

S 8 MARCHFELD SCHNELLSTRASSE




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

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

EINREICHPROJEKT 2010

PLANTITEL

Zusammenfassung Bericht

	C	Präzisierung zum 2. Verbesserungsauftrag der UVP-Behörde	
	B	Verbesserung gemäß 2. Verbesserungsauftrag der UVP-Behörde	
Änderung	A	Verbesserung gemäß Verbesserungsauftrag der UVP- Behörde	
PROJEKTSTEUERUNG		PROJEKTANT	
 ziviltechnikergmbh, leithastrasse 10, 1200 wien tel +43 (1) 313 60-0, fax +43 (1) 313 60-800		 ziviltechnikergmbh, leithastrasse 10, 1200 wien tel +43 (1) 313 60-0, fax +43 (1) 313 60-800	
KOORDINATION UMWELT		ASFINAG BAU MANAGEMENT GMBH A-1030 WIEN, MODECENTERSTRASSE 16	
 Ziviltechniker GmbH für Landschaftsplanung A-1040 Wien, Möllwaldplatz 4/21 Fax: +43 (1) 406 66 90-7 Tel: +43 (1) 406 66 90 e-mail: office@beitl.at www.beitl.at		Projektleiter Schröfelbauer eh.	Leiter Planung Honeger eh.
Gezeichnet: Datum:	AS März 2014	MASSSTAB	AUSFERTIGUNG
Geprüft: Datum:	Sw März 2014	-	EINLAGE
Fläche:	- m ²	-	1 - 1.4

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	3
1.1	Projektziele	3
1.2	Projektentwicklung	4
1.3	Trassenkurzbeschreibung	4
2	Projektbeteiligte	6
3	Projekthistorie	7
3.1	GSD - Studie	7
3.2	PGO – Korridoruntersuchung	7
3.2.1	Korridoruntersuchung Marchfeld 2004	8
3.2.2	Strategische Prüfung Verkehr 2005	8
3.2.3	Untersuchung Netzveränderung und Ziele	8
3.2.4	Schlussfolgerungen aus der Strategischen Prüfung Verkehr	9
3.3	Vorbereitung Vorprojekt	10
3.4	Vorprojekt	13
3.4.1	Allgemeines	13
3.4.2	Zugang zur Variantenempfehlung	14
3.4.3	Nutzen-Kosten Untersuchung	15
3.4.4	Gesamtresümee Abschnitt West	15
3.5	Absichtserklärung	17
4	Trasse Einreichprojekt	18
4.1	Allgemeines Trasse - Abschnitt West	18
4.2	Trassenbeschreibung – Abschnitt West	20
4.3	Entwässerung	21
4.4	Zeitplan	22
4.5	Kostenschätzung	22
5	Zusammenfassung der Wirkungen des Vorhabens	23
5.1	Nutzen des Projektes	23
5.2	Verkehrliche Grundlagen	23
5.3	Die Auswirkungen des Projekts auf die Schutzgüter	25
5.3.1	Zusammenfassung für den Teilraum Knoten S 1/S 8 bis inkl. Anschlussstelle Deutsch-Wagram	25
5.3.2	Zusammenfassung für den Teilraum Anschlussstelle Deutsch-Wagram bis inkl. Anschlussstelle Strasshof (inkl. Spange zur B 8)	29

5.3.3 Zusammenfassung für den Teilraum Anschlussstelle Strasshof bis inkl. Anschlussstelle Markgrafneusiedl.....	32
5.3.4 Zusammenfassung für den Teilraum Anschlussstelle Markgrafneusiedl bis inkl. Anschlussstelle Gänserndorf / Obersiebenbrunn.....	35
5.4 Zusammenfassende Bewertung der Umweltverträglichkeit	38
6 Inhalte Kisten	39
6.1 Kiste 1.....	39
6.2 Kiste 2.....	39
6.3 Kiste 3.....	40
7 Abkürzungsverzeichnis.....	42
8 Abbildungsverzeichnis.....	43
9 Tabellenverzeichnis.....	43

1 EINLEITUNG

Im hochrangigen Verkehrsnetz der österreichischen Ostregion bildet das vorliegende Projekt der S 8 Marchfeld Schnellstraße zwischen dem Knoten S 1/S 8 und der Staatsgrenze bei Marchegg eine Verbindung der Ballungsräume Wien und Bratislava und ermöglicht eine hochrangige Verkehrserschließung des Marchfelds.

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

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

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

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

1.1 PROJEKTZIELE

Mit der Errichtung der S 8 Marchfeld Schnellstraße zwischen Knoten S 1/S 8 und Staatsgrenze bei Marchegg werden u. a. folgende wesentliche Ziele verfolgt:

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

- Verbesserung der Erreichbarkeit (in) der Region und Sicherung des Standortes im internationalen Wettbewerb
- Verbesserung der Verkehrsqualität im hochrangigen und nachrangigen Netz
- Erhöhung der Lebensqualität durch Verringerung der Emissionen in den Ortsdurchfahrten

1.2 PROJEKTENTWICKLUNG

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

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

Im Rahmen der „Absichtserklärung“ vom 13.12.2007 über die Realisierung des Projekts S 8 Marchfeld Schnellstraße wurde zwischen BMVIT, Land Niederösterreich und ASFINAG festgelegt, die S 8 in zwei Realisierungsschritten – Abschnitt West vom Knoten S 1/S 8 bis Anschlussstelle (ASt) Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) und Abschnitt Ost von ASt Gänserndorf/ Obersiebenbrunn (L 9) bis Staatsgrenze bei Marchegg – zeitlich gestaffelt umzusetzen.

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

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

1.3 TRASSENKURZBESCHREIBUNG

Die Trasse der S 8 Abschnitt West, Knoten S 1/S 8 bis ASt Gänserndorf/ Obersiebenbrunn (L 9) springt von der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat bis Süßenbrunn im Knoten S 1/S 8 mit einem Rechtsbogen ab und verläuft möglichst bebauungsfern Richtung Norden. Die S 8 quert in weiterer Folge die Landesstraßen L 3019 und L 3023 sowie den Rußbach und erreicht bei der Landesstraße L 6 die ASt Deutsch-Wagram. Bei den Windkraftanlagen an der Gemeindegrenze Deutsch-Wagram/ Parbasdorf schwenkt die Trasse Richtung Nordosten. Bei der ASt Strasshof wird die B 8 an die S 8 angebunden. Die Trassenführung im Bereich Markgrafneusiedl wird durch das Natura 2000- Gebiet „Sandboden-Praterterrassen“

bestimmt. Die Trasse wird in diesem Bereich in möglichst großem Abstand zu bestehenden Wohngebieten in Strasshof, Gänserndorf und Markgrafneusiedl geführt. Eine weitere Anbindung an das untergeordnete Straßennetz (L 11) erfolgt in der ASt Markgrafneusiedl.

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

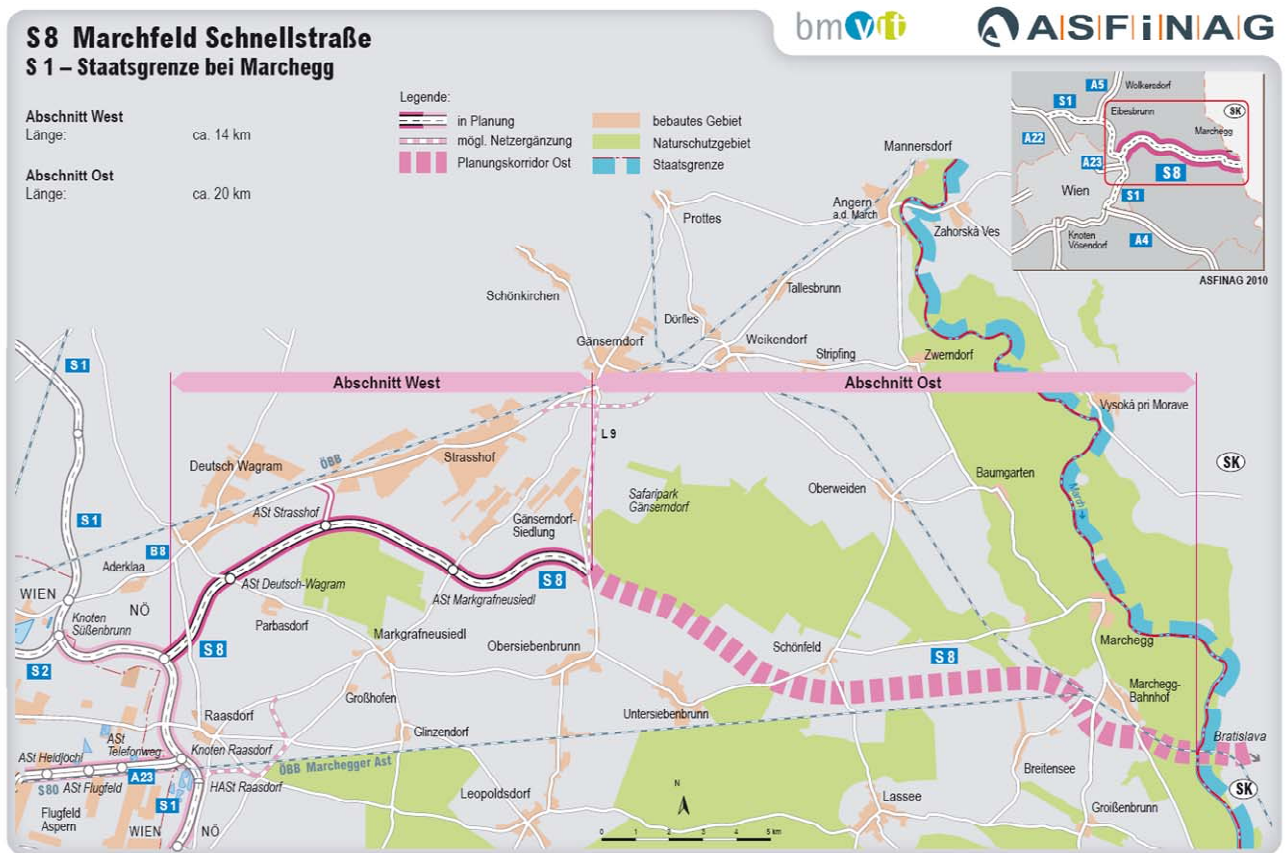


Abbildung 1: Streckengrafik S 8

2 PROJEKT BETEILIGTE

Mit der Durchführung der Planungen zur S 8 Marchfeld Schnellstraße im Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn wurde von Seiten der ASFINAG wie folgt beauftragt:

