eine hohe Sensibilität gegeben. Die Teilräume Leithaniederung und Akademiepark werden vom Projekt jedoch nicht direkt berührt.

Generell ist im gesamten Landschaftsraum eine wesentliche technogene Beeinflussung festzustellen. Auch die hoch sensiblen Teilräume grenzen in weiten Bereichen an Siedlungsgebiete an, der gegenständliche Raum ist durch eine dominante Siedlungstätigkeit geprägt. Weiters ist eine Beeinflussung des Landschaftsbildes durch Infrastrukturanlagen (Straßen, Wege, Eisenbahn, Hochspannungsfreileitungen) und andere Vertikalelemente (z.B. Mühlen im Norden des Untersuchungsgebiets) gegeben. Weiträumig bestehen Sichtbeziehungen zu weiter entfernt gelegenen Gebirgszügen (Schneeberg, Rosaliengebirge).

In topographischer Hinsicht ist das Projektgebiet sowie der Umgebungsbereich als weitläufige Ebene wahrnehmbar, die Sicht wird durch die Geländemorphologie kaum eingeschränkt. Der Anteil an sichtverschattenden Gehölzstrukturen ist insbesondere in den drei agrarisch geprägten Teilräumen gering. Aus diesem Grund sind Sichtbeziehungen zum Vorhaben in der Bau- und der Betriebsphase von zahlreichen Orten aus gegeben.

Die Projekttrasse verläuft größtenteils in Dammlage, das Vorhaben umfasst auch mehrere Brückenbauwerke über Gewässer oder über Straßen. Weiters sind fast durchgängig Lärmschutzwände vorgesehen. Diese weisen Höhen von 2,5 bis 4,5 m auf. Aus diesem Grund bildet das Vorhaben selbst eine auffällige Höhererhebung.

Das beantragte Projektbauwerk wird daher insbesondere von den Ortsrändern der nächstgelegenen Ortschaften aus, aber auch innerhalb des Teilraums Agrarflur Wiener Neustadt wahrnehmbar sein.

Die Trasse der B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2 verläuft vor allem über landwirtschaftlich genutzte Flächen im Teilraum Agrarflur Wiener Neustadt. Es kommt dabei nur zu einer geringen Beanspruchung von landschaftsbildprägenden Strukturelementen. Der Teilraum Warme Fische wird hingegen berührt und dabei die Warme Fische und der Werkskanal Fische-Mühlbach durch Brückenbauwerke gequert. Durch die Dammlage und die Kunstbauten ist dort eine Anpassung an die geomorphologischen Verhältnisse im Raum nicht gegeben.

In der Bauphase des Projekts kommt es zu einer Veränderung des Landschaftsraumes, insbesondere durch die Fremdkörperwirkung des Baufeldes. In der Betriebsphase ist die Straße als neues Element im Landschaftsraum wahrnehmbar. In Hinblick auf das Landschaftsbild sind einerseits die Geländeveränderung (Dammlage) andererseits auch die Bauwerke (Lärmschutzwände, Brückenobjekte) als Fremdkörper sichtbar.

Gutachten:

Der Trassenverlauf führt großteils durch agrarisch genutztes Gebiet. Bei den beiden Knoten B 21b / B 60 sowie B 53 / S 4 werden Ortsgebiete direkt berührt bzw. besteht eine unmittelbare Nahelage des Vorhabens zu den Siedlungsgebieten (siehe Risikofaktoren 15 bis 17). Im Bereich der Warmen Fische kommt es zu zwei Gewässerquerungen in einem Bereich, der eine höhere Sensibilität in Bezug auf das Landschaftsbild aufweist.

Ausgehend von den, für die Beurteilung maßgeblichen Teilräumen, sind somit aufgrund der vom Vorhaben berührten Landschaftsräume, der Geländemorphologie (weitläufige Ebene), sowie dem geringen Anteil an sichtverschattenden Gehölzstrukturen, wesentliche optische Wirkungen auf das Landschaftsbild durch die vorhabensbedingte Veränderung des Geländes bzw. die Flächeninanspruchnahme gegeben.

In der Bauphase sind die Baustelleneinrichtungen, Baumaschinen und Baulagerflächen, sowie die temporären Lärmschutzwände sichtbar. Bedingt durch die Dammlage der Straßentrasse wird in der Bauphase auch das Gelände im Projektbereich angehoben. Es ist somit nahezu im gesamten Trassenverlauf auch eine sichtbare Geländeänderung gegeben. Auch die Errichtung der Brückenbauwerke führt bereits in der Bauphase für neue optisch wirksame Vertikalelemente. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch das unmittelbare Baugeschehen (Baustelleneinrichtungen, Baumaschinen, etc.) ist nur temporär und kleinräumig wirksam.

Im Bereich der Querung der Warmen Fische, sowie des Werkskanals Fische-Mühlbach, kommt es zu einer Beanspruchung naturnaher und somit landschaftsbildprägender Ufergehölze. Im agrarisch geprägten Bereich, den die Trasse vorwiegend im Teilraum Agrarflur Wiener Neustadt quert, werden vom Vorhaben keine landschaftsbildprägenden, charakteristischen bzw. naturnah ausgebildeten Landschaftselemente berührt.

Aufgrund der Kleinräumigkeit des Baugeschehens und des temporären Charakters, sowie der Flächeninanspruchnahme in überwiegend wenig sensiblen, landwirtschaftlich genutzten Räumen, ist in der Bauphase von geringen Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch Geländeänderungen bzw. Flächeninanspruchnahme auszugehen.

In den sensiblen Teilräumen, die vom Projekt nicht direkt betroffen sind (Teilräume Leithaniederung und Akademiepark), kommt es in der Bauphase zu keinen Geländeänderungen bzw. zu keiner Flächeninanspruchnahme und somit aufgrund der Abstände und der geringen Sichtbeziehungen zu keiner Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Für das Landschaftsbild sind während der Bauphase keine zusätzlichen Maßnahmen vorgesehen. Maßnahmen, die Vorhabensbestandteil sind (temporäre Lärmschutzwände, Optimierung der Bauabläufe, Maßnahmen zur Verringerung der Staubbelastung, etc.), wurden bei den Auswirkungen bereits berücksichtigt.

In der Betriebsphase entfaltet die Straßentrasse aufgrund der Dammlage, der Brückenbauwerke und der fast durchgängig vorhandenen Lärmschutzwände eine hohe visuelle Präsenz und bildet somit ein neues Landschaftselement. Das Landschaftsbild wird deutlich verändert.

Im Bereich der Querung der Warmen Fische, sowie des Werkskanals Fische-Mühlbach, kommt es zu einer Beanspruchung naturnaher und somit landschaftsbildprägender Ufergehölze. Im agrarisch geprägten Bereich, den die Trasse vorwiegend im Teilraum Agrarflur Wiener Neustadt quert, werden vom Vorhaben keine landschaftsbildprägenden, charakteristischen bzw. naturnah ausgebildeten Landschaftselemente berührt.

Aufgrund der Flächeninanspruchnahme in überwiegend wenig sensiblen, landwirtschaftlich genutzten Räumen ist in der Betriebsphase grundsätzlich von geringen Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch Geländeänderungen bzw. Flächeninanspruchnahme auszugehen. Lediglich im Bereich der beiden Gewässerquerungen kommt es in verhältnismäßig kleinflächigem Ausmaß zu einer Beanspruchung von für das Landschaftsbild sensibleren Elementen.

In den sensiblen Teilräumen, die vom Projekt nicht direkt betroffen sind (Teilräume Leithaniederung und Akademiepark), kommt es in der Betriebsphase zu keinen Geländeänderungen bzw. zu keiner Flächeninanspruchnahme und somit aufgrund der Abstände und der geringen Sichtbeziehungen zu keiner Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Zur Verringerung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild sind Maßnahmen zur gestalterischen Einbindung der Trasse in die Umgebung sowie zur Verringerung der Fremdkörperwirkung vorgesehen. Diese Maßnahmen sind insbesondere für die Zerschneidungswirkung und die visuelle Störung relevant und werden daher bei den Risikofaktoren 22 und 23 behandelt.

Auflagen:

keine

Risikofaktor 22:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Zerschneidung der Landschaft

Fragestellungen:

1. Wird das Landschaftsbild/Erholungswert der Landschaft durch Zerschneidungseffekte beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen?
4. Werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

siehe Risikofaktor 21

Gutachten:

Der Trassenverlauf führt großteils durch agrarisch genutztes Gebiet. Bei den beiden Knoten B 21b / B 60 sowie B 53 / S 4 werden Ortsgebiete direkt berührt bzw. besteht eine unmittelbare Nahelage des Vorhabens zu den Siedlungsgebieten (siehe Risikofaktoren 15 bis 17). Im Bereich der Warmen Fische kommt es zu zwei Gewässerquerungen in einem Bereich, der eine höhere Sensibilität in Bezug auf das Landschaftsbild aufweist.

Ausgehend von den, für die Beurteilung maßgeblichen Teilräumen, sind somit aufgrund der vom Vorhaben berührten Landschaftsräume, der Geländemorphologie (weitläufige Ebene), sowie dem geringen Anteil an sichtverschattenden Gehölzstrukturen, wesentliche optische Wirkungen auf das Landschaftsbild durch die vorhabensbedingte Zerschneidung der Landschaft gegeben.

In der Bauphase sind die Baustelleneinrichtungen, Baumaschinen und Baulagerflächen sowie die temporären Lärmschutzwände sichtbar. Bedingt durch die Dammlage der Straßentrasse wird in der Bauphase auch das Gelände im Projektbereich angehoben. Es kommt daher bereits in der Bauphase zu einer optischen Zerschneidungswirkung im Landschaftsraum, Sichtbeziehungen können daher lokal beeinträchtigt und teilweise unterbrochen werden. Diese Zerschneidungswirkung tritt in vollem Umfang allerdings erst in der Betriebsphase auf.

