

Planung des Einreichprojektes / Bearbeitung der Fachberichte

Projektwerberin	Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 28 Lienfeldergasse 96, A-1170 Wien	
UVE Koordination	freiland Umweltconsulting ZT-GmbH Lichtensteinstraße 63, A-1090 Wien	
Rechtsfreundliche Beratung	Lansky, Ganzger & Partner Rotenturmstraße 29/9, A-1010 Wien	
Technisches Projekt	Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH Diesterweggasse 3, A-1140 Wien	
Verkehrssicherheitsaudit	KfV Sicherheit-Service GmbH Siebenbrunnengasse 21, A-1050 Wien	
Gutachten Kampfmittelerkundung	Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 29 Wilhelminenstraße 93, A-1160 Wien	
Fachbericht Abfallwirtschaft	METLAB Feldgasse 9, A-3041 Siegersdorf	
Geotechnik	Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 29 Wilhelminenstraße 93, A-1160 Wien	
Fachbericht Verkehr	Rosinak & Partner Rathhausgasse 9, A-2500 Baden	
Fachbericht Lärm	Schimetta Consult ZT GmbH Landwiedstraße 23, A-4020 Linz	
Fachbericht Erschütterungen	iC consulenten Vienna Schönbrunnerstraße 297, A-1120 Wien	
Fachbericht Landwirtschaft, Boden	Steinwender & Partner Rathhausgasse 9, A-2500 Baden	
Fachbericht Forstwirtschaft, Jagdwirtschaft	Steinwender & Partner Rathhausgasse 9, A-2500 Baden	
Fachbericht Erholungs- und Freizeitnutzung	Büro Lacon Lederergasse 22/8, A-1080 Wien	
Fachbericht Siedlungsraum, Regionalentwicklung, Sach- und Kulturgüter	Büro Paula Engelsberggasse 4/4. OG, A-1030 Wien	
Fachbericht Humanmedizin	Univ. Prof. Dr. Christian Vutuc Pucciniggasse 5/5, A-1230 Wien	-
Fachbericht Landschaftsbild, Stadtbild	Büro Lacon Lederergasse 22/8, A-1080 Wien	
Fachbericht Tiere und deren Lebensräume	Büro Land in Sicht Engelsberggasse 4/4. OG, A-1030 Wien	
Fachbericht Pflanzen und deren Lebensräume	freiland Umweltconsulting ZT-GmbH Lichtensteinstraße 63, A-1090 Wien	
Fachbericht Altlasten / Bodenverunreinigungen	Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 29 Wilhelminenstraße 93, A-1160 Wien	
Fachbericht Luft und Klima	Rosinak & Partner, Zivilttechniker Ges.m.b.H. Schloßgasse 11, A-1050 Wien	
Fachbericht Wasser - Grundwasser	Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 29 Wilhelminenstraße 93, A-1160 Wien	

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	6
1.1	Projektbegründung, Projektziele	6
2	Untersuchungsraum	7
2.1	Betroffene Bezirke	7
2.2	Naturräumlicher Überblick	7
2.3	Bestehendes Verkehrsnetz	8
3	Projektgeschichte und Alternativen	9
3.1	Allgemein	9
3.2	Konformität mit überörtlichen Programmen	9
3.2.1	Leitbild Floridsdorf 1998	9
3.2.2	Entwicklungskonzept Floridsdorf (1998).....	10
3.2.3	Masterplan Verkehr Wien (2003).....	10
3.2.4	Strategieplan Wien (2004).....	10
3.2.5	Stadtentwicklungsplan Wien (STEP 2005).....	10
3.3	Prüfung von Alternativen	11
4	Auswirkungen der Nullvariante	12
4.1	Verkehr	12
4.2	Lärm	12
4.3	Luft.....	13
4.4	Erschütterungen	13
5	Beschreibung des Vorhabens	14
5.1	Trassenbeschreibung	14
5.2	Bauphase	16
5.3	Flächeninanspruchnahme	16
6	Beschreibung der möglicherweise vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt, der möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und der Massnahmen	17
6.1	Ist-Zustand.....	17
6.1.1	Mensch – Nutzungen.....	17
6.1.2	Mensch – Siedlungs- bzw. Lebensraum.....	18
6.1.3	Naturraum, Ökologie und Wasser	20
6.1.4	Geologie – Boden.....	22

6.1.5	Mensch – Nutzungen.....	23
6.1.6	Mensch – Siedlungs- bzw. Lebensraum.....	24
6.1.7	Naturraum, Ökologie und Wasser	26
6.1.8	Geologie – Boden.....	27
6.1.9	Abfallwirtschaft	27
6.2	Maßnahmen und verbleibende Auswirkungen	28
6.2.1	Mensch – Nutzungen.....	28
6.2.2	Mensch – Siedlungs- bzw. Lebensraum.....	29
6.2.3	Naturraum, Ökologie und Wasser	31
6.2.4	Boden	32
6.2.5	Abfallwirtschaft	32
7	Umweltverträglichkeitserklärung.....	34
7.1	Zusammenfassung der Ergebnisse	34
7.2	Umweltverträglichkeitserklärung.....	35

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Streckengrafik (Quelle: Fritsch, Chiari & Partner)	7
Abbildung 2: Ausbauplan HB 229	15

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zusammenfassung der Wirkungen.....	34
---	----

1 EINLEITUNG

1.1 Projektbegründung, Projektziele

Im Masterplan Verkehr Wien 2003 sind im hochrangigen Straßennetz mehrere Baumaßnahmen vorgesehen, unter anderem der Ausbau der HB 229 von der A22 bis zur B8.

Dieser Ausbau wird mit einer besseren Anbindung der angrenzenden Betriebsstandorte begründet. Darüber hinaus ist die HB 229 eine hochrangige tangentielle Straßenverbindung im Nordosten Wiens.

Damit die HB 229 diese Funktion als wichtige Straßenverbindung des 21. und 22. Bezirkes erfüllen kann, ist es aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens zweckmäßig, die Julius-Ficker-Straße im Abschnitt zwischen Kürschnergasse und Heinrich von-Buol-Gasse entsprechend auszubauen.

Da im Vorhabensbereich abschnittsweise ein schlechter Ausbauzustand (unzureichende Anlagenverhältnisse bzw. fehlende Straßenentwässerung, etc.) im Bestand gegeben ist und die Anzahl der Fahrstreifen variiert, soll der bereits begonnene vierstreifige Ausbau der HB 229 auch im vorliegenden Projektbereich umgesetzt werden.

Mit dem Ausbau der HB 229 können positiv wirksame Maßnahmen für Fußgänger und Radfahrer entsprechend berücksichtigt bzw. umgesetzt werden.

Darüber hinaus soll der bestehende Verkehr vom Ortskern Leopoldau auf die HB 229 umgelegt werden. Dadurch kann dieser historische Ortskern entsprechend neu entwickelt bzw. erlebt werden.

2 UNTERSUCHUNGSRAUM

2.1 Betroffene Bezirke

Der Untersuchungsraum liegt im Südosten des 21. Wiener Gemeindebezirk Floridsdorf (siehe Abbildung 1), KG Leopoldau in unmittelbarer Nähe zum 22. Gemeindebezirk Donaustadt. Nördlich des geplanten Straßenzuges der HB 229 liegt die Großfeldsiedlung, im Süden der Ortskern Leopoldau.

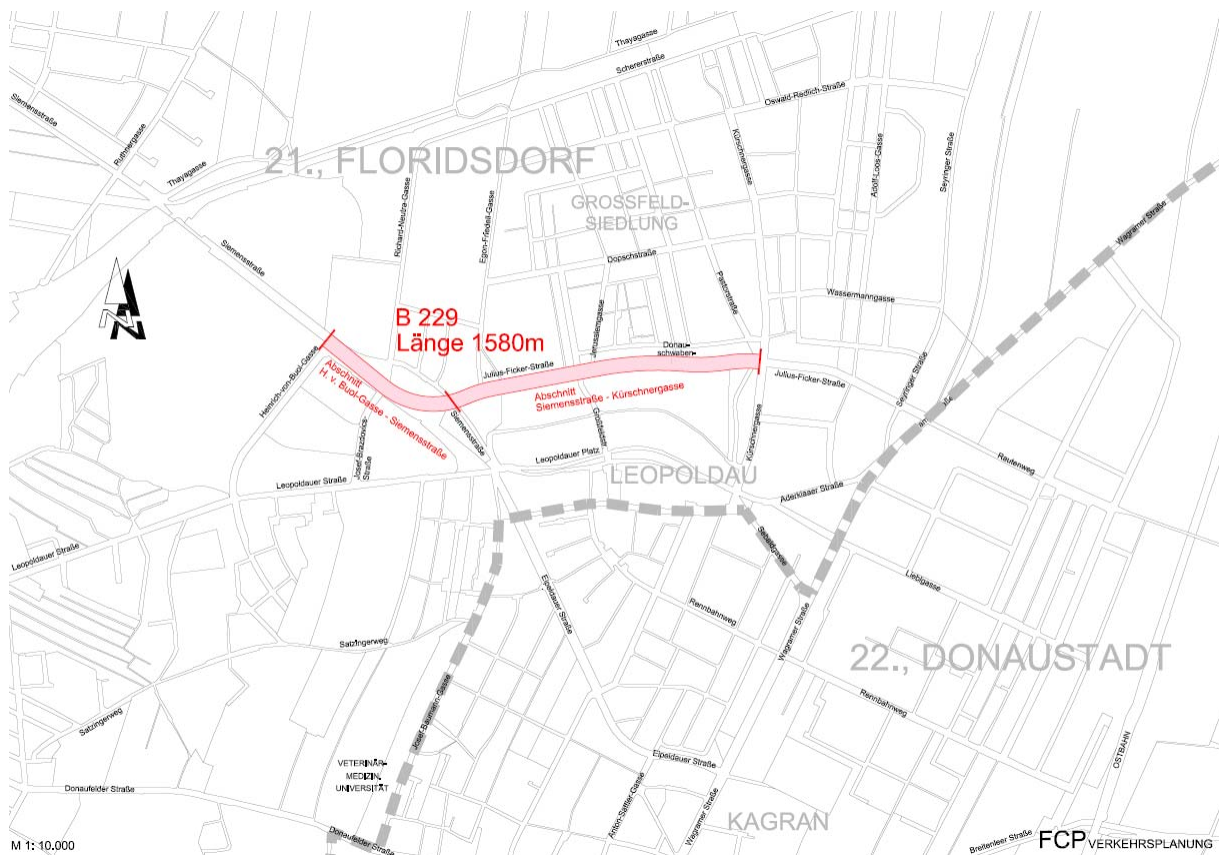


Abbildung 1: Streckengrafik (Quelle: Fritsch, Chiari & Partner)