Projektleitung ASFINAG Bau Management GmbH (BMG)

Seitens der ASFINAG BMG wurde folgendes Planungsteam beauftragt:

Projektsteuerung	Werner Consult ZT GmbH
Koordination Umwelt	Beitl ZT GmbH
Straßenplanung	ARGE Retter & Partner/ ibk Kronawetter
E & M Technik	is Industrial Services GmbH
Kunstbautenplanung	
- Grünbrücken/ Brücken der S 8	Robl Ingenieurconsulting ZT GmbH
- Brücken über die S 8	stella & stengel und Partner ZT GmbH
Geologie/Hydrogeologie/Altlasten/Verdachtsflächen	ARGE Geoconsult Wien/ZT Novy
Verkehruntersuchung	Snizek & Partner Verkehrsplanung
Verkehrssicherheitsaudit	IKK Kaufmann-Krieberegg ZT-GmbH
Detaillärmuntersuchungen	ARGE Rinderer & Partner/ Rosinak & Partner
Luftschadstoffe/ Klima	LUA – Labor für Umweltanalytik GesmbH
Klima- und Energiekonzept	Zierl Consult ZT GmbH
Ökologie Tiere/ Jagd	Ziviltechnikkanzlei Dr. Hugo Kofler
Landwirtschaft, Boden und Rohstoffe	Steinwender & Partner GmbH/ Land in Sicht
Landschafts-, Ortsbild / Freizeit, Erholung	Freiland Umweltconsulting
Pflanzen und Forst	Revital Ecoconsult – LACON – Steinwender & Partner GmbH
Gewässerökologie & Fischerei	Revital Ecoconsult – TB Grasser
Siedlungs-, Wirtschaftsraum/Sach-, Kulturgüter	DR. PAULA ZT GmbH
Vermessung	DI Wenger-Oehn ZT GmbH
Visualisierung	Geoconsult Wien ZT GmbH

3 PROJEKTHISTORIE

3.1 GSD - STUDIE

Im Jahr 1999 wurde im Auftrag des damaligen BMWA eine Studie zur „Gestaltung des Straßennetzes im Donaeuropäischen Raum“, kurz GSD-Studie, ausgearbeitet. Ausgehend von einer Definition der für Österreich maßgeblichen europäischen Wirtschaftsräume wurde durch Ermittlung der maßgeblichen Verbindungen das sogenannte GSD-Netz gebildet und in Straßentypen eingeteilt. Für die Verbindung Wien – Bratislava wurde eine verkehrsträgerübergreifende Korridoruntersuchung empfohlen.

3.2 PGO – KORRIDORUNTERSUCHUNG

Aufbauend auf die GSD – Studie wurde eine weiterführende Überprüfung in Form von verkehrsträgerübergreifenden Netz- und Korridoruntersuchungen erforderlich. Eine durch die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) für die Korridore um Wien in Auftrag gegebenen Korridoruntersuchung für die gesamte Ostregion wurde Ende 2000 abgeschlossen.

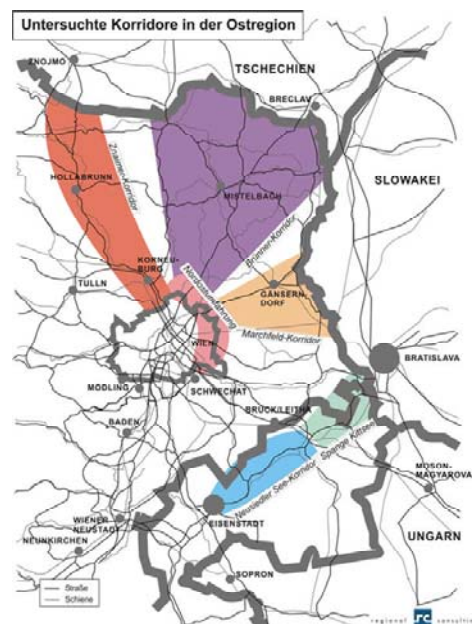


Abbildung 2: PGO – untersuchte Korridore

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

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

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

3.2.1 Korridoruntersuchung Marchfeld 2004

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

3.2.2 Strategische Prüfung Verkehr 2005

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

3.2.3 Untersuchung Netzveränderung und Ziele

Ergebnis der strategischen Prüfung war die Aufnahme einer hochrangigen Straßenverbindung zwischen der Landesgrenze Wien/NÖ (S 1) und der Staatsgrenze bei Marchegg bzw. Angern in den Anhang zum Bundesstraßengesetz. Zur Berücksichtigung von Wechselwirkungen zwischen dem Verkehrssystem und der Verkehrsnachfrage wurden verschiedene Szenarien der Raumentwicklung unterstellt. Folgende 8 Alternativen (Planfälle) wurden untersucht:

- Alternative keine zusätzlichen Maßnahmen im MIV und im ÖV (MIV 0, ÖV 0)
- Alternative keine zusätzlichen Maßnahmen MIV
- kombiniert mit ÖV-Maßnahmen Szenario „S-Bahn“ (MIV 0, ÖV S-Bahn)
- Alternative keine zusätzlichen Maßnahmen MIV

- kombiniert mit ÖV-Maßnahmen Szenario „ÖV+“ (MIV 0, ÖV+)
- Alternative „lokale Umfahrungen“ mit Grenzübergängen in Marchegg und Angern kombiniert mit ÖV-Maßnahmen Szenario „ÖV+“ (Umfahrung Mitte Süd, ÖV+)
- Alternative „lokale Umfahrungen“ mit Grenzübergang ausschließlich in Angern kombiniert mit ÖV-Maßnahmen Szenario „ÖV+“ (Umfahrung Nord, ÖV+)
- Alternative Schnellstraße mit Grenzübergang in Marchegg ohne hochrangige Anbindung von Gänserndorf kombiniert mit ÖV-Maßnahmen Szenario „S-Bahn“ (Schnellstraße Süd, ÖV S-Bahn)
- Alternative Schnellstraße mit Grenzübergang in Marchegg mit hochrangiger Anbindung von Gänserndorf kombiniert mit ÖV-Maßnahmen Szenario „S-Bahn“ (Schnellstraße Mitte Süd, ÖV S-Bahn)
- Alternative Schnellstraße mit Grenzübergang in Angern kombiniert mit ÖV-Maßnahmen Szenario „S-Bahn“ (Schnellstraße Mitte Nord, ÖV S-Bahn)

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

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

Damit waren folgende erwartete Nutzen verbunden:

- Verbesserung der sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Verflechtung zwischen Österreich und der Slowakei, dadurch Abbau der Grenzen und Stärkung der Region Wien – Bratislava
- Erhöhung der Lebensqualität in den Orten entlang der B 8 infolge Verlagerung des Durchgangsverkehrs
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung durch Verbesserung Erreichbarkeit im Raum Wien – Bratislava

3.2.4 Schlussfolgerungen aus der Strategischen Prüfung Verkehr

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

In der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung haben die Schnellstraßen-Ausbauplanfälle Süd / ÖV+ und Mitte Süd / ÖV+ ein Nutzen-Kosten-Verhältnis >1 erreicht. Die geringe Verkehrswirksamkeit einer

Schnellstraßenverbindung über Angern spiegelt sich auch im schlechtesten Kosten-Nutzen Verhältnis wider. Für die Planfälle ohne Ausbau des Straßennetzes wurde nur ein geringer Beitrag zur sozialen und ökonomischen Nachhaltigkeit ermittelt. Bei Umsetzung von Schutz-, Minderungs- und Ersatzmaßnahmen wurde der Beitrag der Planfälle mit Ausbaumaßnahmen im Straßennetz zur ökologischen Nachhaltigkeit als neutral bis leicht negativ eingestuft. Bei der Auswertung der voraussichtlichen Raum- und Umweltauswirkungen hat sich gezeigt, dass hinsichtlich räumlicher Aspekte die MIV-Maßnahmenplanfälle mit Ausnahme des Kriteriums Bodennutzungen positiv bzw. neutral zu werten waren. Nennenswerte Verschlechterungen treten hingegen in den Umweltkriterien Klima sowie Naturraum und Ökologie auf. Eine Minimierung vermeidbarer Verschlechterungen wurde als Aufgabe nachfolgender Planungsschritte definiert.

Die Zielvorstellungen

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

können ohne Ausbaumaßnahmen im Straßennetz nur unzureichend erfüllt werden.

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

Der Grenzübergang Marchegg verbindet die Ballungsräume Wien und Bratislava in direkter Linie. Dementsprechend hoch ist auch das Potential hinsichtlich der Verkehrsbelastung. Konfliktpotentiale im Umweltbereich, die sich bei Realisierung einer Schnellstraße ergeben, wurden zwar als lokal gegeben, durch Maßnahmen aber weitgehend kompensierbar eingeschätzt.

Es wurde daher empfohlen, eine Schnellstraße zwischen Wien und der Staatsgrenze bei Marchegg weiter zu verfolgen. Aufgrund der besseren Vereinbarkeit mit den räumlichen Entwicklungszielen, der besseren verkehrlichen Wirkung und auch der kürzeren Durchquerung des Natura 2000 – Gebietes ist der Korridor Mitte-Süd zu präferieren. Eine Umsetzung der ÖV-Ausbaumaßnahmen gemäß S-Bahn Konzept ist dabei anzustreben.