Aufgrund des temporären Charakters der Baumaßnahmen, sowie der visuellen Zerschneidungswirkungen in überwiegend wenig sensiblen, landwirtschaftlich genutzten Räumen, ist in der Bauphase von geringen Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch die Zerschneidung der Landschaft auszugehen.

In den sensiblen Teilräumen, die vom Projekt nicht direkt betroffen sind (Teilräume Leithaniederung und Akademiepark), kommt es in der Bauphase zu keiner Zerschneidung der Landschaft und somit aufgrund der Abstände und der geringen Sichtbeziehungen zu keiner Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Für das Landschaftsbild sind während der Bauphase keine zusätzlichen Maßnahmen vorgesehen. Maßnahmen, die Vorhabensbestandteil sind (temporäre Lärmschutzwände, Optimierung der Bauabläufe, Maßnahmen zur Verringerung der Staubbelastung, etc.), wurden bei den Auswirkungen bereits berücksichtigt.

In der Betriebsphase entfaltet die Straßentrasse aufgrund der Dammlage, der Brückenbauwerke und der fast durchgängig vorhandenen Lärmschutzwände eine hohe visuelle Präsenz und bildet somit ein neues Landschaftselement. Das Landschaftsbild wird deutlich verändert.

Aufgrund des linearen Charakters der Straße und der vertikalen Ausprägung des Erscheinungsbildes (Dammlage, Lärmschutzwände) wirkt das Vorhaben in der Betriebsphase als Sichtbarriere im Landschaftsraum. Lokale Sichtbeziehungen zu Landschaftselementen und Siedlungsrandern werden regional beeinträchtigt und bereichsweise unterbrochen. Gerade für Objekte, die sich nahe an der Straßentrasse befinden, wie beispielsweise der Siedlungsteil am Haderackerweg, sind von einer starken Sichtverschattung betroffen.

Aufgrund der dargestellten Zerschneidungswirkung, die allerdings überwiegend in mäßig sensiblen, landwirtschaftlich genutzten Räumen auftritt, ist in der Bauphase grundsätzlich von mittleren Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch Zerschneidung der Landschaft auszugehen. Im Bereich der Warmen Fische kommt es aufgrund der hohen Sensibilität des Landschaftsraumes (Teilraum Warme Fische) kleinräumig zu hohen Auswirkungen durch das Vorhaben.

In den sensiblen Teilräumen, die vom Projekt nicht direkt betroffen sind (Teilräume Leithaniederung und Akademiepark), kommt es in der Betriebsphase zu keiner Zerschneidung der Landschaft und somit aufgrund der Abstände und der geringen Sichtbeziehungen zu keiner Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Zur Verringerung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild sind Maßnahmen zur gestalterischen Einbindung der Trasse in die Umgebung, sowie zur Verringerung der Fremdkörperwirkung vorgesehen. Im UVE-Fachbericht Landschaftsplanung werden die Maßnahmen dargestellt, durch die das Bauwerk in die vorhandenen Strukturen eingebunden und die visuelle Präsenz der Trasse, insbesondere der Lärmschutzwände, abgeschwächt werden soll. Zu diesen Maßnahmen gehören die Rekultivierung temporär beanspruchter Flächen, Pflanzungen im Bereich der Dammböschungen, bereichsweise Bepflanzung der Lärmschutzwände, sowie Dammbepflanzungen im Bereich der Brückenbauwerke. Weiters sollen die Lärmschutzwände gemäß einem gestalterischen Konzept in Hinblick auf Material, Struktur und Farbe gestaltet werden.

Eine Zerschneidung der Landschaft ist auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen gegeben. Die negativen Auswirkungen können jedoch durch eine optische Einbindung des Vorhabens in den Umgebungsbereich minimiert werden. Es verbleiben somit mittlere Auswirkungen in der Betriebsphase.

Auflagen:

Zur Einbindung der Trasse in die Umgebung sowie zur Verringerung der Fremdkörperwirkung sind Bepflanzungsmaßnahmen gemäß dem UVE-Fachbericht Landschaftsplanung zu setzen.

Risikofaktor 23:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch visuelle Störungen

Fragestellungen:

1. Wird das Landschaftsbild/Erholungswert der Landschaft durch visuelle Störungen beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen?
4. Werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

siehe Risikofaktor 21

Gutachten:

Der Trassenverlauf führt großteils durch agrarisch genutztes Gebiet. Bei den beiden Knoten B 21b / B 60 sowie B 53 / S 4 werden Ortsgebiete direkt berührt bzw. besteht eine unmittelbare Nahelage des Vorhabens zu den Siedlungsgebieten (siehe Risikofaktoren 15 bis 17). Im Bereich der Warmen Fische kommt es zu zwei Gewässerquerungen in einem Bereich, der eine höhere Sensibilität in Bezug auf das Landschaftsbild aufweist.

Ausgehend von den, für die Beurteilung maßgeblichen Teilräumen, sind somit aufgrund der vom Vorhaben berührten Landschaftsräume, der Geländemorphologie (weitläufige Ebene), sowie dem geringen Anteil an sichtverschattenden Gehölzstrukturen, wesentliche optische Wirkungen auf das Landschaftsbild durch visuelle Störungen gegeben.

In der Bauphase sind die Baustelleneinrichtungen, Baumaschinen und Baulagerflächen, sowie die temporären Lärmschutzwände sichtbar. Es kommt zu temporären deutlichen Veränderung des Erscheinungsbildes des Landschaftsraumes durch die darin stattfindenden Bauarbeiten. Bedingt durch die Dammlage der Straßentrasse wird in der Bauphase auch das Gelände im Projektbereich angehoben. Durch diese Veränderung des Geländes ist eine erhöhte Einsehbarkeit der Baustelle gegeben. Die Veränderung des Landschaftsbildes durch die Baustelleneinrichtungen und das Baugeschehen ist jedoch nur vorübergehend und kleinräumig wirksam.

Aufgrund des temporären Charakters der Baumaßnahmen, sowie der Veränderung des Erscheinungsbildes der Landschaft in überwiegend wenig sensiblen, landwirtschaftlich genutzten Räumen, ist in der Bauphase von geringen Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch visuelle Störungen auszugehen.

In den sensiblen Teilräumen, die vom Projekt nicht direkt betroffen sind (Teilräume Leithaniederung und Akademiepark), kommt es in der Bauphase zu keinen visuellen Störungen und somit aufgrund der Abstände und der geringen Sichtbeziehungen zu keiner Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Für das Landschaftsbild sind während der Bauphase keine zusätzlichen Maßnahmen vorgesehen. Maßnahmen, die Vorhabensbestandteil sind (temporäre Lärmschutzwände, Optimierung der Bauabläufe, Maßnahmen zur Verringerung der Staubbelastung, etc.), wurden bei den Auswirkungen bereits berücksichtigt.

In der Betriebsphase entfaltet die Straßentrasse aufgrund der Dammlage, der Brückenbauwerke und der fast durchgängig vorhandenen Lärmschutzwände eine hohe visuelle Präsenz und bildet somit ein neues Landschaftselement. Das Landschaftsbild wird deutlich verändert.

Das Vorhaben stellt aufgrund der hohen visuellen Präsenz somit einen deutlich wahrnehmbaren technologischen Fremdkörper im Landschaftsraum dar. Es kommt zu einer Überprägung der Eigenart, Vielfalt, Lesbarkeit und des Charakters des Landschaftsbildes.

Aufgrund der Veränderung des Erscheinungsbildes der Landschaft, die allerdings überwiegend in mäßig sensiblen, landwirtschaftlich genutzten Räumen auftritt, ist in der Bauphase grundsätzlich von mittleren Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch visuelle Störungen auszugehen. Im Bereich der Warmen Fische kommt es aufgrund der hohen Sensibilität des Landschaftsraumes (Teilraum Warme Fische) kleinräumig zu hohen Auswirkungen durch das Vorhaben.

In den sensiblen Teilräumen, die vom Projekt nicht direkt betroffen sind (Teilräume Leithaniederung und Akademiepark), kommt es in der Betriebsphase zu keinen visuellen Störungen und somit aufgrund der Abstände und der geringen Sichtbeziehungen zu keiner Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Zur Verringerung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild sind Maßnahmen zur gestalterischen Einbindung der Trasse in die Umgebung sowie zur Verringerung der Fremdkörperwirkung vorgesehen. Im UVE-Fachbericht Landschaftsplanung werden die Maßnahmen dargestellt, durch die das Bauwerk in die vorhandenen Strukturen eingebunden und die visuelle Präsenz der Trasse, insbesondere der Lärmschutzwände, abgeschwächt werden soll. Zu diesen Maßnahmen gehören die Rekultivierung temporär beanspruchter Flächen, Pflanzungen im Bereich der Dammböschungen, bereichsweise Bepflanzung der Lärmschutzwände sowie Dammbepflanzungen im Bereich der Brückenbauwerke. Weiters sollen die Lärmschutzwände gemäß einem gestalterischen Konzept in Hinblick auf Material, Struktur und Farbe gestaltet werden.

Visuelle Störungen können durch die vorgesehenen Maßnahmen wesentlich verringert werden. Es verbleiben somit mittlere Auswirkungen in der Betriebsphase.

Auflagen:

Zur Einbindung der Trasse in die Umgebung sowie zur Verringerung der Fremdkörperwirkung sind Bepflanzungsmaßnahmen gemäß dem UVE-Fachbericht Landschaftsplanung zu setzen.