2.2 Naturräumlicher Überblick

Floridsdorf liegt am linken Donauufer und ist der nördlichste Bezirk Wiens im Wiener Becken. Der Bezirk läßt sich in die Landschaftseinheiten Unteres Marchfeld, Bisambergzug und Donau – Auland gliedern. Nach Osten und Nordosten dehnt sich die pannonische Tiefebene mit dem Marchfeld aus, im Südosten setzen sich die wenigen, restlichen Auwälder der Donau fort. Im Norden erhebt sich der Bisamberg. Weiter im Nordosten liegt die

Russbachmulde; zwischen Russbachmulde und Bisamberg erstreckt sich die Gänserndorfer Terrasse, welche anschließend ins Obere Marchfeld übergeht.

Obwohl die Reliefenergie sehr gering ist und die Landschaft stark dem Charakter der Pannonischen Tiefebene entspricht, treten im Bezirk Floridsdorf Höhendifferenzen von insgesamt 170 Metern auf. Den höchsten Punkt bildet die Südflanke des Bisamberges mit ca. 330 müA., der niedrigste Punkt liegt in Strebersdorf mit ca. 160 müA.

Der Bezirk befindet sich im alten Überschwemmungsbereich der Donau mit ehemals großen Auwäldern und weitverzweigtem Neben- und Altarmsystem. Heute sind die einzigen Oberflächengewässer in Floridsdorf der Schönungsteich des Marchfeldkanals, der Marchfeldkanal, der Wasserpark und der Obere Abschnitt der Alten Donau. Im Nahbereich des Vorhabens HB 229 sind keine Gewässer verortet.

Die Randsituation im Ballungszentrum Wien spiegelt sich in den heterogenen Nutzungsformen des Bezirks wider. Neben den dominierenden Siedlungs- und Gewerbegebieten, ist ein hoher Anteil an Agrarraum im Norden kennzeichnend mit einem sehr kleinen Waldflächenanteil.

Zur Erhaltung wichtiger Lebensräume und Grünraumverbindungen wurden folgende Gebiete sowie Bäume gemäß Wiener Naturschutzgesetz im Vorhabensumfeld unter Schutz gestellt.

- Ex lege Schutzgebiet SWW- und SPK-Flächen vom 1.3.1985 im Bereich von Bisamberg, Donau und Donauinsel sowie an der Bezirksgrenze zu Süßenbrunn
- Natura2000 Gebiet Bisamberg als Beitrag zum europäischen Schutzgebietsystem
- Naturdenkmäler: zwei flächige Naturdenkmäler: Aubestand Schwarzlackenu, 4 Schanzen am Bisamberg, sowie mehrere Einzelbäume im Stadtgebiet

Keines dieser Schutzgebiete wird durch das Vorhaben HB229 beeinträchtigt.

2.3 Bestehendes Verkehrsnetz

Die bestehende HB 229 (Julius Ficker Straße) ist mit max. 16.000 Kfz/24h (Werktag) als Hauptverkehrsstraße einzustufen, der Leopoldauer Platz ist eine stark belastete Sammelstraße, allerdings mit Verbindungs- und Durchleitungsfunktionen, wie sie einer Hauptverkehrsstraße entsprechen. Die Kürschnergasse ist ebenfalls eine stark belastete Sammelstraße. Die Straßen des Untersuchungsgebiets sind – mit Ausnahme des Leopoldauer Platzes – funktionell entsprechend belastet. Im Bestand ist keine der untersuchten Kreuzungen überlastet, einzelne Relationen sind allerdings mit über 70 % ausgelastet. Entsprechend der Verkehrsprognose (Verkehrsentwicklung ohne Ausbau der HB 229) ist im Jahr 2022 gegenüber dem Bestandsverkehr 2006 etwa einer Verdopplung der Verkehrsbelastungen zu erwarten.

3 PROJEKTGESCHICHTE UND ALTERNATIVEN

3.1 Allgemein

Die HB 229 zwischen der Lundenburger Gasse - Shuttleworthstraße - Ruthnergasse - Siemensstraße- Julius-Ficker-Straße - Rautenweg war bereits 1991 im Bezirksentwicklungsplan für den 21. Bezirk enthalten. Darüber hinaus war dieser Straßenzug auch im Stadtentwicklungsplan für Wien 1994 (step) als hochrangiges Straßennetz („übergeordnetes, starkes Gerippe für den notwendigen Individualverkehr und insbesondere für den Wirtschaftsverkehr“) ausgewiesen. Im Stadtentwicklungsplan Wien 2005 (step05) ist der Straßenzug als Straßenausbau oder -neubau in den Plänen dargestellt.

In den Karten der Bundesstraßengesetznovelle 1999 ist die HB 229 im oben beschriebenen Abschnitt als Bundesstraße B dargestellt.

In der Übersichtskarte der MA 46 (Gruppe Verkehrstechnik und Planung) ist die HB 229 ebenfalls enthalten. Die Grundlage für diese Karte bildet das LGBl. für Wien Nr. 28/1968 (gem. § 103 Abs. 2 WStV) in der Fassung des Gesetzes LGBl. für Wien Nr. 18/2002. Seitens der MA 18 wurde im Jahr 1994 ein generelles Projekt für den vierstreifigen Ausbau der HB 229 ausgearbeitet. Darauf aufbauend wurde von der MA 28 im Jahr 1997 mit der Ausarbeitung eines Straßendetailprojekts für den Abschnitt Heinrich-von-Buol-Gasse bis Kürschnergasse begonnen.

Der Unterführungsbereich bei der S-Bahnstation Siemensstraße wurde 1993 von der MA 28 in Form eines Detailprojekts ausgearbeitet und anschließend umgesetzt.

Der Bereich vor der neuen Hauptfeuerwache wurde in Form eines Detailprojektes 1993/94 ebenfalls von der MA 28 ausgearbeitet und anschließend umgesetzt.

3.2 Konformität mit überörtlichen Programmen

Die Konformität des Planungsvorhabens ist mit folgenden überörtlichen Programmen und Plänen gegeben:

3.2.1 Leitbild Floridsdorf 1998

Das Leitbild Floridsdorf enthält die Leitsätze zur angestrebten Entwicklung sowie die generellen Entwicklungsziele für alle planungsrelevanten Sachbereiche. Das räumliche Leitbild orientiert sich an einem mittelfristigen Zeithorizont. Das Programm beruht auf den Grundlagen des Stadtentwicklungsplans und des Verkehrskonzeptes 1994.

Der vierstufige Ausbau der HB 229 ist in den geforderten Entwicklungszielen für den Straßenverkehr enthalten und insofern mit dem Leitprogramm für Floridsdorf konform.

3.2.2 Entwicklungskonzept Floridsdorf (1998)

Gegenstand des Entwicklungskonzeptes Floridsdorf sind die Grundzüge der schrittweisen Entwicklung des Stadtteiles und deren wesentliche Abhängigkeiten. Das Entwicklungskonzept orientiert sich an einem mittelfristigen Zeitraum von etwa 10 Jahren. Das vorliegende Projekt ist als Maßnahme im Entwicklungskonzept enthalten und der vierspurige Ausbau dient der Verbindung zwischen den Stadterweiterungsgebieten links der Donau.

3.2.3 Masterplan Verkehr Wien (2003)

Der Masterplan Verkehr Wien enthält die wesentlichen Leitlinien für die Verkehrsentwicklung der Stadt Wien. Neben Verbesserungen der innerstädtischen Verkehrsbelange stellt der Masterplan auch Bezüge zur nationalen und europäischen Verkehrspolitik her.

In der Maßnahmenliste für das hochrangige Straßennetz ist das Projekt B229 als vierspuriger Ausbau zwischen der A22 und der B8 mit einem Realisierungszeitraum bis 2011 enthalten.

3.2.4 Strategieplan Wien (2004)

Der Strategieplan 2004 für Wien stellt die grundsätzliche strategische Orientierung für die Stadtentwicklung Wiens dar und ist damit der Rahmen für den STEP 2005 (siehe 3.2.5). Er soll eine Entwicklungsphilosophie Wiens auf internationale und regionale Kooperationen sowie der kommunalpolitischen Handlungsebene darstellen. Im Bereich Stadtentwicklung und Verkehr wurden die Ziele und das Handlungsprogramm des Masterplan Verkehr 2003 in den Strategieplan integriert.

Das vorliegende Projekt geht mit den Inhalten des Strategieplan Wien konform.