3.3 VORBEREITUNG VORPROJEKT

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

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

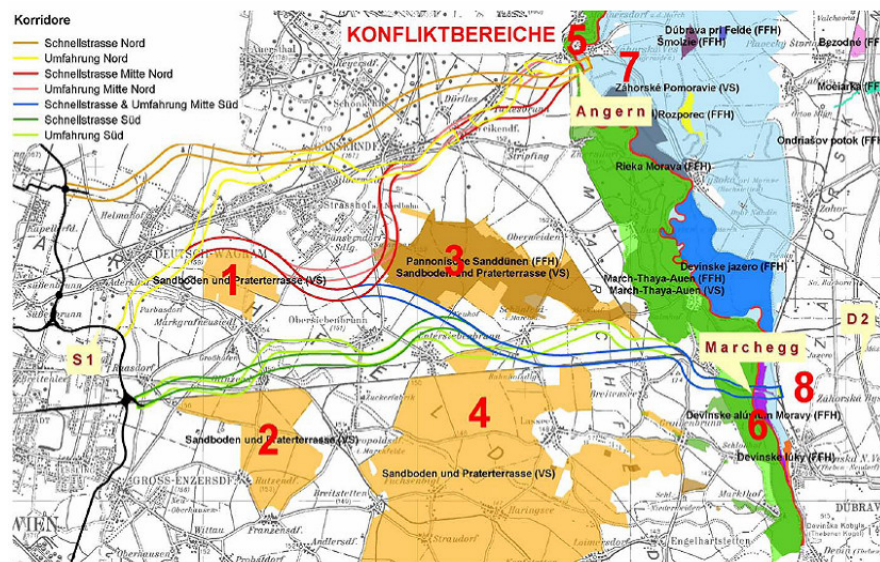


Abbildung 3: Konfliktbereiche Trassenkorridore mit Natura 2000 Gebieten im Marchfeld

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

Als wesentlicher Vorteil des Korridors Mitte-Süd wurde die Entlastungswirkung auf die B 8 und somit der Ortszentren von Deutsch-Wagram, Strasshof an der Nordbahn und Gänserndorf erkannt. Im Falle der Errichtung einer Schnellstraße im Korridor Süd würden zusätzlich Umfahrungsstraßen der B 8 notwendig werden, um die gleiche Entlastungswirkung zu erzielen. Der Bau einer Umfahrungsstraße kann jedoch ebenfalls negative Auswirkungen auf den Naturraum nach sich ziehen. Da die Marchfeld Schnellstraße im

Rahmen der Vorbereitung des Vorprojektes isoliert betrachtet wurde, wurden diese negativen Effekte nicht berücksichtigt.

Aus der Sicht des Themenbereiches „Siedlungs- und Wirtschaftsraums“ wurde beim Korridor Mitte-Süd eine höhere Zielerfüllung ermittelt als beim Korridor Süd. Die Themenbereiche „Naturraum und Ökologie“ sowie „Landwirtschaft und Boden, Forst- und Jagdwirtschaft“ zeigten jedoch ein geringeres Konfliktpotential für den Korridor Süd. Konfliktpotentiale im Hinblick auf den Naturraum wurden grundsätzlich in beiden Korridoren eruiert.

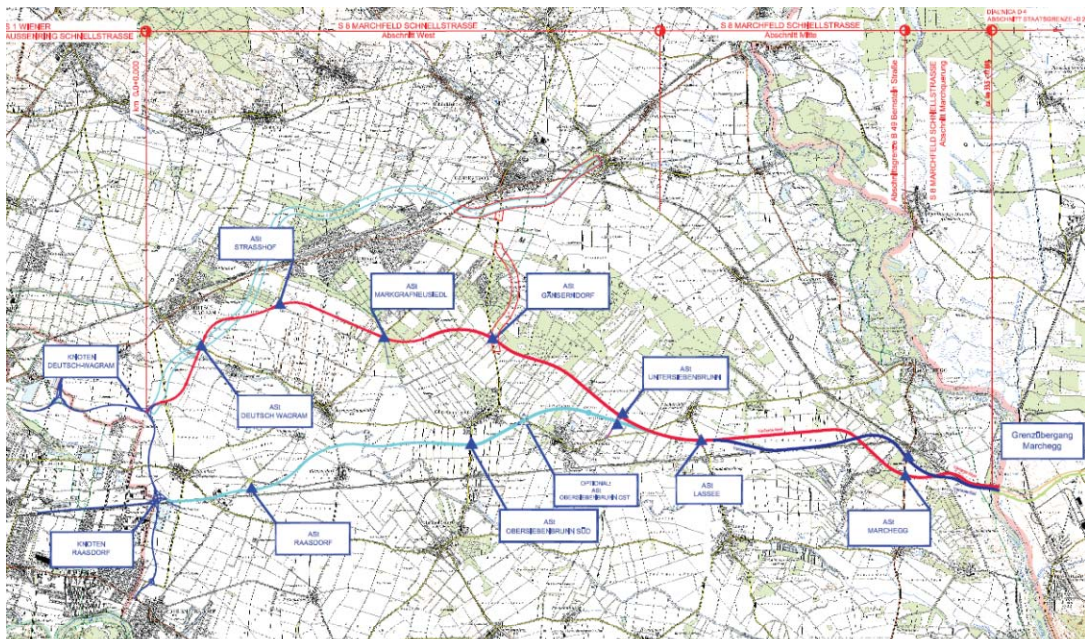


Abbildung 4: Übersichtskarte Trassen, Vorbereitung des Vorprojekts

Als wesentlicher Konfliktbereich wurde die Marchquerung definiert, da dort im Hinblick auf viele Kriterien eine Häufung der Konfliktpotentiale auftritt.

Im Rahmen des Vorprojekts sollten beide Korridore weiterverfolgt und Varianten in beiden Korridoren untersucht werden, auch wenn auf Grundlage dieser und vorangegangener Untersuchungen eine Präferenz für den Korridor Mitte-Süd feststellbar war. Eine weitere Trassenoptimierung wurde jedenfalls als Ziel definiert.

Im Rahmen der Natura 2000-Alternativenprüfung konnte unter Berücksichtigung der gemeinsamen Betrachtung der Natura 2000-Schutzgebiete in Österreich und der Slowakei die Marchquerung bei Angern ausgeschlossen und eine Querung bei Marchegg zur Weiterbearbeitung empfohlen werden. Für die weiteren Untersuchungen im Vorprojekt sollen daher die Trassenkorridore Mitte-Süd und Süd weiterverfolgt werden.

3.4 VORPROJEKT

3.4.1 Allgemeines

Entsprechend den Ergebnissen der vorausgegangenen Planungsschritte wurden mit Beginn des Vorprojektes 2007 die S 8 in drei Teilabschnitte unterteilt (West, Mitte und Ost).

Die Gliederung in Teilabschnitte wurde vorgenommen, da die Trassenvarianten der einzelnen Abschnitte miteinander beliebig kombinierbar sind. Dadurch kann im Vorprojekt die Variantenempfehlung in den einzelnen Abschnitten jeweils unabhängig von den jeweils anderen Abschnitten erarbeitet werden. Die Gliederung wurde wie folgt vorgenommen:

- Abschnitt West: S 1 bis nordöstlich Untersiebenbrunn

Die beiden verbleibenden Korridore wurden in der Folge zur Vereinfachung umbenannt:

- Im **Korridor Mitte-Süd** wurde im Vorprojekt die **Variante Nord** in einer machbaren Form geplant.
- Im **Korridor Süd** wurde die **Variante Süd** entwickelt.
- Abschnitt Mitte: nordöstlich Untersiebenbrunn bis B 49
 - Nord: Lage im Verlauf des Wirtschaftswegs nördlich abgerückt der ÖBB Strecke
 - Süd: Lage der S 8 wird zwischen Lasseer und Marchegg an ÖBB – Strecke herangeschwenkt
- Abschnitt Ost: B 49 bis Staatsgrenze
 - Nord: Unterquerung der ÖBB und Querung der March nördlich der Bahn in Parallellage zur ÖBB
 - Süd: Querung der March südlich der Bahn in Parallellage zur ÖBB