Risikofaktor 24:

Gutachter: R/LU

Untersuchungsphase: E/B/Z

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Luftschadstoffe

Fragestellungen:

1. Werden durch Luftschadstoffe gewidmete Siedlungsgebiete beeinträchtigt?
2. Wie ist diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht zu bewerten?
3. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Befund:

Siedlungsgebiete:

Im UVE-Fachbericht Siedlung und Raum, werden die zu erwartenden Auswirkungen auf das gewidmete Siedlungsgebiet analysiert und bewertet. Die Sensibilität des Siedlungsraums wird in Abhängigkeit von der jeweiligen Nutzungsstruktur und den Festlegungen im Flächenwidmungsplan unterschiedlich hoch bewertet. Siedlungsgebiete mit Wohnbaulandwidmung (Wohngebiet, Kerngebiet, Agrargebiet, Gebiete für erhaltenswerte Ortsstrukturen) sind grundsätzlich sehr hoch sensibel. Gleiches gilt für Sondergebiete mit hoch sensiblen Nutzungen (z.B. Landespensionisten- und Pflegeheim Wiener Neustadt). Auch Wohnnutzungen im Grünland sind grundsätzlich sehr hoch sensibel. Die im Untersuchungsraum liegenden Betriebsgebiete hingegen sind in Bezug auf Straßenbauvorhaben gering bis mäßig sensibel.

Der Siedlungsraum ist zum Großteil als Bauland Wohngebiet gewidmet. In Teilbereichen, insbesondere in Lichtenwörth, kommt auch die Widmung Bauland Agrargebiet in Siedlungsrandbereichen vor. Der isoliert gelegene Siedlungsteil am Haderäckerweg ist als Bauland Gebiete für erhaltenswerte Ortsstrukturen gewidmet. Der neue Siedlungsteil Am Kleinen Lazarett im Süden des Untersuchungsraums ist als Bauland Kerngebiet gewidmet. Die Widmung Bauland Kerngebiet ist ansonsten eher in den Ortszentren festgelegt und liegt daher nicht im Untersuchungsraum des Vorhabens.

Der Landschaftsraum ist großteils als Grünland Land- und Forstwirtschaft gewidmet, kleinflächig kommen auch andere Grünlandwidmungen vor (z.B. Grünland Freihaltefläche, Grünland Grüngürtel, Grünland Kleingartenanlage, Grünland Parkanlage, Grünland Gärtnerei). Das Straßen- und Wegenetz ist als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet. Kleinflächig kommen auch private Verkehrsflächen vor.

Vom Projekt selbst werden hauptsächlich Grünlandwidmungen beansprucht. Diese sind aus Sicht des Siedlungswesens von geringer Sensibilität. In Teilbereichen sind allerdings auch Baulandwidmungen betroffen bzw. liegen diese im unmittelbaren Nahbereich der Trasse. Dies ist insbesondere bei den Anknüpfungspunkten an das bestehende Verkehrsnetz der Fall (Knoten B 21b / B 60 im Norden, Knoten B 53 / S 4 im Süden).

Auf dem Stadtgebiet von Wiener Neustadt sind derzeit einige bedeutende städtebauliche Entwicklungen im Laufen bzw. in Planung (Civitas Nova: Wirtschaftspark und Krankenhaus, Entwicklung Pottendorfer Straße, Entwicklung Am Kleinen Lazarett, Entwicklung Franz von Furtenbach-Straße). Diese liegen zwar nicht im unmittelbaren Nahbereich der Trasse, sind allerdings aufgrund ihrer Größe und städtebaulichen Bedeutung oder ihrer Lage am dem Vorhaben zugewandten Ortsrand von Bedeutung. Aufgrund von linearen Siedlungsgrenzen gemäß dem Regionalen Raumordnungsprogramm Wiener Neustadt-Neunkirchen (LGBl. 8000/75) ist eine weitere Entwicklung in Richtung der Straßentrasse in großen Teilen des Gebiets von Wiener Neustadt nicht möglich. Die Siedlungsgrenzen liegen an der bestehenden Grenze der Baulandwidmung im Osten des Stadtgebietes (von der Kleingartenanlage am Haideräckerweg im Norden bis zur Rechten Kanalzeile im Bereich des Wiener Neustädter Kanals im Süden) bzw. an der bestehenden Grenze der Baulandwidmung im Westen des Siedlungsteiles an der Landesgrenze zu Neudörfel (Leithakolonie).

Luftschadstoffe:

Im UVE-Fachbericht Luftgüte und Klima werden die Zusatzbelastungen durch Luftschadstoffe in der Bau- und der Betriebsphase behandelt. Als vorhabensrelevante Luftschadstoffe sind Stickstoffoxide (NO_x, NO₂), Feinstaub (PM_{2,5}, PM₁₀), Benzo(a)pyren (BaP) zu betrachten. Die Vorbelastung im Untersuchungsraum ist als mäßig einzustufen.

In der Bauphase ergeben sich bei einigen Objekten in unmittelbarer Nähe zum Baugeschehen relativ hohe Zusatzbelastungen. Beurteilungsgrenzwerte nach § 20 Immissionsschutzgesetz - Luft (IG-L) werden allerdings eingehalten. Emissionsmindernde Maßnahmen während der Bauphase sind notwendig und werden berücksichtigt bzw. im Teilgutachten 13 Luftreinhalte-technik genauer definiert. Die Belastungen sind außerdem von vorübergehendem Charakter und treten nicht während der gesamten Bauphase in gleichem Ausmaß auf. Im ersten Baujahr sind die höchsten Emissionen zu erwarten. In der Bauphase ergeben sich für das Schutzgut Luft daher vertretbare verbleibende Auswirkungen.

In der Betriebsphase werden für die unterschiedlichen Parameter die jeweiligen Grenzwerte eingehalten bzw. ergeben sich nur irrelevante Zusatzbelastungen. Aufgrund der Verlagerung von Verkehrsströmen kommt es zu einer Entlastungswirkung in den Siedlungsgebieten von Wiener Neustadt und Lichtenwörth. In der Betriebsphase ergeben sich für das Schutzgut Luft daher geringe verbleibende Auswirkungen.

Details sind dem Teilgutachten 13 Luftreinhalte-technik zu entnehmen.

Gutachten:

In der Bauphase ergeben sich Zusatzbelastungen an einigen Objekten, die sich in der Nähe des Baugeschehens befinden. In der Gesamtbelastung werden die Beurteilungsgrenzwerte nach § 20 Immissionsschutzgesetz - Luft (IG-L) für die Parameter NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5}, sowie für die Staubdeposition sowohl bei den Jahresmittelwerten als auch bei den Kurzzeitwerten nicht überschritten. Durch Maßnahmen in der Bauphase werden allfällige Auswirkungen von vornherein abgemindert. Die Auswirkungen in der Bauphase sind außerdem nur temporärer Natur.

In der Betriebsphase kommt es durch das Vorhaben nur zu geringen Auswirkungen in den nächstgelegenen Siedlungsgebieten entlang der Trasse. Die JMW-Zusatzbelastung für PM₁₀, PM_{2,5}, als auch bei BaP in PM₁₀, liegt bei allen Wohnanrainern unterhalb der Irrelevanzschwelle. Für den NO₂-JMW liegen die Zusatzbelastungen bei den am höchsten belasteten Anrainern teilweise über dieser Irrelevanzschwelle, der Grenzwert gemäß IG-L wird jedoch eingehalten. Für die Kurzzeitmittelwerte (HMW, TMW) sind die zu erwartenden Zusatzbelastungen ebenfalls als irrelevant einzustufen. Beim PM₁₀-TMW ist mit maximal zwei zusätzlichen Überschreitungen pro Jahr zu rechnen. Der Grenzwert NO₂-HMW max wird ebenfalls eingehalten.

Weiters ist die Reduktion der Verkehrsbelastung in den Siedlungsgebieten, insbesondere in Wiener Neustadt und in Lichtenwörth, zu beachten. Durch die Verlagerung von Verkehrsströmen ergeben sich in Bezug auf Luftschadstoffe Entlastungswirkungen für die Wohnbevölkerung.

In Hinblick auf die geplanten städtebaulichen Entwicklungen der Statutarstadt Wiener Neustadt ist keine Beeinträchtigung der geplanten Entwicklungsabsichten durch vorhabensbedingte Luftschadstoffimmissionen gegeben.

Betreffend die fachliche Bewertung von Auswirkungen durch Luftschadstoffe wird auf das Teilgutachten 13 Luftreinhalte-technik verwiesen.

Aus der Sicht des Fachbereichs Luftgüte und Klima sind in der Bauphase Maßnahmen notwendig, die bei der Beurteilung der Auswirkungen bereits berücksichtigt werden (z.B. Befeuchtung unbefestigter Fahrwege, Reifenwaschanlagen, Mindestemissionsstandards der Baumaschinen). Details zu den Maßnahmen sind dem UVE-Fachbericht Luftgüte und Klima sowie dem Teilgutachten 13 Luftreinhalte-technik zu entnehmen. Aus der Sicht des Fachbereichs Raumplanung sind darüber hinaus keine Auflagen vorgesehen.

Auflagen:

keine

Risikofaktor 25:

Gutachter: R/L

Untersuchungsphase: E/B/Z

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Lärmeinwirkung

Fragestellungen:

1. Wird durch das Vorhaben die gegebene Lärmimmissionssituation in gewidmeten Siedlungsgebieten beeinflusst?
2. Wie werden diese Beeinflussungen aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Werden verbindliche Grenz- bzw. anerkannte Richtwerte überschritten und wie werden diese Überschreitungen bewertet?
4. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Befund:

Siedlungsgebiete:

siehe Risikofaktor 24

Lärmimmissionen:

Im UVE-Fachbericht Schalltechnisches Projekt - Technischer Bericht werden die projektbedingten Zusatzbelastungen durch Lärmeinwirkung getrennt nach Betriebs- und Bauphase behandelt. Die Vorbelastung ist im Untersuchungsraum sehr unterschiedlich. Abseits von bestehenden Straßenzügen ist eine geringe Vorbelastung gegeben, entlang der zahlreichen hochrangigen Verkehrswege hingegen eine sehr hohe.