3.2.5 Stadtentwicklungsplan Wien (STEP 2005)

Der Stadtentwicklungsplan Wien dient der generellen, vorausschauenden Stadtplanung und Stadtentwicklung und legt in groben Zügen den geordneten Ausbau der Stadt fest. Er ist als Leitlinie für alle städtischen Dienststellen und Organe zu verstehen, an der sich sämtliche Entscheidungen, die für die Stadtentwicklung von Bedeutung sind, zu orientieren haben. Der Stadtentwicklungsplan beinhaltet ein Zielgebiets-Programm, in dem für sogenannte

Zielgebiete Entwicklungsziele und -maßnahmen über einen Zeithorizont von 5 bis 10 Jahren formuliert sind.

Der Ausbau der HB 229 ist in den geforderten Entwicklungszielen für das Zielgebiet Siemens-Allissen enthalten und insofern mit dem Stadtentwicklungsplan Wien 2005 konform.

3.3 Prüfung von Alternativen

Aufgrund des bereits begonnenen vierstreifigen Ausbaus und den vorliegenden Trassenverordnungen ist eine Alternativführung des Projektbereiches nicht möglich. Insbesondere die umliegenden Nutzungen (dichte Wohnbebauung nördlich der Trasse, historischer Ortskern von Leopoldau südlich der Trasse) verhindern eine alternative Trassenführung.

4 AUSWIRKUNGEN DER NULLVARIANTE

Als Nullvariante wird jener Zustand verstanden, der sich einstellen würde, wenn das geplante Vorhaben – der Ausbau der HB 229 Großjedlersdorfer Straße von Heinrich-von-Buol Gasse bis Kürschnergasse – nicht realisiert würde. In den nächsten Jahren ist aufgrund der regionalen bzw. überregionalen Entwicklung der Stadt Wien mit einem ansteigenden Verkehrsaufkommen zu rechnen.

4.1 Verkehr

Die Prognose der Verkehrsentwicklungen ohne den Ausbau der HB 229 (Status-Quo-Prognose = Nullvariante 2022) liefert gegenüber dem Bestandsverkehr einen Anstieg der Verkehrsbelastungen von derzeit max. 16.000 Kfz/24h auf max. 29.000 Kfz/24h. Die Leistungsfähigkeit des zweistreifigen Ausbaus wird dadurch überschritten und führt zu Überlastungen. Insbesondere bei der unregelmäßigen Kreuzung Siemenstraße – Julius-Ficker-Straße treten unzumutbare Überlastungen auf.

Mit der Projektrealisierung nimmt die Verkehrsbelastung gegenüber der Status-Quo-Prognose abschnittsweise um 1.000 - 6.600 Kfz/24h auf max. 36.000 Kfz/24h zu, jedoch wird die Leistungsfähigkeit durch den 2x2-streifigen Ausbau auf max. 70.000 Kfz/24h erhöht. Der Ortskern von Leopoldsdorf wird aufgrund der Verkehrsberuhigung um 7.000 Kfz/24h entlastet. Das Projekt trägt demnach zur zielorientierten Netzgliederung (Verkehrsbündelung und Verkehrsberuhigung) bei.

4.2 Lärm

Bereits im Bezugsjahr 2006 kommt es im festgelegten Untersuchungsgebiet zu flächenhaften Grenzwertüberschreitungen. Die Immissionswerte bei den untersuchten Gebäudefassaden liegen dabei im maßgebenden Nachtzeitraum bis zu max. 14 dB über dem Planungsrichtwert von 45 dB nachts. Bis ins Jahr 2022 ist mit einer weiteren Pegelerhöhung von nochmals 3,6 dB zu rechnen. Dies ergibt sich aus der zu erwartenden Steigerung der Verkehrsbelastungen, die die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes (Ist-Zustand) überschreiten (siehe Kapitel 4.1).

Die im Zuge des Ausbaus der HB 229 zu errichtenden Lärmschutzwände bewirken hingegen eine flächenhafte Abminderung für die untersuchten Wohngebäude samt umliegenden Erholungsflächen. Die Pegeldifferenzen betragen hierbei bis zu 16,5 dB im maßgebenden Nachtzeitraum.

4.3 Luft

Das Untersuchungsgebiet liegt gemäß Verordnung zum UVP-Gesetz im belasteten Gebiet Luft, aufgrund der Grenzwertüberschreitungen von NO₂ und PM₁₀ (Feinstaubbelastungen). Die Prognose für die Nullvariante (ohne Ausbau) ergibt eine Zunahme der Immissionen an Luftschadstoffen für die Anrainer infolge des prognostizierten wachsenden Straßenverkehrs (siehe Kapitel 4.1).

Im Gegenzug dazu geht mit der Umsetzung des Projektes HB 229 weitgehend eine Verbesserung der Luftschadstoffbelastung einher. Durch die Verkehrsberuhigung in der Siemensstraße, zwischen Richard Neutra - Gasse und Julius Ficker Straße, und am Leopoldauer Platz sinken die Immissionen an Luftschadstoffen für die Anrainer dieser Straßen. Entlang der Julius Fickerstraße, zwischen Siemensstraße und Kürschnergasse, kommt es ebenfalls zu geringeren Immissionswerten aufgrund der Lärmschutzwände. Insgesamt ist bei mehr als 2.200 Wohneinheiten eine Abnahme der Zusatzimmissionen infolge des Verkehrs feststellbar.

4.4 Erschütterungen

Die Nullvariante ist grundsätzlich dem Ist-Zustand gleichzusetzen, da es zu keinen positiv wirksamen Aus- und Umbauten des Bestandes kommen würde. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung des bestehenden Straßennetzes ist langfristig mit einer deutlichen Verschlechterung des Straßenzustandes zu rechnen. Erschütterungsimmissionen würden vermehrt auftreten und eine Verschlechterung gegenüber dem Ist-Zustand herbeiführen.

5 BESCHREIBUNG DES VORHABENS

5.1 Trassenbeschreibung

Die HB 229, Groß-Jedlersdorfer-Straße soll zwischen der Heinrich-von-Buol-Gasse und der Kürschnergasse ausgebaut werden. Im Abschnitt der Julius-Ficker-Straße (Kürschnergasse bis Siemensstraße) wird die bestehende Straße, insbesondere im Bereich zwischen der Siemensstraße und der Großfeldstraße, ausgebaut, d.h. durch zusätzliche Fahrstreifen wesentlich verbreitert. Im Abschnitt zwischen der Siemensstraße und der Heinrich-von-Boul-Gasse ist ein Neuausbau vorgesehen. Die geplante Straßenführung erfordert einen Durchstich bei der Heinrich-von-Boul-Gasse in die bestehende Siemensstraße einmündet (siehe Abbildung 2).

Der Vorhabensbereich umfasst eine Projektlänge von ca. 1.600 m und umfasst eine Fläche von 50.802 m². Der gesamte Trassenbereich weist je zwei Fahrstreifen pro Richtung und bei den Kreuzungspunkten die erforderlichen Abbiegespuren auf. Im Zuge der Trasse sind fünf Verkehrssignalanlagen/Ampelschaltugne (VLSA) eingeplant, wobei bei der Richard-Neutra-Gasse bzw. Siemensstraße zwei neue Anlagen umgesetzt werden müssen. Zwischen der Hauptfeuerwache und der Siemensstraße sowie entlang der Nebenfahrbahn der Julius-Ficker-Straße sind Längsparkspuren angeordnet. Fast im gesamten Bereich ist ein begleitender Grünstreifen samt Baumneupflanzungen eingeplant. Ein Zweirichtungsradweg führt über den gesamten Projektbereich, nur im Bereich der Nebenfahrbahn wird der Radverkehr ~~im Mischverkehr bzw.~~ als Radfahren gegen die Einbahn geführt. **Zwischen der Großfeldstraße und dem Sportplatz wird als Ergänzung zum Zweirichtungsradweg ein Geh- und Radweg installiert. Hier ist eine bauliche Trennung aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse nicht möglich. Die ausgearbeiteten Radfahrlösungen entsprechen dem Stand der Technik. Im Bereich der Zweirichtungsradwege ist eine bauliche Trennung (Betonrandstein mit Höhenunterschied von 3 cm) vorgesehen. Im Bereich Bei** der Kreuzung mit der Heinrich-von-Boul-Gasse wird der Zweirichtungsradweg an die bestehende Radfahranlage angeschlossen. In der Kürschnergasse ist in den weiteren Ausbaumaßnahmen ebenfalls ein Zweirichtungsradweg vorgesehen. Nach der Kreuzung mit der Siemensstraße (Projektkilometer 0,580) ist ein Durchlass samt Düker eingeplant.

Im Abschnitt der neuen Siemensstraße wird die Autobuslinie 31A geführt, daher ist nach dem Kreuzungsplateau mit der alten Siemensstraße jeweils eine Busbucht für die Autobuslinie vorgesehen. Die alte Siemensstraße wird zwischen der Richard-Neutra-Gasse und der Julius-Ficker-Straße zur Einbahn (Radfahren gegen die Einbahn) und der Abschnitt

Heinrich-von-Buol-Gasse bis Richard-Neutra-Gasse steht nur mehr dem Radverkehr bzw. den Fußgängern zur Verfügung.

Zwischen der Heinrich-von-Buol-Gasse und der bestehenden Siemensstraße ist ein kompletter Straßenneubau vorgesehen. Nach der Kreuzung mit der Josef-Brazdovics-Straße ist jedoch bereits ein halbseitiger definitiver Ausbau der neuen Siemensstraße für die Hauptfeuerwache Floridsdorf hergestellt worden. Der erste Abschnitt der Julius-Ficker-Straße zwischen Siemensstraße und der Großfeldstraße erhält einen neuen Straßenquerschnitt und muss somit komplett neu hergestellt werden. Im restlichen Abschnitt der Julius-Ficker-Straße ist eine Querschnittsanpassung erforderlich. Der Anschluss an den geplanten Neubau der Kürschnergasse wurde in den vorliegenden Planungen bereits berücksichtigt.