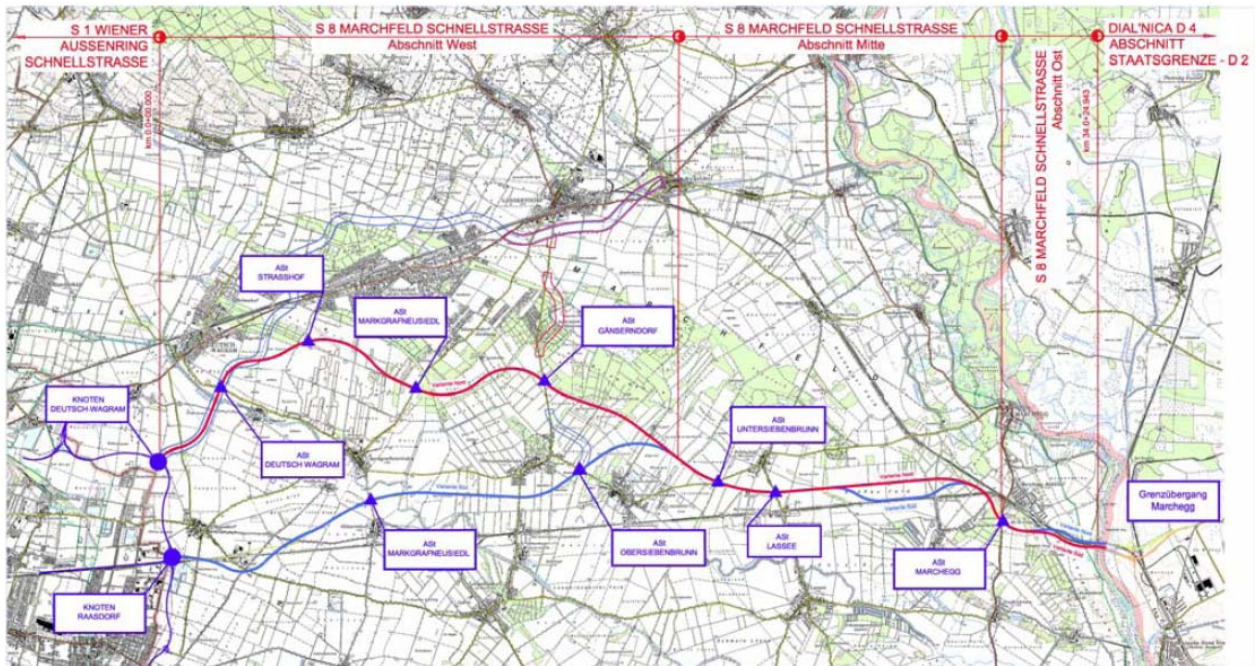


Abbildung 5: S 8 – Abschnitteinteilung

Die Varianten in den einzelnen Abschnitten sind beliebig miteinander kombinierbar. Die Varianten Nord und Süd unterscheiden sich vor allem im westlichen Planungsabschnitt hinsichtlich Lage und Wirkungen grundsätzlich von einander. In den Planungsabschnitten Mitte und Ost sind die möglichen Varianten sehr kleinräumig und zeigen auch keine Unterschiede in den verkehrlichen Wirkungen.

3.4.2 Zugang zur Variantenempfehlung

Auf Grund der möglichen Kombinierbarkeit der Varianten der Einzelabschnitte miteinander konnte im Vorprojekt eine Variantenauswahl für einzelnen Abschnitt vorgenommen werden. Es war folglich nicht erforderlich die Variantenbewertung, und in der Folge die Variantenempfehlung, seriell vorzunehmen. Dies ist insofern von Vorteil, als dadurch Projektwirkungen und Zielerfüllungen in einem Abschnitt für sich stehen und nicht durch weitere Wirkungen aus einem Nachbarabschnitt, die dann mit in die Bewertung einfließen müssen, geglättet werden.

Als Vorgehensweise der Variantenempfehlung wurde folgende festgelegt:

- Nutzen – Kosten – Untersuchung in der Stufe der Wirkungsanalyse
- Im Abschnitt West werden die beiden S 8 Varianten für sich beurteilt. Auf Grund der sehr unterschiedlichen verkehrlichen Wirkungsweisen der Varianten, werden jeweils unterschiedliche Maßnahmen im untergeordneten Netz erforderlich. Um in der Variantenauswahl sowohl hinsichtlich der Zielerfüllung bzw. der Wirkungen als auch betreffend der Kosten einen gesamtheitlichen Zugang zu haben wurden in vereinfachter Form auch die erforderlichen Ortsumfahrungen erfasst und in der

Bewertung additiv aufgenommen. Jene Umfahrungen, die mit beiden Varianten errichtet würden, werden nicht mitbetrachtet, da diese nicht zu Unterscheidung der Varianten beitragen.

- Im Abschnitt Mitte wird auf Grund der geringfügigen Unterschiede in der Trassenlage eine vereinfachte Wirkungsanalyse durchgeführt.
- Im Abschnitt Ost wird trotz der Kleinräumigkeit der Lageunterschiede eine Wirkungsanalyse durchgeführt, da sich das Projektgebiet mit Nähe zu Siedlungsgebieten, ÖBB Querung, Grenzquerung und Schutzgebieten, hier wesentlich komplexer darstellt als im Abschnitt Mitte.

3.4.3 Nutzen-Kosten Untersuchung

Um zu einer Trassenentscheidung kommen zu können, wurde eine Nutzen-Kosten-Untersuchung im Sinne der Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS 02.01.22) durchgeführt. Ausgehend von den Umweltuntersuchungen und einer Bestandsanalyse wurden durch die Fachplaner die Projektwirkungen ermittelt. Darauf aufbauend und unter Berücksichtigung der Verkehrsuntersuchungen erfolgte die Bewertung der Zielerfüllungen für vordefinierte Kriterien. Eine Zusammenfassung dieser Zielerfüllungen erfolgt in Form einer Wirkungstabelle.

Im Rahmen der Nutzwertanalyse (NWA), die auf dem Ergebnis der Wirkungsanalyse aufbaut, wird jede Variante mittels ihres Nutzwertes, welcher sich aus dem Produkt der Zielerfüllung und der Gewichtung ergibt, unter Einbeziehung der Kostenkriterien beurteilt. Ausgehend von einer mittleren Gewichtung wurde die unterschiedliche Bedeutung der Kriterien berücksichtigt. Die Prüfung der Stabilität des Ergebnisses erfolgt im Rahmen einer Sensitivitätsuntersuchung. Bei der Kostenwirksamkeitsanalyse wurde wie bei der Nutzwertanalyse die Teilnutzwerte der Kriterien (mit Ausnahme der Herstellungskosten) aufsummiert und als Beurteilungsgröße der Kostenwirksamkeitsquotient(KWQ) gebildet.

3.4.4 Gesamtresümee Abschnitt West

Die wesentlichen Vorteile der Variante Nord liegen in folgenden Kriterien:

- überörtliche Entwicklungsziele/Regionalentwicklung: Die Variante Nord erfüllt Ziele der Programme in hohem oder sehr hohem Maße und verstärkt die Entwicklung bestehender Potentiale
- örtliche Entwicklungsziele/funktionale Raumgliederung: Die Trennwirkung entlang der B 8 wird deutlich verringert, die funktionale Raumgliederung sowie die Erreichbarkeit der Betriebsgebiete wird durch die Variante Nord deutlich verbessert.
- Flächenwidmung: Es kommt zu keinem relevanten Flächenverbrauch sensibler Widmungsarten. Die Variante Nord bewirkt eine hohe Entlastungswirkung von Siedlungsgebieten, was sich insgesamt sehr positiv auf die Flächenwidmung auswirkt.
- Gewässerökologie und Fischerei: Insgesamt weist die Variante Nord eine hohe Zielerfüllung, da durch die Variante Süd auch neben dem Rußbach auch der Stempfelbach gequert wird.

- Grundwasser: Durch die Variante Nord sind nur geringe Beeinflussungen auf den Grundwasserhaushalt zu erwarten.
- Belastungsänderung im Netz: Die Variante Nord der S 8 stellt eine sehr attraktive Alternativroute zur B 8 dar was zu einer deutlichen Entlastung von Strasshof und Deutsch-Wagram führt.
- regionale Verkehrserschließung: Die Variante Nord der S 8 bietet eine attraktive höchstrangige Verbindung im MIV für die Schwerpunkte der Einwohner und der Betriebsgebiete nach Wien was zu einer deutlich besseren Lagegunst bzw. Verbesserung der regionalen Verkehrserschließung führt.

Die Nachteile der Variante Nord bestehen vor allem im Kriterium Tiere und Ihre Lebensräume, da zwei Gebiete des Natura 2000-Netzwerkes (VS- Gebiet „Sandboden und Praterterrasse“, FFH Gebiet Pannonische Sanddünen“) mittelbar betroffen sind. Zur Sicherstellung der rechtlichen Genehmigungsfähigkeit wurde in der weiteren Projektphase geeignete Maßnahmen im Planungskorridor (z.B. Lage-, Höhenoptimierung, Schutzmaßnahmen an der Trasse, Belagsauswahl...) definiert.

In Summe zeigen im Abschnitt West alle durchgeführten Analysen ein klares Ergebnis für die Variante Nord. Aus fachlicher Sicht wurde daher die weitere Bearbeitung der Variante 1 Nord im Detail empfohlen.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, die ASFINAG und das Land Niederösterreich gehen davon aus, dass die S 8 Marchfeld Schnellstraße als Ergänzung des Regionenrings in Richtung Osten eine verkehrswirksame, sichere und umweltverträgliche Verbindung nach Bratislava darstellt und die regionale Entwicklung sowie die Entlastung bestehender Ortsdurchfahrten fördert. Die Realisierung, der vorher genannten Ziele, soll schrittweise beginnen und daher folgte eine Teilung des Gebietes in zwei Abschnitte. Im Dezember 2007 wurde in einer Absichtserklärung festgelegt, dass der Baubeginn für den ersten Abschnitt der S 8 Marchfeld Schnellstraße gemäß „Variante Nord“ von der S 1 bis Gänserndorf nach Maßgabe des rechtskräftigen Abschlusses des UVP-G-Genehmigungsverfahrens für die S 8 und aller übrigen für die Realisierung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsverfahren nach den Materiengesetzen (insbesondere Vorgaben nach FFH- und Vogelschutzrichtlinie) so früh wie möglich erfolgen soll.

Das Einreichprojekt für die Abschnitte Mitte und Ost werden zeitverzögert gestartet.

Am 18.12.2008 wurde die Einreichung im Abschnitt Knoten S 1/S 8 bis Staatsgrenze bei Marchegg beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) mit dem Antrag auf Festlegung eines Bundesstraßenplanungsgebiets gemäß § 14 BStG.

Die „Öffentliche Auflage“ der Vorprojektsunterlagen in den Standortgemeinden erfolgte im Zeitraum von 09.03.2009 und bis einschließlich 20.04.2009.

Am 07.Februar 2011 wurde durch das BMVIT das Bundesstrassenplanungsgebiet gem. §14 Bundesstraßengesetz verordnet.