In der Bauphase treten wesentliche Immissionen, sowohl im Trassennahbereich auf, als auch im Bereich der Zu- und Abfahrten aufgrund des vorhabensbedingeten Baustellenverkehrs. Es werden die Grenzwerte der NÖ Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung im Großteil des Untersuchungsgebiets eingehalten, teilweise kommt es jedoch aufgrund der geringen Abstände zwischen der Straßentrasse und den Siedlungsgebieten zu Überschreitungen der Grenzwerte. Die Bauarbeiten finden im Regelfall im Tag- und Abendzeitraum statt, in der Nacht sind keine Arbeiten vorgesehen. Lärmintensive Tätigkeiten (z.B. Rüttelstopfverdichtungen) werden gemäß Baustellen- und Bauphasenkonzept nur bis 19 Uhr durchgeführt. Der Baubetrieb verursacht jedenfalls nur temporäre Veränderungen durch Baulärm auf der eigentlichen Baustelle und den Zubringern.

Für die Betriebsphase wird der Projektplanfall, der eine Verkehrsprognose für das Jahr 2030 sowie das Vorhaben B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2 enthält, herangezogen und mit dem Plannullfall (Verkehrsprognose für das Jahr 2030 ohne Projekt) verglichen. Die erforderlichen und geplanten Lärmschutzmaßnahmen sind dabei bereits Vorhabensbestandteil. Ihre Wirksamkeit wird daher bei der Beurteilung bereits berücksichtigt. In der Betriebsphase kommt es zu Zusatzbelastungen in den Randbereichen des Siedlungsgebiets, also den eher lärmarmen Bereichen des Untersuchungsraums, in denen nur ein geringes Verkehrsaufkommen und daher geringe Schallpegelwerte herrschen. Gleichzeitig kommt es zu wesentlichen Entlastungswirkungen entlang von bestehenden hochrangigen Verkehrswegen innerhalb der bebauten Siedlungsgebiete, insbesondere entlang der B 17 in Wiener Neustadt und der L 4089 in Lichtenwörth.

Die Lärmimmissionen bzw. die vorhabensbedingte Änderung der Immissionssituation sind in Immissionskarten (Rasterkartierungen) dargestellt. In diesen sind die für den Siedlungsraum relevanten Be- und Entlastungen erkennbar.

Details, insbesondere nähere Informationen betreffend die Schallsituation für einzelne Objekte des Untersuchungsraums, können dem Teilgutachten 11 Lärmschutz entnommen werden.

Gutachten:

In der Bauphase werden die Grenzwerte der NÖ Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung im Großteil des Untersuchungsgebiets eingehalten. Aufgrund der geringen Abstände zwischen der Straßentrasse und den Siedlungsgebieten kommt es in einigen Bereichen jedoch zur Überschreitung von Grenzwerten. Davon sind folgende Bereiche betroffen:

- Knoten B 21b / B 60: Im Bereich Am Schafflerhof / Zillingdorfer Gasse / Hofer-Mühle / B 60 Richtung Eggendorf werden die Grenzwerte gem. NÖ Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung in der Bauphase überschritten. Aus diesem Grund sind temporäre Schallschutzmaßnahmen notwendig.
- Haderäckerweg: Im als Bauland-Erhaltenswerte Ortsstrukturen gewidmeten Siedlungsteil werden die Grenzwerte gem. NÖ Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung in der Bauphase überschritten. Aus diesem Grund sind temporäre Schallschutzmaßnahmen notwendig.
- Knoten B 53 / S 4: Im Bereich der B 53 Neudörfler Straße werden Grenzwerte gem. NÖ Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung in der Bauphase überschritten. Dies betrifft allerdings nur wenige Tage im Zuge der Fahrbahngleichung im bestehenden Straßenverlauf.

Als temporäre Schallschutzmaßnahmen werden in der Bauphase südlich des Knotens B 21b / B 60, sowie in der Zillingdorfer Gasse Schallschutzwände errichtet. Auch am Haderäckerweg ist am westlichen Rand der Baustelle eine Schallschutzwand zur Abschirmung der Wohngebäude vorgesehen. Durch diese Maßnahmen können die Grenzwerte in den gegenständlichen Bereichen eingehalten werden. In Bezug auf allfällige tageweise Grenzwertüberschreitungen im Bereich des Knotens B 53 / S 4 wird auf die Beurteilung des Gutachters für Lärmschutz bzw. das entsprechende Teilgutachten 11 Lärmschutz verwiesen.

Insgesamt ist daher festzustellen, dass es durch die Bautätigkeit in der Bauphase zu merkbareren Lärmimmissionen im Trassennahbereich kommt. Diese Lärmimmissionen werden durch bauliche (z.B. temporäre Schallschutzmaßnahmen), sowie organisatorische Maßnahmen (z.B. keine Arbeiten im Nachtzeitraum gem. Baukonzept), verringert werden. Die Auswirkungen in der Bauphase sind überdies nur temporärer Natur.

In der Betriebsphase werden die Grenzwerte der NÖ Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung sowie die Planungsrichtwerte der ÖNORM S 5021 vorwiegend eingehalten. In den Bereichen, in denen es zu Überschreitungen der Grenzwerte kommt, sind bereits im Bestand Grenzwertüberschreitungen gegeben. Es kommt dort zu keinen wahrnehmbaren Zusatzbelastungen.

Konkret können in folgenden Bereichen relevante Zunahmen der Lärmimmissionen (> 1 dB) in der Betriebsphase festgestellt werden:

- Siedlungsgebiet Wiener Neustadt: Kreuzungsbereich B 21b / B 60; Siedlungsteil Lichtenwörther Gasse / Eggendorfer Gasse; Stampfgasse, Siedlungssplitter am Haderäckerweg, Siedlungsbereich am Wiener Neustädter Kanal (Fritz-Radel-Gasse), Am Kleinen Lazarett; Siedlungsteil Richtung Neudörfel im Bereich Ungarfeldgasse / Franz von Furtenbach-Straße (Leithakolonie)
- Siedlungsgebiet Lichtenwörth: Siedlungsrand im Bereich Kapellengasse

Die Lärmzunahmen treten zumeist nur kleinflächig auf und kommen in jenen Bereichen vor, in denen sehr geringe Schallpegelwerte im Bestand vorhanden sind. Es kommt dabei zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte gemäß ÖNORM S 5021 bzw. der Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen (45 dB im Nachtzeitraum, 55 dB im Tagzeitraum). Lediglich in Randbereichen des Baulandes kann es gemäß den Lärmkarten vereinzelt zu Grenzwertüberschreitungen kommen (z.B. im Bereich des Knotens B 21b / B 60). Diese Bereiche sind allerdings äußerst kleinflächig und bestehen lediglich aus Grundstücksteilen, die direkt an Straßen angrenzen. In der Widmung Bauland Gebiete für erhaltenswerte Ortsstrukturen (BO) am Haderäckerweg kommt es aufgrund der Nähe zur Straßentrasse zu wahrnehmbaren Lärmzunahmen. Gleichzeitig werden die Grenzwerte gemäß ÖNORM S 5021 bzw. der Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen überschritten. Dies betrifft die nördlichen Grundstücksteile entlang des Haderäckerwegs.

In Bezug auf Betriebsgebiete, für die gemäß ÖNORM S 5021 höhere Grenzwerte gelten (55 dB im Nachtzeitraum, 65 dB im Tagzeitraum) ergeben sich keine wesentlichen vorhabensbedingten Belastungen. Überschreitungen der Grenzwerte, die in den Betriebsgebieten nahe der Knoten B 21b / B 60 und B 53 / S 8 auftreten, berühren diese nur randlich und sind bereits im Bestand gegeben.

Weiters ist die Reduktion der Verkehrsbelastung in den Siedlungsgebieten, insbesondere in Wiener Neustadt und in Lichtenwörth, zu beachten. Durch die Verlagerung von Verkehrsströmen ergeben sich in Bezug auf Lärmimmissionen Entlastungswirkungen für die Wohnbevölkerung. Entlastungen treten im direkten Nahbereich der Trasse auf der L 4089 im Bereich des Knotens B 21b / B 60 auf. Die Entlastung resultiert aus einer Reduktion des Verkehrsaufkommens auf der L 4089 und bewirkt somit positive Effekte auf der Ortsdurchfahrt in Lichtenwörth. Die B 17, die rund 2 km westlich durch das Ortsgebiet von Wiener Neustadt verläuft, wird ebenfalls wesentlich entlastet.

Sämtliche Maßnahmen der Bauphase (temporäre Lärmschutzwände, organisatorische Maßnahmen) und der Betriebsphase (Lärmschutzwände, passive Maßnahmen, Abschnitte mit schallmindernden Fahrbahnbelägen) sind Vorhabensbestandteil, ihre Wirksamkeit wird daher bei der Beurteilung bereits berücksichtigt. Aus der Sicht der Raumordnung werden keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

In Hinblick auf die geplanten städtebaulichen Entwicklungen der Statutarstadt Wiener Neustadt ist keine Beeinträchtigung der geplanten Entwicklungsabsichten durch vorhabensbedingte Lärmimmissionen gegeben. An den der Trasse zugewandten Siedlungsrandern kommt es zwar zu einer vorhabensbedingten Erhöhung der Lärmimmissionen in der Betriebsphase, durch die geringe Belastung, im Bestand ist jedoch keine Überschreitung von Grenzwerten gegeben (z.B. Am Kleinen Lazarett; Ungarfeldgasse / Franz von Furtenbach-Straße). In großen Teilen des östlichen Siedlungsrandes von Wiener Neustadt ist eine lineare Siedlungsgrenze gemäß dem Regionalen Raumordnungsprogramm Wiener Neustadt-Neunkirchen (LGBl. 8000/75) festgelegt. Dort ist eine weitere Siedlungsentwicklung in Richtung der Straßentrasse daher nicht möglich.

Betreffend die fachliche Bewertung von Auswirkungen durch Lärmimmissionen wird auf das Teilgutachten 11 Lärmschutz verwiesen.