Um den entstehenden Verkehrslärm gering zu halten sind entlang der Trasse Lärmschutzwände erforderlich. Diese liegen zum größten Teil an der Grundstücksgrenze, nur im Bereich der Nebenfahrbahn ist die Lärmschutzwand auf einem Fahrbahnteiler situiert. Nach Fertigstellung verbindet die vierstreifige Straße – in West-/Ost-Richtung – wichtige Teile des 21. und 22. Bezirkes.

Durch die neue Straßenführung zwischen Heinrich-von-Buol-Gasse und Siemensstraße wird der alte Straßenzug der Siemensstraße in diesem Bereich verkehrsberuhigt und zur Einbahn, ausgenommen Radfahrer.

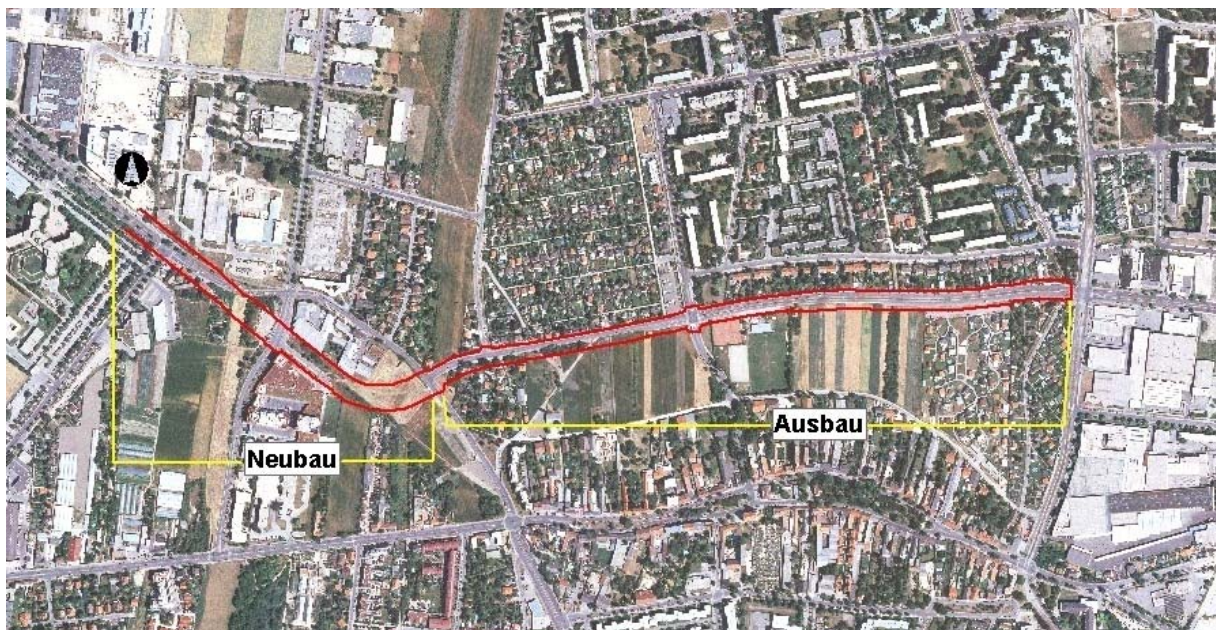


Abbildung 2: Ausbauplan HB 229

5.2 Bauphase

Der bestehende Straßenzug der HB 229 muss über die gesamte Bauzeit für den Verkehr zur Verfügung stehen. Für die Strecken zwischen den Kreuzungspunkten sind für jede Fahrtrichtung ein Fahrstreifen und in den Kreuzungsplateaus eigene Linksabbiegespuren vorgesehen.

Die Hausanschlüsse bzw. Grundstückszufahrten bleiben in allen Bauphasen aufrecht. Darüber hinaus wird für den Fußgängerverkehr mindestens ein Gehsteig freigehalten und der Zugang zu den Hauseingängen ermöglicht.

Parkflächen sind nur im Bereich der nördlichen Richtungsfahrbahn im Zuge der Julius-Ficker-Straße vorhanden, diese müssen jedoch während der Oberflächenherstellung entfallen.

Für die Autobuslinie 31A wurden keine eigenen Verkehrsmaßnahmen vorgesehen, die Verbindung wird jedoch über die gesamte Bauzeit weitergeführt. Die Umstellung auf die neue Trasse erfolgt erst in der Bauphase B3.

5.3 Flächeninanspruchnahme

Das Vorhaben HB 229 betrifft in Summe eine Fläche von rd 5,1 ha. Zusätzliche temporär beanspruchte Flächen während der Bauphase sind nicht erforderlich, da die Baustelleneinrichtungsflächen auf den permanent beanspruchten Flächen errichtet werden und keine zusätzlichen Flächen benötigt werden. Deponieflächen während der Bauphase sind aufgrund des direkten Abtransportes des Aushubmaterials nicht vorgesehen.

Die permanent beanspruchten Flächen gliedern sich rd. in folgende derzeitige Nutzungen:

Flächentyp	Fläche (ha)
Befestigte Straße	2,31
Sonstige Verkehrsanlagen, unbefestigte Straßen, Plätze	0,431
Gebäude	0,74
Sport-, Parkanlage, Garten, Grünland	0,1
Gehölze	0,26
Acker-, Ruderalflächen	1,25
Gesamtfläche	5,09

6 BESCHREIBUNG DER MÖGLICHERWEISE VOM VORHABEN ERHEBLICH BEEINTRÄCHTIGTEN UMWELT, DER MÖGLICHEN ERHEBLICHEN AUSWIRKUNGEN DES VORHABENS AUF DIE UMWELT UND DER MASSNAHMEN

6.1 Ist-Zustand

6.1.1 Mensch – Nutzungen

Landwirtschaft

Der Vorhabensbereich liegt im städtischen Raum und ist durch heterogene Nutzungsformen, wie Siedlungs- und Gewerbegebiete, Kleingartenanlagen und landwirtschaftliche Nutzflächen (Ackerbau) charakterisiert. Die Landwirtschaft nimmt allerdings nur noch eine untergeordnete Rolle ein. Im Gegensatz dazu verzeichnen die Wohn- und Gewerbeflächen eine deutliche Zunahme. Die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen beruht ausschließlich auf Ackerbau (Getreide- und Gemüseanbau), wobei ein Teil des Gemüseanbaus in Subsistenzwirtschaft gezogen wird.

Forstwirtschaft, Jagd

Die Waldausstattung des Untersuchungsraumes ist entsprechend seiner Lage im städtischen Raum gering und es finden sich lediglich einige Waldschacherl, Windschutz- und Bodenschutzanlagen sowie Ruderalgehölze. Im direkt geplanten Trassenverlauf liegt eine kleine Waldfläche, die hauptsächlich der Naherholung dient. Forstwirtschaftliche Bewirtschaftung findet nicht statt. Die Jagdausübung wurde und wird auch zukünftig auf Grund der städtischen Entwicklungen, sukzessive eingeschränkt und findet nur mehr auf den verbliebenen landwirtschaftlichen Flächen bzw. (Ruderal)Brachen statt. Im Untersuchungsraum befindet sich das Revier XXI/1 Leopoldau mit einer Revierfläche von ca. 305 ha. Davon sind ca. 130 ha ausgewiesene jagdliche Ruhensflächen. In naturräumlicher Hinsicht handelt es sich bei dem Revier abwechselnd um Felder, Brachen, Wiesen, diversen Gehölzstreifen, eingebettet in Siedlungen, Gewerbegebieten und Verkehrsanlagen.

Freizeit- und Erholungsnutzung

Die Freizeitinfrastruktur gestaltet sich zum einen aus technischen Freizeiteinrichtungen wie dem Sportplatz des SC Großfeld, dem Sportplatz der Hauptfeuerwache Floridsdorf und einigen Spielplätzen innerhalb der Großfeldsiedlung, zum anderen aus einigen Radwegen. Wesentliche Erholungsräume sind die intensiv genutzten Kleingartenanlagen entlang der Julius-Ficker-Straße, die potenziellen Erholungsräume wie der Wald- und Wiesengürtel Grünkeil Rendezvousberg - Alte Donau, oder die Freizeiträume zwischen Leopoldau (Stadweg) und Julius-Ficker-Straße.

Verkehr

Die bestehende HB 229 (Julius Ficker Straße) ist als Hauptverkehrsstraße einzustufen, der Leopoldauer Platz als stark belastete Sammelstraße, allerdings mit Verbindungs- und Durchleitungsfunktionen, wie sie einer Hauptverkehrsstraße entsprechen. Die Kürschnergasse ist ebenfalls eine stark belastete Sammelstraße. Die Straßen des Untersuchungsgebiets sind – mit Ausnahme des Leopoldauer Platzes – funktionell entsprechend belastet. Im Bestand ist keine der untersuchten Kreuzungen überlastet, einzelne Relationen sind allerdings mit über 70 % ausgelastet. Entsprechend der Verkehrsprognose (Verkehrsentwicklung ohne Ausbau der HB 229) ist im Jahr 2022 gegenüber dem Bestandsverkehr 2006 etwa einer Verdopplung der Verkehrsbelastungen zu erwarten.