3.5 ABSICHTSERKLÄRUNG

Am 13. Dezember 2007 wurde zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, der ASFINAG und dem Land Niederösterreich eine Absichtserklärung unterzeichnet. Unter der Voraussetzung der Zweckmäßigkeit des Projektes hinsichtlich der Verbindung von Wien mit Bratislava, der Förderung der regionalen Entwicklung sowie der Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten wurde folgendes vereinbart:

- Die Realisierung soll schrittweise beginnend mit einem ersten Abschnitt S 1 – Gänserndorf erfolgen.
- Im Rahmen der Prioritätenreihung vom März 2007 wurde für die S 8 Marchfeld Schnellstraße ein beabsichtigter Baubeginn 2015 festgelegt. Zur rascheren Erreichung der oben angeführten Ziele soll der Baubeginn für den ersten Abschnitt der S 8 Marchfeld Schnellstraße vorgezogen werden.
- Der Baubeginn für den ersten Abschnitt der S 8 Marchfeld Schnellstraße soll gemäß „Variante Nord“ von der S 1 bis Gänserndorf nach Maßgabe der Realisierung der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn und nach Maßgabe des rechtskräftigen Abschlusses des UVP-G-Genehmigungsverfahrens für die S 8 und aller übrigen für die Realisierung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsverfahren nach den Materiengesetzen (insbesondere Vorgaben nach FFH- und Vogelschutzrichtlinie) vorgenommen werden.
- Ein Baubeginn ist so früh wie möglich, frühestens jedoch für das Jahr 2011 vorzunehmen.
- Für die vorgezogene Umsetzung der S 8 wird eine Vorfinanzierung des Landes Niederösterreich erfolgen.
- Das Land Niederösterreich wird sämtliche zur Herstellung der Verkehrswirksamkeit der S 8 erforderlichen Landes- und / oder Gemeindestraßen im sekundären Straßennetz (insbesondere Maßnahmen im Bereich der L9 und L11) auf eigene Kosten errichten.

Wesentlich ist hierbei, dass in der Absichtserklärung zwar auf Grund der „Erreichung der Ziele“ eine Präferenz für die Variante Nord ausgesprochen wird, gleichzeitig aber darauf verwiesen wird, dass dieser Vorzug vorbehaltlich der rechtlichen Genehmigungsfähigkeit nach Materienrechtsgesetzen formuliert wurde. Eine technische Prüfung und Ausarbeitung beider Varianten nach Stand der Technik im Vorprojekt ist jedenfalls obligatorisch.

4 TRASSE EINREICHPROJEKT

4.1 ALLGEMEINES TRASSE - ABSCHNITT WEST

Im Einreichprojekt erfolgt eine detaillierte Planung der Trasse und der Bauwerke (wie Brücken) innerhalb des Bundesstraßenplanungsgebietes. Als Abschluß dieser Planungsphase erfolgt die Einreichung beim Bundesministerium für Verkehr; Innovation und Technologie zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Empfehlungsvariante im Abschnitt West aus dem Vorprojekt wurde weiterverfolgt. Der im Vorprojekt begonnene Planungsprozess wurde auch im Einreichprojekt beibehalten und führte in zahlreichen Besprechungen und Präsentationen zur Optimierung des Projekts:

- Optimierung Rampenführung Knoten S 1/S 8
- Optimierung Linienführung der S 8 unter besonderer Rücksichtnahme auf
 - die Grundwassersituation
 - die Natura 2000 Gebiete
 - Lage Parbasdorf/ Deutsch-Wagram
 - Siedlungsgebiet Gänserndorf Süd
- Optimierung der Anschlussstellen
- Optimierung/ Berücksichtigung der Umfahrung Gänserndorf Süd
- Optimierung der Lärmschutzmaßnahmen
- Optimierung Einbindung in das Landschaftsbild
- Optimierung des landwirtschaftlichen Begleitwegenetzes und der Querungsmöglichkeiten
- Optimierung der Entwässerung



Abbildung 6: Trassenführung – Einreichprojekt S 8 Knoten S 1/S 8 bis ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

4.2 TRASSEN BESCHREIBUNG – ABSCHNITT WEST

Die Trasse der S 8 Abschnitt West, Knoten S 1/S 8 bis ASt Gänserndorf/ Obersiebenbrunn (L9) beginnt bei der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im Knoten S 1/S 8 (an der Gemeindegrenze Raasdorf / Aderklaa) und verläuft Richtung Norden. Die Trasse ist dabei so gewählt, dass ein möglichst großer Abstand zu den bestehenden Wohnbebauungen eingehalten wird. Die S 8 quert in diesem Bereich die Landesstraßen L3019 „Wagramer Straße“ und die L3023 zwischen Parbasdorf und Aderklaa. Im Bereich der „langen Äcker“ ist entgegen erster Planungen statt einer einfachen Wegquerung auch eine Grünbrücke zur Vernetzung der (Wild-)Lebensräume vorgesehen. Zur Querung des Rußbachs wird eine Brücke errichtet, die bestehenden Wege entlang des Rußbachs und des Mühlgrabens werden unter der S 8 durchgeführt. An der Landesstraße L6 wird die Anschlussstelle (ASt) Deutsch-Wagram errichtet. Ab der Anschlussstelle befindet sich die S 8 in einem Einschnitt, d.h., die Trasse wird unter dem derzeitigen Gelände geführt. Dadurch ist maximaler Sichtschutz und gute Einbindung in die Landschaft sichergestellt. Bei den Windrädern an der Gemeindegrenze Deutsch-Wagram und Parbasdorf schwenkt die Trasse Richtung Nordosten. Bei der ASt Strasshof wird die B8 an die S 8 West angebunden. Die Trassenführung im Bereich Markgrafneusiedl wird durch das Natura 2000- Gebiet „Sandboden-Praterterrassen“ bestimmt. Die Trasse wird auch in diesem Bereich in möglichst großem Abstand zu bestehenden Wohngebieten in Strasshof, Gänserndorf und Markgrafneusiedl geführt. Eine weitere Anbindung an die bestehenden Landesstraßen erfolgt in der ASt Markgrafneusiedl. Ab hier wird die S 8 wieder in Niveaulage geführt.

Östlich der ASt Markgrafneusiedl führt die Trasse in einem Linksbogen weiter in Richtung Nordosten. Die S 8 verläuft dabei entlang der Gemeindegrenze von Gänserndorf und Obersiebenbrunn im Bereich des Klinginfelds und führt zwischen den bestehenden Windkraftanlagen hindurch zur Landesstraße L9. Der Abschnitt West endet bei der ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9).

4.3 ENTWÄSSERUNG

Straßenwässer sind gemäß der RVS. 04.04.11 unter Beachtung wasserwirtschaftlicher Anforderungen dem Wasserkreislauf wieder zuzuführen. Grundsätzlich werden daher über die gesamte Trasse, vom Knoten S1 / S8 bis zur ASt. Gänserndorf / Obersiebenbrunn, sämtliche Straßenoberflächenwässer zur Versickerung gebracht, sowohl im Sommer wie im Winter. Zu einem überwiegenden Teil werden die anfallenden Wassermengen der Straßenoberflächen- und Böschungswässer in parallel zur Straße geführten Kombinationsmulden dezentral zum Versickern gebracht.

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

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

Weitere Bereiche in denen dieses Konzept nicht angewendet werden kann, befinden sich im Knoten S1 / S8. Zum einen, im Anschlussbereich der Rampen 102, 103 und 104 an die beiden Richtungsfahrbahnen der S8. Dort wird das Straßenwasser mittels Dammschultermulden gefasst und über Einlaufschächte sowie Rohrkanäle dem Hebewerk östlich der S1 zugeführt. Zum anderen, ebenfalls über Mulden sowie Rohrkanäle zu diesem Hebewerk geführt, werden die Straßenwässer der S1 RFB Süßenbrunn im Bereich km 31,0 bis 31,5. Die Straßenwässer werden im Hebewerk auf Geländeneiveau gehoben und einem Puffer- bzw. Absetzbecken im Knoten S1 / S8 zugeführt. Im Winter wird dieses Becken als Pufferbecken verwendet. Die Winterwässer werden von dort mittels eines Pumpwerks und einer Druckleitung dem Winterwasserreinigungsbecken der Beckenanlage 4 der S1 zugeführt. Im Sommer erfüllt das Becken die Funktion eines Absetzbeckens und nach diesem werden die Wässer über ein Filterbecken zur Versickerung gebracht.

4.4 ZEITPLAN

Der Zeitplan für die Abwicklung des gegenständlichen Projektes gestaltet sich wie folgt:

- 2007 – 2008: Vorprojekte
- 2009 – 2010: Einreichprojekt
- 2011 – 2013/2014: Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren
- 2014: Baubeginn Bauvorbereitung Abschnitt West
- 2017: Verkehrsfreigabe Abschnitt West

4.5 KOSTENSCHÄTZUNG

Die Gesamtkosten der S 8, Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West - Knoten S 1/S 8 bis ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn werden unter Berücksichtigung sämtlicher anfallender Kosten auf rund € 301 Mio. geschätzt.

LG	Leistungsgruppe	Positionspreis [gerundet EUR]
	Summe Baukosten	138.540.000,00
	Summe Grund- und Objekteinlöse	66.900.000,00
	Zuschlag Unvorhersehbares 15%	20.780.000,00
	Kosten für Projektierung und Projektmanagement	34.500.000,00
	Summe Herstellungskosten	260.720.000,00
	Kostenansätze für Preisgleitung	40.080.000,00
	VORHABENSKOSTEN	300.800.000,00

Tabella 1: Gesamtkosten

5 ZUSAMMENFASSUNG DER WIRKUNGEN DES VORHABENS

5.1 NUTZEN DES PROJEKTES

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

- Verbesserung der Anbindung der Bezirkshauptstadt Gänserndorf an die Bundeshauptstadt
- Entlastung der stark belasteten Ortsdurchfahrten entlang der B8 vom Durchgangsverkehr

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

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

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

5.2 VERKEHRLICHE GRUNDLAGEN

Zur Darstellung der verkehrlichen Wirkung des Projekts und zur Ermittlung der verkehrsabhängigen Wirkungen wurden mehrere Verkehrsplanfälle ausgearbeitet. Diese unterscheiden sich in den enthaltenen (Straßen-)Netzelementen - z.B. A+S-Strassen sowie mögliche Netzergänzungen im Landesstraßennetz - voneinander. Dadurch werden die wechselseitigen Beziehungen der einzelnen Projekte zueinander dargestellt (siehe Einlage 01-04.01 "Verkehrsuntersuchung").