Auflagen:

keine

Risikofaktor 26:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch
Geländeveränderungen/Flächeninanspruchnahme

Fragestellungen:

1. Werden durch Geländeveränderungen/Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens gewidmete Siedlungsgebiete beeinträchtigt?
2. Wie ist diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht zu bewerten?
3. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Befund:

Siedlungsgebiete:

siehe Risikofaktor 24

Gutachten:

Von der Straßentrasse sind hauptsächlich Flächen betroffen, die als Grünland gewidmet sind. Der Großteil davon ist als Grünland Land- und Forstwirtschaft (Glf) gewidmet und daher in Hinblick auf den Siedlungsraum gering sensibel. In der Rechten Kanalzeile wird eine konsenslos errichtete Kleingartenanlage randlich beansprucht, die keine entsprechende Widmung als Kleingartenanlage aufweist, sondern als Grünland Land- und Forstwirtschaft (Glf) gewidmet ist. Dabei muss gemäß den UVE-Einreichunterlagen ein Kleingartengebäude abgelöst werden (siehe Beurteilung Sachgüter).

Durch das Vorhaben wird an mehreren Stellen Bauland direkt beansprucht:

- Bauland Wohngebiet nördlich an die Warme Fische angrenzend (Am Schafflerhof / Zillingdorfer Gasse): Hier kommt es in der Bauphase und in der Betriebsphase zu einer Flächenbeanspruchung. Die Flächen sind allerdings nicht bebaut. Es gehen mehrere potentielle Bauplätze verloren.
- Bauland Wohngebiet an der B 53 westlich der Kreuzung mit der S 4: Durch die Errichtung einer Straßenanbindung der Nebenfahrbahn an die Verkehrsfläche Am Kleinen Lazarett kommt es in der Bauphase und in der Betriebsphase zur Beanspruchung eines Baulandgrundstücks. Die Fläche ist allerdings nicht bebaut.
- Bauland Agrargebiet im Bereich Schafflerhof: Es kommt in der Bauphase zu einer temporären, randlichen Flächenbeanspruchung.

- Bauland Betriebsgebiet am rechten Ufer der Warmen Fische: Es kommt in der Bauphase zu einer randlichen Flächenbeanspruchung.
- Bauland Betriebsgebiet im Bereich der Hofer Mühle: Es kommt in der Bauphase zu einer randlichen Flächenbeanspruchung.
- Bauland Betriebsgebiet an der B 60 in Eggendorf: Es kommt in der Bauphase zu einer randlichen Flächenbeanspruchung von bebauten Grundstücken.
- Bauland Betriebsgebiet an der B 53: Es kommt in der Bauphase zu einer randlichen Flächenbeanspruchung von bebauten Grundstücken.

Zu einer dauerhaften Inanspruchnahme von Flächen, die für Siedlungszwecke vorgesehen sind, kommt es an zwei Stellen: im Bauland Wohngebiet im Bereich Am Schafflerhof / Zillingdorfer Gasse sowie im Bauland Wohngebiet an der B 53 Neudörfler Straße. Da diese Flächen allerdings nur ein geringes Flächenmaß aufweisen und noch unbebaut sind, ist in Bezug auf Geländeänderungen bzw. Flächeninanspruchnahme nur von geringen Auswirkungen auf Siedlungsgebiete auszugehen. Beanspruchte Flächen müssen jedenfalls abgelöst werden.

Sämtliche Flächen, die während der Bauphase beansprucht werden, sind nach Abschluss der Bauarbeiten zu rekultivieren und können daher wieder für ihren ursprünglichen Zweck verwendet werden. Diese Maßnahme ergibt sich aus mehreren Fachbereichen. Aus der Sicht des Fachbereichs Raumplanung sind darüber hinaus keine Auflagen vorgesehen.

Auflagen:

keine

Risikofaktor 27:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Zerschneidung der Landschaft

Fragestellungen:

1. Wird durch die Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens die Nutzung von gewidmeten Siedlungsgebieten beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht beurteilt?
3. Werden Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Siedlungsgebiete:

siehe Risikofaktor 24

Gutachten:

Durch Zerschneidungseffekte im Landschaftsraum kommt es zu keiner direkten Beeinträchtigung der Flächennutzung in Siedlungsgebieten. Im Großteil des Untersuchungsraumes ist aufgrund der Entfernung der gewidmeten Siedlungsgebiete zum Vorhaben von keiner Beeinträchtigung durch Zerschneidung der Landschaft auszugehen. Wie beim Risikofaktor 26 dargestellt, kommt es durch das Vorhaben im Bauland zu einer Flächenbeanspruchung. Dadurch entstehen jedoch keine wesentlichen Zerschneidungseffekte in Siedlungsgebieten.

Durch vorhabensbedingte Zerschneidungseffekte kann es jedoch zu einer Beeinträchtigung der funktionalen Verflechtungen durch eine Veränderung der Funktionszusammenhänge und der Trennung von Wegeinfrastruktur kommen. Die Funktionszusammenhänge werden durch das Vorhaben teilweise verändert, da es sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase zu veränderten Wegeführungen kommt.

In der Bauphase kann es in Teilbereichen zu temporären Unterbrechungen von einzelnen Wegen im Trassenbereich sowie zu Umleitungen kommen. Die Erreichbarkeit von Siedlungsgebieten bleibt dabei aber aufrecht. Aufgrund der temporären Unterbrechungen kann es jedoch zu negativen Auswirkungen auf die

Freizeitinfrastruktur kommen (siehe Risikofaktor 31). Das Begleitwegenetz, durch das entlang der Umfahringstrasse neue Wege entstehen, steht in der Bauphase noch nicht zur Verfügung.

Durch die Inkaufnahme von Umwegen, die durch die Unterbrechungen im Wegenetz entstehen, ist eine Beeinträchtigung gegeben, die allerdings aufgrund des temporären Charakters gering ausfällt. Aus der Sicht der Freizeit und Erholung sind außerdem während des Zeitraums der Unterbrechung bzw. der Beeinträchtigung der Wegeinfrastruktur temporäre, beschilderte Umleitungen notwendig (siehe Risikofaktor 31).

In der Betriebsphase bewirkt das Projekt aus großräumiger Sicht eine Verbesserung der regionalen Erreichbarkeiten und eine verbesserte Anbindung an das hochrangige Straßennetz. Gleichzeitig kommt es zu einer Verringerung der Trennwirkung in den entlasteten Ortsgebieten (B 17 in Wiener Neustadt, L 4089 in Lichtenwörth). In der Betriebsphase sind alle Wegeumlegungen bereits durchgeführt und das Begleitwegenetz hergestellt. Es kommt vorhabensbedingt zu Adaptierungen im Wegenetz und daher zu Änderungen gegenüber dem Ursprungsnetz. In folgenden Bereichen treten im untergeordneten Wegenetz Veränderungen in Form von Umlegungen und teilweise Wegeunterbrechungen auf:

- Knoten B 21b / B 60: Die L 4089 wird verlegt und mündet nicht mehr direkt in die neu gestaltete Kreuzung sondern weiter nordöstlich in die B 60. Die Zufahrt zur Hofer-Mühle südlich der neuen Kreuzung wird unterbrochen. Dadurch ergibt sich ein Umwegeaufwand von der Zillingdorfer Gasse bzw. Am Schafflerhof in Richtung Lichtenwörth (über die L 4089). Vor allem für Fußgänger und Radfahrer ist eine Verbindung vom Siedlungsgebiet im Bereich Am Schafflerhof in Richtung Lichtenwörth nur mehr über die geplante Kreuzung gegeben.
- Wirtschaftsweg südlich der Warmen Fische: Dieser wird mittels Brücke gequert. Es ergibt sich somit keine Änderung der Erreichbarkeit.
- Wirtschaftsweg südlich des Werkskanals Fische-Mühlbach: Dieser wird zur Querung des Gewässers verlegt. Es ergibt sich somit ein Umwegeaufwand.
- Alte Fabrik / Kläranlage: Der Bereich Erschlachtweg wird über eine neue Anbindung an die Umfahringstraße erschlossen. Es ergibt sich eine Verbesserung der Erreichbarkeit.
- Haderäckerweg / Kapellengasse: Die Wegverbindung bleibt in der bestehenden Form nicht mehr aufrecht. Es kommt zu einem Umwegeaufwand über die neu angelegten Begleitwege parallel zur Trasse der Umfahring.
- Gemeindestraße Am Triangel: Diese quert die B 17 mittels Brücke. Es ergibt sich somit keine Änderung der Erreichbarkeit. Der Verlauf der Gemeindestraße wird jedoch leicht verschwenkt.
- Gemeindestraße Rechte Kanalzeile: Diese quert die B 17 durch eine Brücke. Es ergibt sich somit keine Änderung der Erreichbarkeit.
- Wirtschaftsweg Franz von Furtenbach-Straße: Die Wegverbindung bleibt in der bestehenden Form nicht mehr aufrecht. Es kommt zu einem Umwegeaufwand über die neu angelegten Begleitwege parallel zur Trasse der Umfahring.
- Neudörfler Straße (B 53): Es wird eine neue Straßenanbindung von der neuen Nebenfahrbahn der B 53 an die Verkehrsfläche Am Kleinen Lazarett geschaffen.

Zu beachten ist, dass sich durch das neu angelegte Begleitwegenetz teilweise neue Verbindungen für den nicht motorisierten Verkehr ergeben. Insgesamt sind durch die Veränderungen im Wegenetz in der Betriebsphase geringe bis mittlere Auswirkungen auf die Funktionszusammenhänge festzustellen, wobei auch die vorhabensbedingten Verbesserungen zu berücksichtigen sind. In Bezug auf das für Freizeitwecke wichtige Wegenetz wird auf die Ausführungen zum Risikofaktor 31 verwiesen.

Auflagen:

keine

Risikofaktor 28:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch visuelle Störungen

Fragestellungen:

1. Wird durch visuelle Störungen die Nutzung von gewidmeten Siedlungsgebieten beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht beurteilt?
3. Werden Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Siedlungsgebiete:

siehe Risikofaktor 24

Gutachten:

In der Bauphase werden die Baustelleneinrichtungen, das Baustellengeschehen, Materialablagerungen, temporäre Lärmschutzwände, etc. optisch wirksam. Dies führt zu einem temporär veränderten Erscheinungsbild des Landschaftsraumes.