6.1.2 Mensch – Siedlungs- bzw. Lebensraum

Siedlungsraum, Raumentwicklung

Floridsdorf ist ein Gemeindebezirk, der besonders in den letzten Dekaden an Bedeutung gewonnen hat. Die Wohnbevölkerung ist um 10,5 % gewachsen und entsprechend dem Bedarf an Wohnraum ist auch der Anteil an Gebäuden/ Wohnungen um 13 % gestiegen. Neben der zunehmenden Beliebtheit als Wohnort, hat sich auch der Bezirk als attraktiver Wirtschaftsstandort etabliert, der Anteil der Beschäftigten ist um 16% gestiegen. Die geplante Trassenführung des Vorhabens ist in den vorliegenden rechtskräftigen Plandokumenten der Stadt Wien (Flächenwidmung und Bebauungsplan) als Öffentliche Fläche festgelegt und bis dato von jeglicher Bebauung freigelassenen worden. Unmittelbar an die geplante Trassenführung angrenzend liegen Baulandwidmungen (Wohngebiete, Gemischte Baugebiete Betriebsbaugebiet, Industriegebiet, Wohngebiet – Geschäftsgebiet) Grünlandwidmungen (Erholungsgebiete Parkanlagen, Erholungsgebiete Kleingartengebiete für ganzjähriges Wohnen, Erholungsgebiete Sport- und Spielplätze, Schutzgebiete Wald und Wiesengürtel) und eine Trafostation als Sondergebiet vor.

Das Projekt ist im Leitbild für Floridsdorf 1998, im Entwicklungskonzept Floridsdorf 1998, im Masterplan Verkehr Wien 2003, im Strategieplan Wien 2004 sowie im Stadtentwicklungsplan Wien 2005 als eine notwendige umzusetzende Maßnahme enthalten.

Sach- und Kulturgüter

Im Untersuchungsraum liegen Sachgüter in Form von Einbauten (technische Ver- und Entsorgungsinfrastruktur) und baulichen Objekten vor. Vier Gebäude liegen direkt im geplanten Trassenverlauf der HB 229, alle weiteren Gebäude liegen zwar im unmittelbaren Einzugsbereich der Straßenführung, werden aber von dieser nicht flächenmäßig berührt.

Laut Angaben des Bundesdenkmalamtes liegen im Nahbereich der geplanten Straße acht Archäologische Fundgebiete. Weitere Kulturgüter sind zwei Statuen, ein Denkmal und die

Kirche Maria Elend am Leopoldauer Platz, drei Bildstöcke sowie verschiedene Profanplastiken.

Luft und Klima

Im Untersuchungsgebiet ist die Belastung mit den meisten Luftschadstoffen gering. Ausnahmen bilden die Messungen für Ozon, Stickoxide (NO₂) und Feinstäube (PM₁₀) die zum Teil kritische Werte aufweisen. Das Untersuchungsgebiet liegt dementsprechend gemäß Verordnung zum UVP-Gesetz im belasteten Gebiet Luft.

Die Klimatischen Bedingungen im Untersuchungsraum sind durch den Wärmeinseleffekt des Stadtklimas gekennzeichnet, der am locker bebauten Stadtrand in geringerem Umfang auftritt. Der Jahresniederschlag liegt unter 600 mm. Die Hauptwindrichtungen sind West bis Nordwest und Südost. Die mittlere Windgeschwindigkeit beträgt 2,6 m/s.

Lärm

Hinsichtlich der Lärmbelastungen wurden im Rahmen der Untersuchungen flächenhafte Grenzwertüberschreitungen (>45 dB Nachts) festgestellt. Von den insgesamt 184 untersuchten Objekten weisen 136 Objekte (ca. 74 %) Grenzwertüberschreitungen auf. Davon erfahren 90 Objekte eine Lärmbelastung zwischen 45 dB und 50 dB. Bei den restlichen 46 über dem Grenzwert belasteten Objekten liegen Pegelwerte von über 50 dB vor.

Erschütterungen

Im Zuge der erschütterungstechnischen Untersuchungen wurden die Bebauung und die Untergrundverhältnisse, sowie bestehende Erschütterungsquellen anhand von Emissions- bzw. Immissionsmessungen erhoben. Das Emissionsniveau des bestehenden Verkehrs ist weitgehend sehr gering und in einer Entfernung von etwa 1,7 m von der Straße kaum mehr spürbar. Schlechte Straßenverhältnisse führen jedoch zum Teil zu stärkeren Erschütterungen. Die Immissionserschütterungen sind uhrzeitabhängig und liegen die meiste Zeit des Tages unter der „Fühlschwelle“. Zu den Verkehrsstoßzeiten am frühen Vormittag bzw. Nachmittag treten kurzzeitig deutlich stärkere Immissionserschütterungen auf.

Humanmedizinische Beurteilung

Die Gesundheit bzw. das Wohlbefinden des Menschen, insbesondere das der Anrainer, wird aus medizinischer Sicht für die Fachbereiche Luftschadstoffe, Lärmbelastungen und Erschütterungen beurteilt. Hinsichtlich der Luftgüte wurden die Grenzwerte des Immissionsschutzgesetzes (IG-L) zum Schutz der menschlichen Gesundheit im Messzeitraum im Untersuchungsgebiet bei CO [MW8], NO₂, SO₂ [HMW, TMW], PM₁₀ [JMW] und Benzol [JMW] eingehalten. Die IG-L Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit für PM10 [TMW] wurden nur im Jahr 2004 eingehalten. Der IG-L Zielwert für NO₂ [TMW] wurde im Jahr 2003 und 2006 an zwei Tagen überschritten, in den übrigen Jahren immer eingehalten. **Die Zielwerte für Arsen, Blei, Nickel, Cadmium und Benzo(a)pyren im**

Schwebstaub wurden nicht überschritten. Ebenso nicht die entsprechenden Grenz- und Zielwerte für die Deposition von Staub, Blei und Cadmium. Bei Ozon wurde die Informationsschwelle und die Alarmschwelle in den einzelnen Jahren nicht eingehalten, der Zielwert wurde immer überschritten.

Bei den Lärmbelastungen kommt es, wie oben bereits angeführt, zu Grenzwertüberschreitungen. Aus medizinischer Sicht sind Bereiche mit ständiger Wohnnutzung, in denen die Grenze zu möglichen gesundheitsgefährdenden Auswirkungen (Tag/Nacht 65/55 dB) bei langandauernder Einwirkung überschritten wird, als sanierungsbedürftig anzusehen.

Da im Untersuchungsgebiet die Erschütterungsimmissionen größtenteils unterhalb der „Fühlschwelle“ liegen, sind diese aus medizinischer Sicht als unproblematisch zu beurteilen.

6.1.3 Naturraum, Ökologie und Wasser

Landschaftsbild, Stadtbild

Das Landschaftsbild zeichnet sich insbesondere durch die landwirtschaftliche Nutzung aus und lässt auf die ehemalige großflächige agrarische Nutzung im Umfeld des historischen Ortskerns Leopoldau schließen. Durch die fortschreitende Ausdehnung der Siedlungs- und Gewerbegebiete wurde die Agrarlandschaft jedoch bereits stark zurückgedrängt und technisch überprägt. Allerdings stellt diese offene und landwirtschaftlich genutzte Flur eine Besonderheit im sonst dicht verbauten Stadtgebiet dar. Das Stadtbild wird einerseits durch Siedlungsgebiete mit Einzelhausbebauung, mit Doppel- und Reihenhäusern und andererseits durch Gebiete mit Geschoßwohnungsbauten geprägt. Einen hohen flächigen Anteil im Untersuchungsraum nehmen die Kleingartenanlagen ein. Am südlichen Rand des Untersuchungsraumes erstreckt sich der historisch geprägte Ortskern von Leopoldau. Gewerbegebiete befinden sich am westlichen und östlichen Rand des Untersuchungsraumes (Siemens und Holzmann). Die wesentlichen stadtbildprägenden Elemente sind mehrgeschossige Bürogebäude und großflächige Lager- und Produktionshallen.

Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

Aufgrund der stark anthropogen geprägten Lebensräume sind im Untersuchungsgebiet vorwiegend nur häufige Tierarten anzutreffen. Die Erhebungen erfolgten für Vögel, Säugetiere, Insekten, Amphibien und Reptilien. Insgesamt wurden 41 Vogelarten nachgewiesen, wobei zwischen Brutvögeln, Nahrungsgästen aus der unmittelbaren Umgebung, Durchzüglern und Gast bzw. Wintergast unterschieden wurde. Einem gewissen Schutzstatus unterliegen Rebhuhn, Blutspecht, Rachschnalbe, Steinschmätzer, Dohle, Saatkrähe, Haubenlerche, Dorngrasmücke und Neuntöter. Aus der Gruppe der Säugetiere (Ziesel, Hamster, Fledermäuse) wurde lediglich ein kleines Vorkommen des Hamsters nachgewiesen, welches jedoch nicht im Nahbereich der geplanten Trassenführung. Mit Ausnahme von zwei Exemplaren aus dem Wasserfroschkomplex konnten keine weiteren

Amphibien- und Reptilienarten nachgewiesen werden. Untersuchungen der wirbellosen Tierwelt erfolgten schwerpunktmäßig anhand der Laufkäfer und Heuschrecken. Insgesamt konnten 47 Laufkäfer-, 22 Heu- und Fangschrecken, 10 Tagfalter- und ein Schneckenart erhoben werden. Hervorzuheben sind individuenreiche Bestände des österreichweit stark gefährdeten Laufkäfers *Microlestes fissuralis* sowie der Grünen Strandschrecke.

Aus vegetationsökologischer Sicht ist der naturschutzfachliche Wert des Untersuchungsraumes zu einem Großteil nur von geringem naturschutzfachlichem Wert (69%), rund ein Drittel der Flächen sind mäßig wertvoll (30 %), nur ein sehr geringer Anteil (1%) sind hochwertige Flächen. Sehr hochwertige Flächen wurden nicht erhoben bzw. nachgewiesen.