Um die größten Auswirkungen des Projekts auf die Umgebung in Einreichprojekt und UVE abzubilden und die Schutzmaßnahmen entsprechend auslegen zu können, wurde aus diesen Planfällen ein abschnittsweiser Maximalplanfall 1-Max zusammengesetzt.

Dazu wurden die abschnittsweise jeweils größten Verkehrsstärken aus den Planfällen ermittelt und zusammengeführt. Diese Zahlen wurden dann der Maßnahmenplanung zu Grunde gelegt:

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

Tabelle 2: Verkehrsbelastungen auf der S 8 in den Planfällen und Planfall 1-Max

Insgesamt werden durch die Verlagerungswirkungen der S 8 vor allem die im Nullplanfall hoch belasteten Ortsdurchfahrten an der B8 (Gänserndorf, Strasshof, Deutsch-Wagram) und an der L2 (Markgrafneusiedl, Raasdorf) entlastet. Die Erreichbarkeitsverhältnisse im Untersuchungsgebiet werden mit der S 8 im Abschnitt KN S 1/S 8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn deutlich verbessert. Die beschriebenen Wirkungen betreffen sowohl den Gesamtverkehr als auch den Schwerverkehr.

5.3 DIE AUSWIRKUNGEN DES PROJEKTS AUF DIE SCHUTZGÜTER

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

Beschreibung



Abbildung 7: Abschnitt KN S 1 / S 8 bis ASt Deutsch-Wagram, Auszug Begleitplanung (Einlage 1.5)

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

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

(Uferbegleitgehölz). Im Querungsbereich der S 8 mit dem Gewässer befindet sich ein Silberpappel-Eschen-Altbestand mit Feldulme, Traubenkirsche usw..

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

Eingriffe und Maßnahmen

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

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

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

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

Der Rußbach wird mit einer 4-Feld-Brücke überquert, wobei die Brücke von Pfeilern getragen wird. Dadurch wird mit je einem Feld der südliche Wirtschaftsweg, der Rußbach, der Mühlgang und der nördliche Wirtschaftsweg / Radweg überbrückt und durch den großzügigen Querschnitt auch eine gute Lebensraumvernetzung geschaffen. Die Ausführung der tragenden Elemente als Pfeiler statt Scheiben erhöht auch die Durchlässigkeit für querende Wildtierarten. Die Brücke selbst wird mit einem Kollisionsschutz versehen, womit ein Schutz für Vögel und Fledermäuse erreicht wird.

In diesem Teilraum sind als relevante, schützenswerte Arten Vogelarten des Offenlandes (Wachtel und Rebhuhn) und Laufkäfer zu nennen. Um Lebensraumverluste und Zerschneidungseffekte auszugleichen, werden im Trassenumfeld Brachefflächen angelegt, die als Habitat und Nahrungsquelle eine geeignete

Funktion übernehmen können. Ergänzend ist hier festzustellen, dass die Bracheflächen in diesem Teilraum als Maßnahme nicht allein diesem Raum zugeordnet sind, sondern auch für Eingriffe in den angrenzenden Streckenabschnitten als Maßnahme dienen.

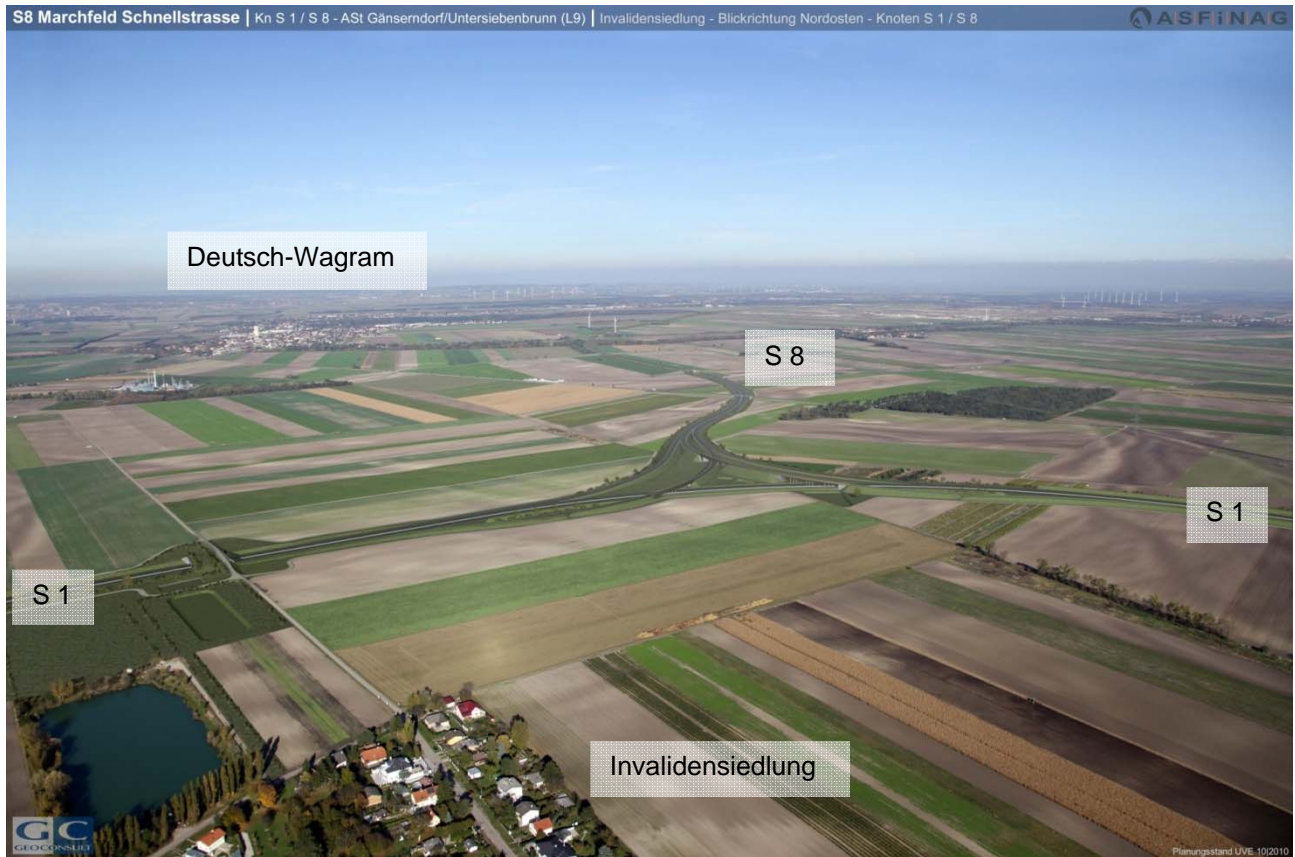


Abbildung 8: Visualisierung KN S 1 / S 8, Blick entlang S 8 Richtung ASt Deutsch-Wagram (Quelle: GeoConsult)

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

Da sich die Trasse der S 8 im Teilraum zwischen dem Knoten S 1/S 8 und der ersten Anschlussstelle (ASt) in Niveaulage befindet und lediglich für die Überbrückung des Rußbachs aus dem Gelände herausgeführt wird, wird begleitend beiderseits der Trasse eine Sichtschutzpflanzung vorgenommen. Dadurch wird die Schnellstraße in das Landschaftsgefüge eingebettet und die Raumkante nicht bzw. nicht so stark als technisches Bauwerk wahrnehmbar.

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

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

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

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

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

Beschreibung



Abbildung 9: Abschnitt ASt Deutsch-Wagram bis ASt Strasshof, Auszug Begleitplanung (Einlage 1.5)

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

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

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

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

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

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

Eingriffe und Maßnahmen

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

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

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

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

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

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



Abbildung 10: Visualisierung S 8 Zwischen Rußbach (Vordergrund und ASt Strasshof (rechts hinten)) (Quelle: GeoConsult)

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

Im Gegensatz zur S 8 Trasse wird die Verbindungsspanne zur B8 in Niveaulage geführt. Die Trasse der Spanne hat mit je einer Richtungsfahrbahn einen deutlich geringeren Querschnitt und ein niedrigeres Verkehrsaufkommen. Trassenbegleitende Maßnahmen sind auch entlang dieser Spanne nicht erforderlich.

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

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

Beschreibung



Abbildung 11: Abschnitt ASt Strasshof bis ASt Markgrafneusiedl, Auszug Begleitplanung (Einlage 1.5)

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

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

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

Im östlichen Teil dieses Trassenabschnitts befindet sich eine ökologisch wertvolle Fläche, die ruderal bewachsen ist und auch als Tierlebensraum Bedeutung hat. Im Bereich der L11, wo die Trasse aus der Tieflage, bedingt durch den Grundwasserstand wieder ansteigen muss, liegt die Anschlussstelle Markgrafneusiedl. Die ASt kommt im Bereich einer bestehenden Wiederaufforstungsfläche an der L11, einem Föhrenwald, zu liegen.