In der Betriebsphase wird die Trasse, insbesondere von den Siedlungsrändern aus, aufgrund der Dammlage und der Lärmschutzwände optisch wahrnehmbar. Es ergibt sich eine dauerhafte Veränderung des Erscheinungsbildes des Landschaftsraumes sowie eine Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen.

Das Straßenprojekt grenzt nur in wenigen Bereichen, insbesondere bei den Knoten B 21b / B 60 und B 53 / S 4, an das Siedlungsgebiet an. Ansonsten ist aufgrund der Entfernung der gewidmeten Siedlungsgebiete zum Vorhaben von keiner Beeinträchtigung von Siedlungsgebieten durch visuelle Störungen auszugehen. Durch ein Straßenprojekt kommt es grundsätzlich zu keiner Beeinträchtigung von Siedlungsgebieten in visueller Hinsicht, da insbesondere Straßen keine ortsfremden Elemente darstellen.

Allfällige Beeinträchtigungen des Ortsbildes durch visuelle Störungen werden im Rahmen des Risikofaktors 17 behandelt.

Allfällige Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch visuelle Störungen werden im Rahmen des Risikofaktors 23 behandelt.

Auflagen:

keine

Risikofaktor 29:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B/Z

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen durch Luftschadstoffe

Fragestellungen:

1. Werden die Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen durch Luftschadstoffimmissionen beeinflusst?
2. Wie sind diese Beeinflussungen aus fachlicher Sicht zu bewerten?
3. Werden verbindliche Grenz- bzw. anerkannte Richtwerte überschritten und wie werden solche Überschreitungen bewertet?
4. Werden die vom Vorhaben ausgehenden Luftschadstoffimmissionsbelastungen möglichst gering gehalten bzw. Immissionen vermieden, um die Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen nicht zu gefährden?

5. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Befund:Freizeit- und Erholungseinrichtungen:

Im UVE-Fachbericht Freizeit und Erholung werden die im Untersuchungsraum vorkommenden Freizeit- und Erholungseinrichtungen behandelt. Einrichtungen der technischen Erholungsinfrastruktur (punktuelle Freizeit- und Erholungseinrichtungen) befinden sich nur wenige im Untersuchungsraum bzw. in Trassennähe. Es handelt sich hierbei um einen Bootsverleih am Wiener Neustädter Kanal, zwei Teiche (einer in Eggendorf in der Nähe des Knotens B 21b / B 60, ein weiterer auf dem Gebiet von Wiener Neustadt nordwestlich des Badesees in Neudörf), Kleingartenanlagen im Bereich der Rechten Kanalzeile sowie einen Hundeabrichteplatz und einen Spielplatz im Bereich der S 4 (bereits weit südlich der B 53). Ein Teil der Freizeitinfrastruktur liegt – mit Ausnahme des privaten Teichs in Eggendorf und der (konsenslos errichteten) Kleingartenanlagen – nicht in unmittelbarer Trassennähe, sondern am Rande des Untersuchungsraums. Eine der Kleingartenanlagen liegt direkt an der geplanten Trasse und wird von dieser sogar randlich beansprucht. Die bedeutendsten Freizeit- und Erholungseinrichtungen, wie z.B. Sportplätze, liegen innerhalb der Siedlungsgebiete und somit weit von der geplanten Umfahrungsstraße entfernt.

Einige regional bedeutende Radwege verlaufen durch das Projektgebiet, insbesondere der Eurovelo 9 und der Thermenradweg. Beide verlaufen innerhalb des Untersuchungsraums auf derselben Strecke, werden vom Projekt allerdings nicht gequert. Weiters führen der Nadelburg-Radweg und der Rosalia-Radweg durch den Untersuchungsraum. Entlang der B 60 Pottendorfer Straße und der B 53 Neudörfner Straße bestehen eigene Radfahranlagen. Alle Einrichtungen und Anlagen – mit Ausnahme des Eurovelo 9 und des Thermenradwegs – werden von der Trasse jedenfalls gequert, insbesondere in der Rechten Kanalzeile, der Franz von Furtenbach-Straße und der Kapellengasse. Grundsätzlich ist jedoch das gesamte Netz an Wirtschaftswegen im Untersuchungsraum für das Radfahren und andere Freizeitaktivitäten (Laufen, Spaziergehen, etc.), besonders für die ansässige Bevölkerung, geeignet. Dabei muss berücksichtigt werden, dass das landwirtschaftliche Wegenetz im Gebiet zwischen Wiener Neustadt und Lichtenwörth eine für die Freizeit und Erholung wichtige Verbindungsfunktion zwischen dem Stadtgebiet von Wiener Neustadt und dem Erholungsgebiet Leithaauen besitzt.

Im Projektgebiet oder knapp außerhalb desselben befinden sich einige Gebiete mit hoher Erholungseignung und somit hoher Bedeutung für die Freizeit- und Erholungsfunktion. Es handelt sich hierbei um den Wiener Neustädter Kanal, die Warme Fische und den Fische-Mühlbach. Entlang der Gewässer verlaufen teilweise Wege, die eine überregionale Bedeutung (Radwege) oder eine Bedeutung für die lokale Bevölkerung besitzen. Auch der Akademiepark in Wiener Neustadt sowie die Leithaauen stellen bedeutende Erholungsräume dar. Die beiden letztgenannten Erholungsgebiete werden von der Straßentrasse allerdings nicht direkt berührt.

Aufgrund der überregional bedeutenden Radwege im Projektgebiet und die Anbindung an bedeutende Erholungsgebiete geht der Erholungswert im Untersuchungsraum in einer Gesamtbetrachtung über die lokale Bedeutung bzw. die Bedeutung für die ansässige Bevölkerung hinaus.

Im Nahbereich des Projektgebiets befinden sich keine bedeutenden Tourismusziele.

Luftschadstoffe:

Im UVE-Fachbericht Luftgüte und Klima werden die Zusatzbelastungen durch Luftschadstoffe in der Bau- und der Betriebsphase behandelt. Als vorhabensrelevanten Luftschadstoffe sind Stickstoffoxide (NO_x, NO₂), Feinstaub (PM_{2,5}, PM₁₀), Benzo(a)pyren (BaP) zu betrachten. Die Vorbelastung ist im Untersuchungsraum als mäßig einzustufen.

Relevante negative Auswirkungen bleiben in der Bauphase auf den unmittelbaren Trassenbereich beschränkt. Dort kann es zu einer relevanten Staubbelastung kommen. Diese Belastungen sind jedoch nur von vorübergehendem Charakter. Außerdem werden Maßnahmen getroffen, um die Emissionen in der Bauphase zu minimieren.

In der Betriebsphase werden für die unterschiedlichen Parameter die jeweiligen Grenzwerte eingehalten bzw. ergeben sich nur irrelevante Zusatzbelastungen. Aufgrund der Verlagerung von Verkehrsströmen kommt es zu einer Entlastungswirkung in den Siedlungsgebieten von Wiener Neustadt und Lichtenwörth.

Details sind dem Teilgutachten 13 Luftreinhalteverfahren zu entnehmen.

Gutachten:

Aufgrund der Entfernung zum Großteil der punktuellen Einrichtungen der Freizeit- und Erholungsinfrastruktur ist in der Bauphase von keinen wesentlichen Auswirkungen durch das Projekt in Hinblick auf Luftschadstoffe auszugehen. Für die Kleingartenanlage an der Rechten Kanalzeile sowie den Teich in Eggendorf – beide Einrichtungen liegen in unmittelbarer Nähe der Baustelle – kann es jedoch zu Staubbelastungen kommen. Durch Maßnahmen in der Bauphase werden allfällige Auswirkungen von vornherein abgemindert. Die Auswirkungen in der Bauphase sind außerdem nur temporärer Natur.

Betreffend die möglichen Auswirkungen auf die räumliche Erholungsfunktion kann in der Bauphase in unmittelbarer Nähe zum Projektgebiet temporär und lokal begrenzt eine Minimierung des Erholungswertes der Landschaft durch Luftschadstoffe auftreten. Dadurch ergeben sich auch geringe aber temporäre Auswirkungen auf die Radwege und auf die sonstigen für Freizeitzwecke genutzten Wirtschaftswege, die durch das Projektgebiet verlaufen.

In der Betriebsphase kommt es bei großräumiger Betrachtung zu Verlagerungseffekten in der Verkehrsbelastung und somit in Bezug auf Luftschadstoffe zu Verbesserungen in den Siedlungsgebieten, insbesondere an der B 17 in Wiener Neustadt und an der L 4089 in Lichtenwörth. Mehrbelastungen treten hingegen im unmittelbaren Nahbereich der Straßentrasse auf. Die Trasse wird zwar von mehreren Wegen, die für das Radfahren oder andere Freizeit- und Erholungszwecke genutzt werden, gequert, aufgrund der nur kurzen Aufenthaltszeit im Nahbereich der Trasse ist jedoch von keinen wesentlichen Beeinträchtigungen der Freizeitfunktion durch Luftschadstoffe auszugehen.

In Bezug auf die Freizeit- und Erholungsinfrastruktur ergeben sich in der Betriebsphase geringe Erhöhungen der Belastung beim Teich in Eggendorf, sowie bei der Kleingartenanlage an der Rechten Kanalzeile. Es kommt dabei jedoch zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte. Für weitere Freizeit- und Erholungseinrichtungen ergeben sich in der Betriebsphase aufgrund der Entfernung zur Trasse keine vorhabensbedingten Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe.

Betreffend die fachliche Bewertung von Auswirkungen durch Luftschadstoffe wird auf das Teilgutachten 13 Luftreinhalte-technik verwiesen.