Im Untersuchungsraum treten keine Pflanzenarten auf, die nach der Wiener Naturschutzverordnung geschützt sind oder im Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie geschützt werden. In der Roten Liste Wiens sind zwei Arten als gefährdet bzw. potentiell gefährdet eingestuft – hierbei handelt es sich um gepflanzte Lindenbäume. Nach der Roten Liste Österreichs tritt maximal die Gefährdung „zwar nicht in Österreich im Ganzen, wohl aber regional gefährdet“ auf, bei keiner Art ist jedoch der Naturraum mit einer höheren Gefährdung genannt.

Grundwasser

Der projektrelevante Porengrundwasserleiter (Aquifer), der eine mittlere Mächtigkeit von ca. 7 bis 8 m aufweist, wird von Donauschottern gebildet, die höhenmäßig der sog. Praterterrasse und altersmäßig dem Holozän zuzuordnen sind. Der minimale Flurabstand zur projektierten Nivellette beträgt mehr als 3,5 m, die mittlere Grundwassermächtigkeit schwankt je nach Tiefenlage der grundwasserstauenden Miozänsedimente zwischen 3 und rd. 11 m.

Der qualitative Ist-Zustand des Grundwassers weist eine Vorbelastung in Bezug auf die Parameter Nitrat, Chlorid und Desethylatrazin auf. Während die Belastungen mit Desethylatrazin und Nitrat entsprechend dem bundesweiten Trend abnehmen, ist eine beständige Zunahme der Chlorid-Konzentration in einer projektsnahen WGEV-Messstelle festzustellen. Lokal begrenzte Auswirkungen auf die Grundwasserqualität wurden im Zuge der projektbezogenen Aufschlusskampagnen durch angetroffene Verunreinigungen im Bereich von ca. km 0,7 (Querung Egon-Friedell-Gasse) befürchtet. Das Mobilisierungspotential dieser Altablagerung für die Beeinträchtigung des Grundwasserstroms ist jedoch auf Basis der vorliegenden Daten als gering einzustufen. Der mengenmäßig sehr ergiebige Aquifer wird in vielfältiger Art und Weise zur Nutzwassergewinnung herangezogen.

Oberflächenwasser

Weder im direkten noch im indirekten Eingriffsbereich des Vorhabens sind Oberflächengewässer vorhanden.

6.1.4 Geologie – Boden

Geologie, Boden

Der Baugrund im gegenständlichen Bereich besteht im Wesentlichen aus einer geringmächtigen Mutterboden- bzw. Anschüttungsschicht. Darunter folgen größtenteils geringmächtige Ausedimente (Aulehme bzw. Ausande) [größte erschlossene Mächtigkeit bis zu 6,30 m, der Großteil der Ausedimentmächtigkeit bewegt sich jedoch zwischen einigen wenigen Dezimetern und 2 Metern]. Darunter folgen die Donauschotter der Praterterrasse (Pleistozänschichten) mit einer stark strukturierten Grenzfläche (Kiesunterkante, MOK) zum Miozän. Diese Miozänschichten setzen sich aus einer Wechselfolge von sandigen Schluffen und schluffigen Sanden zusammen.

Chemischen Analysen von Grundwasserproben zeigen in Bezug auf Betonaggressivität nur geringe Sulfatgehalte und Chloridgehalte. Färbung, Trübung oder Geruch wurden nicht festgestellt.

Die vornehmlich auftretenden Bodentypen im Untersuchungsgebiet sind Tschernoseme, Graue Aueböden und Anthrosole unterschiedlicher Ausprägung. Die Böden weisen gute Puffereigenschaften auf, haben eine durchschnittliche Filterkapazität und eignen sich gut für die Landwirtschaft.

Altlasten und Altablagerungen

Im Zuge der projektbezogenen Baugrunderkundungen wurden in einigen Kernbohrungen bzw. Schürfen Materialien angetroffen, die aufgrund der durchgeführten analytischen Untersuchungen einer Baurestmassendeponie bzw. Reststoffdeponie zuzuordnen sind. Desweiteren befindet sich die Verdachtsflächen 21.41 (Schönthalergasse – Richard Neutra Gasse) im Untersuchungsgebiet. Nördlich des Untersuchungsgebietes liegt die Altlast Nr. 21.72 (Gaswerk Leopoldau). In der Wiener Altstandort – Liste (WASTL) sind Eintragungen an der Adresse Siemensstraße 105 zu finden. In der Behälterdatenbank sind Einträge zu den Adressen in der Julius-Ficker-Str. 77 und 86 angeführt. Diese erhobenen Altlasten und Altlastenverdachtsflächen haben aufgrund ihres Abstandes zu den Baumaßnahmen keine Relevanz für das geplante Vorhaben.

Im projektierten Straßenabschnitt zwischen km 0,63 und km 0,70 befindet sich eine Altablagerung im Bereich einer alten (Schotter-)Grube. Entsprechend dem vorliegenden Kartenmaterial erstreckt sich der heute zur Gänze verfüllte und auch bebaute Grubenbereich von der geplanten Straßenachse etwa je 100 Meter in nördlicher und südlicher Richtung. Auswirkungen durch das Vorhaben

6.1.5 Mensch – Nutzungen

Landwirtschaft

Durch das Vorhaben gehen landwirtschaftliche Ackerflächen (ca. 0,741 ha), sowie untergeordnet Gemüseanbauflächen (ca. 0,031 ha) und Grünland Brache/Wiese (ca. 0,168 ha) verloren. Nachteilige Auswirkungen im Hinblick auf Veränderungen der chemischen Bodeneigenschaften und des Nährstoffhaushaltes sind aufgrund der prognostizierten Schadstoffdepositionen nicht zu erwarten, ebenso wie Belastungen durch kontaminierte Oberflächenwässer bzw. Spritzwässer. Die Trennwirkungen sind marginal, alle Feldschläge bleiben gut erreichbar. Die Depositionen von Stäuben und Schadstoffen ist weitgehend als gering zu bewerten, da die Lärmschutzwände den Hauptteil dieser Verfrachtungen zurückhalten.

Forstwirtschaft, Jagd

Es werden ca. 505 m² Waldflächen beansprucht. In waldökologischer Hinsicht bedeutet die gegenständliche Dauerrodung einen (geringen) Verlust an relevanten Tier- und Pflanzenlebensräumen betreffend Wald. Aus forstlicher Sicht geht durch die Dauerrodung aufgrund der aktuellen Bestockung und Baumartenzusammensetzung keine forst- und holzwirtschaftliche Produktionsfläche verloren. Die Waldflächeninanspruchnahme bewirkt keine Zerschneidung zusammenhängender forstlicher Betriebsflächen bzw. keine regionale Fragmentierung funktionell zusammenhängender Waldökosystemkomplexe mit einer Durchtrennung und Verinselung von Wald- und Wildhabitaten (Biotopverbund). Nachhaltige Auswirkungen auf die Standortverhältnisse sind nicht zu erwarten bzw. treten nur sehr kleinflächig auf. Die Jagdausübung bzw. das jagdbare Wild erfahren aufgrund der bereits bestehenden Vorbelastungen im Untersuchungsraum keine weiteren Beeinträchtigungen.

Freizeit- und Erholungsnutzung

Für die Freizeitinfrastruktureinrichtungen als auch für Gebiete mit erhöhter Erholungseignung sind keine direkten Beeinträchtigungen zu verzeichnen. Indirekte Beeinträchtigungen durch Lärm und Luftschadstoffe sind punktuell oder kleinflächig gegeben – die Nutzung der Freizeiteinrichtungen ist uneingeschränkt möglich.

Verkehr

Insgesamt bewirkt der 2x2 streifige Ausbau der HB 229 zwar einen Anstieg des Verkehrsaufkommens von bis zu 6000 Kfz/24h (Prognostizierter Wert für 2022), allerdings wird der Verkehrsfluss verbessert und es kommt zu keinen Überlastungen, da auch die Kreuzungspunkte mit Signalanlagen (Ampelschaltungen) besser reguliert werden. Die angrenzenden Verkehrsbereiche (alte Siemensstraße, Leopoldauer Platz) erfahren demgegenüber eine Entlastung und Verkehrsberuhigung, aufgrund der Verkehrsbündelung auf der HB 229. Für den öffentlichen Verkehr gibt es keinerlei Änderungen, da die Buslinien sowohl während der Bauarbeiten, als auch im Nachhinein genauso beibehalten werden. Der

nichtmotorisierte Individualverkehr (Radfahrer und Fußgänger) wird durch den Ausbau deutlich verbessert. Die geplanten Radwegeverbindungen bieten zum einen mehr Sicherheit und bilden des Weiteren einen Lückenschluss zum bestehenden lokalen Radwegenetz.

6.1.6 Mensch – Siedlungs- bzw. Lebensraum

Siedlungsraum, Raumentwicklung

Für die Raumentwicklung ergibt sich durch das Vorhaben keine Verschlechterung der gegebenen Situation. Es kommt zu keinen Veränderungen der Funktionszusammenhänge und auch die Erreichbarkeiten zu den angrenzenden Gebieten werden durch das Projekt nicht verschlechtert, sondern im Gegenteil aufgewertet. Die geplante Trassenführung beansprucht hauptsächlich Flächen, die als öffentliches Gut ausgewiesen sind und als solche freigehalten wurden. Lediglich für die Gestaltung der Böschungen werden geringe angrenzende Flächen zusätzlich beansprucht. Das Vorhaben geht mit den vorliegenden programmatischen Zielsetzungen und Vorgaben konform und es sind vorwiegend positive Auswirkungen zu beurteilen.