Eingriffe und Maßnahmen

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

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

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

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

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

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



Abbildung 12: Visualisierung von der L11 ASt Markgrafneusiedl entlang der S 8 Richtung ASt Strasshof (Quelle: GeoConsult)

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

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

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

Beschreibung

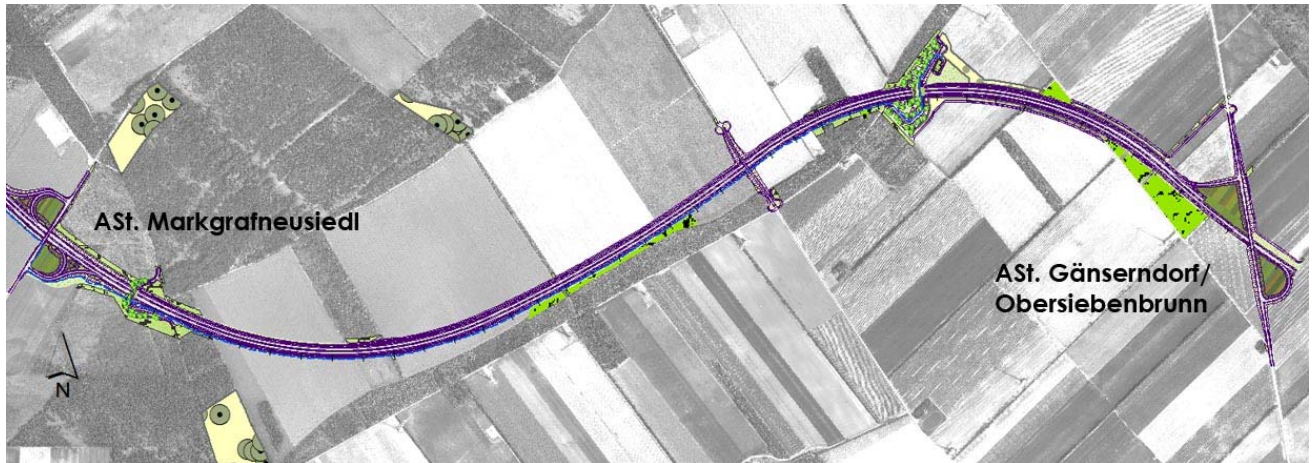


Abbildung 13: Abschnitt ASt Markgrafneusiedl bis ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn, Auszug Begleitplanung (Einlage 1.5)

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

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

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

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

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

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

Im Bereich der Weikendorfer Remise östlich der L9 sind in unterschiedlichen Abgrenzungen verschiedene Schutzgebiete ausgewiesen. Dazu gehören eines der vier Teilgebiete des Natura 2000 Gebietes „Sandboden

und Praterterrasse“ (Vogelschutzgebiet), das Natura 2000 FFH-Gebiet „Pannonische Sanddünen“ und auch Naturschutzgebiete („Wacholderheide Obersiebenbrunn“, „Weikendorfer Remise“ bzw. „Sandberge Oberweiden“ weiter im Osten).

Eingriffe und Maßnahmen

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

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

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

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

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

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

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

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

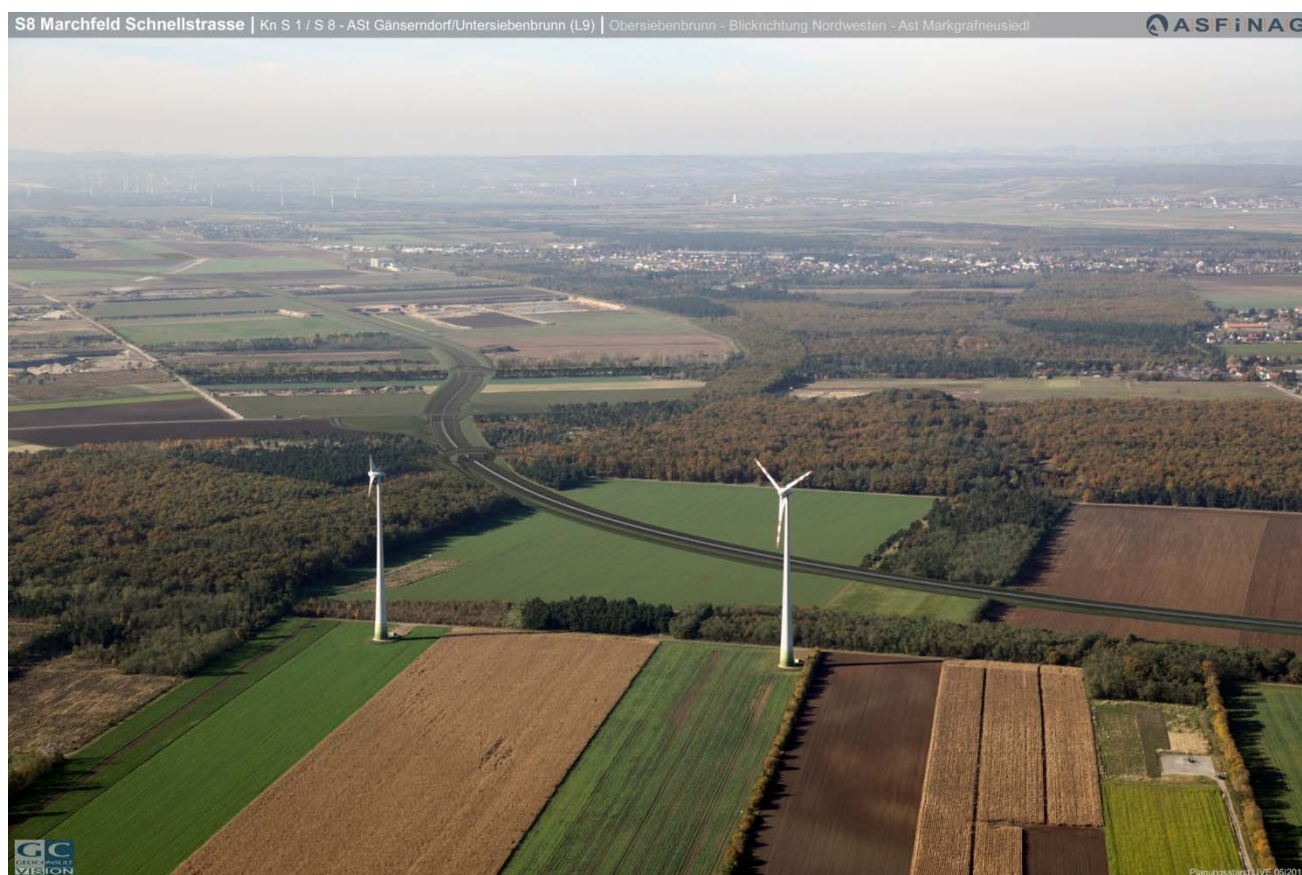


Abbildung 14: Visualisierung S 8 im Bereich Obersiebenbrunn / Blickrichtung Nordwesten, (Quelle: GeoConsult)

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

5.4 ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Das gegenständliche Vorhaben S 8 Marchfelder Schnellstraße Abschnitt West, KN S 1/S 8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9) wird sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase als „umweltverträglich“ eingestuft.

Grundlage für diese Aussage ist die Beurteilung der sektoralen Wirkungen aus Sicht der Fachbereiche sowie die integrative Beurteilung des Vorhabens sowohl als Straßenbauwerk als auch als Maßnahme im Verkehrssystem.

Während der Bauphase überwiegen geringe Auswirkungen auf die Schutzgüter, es sind jedoch auch mittlere Auswirkungen zu erwarten. Mit Verbesserungen kann hinsichtlich des Kriteriums Altlasten gerechnet werden.

Während der Betriebsphase überwiegen ebenfalls die geringen Auswirkungen auf die Schutzgüter, wobei auch mit mittleren Auswirkungen zu rechnen ist.

Ergänzend zur Beurteilung der S 8 nach RVS Beurteilungsmethodik (RVS 04.01.11 - Umweltuntersuchungen) ist hinsichtlich der Zielerreichung festzustellen, dass es durch das Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt KN S 1/S 8 ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn, aufgrund der großen Abstände der geplanten neuen Trasse zu den Siedlungsgebieten (mind. > 750m) und den positiven verkehrlichen Wirkungen, bei der überwiegenden Anzahl von Haushalten entlang der bestehenden B8 und der L2 zu merklichen Entlastungswirkungen kommt.

Durch die verbesserte Erreichbarkeit der Region werden die bestehenden Siedlungsgebiete, Betriebsgebiete sowie die geplanten Erweiterungsflächen in weiterer Folge aufgewertet. Die Verringerung der Trennwirkung entlang der B8, die sich durch eine verkehrliche Entlastung derselben ergibt, stellt einen weiteren bedeutenden positiven Effekt dar.

Es werden folglich insgesamt gesehen in einigen wesentlichen Aspekten auch hinsichtlich der Zielsetzungen Verbesserungen erzielt.

6 INHALTE KISTEN

6.1 KISTE 1

Teil 1.0: Trassenplan gem. §4 BStG

Dieser Teil enthält die Trassenpläne gemäß § 4 Bundesstraßengesetz.

Teil 1.1 Zusammenfassung

Der vorliegende Teil enthält das Einlagenverzeichnis; den Übersichtslageplan mit den angrenzenden Projekten, die Gesamtkostenschätzung sowie eine Zusammenfassung des Vorhabens.

Teil 1.2: Umweltverträglichkeitserklärung

Dieser Teil enthält die Umweltverträglichkeitserklärung und die Maßnahmenplanung.

Teil 1.3: Projektgeschichte und Alternativen

Dieser Teil enthält die Projektgeschichte, den Übersichtslangeplan Vorprojekt Variante Nord sowie die NKU (Vorprojekt).

Teil 1.4: Verkehr

Dieser Teil enthält die verkehrlichen Grundlagen (Snizek + Partner), das Sicherheitsaudit (IKK) und den Bericht zur Teilverkehrs freigabe S 1.

Teil 1.5: Landschaftspflegerische Begleitplanung

Der vorliegende Teil enthält die landschaftspflegerische Begleitplanung.