Aus der Sicht des Fachbereichs Luftgüte und Klima sind in der Bauphase Maßnahmen notwendig, die bei der Beurteilung der Auswirkungen bereits berücksichtigt werden (z.B. Befeuchtung unbefestigter Fahrwege, Reifenwaschanlagen, Mindestemissionsstandards der Baumaschinen). Details zu den Maßnahmen sind dem UVE-Fachbericht Luftgüte und Klima sowie dem Teilgutachten 13 Luftreinhalte-technik zu entnehmen. Aus der Sicht des Fachbereichs Raumplanung sind darüber hinaus keine Auflagen vorgesehen.

Auflagen:

keine

Risikofaktor 30:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B/Z

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen durch Lärm

Fragestellungen:

1. Werden durch eine Veränderung der Lärmimmissionssituation die Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen beeinflusst?
2. Wie werden diese Beeinflussungen aus fachlicher Sicht, auch im Hinblick auf die Entwicklung des Fremdenverkehrs, bewertet?
3. Werden verbindliche Grenz- bzw. anerkannte Richtwerte überschritten und wie werden solche Überschreitungen bewertet?
4. Werden die vom Vorhaben ausgehenden Lärmimmissionsbelastungen möglichst gering gehalten bzw. Immissionen vermieden, um die Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen nicht zu gefährden?
5. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Befund:Freizeit- und Erholungseinrichtungen:

siehe Risikofaktor 29

Lärmimmissionen:

Im UVE-Fachbericht Schalltechnisches Projekt - Technischer Bericht werden die projektbedingten Zusatzbelastungen durch Lärmeinwirkung getrennt nach Betriebs- und Bauphase behandelt. Die Vorbelastung ist im Untersuchungsraum sehr unterschiedlich. Abseits von bestehenden Straßenzügen ist eine geringe Vorbelastung gegeben, entlang der zahlreichen hochrangigen Verkehrswege hingegen eine sehr hohe.

In der Bauphase treten wesentliche Immissionen im Trassennahbereich auf, sowie im Bereich der Zu- und Abfahrten aufgrund des vorhabensbedingten Baustellenverkehrs. Es werden die Grenzwerte der NÖ Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung im Großteil des Untersuchungsgebiets eingehalten, teilweise kommt es jedoch aufgrund der geringen Abstände zwischen der Straßentrasse und den Siedlungsgebieten zu Überschreitungen der Grenzwerte. Im Landschaftsraum, der für Freizeit- und Erholungszwecke genutzt wird, kommt es in der Nähe der Baustelle zu Immissionszunahmen. Die Bauarbeiten finden im Regelfall im Tag- und Abendzeitraum statt, in der Nacht sind keine Arbeiten vorgesehen. Lärmintensive Tätigkeiten (z.B. Rüttelstopfverdichtungen) werden gemäß Baustellen- und Bauphasenkonzept nur bis 19 Uhr durchgeführt. Der Baubetrieb verursacht jedenfalls nur temporäre Veränderungen durch Baulärm auf der eigentlichen Baustelle und den Zubringern.

Für die Betriebsphase wird der Projektplanfall, der eine Verkehrsprognose für das Jahr 2030 sowie das Vorhaben B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2 enthält, herangezogen und mit dem Plannullfall (Verkehrsprognose für das Jahr 2030 ohne Projekt) verglichen. Die erforderlichen und geplanten Lärmschutzmaßnahmen sind dabei bereits Vorhabensbestandteil. Ihre Wirksamkeit wird daher bei der Beurteilung bereits berücksichtigt. In der Betriebsphase kommt es zu Zusatzbelastungen in den Randbereichen des Siedlungsgebiets, also den eher lärmarmen Bereichen des Untersuchungsraums, in denen nur ein geringes Verkehrsaufkommen und daher geringe Schallpegelwerte herrschen. Darüber hinaus kommt es auch im unmittelbaren Trassennahbereich zu relevanten Immissionszunahmen. Der davon betroffene Landschaftsraum, insbesondere das Wegenetz, wird für Freizeit- und Erholungszwecke genutzt. Die großräumigsten Immissionszunahmen treten im Raum östlich der Trasse im Bereich der Rechten Kanalzeile auf, da dort keine Lärmschutzwände vorgesehen sind.

Gleichzeitig kommt es zu wesentlichen Entlastungswirkungen entlang der bestehenden hochrangigen Verkehrswege innerhalb der bebauten Siedlungsgebiete, insbesondere entlang der B 17 in Wiener Neustadt und der L 4089 in Lichtenwörth. Dies kann positive Effekte für innerörtlich gelegene Freizeit- und Erholungseinrichtungen bewirken.

Die Lärmimmissionen bzw. die vorhabensbedingte Änderung der Immissionssituation sind in Immissionskarten (Rasterkartierungen) dargestellt. In diesen ist die im Landschaftsraum auftretende Immissionssituation erkennbar.

Details in Bezug auf den Lärm können dem Teilgutachten 11 Lärmschutz entnommen werden.

Gutachten:

Aufgrund der Entfernung ist für die meisten Einrichtungen der Freizeit- und Erholungsinfrastruktur (punktuelle Freizeit- und Erholungseinrichtungen) in der Bauphase von keinen wesentlichen Auswirkungen durch das Projekt in Hinblick auf Lärmimmissionen auszugehen. Für die Kleingartenanlage an der Rechten Kanalzeile sowie den Teich in Eggendorf – beide Einrichtungen liegen in unmittelbarer Nähe der Baustelle – kommt es jedoch aufgrund des Baugeschehens zu wesentlich höheren Lärmimmissionen. Der Grenzwert zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung wird dabei aber nicht überschritten. Die Auswirkungen in der Bauphase sind außerdem nur temporärer Natur.

Betreffend die möglichen Auswirkungen auf die räumliche Erholungsfunktion kann in der Bauphase in unmittelbarer Nähe zum Projektgebiet eine Minimierung des Erholungswertes der Landschaft durch temporäre und lokal begrenzte Lärmbelastungen auftreten. Dadurch ergeben sich auch geringe aber temporäre Auswirkungen auf die Radwege und auf die sonstigen für Freizeitwecke genutzten Wirtschaftswege, die durch das Projektgebiet verlaufen.

In der Betriebsphase kommt es bei großräumiger Betrachtung zu Verlagerungseffekten in der Verkehrsbelastung und somit in Bezug auf Lärmimmissionen zu Verbesserungen in den Siedlungsgebieten, insbesondere an der B 17 in Wiener Neustadt und an der L 4089 in Lichtenwörth. Mehrbelastungen treten hingegen im unmittelbaren Nahbereich der Straßentrasse auf. Die Trasse wird von mehreren Wegen, die für das Radfahren oder andere Freizeit- und Erholungszwecke genutzt werden, gequert. In einigen Bereichen, vor allem jenen, in denen keine Lärmschutzwände vorgesehen sind (östlich der Trasse in Richtung Leitha-

Niederung), kommt es daher zu zusätzlichen Lärmimmissionen im Landschaftsraum und somit auch auf der Wegeinfrastruktur. Die zusätzliche Lärmbelastung reicht bis zum Erholungsraum Leithaniederung. Die Gesamtlärmbelastung nimmt jedoch mit der Entfernung ab und befindet sich daher innerhalb des Erholungsraumes auf einem geringen Niveau. Aufgrund der Großflächigkeit dieser Zusatzbelastungen ist im Raum östlich der Vorhabenstrasse jedoch von einer mittleren Beeinträchtigung der Freizeitfunktion durch Lärmimmissionen auszugehen.

In Bezug auf die Freizeit- und Erholungsinfrastruktur (punktuelle Freizeit- und Erholungseinrichtungen) ergeben sich in der Betriebsphase keine wesentlichen Zusatzbelastungen durch Lärmimmissionen. Der Fischteich nordwestlich des Badesees in Neudörfel liegt in der Nähe des Erholungsgebiets Leithaniederung. Es kommt zwar zu einer Zunahme der Lärmimmissionen, die Gesamtbelastung bleibt allerdings gering ($L_{den} < 55$ dB). Bei der Kleingartenanlage an der Rechten Kanalzeile kommt es zu wesentlichen Immissionszunahmen (bis zu 5 dB). Die Vorbelastung ist dort allerdings gering. Für einen Großteil der Fläche werden die Grenzwerte, die gemäß ÖNORM S 5021 für Siedlungsgebiete gelten (45 dB im Nachtzeitraum, 55 dB im Tagzeitraum) eingehalten. Lediglich im östlichen Randbereich werden die Grenzwerte leicht überschritten, wobei zu beachten ist, dass das östlichste Objekt aufgrund der direkten Flächenbeanspruchung abgelöst werden muss. Ansonsten kommt es für die übrigen Einrichtungen zu keinen Erhöhungen der Lärmbelastung. Durch die Errichtung von zusätzlichen Lärmschutzwänden wird teilweise sogar eine Reduktion des Schallpegels erreicht (z.B. Teich in Eggendorf).

Betreffend die fachliche Bewertung von Auswirkungen durch Lärmimmissionen wird auf das Teilgutachten 11 Lärmschutz verwiesen.

Sämtliche Maßnahmen der Bauphase (temporäre Lärmschutzwände, organisatorische Maßnahmen) und der Betriebsphase (Lärmschutzwände, passive Maßnahmen, Abschnitte mit schallmindernden Fahrbahnbelägen) sind Vorhabensbestandteil, ihre Wirksamkeit wird daher bei der Beurteilung bereits berücksichtigt. Aus der Sicht der Raumordnung sind keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Auflagen:

keine

Risikofaktor 31:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen durch Geländeänderungen/Flächeninanspruchnahme

Fragestellungen:

1. Werden durch Geländeänderungen/Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens die Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen im Untersuchungsgebiet beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht beurteilt?
3. Werden Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Freizeit- und Erholungseinrichtungen:

siehe Risikofaktor 29

Gutachten:

Bereits in der Bauphase aber auch in der Betriebsphase kommt es zu einer randlichen Beanspruchung einer Kleingartenanlage an der Rechten Kanalzeile. Gemäß den Projektunterlagen wird dabei eine Kleingartenhütte im Konsens mit dem Eigentümer abgelöst. Für die restlichen Kleingartenhütten ergibt sich eine unmittelbare Nahelage zum Projekt. Es wird daher grundsätzlich zu Beeinträchtigungen kommen, allerdings nicht in Zusammenhang mit der Flächeninanspruchnahme.