Sach- und Kulturgüter

Die im unmittelbaren Eingriffsbereich der geplanten Trassenführung verlaufenden Einbauten sind durch die Bau- und Betriebsphase direkt betroffen. Desweiteren werden die vier Gebäude (Siemensstraße ON 136, Siemensstraße ON 140, Kleingartenhaus neben Siemensstraße ON 140, Julius-Ficker-Straße ON 46) beansprucht und müssen abgerissen werden. An Kulturgütern wird nur eine bekannt gegebene Fundstelle im Bereich der Julius-Ficker-Straße berührt, alle anderen Kulturgüter erfahren keine Beeinträchtigungen während der Bau- oder Betriebsphase.

Lärm

In der Bauphase werden die Grenzwerte für den Beurteilungspegel des Baulärms ($L_{A,eq}=70$ dB) bis zu einem Abstand von ca. 30-40 m vom Baustellenmittelpunkt bei freier Ausbreitung ohne Schallhindernisse (z.B. Lärmschutzwände) erreicht bzw. in größerer Entfernung unterschritten. In der Betriebsphase kommt es ohne die Errichtung von Schallhindernissen bei ca. 90 % der untersuchten Objekte zu Grenzwertüberschreitungen im Nachtzeitraum. Bei ca. 35 % der Objekte treten Überschreitungen von 1-5 dB auf, die restlichen betroffenen Objekte erfahren eine Erhöhung von mehr als 5 dB des Grenzwertes.

Luft und Klima

In Bezug auf die Luftgüte kommt es während der Bauphase **kurzfristig** bei Stickoxiden zu temporären Zusatzbelastungen, die Grenzwerte werden jedoch eingehalten. Durch die Verkehrsverlagerung in der Betriebsphase ist bei den meisten Anrainern eine Abnahme der Zusatzimmissionen infolge des Verkehrs feststellbar. Im gesamten Untersuchungsgebiet, ausgenommen im Bereich des Neubaus der HB 229 zwischen Josef Brazdovics - Gasse und

Siemensstraße bleiben die Immissionen bei den Anrainern unter 3 %, zumeist unter 1 % des jeweiligen Grenzwertes für den Jahresmittelwert. Durch die Verkehrsverlagerung ist bei **den meisten allen Wohnanrainern (2.200 Wohneinheiten) und den meisten sonstigen Anrainern** Anrainern eine Abnahme der Zusatzimmissionen infolge des Verkehrs feststellbar. Wegen anderer Schadstoffquellen und des Ferntransportes muss diese nicht unbedingt messbar sein. Die Luftschadstoffe, die zur Klimaerwärmung beitragen, bilanzieren durch das Projekt im Untersuchungsgebiet negativ. Lokal sind Auswirkungen wie stärkere Beschattung durch Lärmschutzwände zu erwarten.

Erschütterungen

Die fachspezifischen Auswirkungen hinsichtlich Erschütterungen verursachen, bei Optimierung der Arbeitsschritte während der Bauarbeiten weder qualitative noch quantitative Beeinträchtigungen der Schutzgüter. Durch begleitende Messungen können z.B. die Arbeitsfrequenzen der Verdichtungswalzen, so eingestellt werden, dass es zu keinen Resonanzeffekten bei Anrainerobjekten (insbesondere den Geschoßdecken) kommt.

Für die Betriebsphase ist aufgrund der Emissions- und Immissionsmessungen festzustellen, dass die geforderten Richtwerte nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des Vorhabens eingehalten werden. Dies vor allem deshalb, da bedingt durch das neue Straßenprojekt auch die Situation des Unterbaus verbessert wird bzw. keine Unebenheiten auf der Straße zu erwarten sind.

Humanmedizinische Beurteilung

Aus medizinischer Sicht treten in der Bau- und Betriebsphase keine zusätzlichen Belastungen der verkehrsrelevanten Luftschadstoffe NO₂ und PM₁₀ auf, die negative Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden (keine unzumutbare Belästigung) der nächstgelegenen Anrainer haben. In der Betriebsphase kommt es in einigen Bereichen (**alles Betriebsgelände**) zu Zusatzbelastungen, die jedoch aus medizinischer Sicht toleriert werden können, da es sich nicht um Bereiche mit einer dauernden Wohnnutzung handelt und somit die Aufenthaltsdauer von Menschen in diesen Bereichen zeitlich begrenzt ist.

Gegenüber dem Ist- Zustand 2007 kann es in bestimmten Bauphasen zeitweise zu sehr starken Pegelanhebungen kommen, die von den Anrainern sehr deutlich wahrgenommen und als sehr störend empfunden werden. Die hohen Spitzenpegel werden durch das Rammen der Fundamente für die zukünftige Lärmschutzwand verursacht, sind von kurzer Dauer und daher zumutbar. Auch in der Betriebsphase kommt es zu gesetzlich festgelegten Grenzwertüberschreitungen an einigen Objekten, jedoch zu keiner Verschlechterung gegenüber dem Ist-Zustand. Eine Beeinträchtigung des Wohlbefindens durch Erschütterungen während der Bau- und Betriebsphase ist ebenfalls auszuschließen. Sollten in einzelnen Bauphasen bei bestimmten Arbeitsschritten wahrnehmbare Erschütterungen auftreten, sind diese als zumutbar einzustufen, da die Arbeiten ausschließlich am Tag

durchgeführt werden und damit ein zeitlich sehr begrenztes Ereignis darstellt. Eine Gefährdung der Gesundheit bzw. Beeinträchtigung des Wohlbefindens der Menschen ist auszuschließen.

6.1.7 Naturraum, Ökologie und Wasser

Landschaftsbild, Stadtbild

Die Bauphase hat keine wesentlichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Einzig visuelle Eingriffe treten durch unnatürliche Lichteffekte (Erhellung natürlicher Dunkelheit, Blendwirkung) bei Verwendung von Beleuchtungseinrichtungen im Bereich des Baufeldes sowie durch ruhende und bewegte Kfz nach Einbruch der Dämmerung auf. Da jedoch eine Vorbelastung durch die bestehende Straße und deren Beleuchtung bereits besteht und die bestehende Straßen- bzw. Gehsteigbeleuchtung erhalten bleibt, kommt es zu keinen zusätzlichen Auswirkungen. In der Betriebsphase kommt es lokal zu Beeinträchtigungen vorhandener Sichtbeziehungen und zum Verlust von Gehölzen.

Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

Die geplante Trassenführung hat auf die Tierwelt nur geringfügige Auswirkungen. Die Beeinträchtigungen wertvoller Lebensräume beschränken sich auf geringfügige, randliche Flächenverluste. Auch kommt es zu keiner Verschlechterungen der bereits im Ist-Zustand weitgehend funktionell degenerierten Biotopvernetzung.

Dreiviertel (rd. 78 %) des Flächenverlustes betrifft Flächen von nur geringem naturschutzfachlichem Wert. Rund 22 % sind mäßig wertvoll, und nur 0,22 % der Flächen mit permanentem Flächenverlust sind hochwertig. Einige dieser naturschutzfachlich hochwertigen Flächen liegen in unmittelbarer Nähe des Vorhabens. Es kommt jedoch zu keinen Veränderungen der Standortverhältnisse oder der ökologischen Funktionszusammenhänge.

Grundwasser

Während die Auswirkungen des Projektes in quantitativer Hinsicht sowohl im Bauzustand als auch während der Betriebes als gering bezeichnet werden kann (keine gravierenden Mengeneingriffe in das Grundwasserregime), sind die Auswirkungen des Projektes auf die Grundwasserqualität in der Bauphase von mittlerer Erheblichkeit. Hier wirkt sich vor allem das Fehlen einer gleichmäßigen Grundwasserdeckschicht aus. Da in der Betriebsphase durch die Entwässerung der gesamten Hauptverkehrsflächen in die städtische Kanalisation nur mehr eine Chlorid-Restbelastung durch anlassbezogene Streuung der Geh- und Radwegflächen bzw. Berücksichtigung einer gewissen Taumittelverfrachtung aus den Hauptverkehrsflächen vorliegt, ergibt sich im Vergleich zum mengenmäßig starken Grundwasserstrom auch bei Ansatz einer maximalen Streumittelmenge rechnerisch nur eine

geringfügige und damit unerhebliche Erhöhung der Chlorid-Konzentration des Grundwassers.

Oberflächengewässer

Durch das Vorhaben werden Oberflächengewässer weder direkt noch indirekt beeinträchtigt.

6.1.8 Geologie – Boden

Geologie, Boden

Durch das gegenständliche Vorhaben werden rund 2,4 ha an gewachsenen bzw. anthropogen veränderten Boden beansprucht. Unter Berücksichtigung der guten Pufferkapazitäten der Böden und den prognostizierten Schadstoffdepositionen sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die Böden zu erwarten. Beeinträchtigungen, durch (kontaminierte) Straßenabwässer (Streusalz, Stickstoff- und Schwermetalleinträge, udgl.) und Straßengischt können ausschließlich bei Böden in der unmittelbaren Nahelage der Trasse auftreten.

Altlasten und Altablagerungen

Auswirkungen des Projektes auf die erhobenen Altlasten, Verdachtsflächen und Betriebsstandorte sind sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase auf Grund der erhobenen Daten und der räumlichen Entfernung zur Trassenlage des Straßenprojektes nicht gegeben. Allfällige Auswirkungen auf die Altablagerung Egon-Friedell-Gasse sind als „gering“ einzustufen. Zudem werden realistische Szenarien für eine allfällige Sanierung bzw. Absicherung der Altablagerung durch das Straßenbauvorhaben nicht ausgeschlossen bzw. verhindert.

6.1.9 Abfallwirtschaft

Abfälle fallen in Bauphase und zu einem geringen Teil in der Betriebsphase an. Dies werden in erster Linie 91501 „Straßenkehricht“, 91101 „Siedlungsabfälle und ähnliche Gewerbeabfälle“ aus Papierkörben und 92102 „Mähgut, Laub“ aus der Pflege der Grünflächen sein.