Teil 1.6: Forstrechtliches Einreichoperat

Dieser Teil enthält das forstrechtliche Einreichoperat.

6.2 KISTE 2

Teil 2.1: Technisches Projekt Straße S 8 - Übersichtspläne und Berichte

Dieser Teil enthält den Technischen Bericht, Übersichtslageplan, Übersichtslängenschnitt, Regelquerschnitte, Massenermittlung und Baukostenschätzung.(Ingenieurbüro Kronawetter)

Teil 2.2: Detaillagepläne Gesamtprojekt

Dieser Teil enthält die gesamten Detaillagepläne (7. Blätter)

Teil 2.3: Detaillängenschnitte

Dieser Teil enthält die gesamten Detaillängenschnitte.

Teil 2.4: Querschnitte

Der vorliegende Teil enthält die Querschnitte.

Teil 2.5: Entwässerung

Dieser Teil enthält den Entwässerungsbericht, Lageplan, Entwässerungsschema, Einzugsflächen, Regelquerschnitte zur Entwässerung sowie das Auslaufbauwerk Rußbach.

Teil 2.6: Bauphase und Materialbewirtschaftung

Dieser Teil enthält das Baukonzept inklusive der Materialbewirtschaftung.

6.3 KISTE 3

Teil 3.1 und 3.2: Schalltechnische Untersuchungen

Im Rahmen der Lärmtechnische Untersuchung (Projektgemeinschaft Rinderer & Partner – Rosinak & Partner) wurden geeignete Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für den Neubau der S 8 Abschnitt West - Knoten S 1/S 8 bis ASt Gänserndorf/ Obersiebenbrunn bearbeitet. Weiters diente die Lärmschutzuntersuchung als Grundlage für die Beurteilung der Lärmbelastung im Zuge der Umweltuntersuchungen.

Teil 3.3: Luft und Klima

Der Fachbeitrag Luft und Klima (Laboratorium für Umweltanalytik) bewertet die zu erwartenden Luftschadstoffimmissionen auf den Siedlungsraum durch das gegenständliche Projekt und die Darstellung des Ist-Zustandes der klimabeeinflussenden Faktoren aufgrund bestehender meteorologischer Beobachtungsreihen und die Diskussion von etwaigen positiven bzw. negativen Auswirkungen der zu erwartenden Änderungen vor allem auf das Mikroklima im Nahbereich der geplanten Trasse.

Teil 3.4: Klima und Energiekonzept

Der vorliegende Bericht stellt gibt einerseits Angaben zum Energieverbrauch in der Bauphase andererseits werden Maßnahmen zur Reduktion von Emissionen und zur Energieeffizienz aufgewiesen.

Teil 3.5: Siedlungs- und Wirtschaftsraum / Sach- und Kulturgüter

Der Fachbeitrag Siedlungsraum und Wirtschaftsraum (Büro Dr. Paula) beurteilt die geplante Trasse im Hinblick auf die zu erwartenden Auswirkungen auf die bestehende und künftige räumliche Struktur des Untersuchungsgebietes sowie auf die Raumverträglichkeit innerhalb der örtlichen und überörtlichen Raumplanung.

Teil 3.6: Mensch - Nutzungen: Land- und Forstwirtschaft, Wildökologie und Jagd

Der Fachbeitrag Landwirtschaft und Boden (Projektgemeinschaft Dipl.-Ing. Steinwender & Partner GmbH – Land in Sicht) beurteilt die Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich Flächenverbrauchs (landwirtschaftliche

Vorrangzonen), Bodenbeeinflussung, Flur- und Agrarwegnetzschneidung und Beeinträchtigung der Flächenbewirtschaftung.

Der Fachbeitrag Forst- und Jagdwirtschaft beurteilt die Sensibilität des betrachteten Schutz- und Sachgutes „Wildökologie und Jagdwirtschaft“ gegenüber möglichen Auswirkungen des Projektvorhabens (z.B. Bau- und Betriebsphase, Auswirkungen hinsichtlich der Flächenbeanspruchung, Schadstoffeinträgen, Funktionszusammenhängen).

Teil 3.7: Mensch - Nutzungen: Freizeit und Erholungsnutzung / Landschafts- und Ortsbild

Der Fachbeitrag Landschafts- und Ortsbild (Freiland Umweltconsulting) beurteilt die optisch wirksamen Auswirkungen der Trasse unter Berücksichtigung von Nutzungsarten, Elementdichte bzw. –vielfalt sowie künstliche und natürliche Sichtbarrieren bzw. Raumkanten wie Straßen, Siedlungskanten oder Gehölzstrukturen.

Teil 3.8: Ökologie: Tiere und ihre Lebensräume

Der Fachbeitrag Tiere und deren Lebensräume (Büro Dr. Kofler) beurteilt die Wirkungen des Projektes auf den Lebensraum für Tiere.

Teil 3.9: Ökologie: Pflanzen und ihre Lebensräume

Der Fachbeitrag Pflanzen und ihre Lebensräume (Büro Lacon) beurteilt die Wirkungen des Projektes auf den Lebensraum für Pflanzen

Teil 3.10: Überprüfung der Projektwirkungen auf Natura 2000-Gebiete und den Artenschutz

Dieser Fachbeitrag gibt sowohl einen Überblick auf die Natura 2000- Gebiete als auch auf den Artenschutz.

Teil 3.11: Geologie und Geotechnik, Hydrogeologie, Erschütterung

Der Fachbeitrag Geologie und Hydrologie (Projektgemeinschaft Geoconsult Wien – ZT Nowy) beschreibt die Auswirkungen des Vorhabens auf die Geologie, Hydrogeologie.

Teil 3.12: Wasser: Oberflächenwasser, Gewässerökologie und Fischerei

Dieser Teil enthält den Fachbeitrag Grund- und Oberflächenwasser sowie den Fachbeitrag Gewässerökologie und Fischerei.

Der Fachbeitrag „Grund- und Oberflächenwasser“ (Geoconsult Wien) beschreibt die Auswirkungen des Vorhabens auf Grund- und Oberflächenwasser.

Der Fachbeitrag „Gewässerökologie und Fischerei“ (Projektgemeinschaft Revital Ecoconsult – Technisches Büro Grasser) beschreibt die Wirkungen des Vorhabens auf die Gewässerökologie und die Fischerei und beurteilt die Auswirkungen Gewässerökologie und Fischerei.

Teil 3.13: Antragsunterlagen für Landesstraßenum- bzw. -verlegungen

Dieser Teil enthält Übersichtspläne (Ingenieurbüro Kronawetter) zu jenen Landesstraßen, welche im Zuge des gegenständlichen Projektes umzulegen bzw. zu verlegen sind.

7 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ASt	Anschlussstelle
BE	Baustelleneinrichtung
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DTVw	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke werktags
E&M Technik	Elektro- & Maschinentechnik
fm ³	Masse (fest) in m ³
f _s	Auflockerungsfaktor
GOK	Geländeoberkante
GSA – Bau	Gewässerschutzanlage in der Bauphase
GSA - Betrieb	Gewässerschutzanlage in der Betriebsphase
HASSt	Halbanschlussstelle
HW	Hebewerk
HGW100	100-jährlicher Grundwasserstand
JDTV	Jährlich durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
KN	Knoten
lm ³	Masse (locker) in m ³
LWL	Lichtwellenleiter
MS	Mittelspannungs(kabel)
m.W.	mit Grund- bzw. Schichtwasser
o.W.	ohne Grund- bzw. Schichtwasser
RFB	Richtungsfahrbahn
BWSP	Bemessungswasserspiegel, rechnerisch höchster Grundwasserstand
TP	Tiefpunkt Nivellette
ZS	Zuschlagstoffe
V _{aufgelockert}	Volumen der aufgelockerten Materialmenge
V _{Materialmenge-fest}	Volumen der festen Materialmenge

8 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Streckengrafik S 8.....	5
Abbildung 2: PGO – untersuchte Korridore	7
Abbildung 3: Konfliktbereiche Trassenkorridore mit Natura 2000 Gebieten im Marchfeld.....	11
Abbildung 4: Übersichtskarte Trassen, Vorbereitung des Vorprojekts	12
Abbildung 5: S 8 – Abschnittseinteilung.....	14
Abbildung 6: Trassenführung – Einreichprojekt S 8 Knoten S 1/S 8 bis ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)	19
Abbildung 7: Abschnitt KN S 1 / S 8 bis ASt Deutsch-Wagram, Auszug Begleitplanung (Einlage 1.5)	25
Abbildung 8: Visualisierung KN S 1 / S 8, Blick entlang S 8 Richtung ASt Deutsch-Wagram (Quelle: GeoConsult)	27
Abbildung 9: Abschnitt ASt Deutsch-Wagram bis ASt Strasshof, Auszug Begleitplanung (Einlage 1.5).....	29
Abbildung 10: Visualisierung S 8 Zwischen Rußbach (Vordergrund und ASt Strasshof (rechts hinten) (Quelle: GeoConsult)	31
Abbildung 11: Abschnitt ASt Strasshof bis ASt Markgrafneusiedl, Auszug Begleitplanung (Einlage 1.5)	32
Abbildung 12: Visualisierung von der L11 ASt Markgrafneusiedl entlang der S 8 Richtung ASt Strasshof (Quelle: GeoConsult).....	34
Abbildung 13: Abschnitt ASt Markgrafneusiedl bis ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn, Auszug Begleitplanung (Einlage 1.5)	35
Abbildung 14: Visualisierung S 8 im Bereich Obersiebenbrunn / Blickrichtung Nordwesten, (Quelle: GeoConsult)	37

9 TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Gesamtkosten	22
Tabelle 2: Verkehrsbelastungen auf der S 8 in den Planfällen und Planfall 1-Max.....	24