Der Teich in Eggendorf wird nicht direkt beansprucht. In der Bauphase kommt es jedoch zu einer randlichen Beanspruchung der auf dem Grundstück befindlichen Gehölzstruktur. Die Auswirkungen auf die Nutzung des Teichs sind allerdings gering.

Weitere Freizeit- und Erholungseinrichtungen werden in der Bau- und der Betriebsphase vom Vorhaben nicht direkt beansprucht.

In der Bauphase kommt es auf der für Freizeitzwecke benutzten Wegeinfrastruktur in Teilbereichen zu temporären Unterbrechungen. Davon sind insbesondere die Wege betroffen, auf denen der Nadelburg-Radweg bzw. diverse Varianten desselben verlaufen. Generell betrifft dies jedoch alle, das Projekt querenden Wege, die von Radfahrern und Fußgängern benutzt werden können, da das Gebiet eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen dem Stadtgebiet von Wiener Neustadt und dem Erholungsgebiet Leithaauen besitzt. Insgesamt kommt es aufgrund der temporären Unterbrechungen in der Bauphase zu negativen Auswirkungen auf die Freizeitinfrastruktur durch Flächeninanspruchnahme bzw. Geländeänderung.

Aus raumordnungsfachlicher Sicht sind während des Zeitraums der Unterbrechung bzw. der Beeinträchtigung der Wegeinfrastruktur temporäre Umleitungen notwendig. Durch die Inkaufnahme von Umwegen verbleibt eine geringe Restbelastung. Zu beachten ist, dass diese Beeinträchtigung nur zeitlich begrenzt während der Bauphase auftritt.

In der Betriebsphase ist das Begleitwegenetz bereits wieder hergestellt, es kommt dabei jedoch teilweise zu Unterbrechungen des bestehenden Wegenetzes und somit zur Umlegung von funktionalen Verbindungen. Inwiefern sich eine Veränderung von Wegeverbindungen ergibt, ist im Risikofaktor 27 angeführt. Von besonderer Relevanz sind dabei der Wirtschaftsweg südlich des Werkskanals Fischa-Mühlbach, die Gemeindestraße bei der Kreuzung Haderäckerweg / Kapellengasse, sowie der Wirtschaftsweg Franz von Furtenbach-Straße. Diese Verbindungen werden in der bestehenden Form nicht wieder hergestellt. Es ergibt sich teilweise ein nicht zu vernachlässigender Umwegeaufwand. Davon ist insbesondere der Nadelburggradweg betroffen. Auch beim Knoten B 21b / B 60 kommt es aufgrund der Neuorganisation der Kreuzung zu einer veränderten Streckenführung für Radfahrer und Fußgänger.

Zu beachten ist, dass sich durch das neu angelegte Begleitwegenetz teilweise neue Verbindungen für den nicht motorisierten Verkehr, also auch den Radverkehr ergeben. Diese Verbindungen entstehen entlang der geplanten Trasse. Insgesamt sind durch die Veränderungen im Wegenetz in der Betriebsphase geringe bis mittlere Auswirkungen auf die Freizeit- und Erholungsfunktion festzustellen.

Auflagen:

Sämtliche Wege, die als Radwegverbindung oder für andere Freizeitzwecke dienen, sind in der Bauphase in ihrer Funktion grundsätzlich aufrechtzuerhalten. Sofern allfällige temporäre Unterbrechungen notwendig sind, sind in Abstimmung mit den jeweiligen Standortgemeinden Umleitungen mit möglichst geringem Umwegeaufwand einzurichten und entsprechend zu beschildern.

Risikofaktor 32:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen durch Zerschneidung der Landschaft

Fragestellungen:

1. Wird durch die Zerschneidung der Landschaft die Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen im Untersuchungsgebiet des Vorhabens beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht beurteilt?
3. Werden Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Freizeit- und Erholungseinrichtungen:

siehe Risikofaktor 29

Gutachten:

Wie beim Risikofaktor 22 (Landschaftsbild) dargestellt, werden in weiten Teilen des Trassenverlaufs Offenlandflächen zerschnitten. Teilweise kommt es auch zur Zerschneidung von für die Freizeitnutzung wichtiger Wegeinfrastruktur. Allfällige Zerschneidungswirkungen im für Freizeitzwecke genutzten Wegenetz werden im Zuge der Beurteilung betreffend den Risikofaktor 31 (Flächeninanspruchnahme), sowie im Risikofaktor 27 betreffend die funktionalen Verflechtungen behandelt.

Aufgrund der Geländemorphologie (Ebene) und der Projektbeschaffenheit (Straßentrasse in Dammlage und fast durchgängig vorhandene Lärmschutzwände) sind weiträumig Sichtbeziehungen zu den vom Vorhaben beanspruchten Flächen in der Bau- und der Betriebsphase gegeben.

Die Zerschneidung der Landschaft hat jedoch nur geringe Auswirkungen auf die Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen. Einrichtungen der Freizeit- und Erholungsinfrastruktur liegen in großer Entfernung zur Trasse, eine Beeinträchtigung der Funktion durch Landschaftszerschneidung ist jedenfalls nicht gegeben. Auch für die Kleingartenanlage im unmittelbaren Trassenbereich ergeben sich kaum Auswirkungen durch Zerschneidungseffekte, wohl aber durch Flächeninanspruchnahme und visuelle Störungen (siehe entsprechende Risikofaktoren). Aufgrund der geringen Erheblichkeit der Zerschneidungseffekte im Landschaftsraum ist auch die Beeinträchtigung des Landschaftsempfindens auf den für Freizeitzwecke genutzten Wegen als gering zu betrachten. Dies trifft sowohl auf die Bau- als auch die Betriebsphase zu.

Auflagen:

keine

Risikofaktor 33:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen durch visuelle Störungen

Fragestellungen:

1. Werden durch visuelle Störungen die Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen im Untersuchungsgebiet des Vorhabens beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht beurteilt?
3. Werden Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Freizeit- und Erholungseinrichtungen:

siehe Risikofaktor 29

Gutachten:

In der Bauphase ergibt sich eine temporäre Änderung des Erscheinungsbildes des Landschaftsraumes durch die Baustelle (Baustelleneinrichtungen, Baumaschinen, Baulagerflächen und temporäre Lärmschutzwände), die als Störung wahrgenommen wird. In der Betriebsphase ist eine dauerhafte Veränderung des Landschaftsraumes durch das Vorhaben gegeben. Auch wenn eine Straße im technogen geprägten Raum grundsätzlich kein ortsfremdes Element darstellt, ist durch die Dammlage und die fast durchgängig vorhandenen Lärmschutzwände eine optische Barriere und somit eine visuelle Störung gegeben.

Bereits in der Bauphase aber auch in der Betriebsphase kommt es zu einer randlichen Beanspruchung einer konsenslos errichteten Kleingartenanlage an der Rechten Kanalzeile. Neben dieser Beanspruchung ist somit auch eine unmittelbare Lage der Erholungseinrichtung an der Projekttrasse gegeben. Durch die Nähe zum Vorhaben ist die Trasse in diesem Erholungsraum präsent und stellt somit einen optischen Störfaktor dar. Das Erscheinungsbild der umgebenden Landschaft wird verändert. Der Erholungswert einer Kleingartenanlage wird durch das Erscheinungsbild des Landschaftsraums jedoch nur in geringem Ausmaß beeinflusst, weswegen sich nur geringe Auswirkungen ergeben.

Für den Teich in Eggendorf ergibt sich keine wesentliche Beeinträchtigung der Nutzung durch visuelle Störungen, da der Teich auf dem Grundstück selbst von Gehölzbestand umgeben ist und bereits jetzt hochrangige Straßen in direktem Anschluss bestehen. Das Vorhaben stellt somit keine wesentliche zusätzliche visuelle Belastung dar.

Für weitere Freizeit- und Erholungseinrichtungen ergeben sich in der Bau- und der Betriebsphase aufgrund der Entfernung zur Trasse keine vorhabensbedingten visuellen Störungen.

In Bezug auf die Landschaftswahrnehmung auf den durch das Projektgebiet verlaufenden und für das Radfahren und andere Freizeitwecke genutzten Wegen, kommt es ebenfalls zu Auswirkungen durch visuelle Störungen sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase. Aufgrund der Geländemorphologie (Ebene) und die kaum vorhandenen Windschutzanlagen ist das Vorhaben im offenen Landschaftsraum weithin sichtbar. Diese Sichtbarkeit wird durch die Dammlage und die fast durchgängig vorhandenen Lärmschutzwände noch verstärkt. In Bezug auf die Wege ist festzustellen, dass diese die Trasse zumeist queren und die visuelle Beeinträchtigung daher nur in Teilbereichen auftritt. Außerdem setzt sich das Landschaftsempfinden bei der Nutzung eines Radweges aus vielen Teilabschnitten zusammen und wird nur kurzzeitig und räumlich begrenzt durch das Straßenprojekt geprägt. Es ergeben sich somit nur geringe Auswirkungen.

Zur Verringerung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild sind Maßnahmen zur gestalterischen Einbindung der Trasse in die Umgebung sowie zur Verringerung der Fremdkörperwirkung vorgesehen. Auf diese wird im Risikofaktor 23 eingegangen. Auch in Bezug auf notwendige Auflagen im Zusammenhang mit visuellen Störungen im Landschaftsbild wird auf den Risikofaktor 23 verwiesen.

Auflagen:

keine

Datum: 17/07/2018

Unterschrift: 