Die anfallenden Abfallmengen ~~treten ausschließlich~~ während der Bauphase ~~auf und~~ sind grundsätzlich in die zwei Kategorien „Abfälle der Aushub- und Abbruchtätigkeiten“ und „Abfälle der allgemeinen Bautätigkeiten“ zu unterteilen. Unter Aushub- und Abbruchabfälle fallen jene Materialien, die z.B. durch Grabarbeiten, Rodungsarbeiten, Entfernen der Bestandsstraße und das Entfernen von Gebäuden anfallen. Als von der Baustelle verursachte Abfälle gelten all jene Materialien, die den Bautätigkeiten zugeordnet werden können, sowie hausmüllähnliche Abfälle wie Papier, Restmüll u.a. Fraktionen und sämtliche wässrige Fraktionen.

Die Voruntersuchungen der Bodenqualitäten zeigen, dass zwei Bodenqualitäten der Deponietypen „Bodenaushub“ und „Baurestmasse“ vorliegen. Die gemittelten Aushubmengen mit einer Aushubtiefe von rd. 1,2 m ergeben für die Bodenaushupdeponie 27.452 m² ca. 49,414 t und für die Baurestmassendeponie 2.503 m² ca. 4.505 t. Für die anfallenden Abfallmengen wird, gemäß Baurestmassentrennverordnung eine getrennte Sammlung auf der Baustelle durchgeführt.

Der Abtransport der Abfälle erfolgt mittels LKW. Es sind keine bzw. nur sehr kurze Zwischenlagerungen erforderlich, da die Abtragsmengen sofort in die LKW verladen und auf die nahegelegenen Deponiestandorte „Langes Feld“ und „Rendezvousberg“ gebracht werden.

6.2 Maßnahmen und verbleibende Auswirkungen

Eine vollständige Auflistung aller Maßnahmen findet sich in der Einlage B.01.31 Maßnahmenbericht. Die Einlage B.01.32 Maßnahmenplan beinhaltet die planliche Darstellung der Maßnahmen.

Die hier angeführten Maßnahmen sind als Zusammenschau der wesentlichsten Maßnahmen zu verstehen.

Bei den Maßnahmen handelt es, entsprechend dem UVP-G idgF, um Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

6.2.1 Mensch – Nutzungen

Landwirtschaft

Zum Schutz der landwirtschaftlichen Flächen dienen die Lärmschutzwände und ein Immissionsfilterstreifen in Form einer Ligusterhecke, indem der Eintrag von Schadstoffen und kontaminierten Straßenabwässern verhindert bzw. so gering wie möglich gehalten wird. Als Maßnahme für die Bauphase ist der ordnungsgemäße Abzug des Oberbodens (Mutterbodens) vorzusehen. Bei ordnungsgemäßer Durchführung der Maßnahme ist mit geringen verbleibenden Auswirkungen zu rechnen.

Forstwirtschaft, Jagd

~~Aus forstwirtschaftlicher Sicht ist als Ausgleichsmaßnahme für die erforderliche Rodung eine Ersatzgelderleistung vorgesehen. Ersatzaufforstungen, die normalerweise durchzuführen sind, sind aufgrund nicht zur Verfügung stehender Ersatzaufforstungsflächen nicht möglich.~~

Als Ausgleichsmaßnahmen für die erforderliche Rodung ist eine Ersatzaufforstung (Verhältnis 1:1) im 22. Bezirk, KG Essling vorgesehen. Das Grundstück ist in Besitz der MA 49 und die Aufforstung wird an eine bereits genehmigte Aufforstungsfläche angehängt.

Desweiteren sind verschiedene Schutzmaßnahmen während der Rodungsarbeiten erforderlich. Aufgrund der sehr geringen Auswirkungen für die Jagd sind keine sektoralen Maßnahmen zu setzen.

Insgesamt sind geringfügige Belastungen zu beurteilen und damit geringe verbleibende Auswirkungen.

Freizeit- und Erholungsnutzung

Die geplanten Lärmschutzwände schützen die angrenzenden Freizeitanlagen und Erholungsgebiete insbesondere die Kleingartenanlagen vor wesentlichen Lärm und

Luftschadstoffimmissionen. Lediglich im unmittelbaren Nahbereich der Trasse sind diesbezüglich verbleibende Auswirkungen zu verzeichnen. Der lokale Lückenschluss im Hauptradverkehrsnetz Wien und die Verkehrsentlastung des Ortskerns Leopoldau bzw. kleinräumige Verkehrsberuhigungen bewirken sogar eine Verbesserung gegenüber derzeitigen Verhältnissen. Lokal ist mit trassennahen Beeinträchtigungen geringfügigen Ausmaßes zu rechnen und damit mit geringfügigen verbleibenden Auswirkungen.

Verkehr

Die verkehrlichen Auswirkungen für die Bauphase sind als vertretbar einzustufen. Für die Betriebsphase treten unmittelbar nach der Realisierung des Projektes sehr deutliche Verbesserungen auf. Bedingt durch die prognostizierten Verkehrszunahmen 2011 – 2022 verschlechtert sich die Verkehrsqualität wieder etwas bei VLSA-Kreuzungen, bei gleich bleibend positiver Netzgliederung. Insgesamt ist im Vergleich mit der Status-Quo-Prognose = Nullvariante 2022 eine Verbesserung der Verkehrssituation zu beurteilen. Die verbleibenden Auswirkungen sind als gering zu bewerten.

6.2.2 Mensch – Siedlungs- bzw. Lebensraum

Siedlungsraum, Raumentwicklung

Es sind keinerlei Maßnahmen im Bezug auf die Flächenwidmung notwendig. Da keine überörtlichen Vorgaben negativ beeinflusst werden, sind keinerlei Maßnahmen aus Sicht des Siedlungs- und Wirtschaftsraums notwendig. Verbleibende Auswirkungen sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Sach- und Kulturgüter

Die betroffenen Gebäude (Siemensstraße ON 136, ON 140, angrenzend an ON 140; Julius-Ficker-Straße ON 46) sind vor Realisierung des Projektes abzulösen bzw. abzutragen. Für die betroffenen Einbauten werden in Abstimmung mit dem technischen Projekt entsprechende Maßnahmen festgelegt, durch welche die Versorgung auch in der Bauphase sichergestellt ist.

Vor Baubeginn des Straßenprojektes sind Sondierungen und falls erforderlich anschließende Grabungen in Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt bei der betroffenen Archäologischen Fundstelle in der Julius-Ficker-Straße durchzuführen. Bei Durchführung der Maßnahmen ist mit keinen verbleibenden Auswirkungen zu rechnen.

Lärm

Als wirksame Maßnahme gegenüber den zum Teil erheblichen Lärmbelastungen wird die Errichtung der Lärmschutzwände (aktive Lärmschutzmaßnahme) durchgeführt. Insgesamt sind elf Lärmschutzwände geplant, wobei vier, zur Verminderung des Baulärms bereits zu Beginn der jeweiligen Bauphase errichtet werden. Eine weitere, wesentliche Maßnahme ist

die laufende Information der betroffenen Anrainer mit Angaben über die Dauer und Art der zu erwartenden Beeinträchtigungen.

Bei dem Objekt Siemensstraße 103, das in der Betriebsphase trotzdem noch erhöhte Lärmbelastungen erfährt, sind passive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern inkl. Schalldämpfer vorzunehmen.

Aus schalltechnischer Sicht bleiben unter Berücksichtigung der Maßnahmen keine bis geringe verbleibende Auswirkungen bestehen. Zum überwiegenden Teil treten flächenhafte Verbesserungen gegenüber der Nullvariante auf. Dementsprechend sind keine bis geringe verbleibenden Auswirkungen zu beurteilen.

Luft und Klima

Relevante Maßnahmen für das Schutzgut Luft (z.B. Lärmschutzwände, der Abriss fahrbahnnahe Gebäude und ordnungsgemäße Baustelleneinrichtungen) wurden bereits als Vorhabensbestandteil bei der Auswirkungsbeurteilung berücksichtigt. Der Aus- und Umbau der HB 229 wirkt sich durch Verkehrsverlagerungen und Verflüssigung des Verkehrs insgesamt positiv auf die Luftqualität aus. Die Immissionszunahmen im Bereich des Neubaus sind mit sehr hohen verbleibenden Auswirkungen zu beurteilen. Da im sonstigen Untersuchungsgebiet die Wirkung positiv bis irrelevant ist, werden insgesamt mittlere Auswirkungen beurteilt. Insgesamt ist bei mehr als 2.200 Wohneinheiten eine Abnahme der Zusatzimmissionen infolge des Verkehrs feststellbar.

Die verbleibenden Auswirkungen des Projekts auf das lokale Klima sind ebenso wie die auf das Mikroklima als gering einzustufen. Maßnahmen sind deswegen nicht erforderlich.

Erschütterungen

Hinsichtlich der Erschütterungen sind als einzige Maßnahme für die Bauphase begleitende Erschütterungsmessungen im Rahmen der erschütterungsrelevanten Arbeitsschritte zur Optimierung derselben (z.B. Einstellen der Vibrationsfrequenz) durchzuführen. Zusammenfassend werden maximal geringe verbleibende Auswirkungen hinsichtlich Erschütterungen und sekundärem Luftschall bereichsweise sogar Verbesserungen gegenüber der Nullvariante beurteilt.

Humanmedizinische Beurteilung

Aus medizinischer Sicht sind in Bezug auf Luftschadstoffe für die Bauphase staubmindernde Maßnahmen, die von lufttechnischer Seite zu definieren sind, in der Betriebsphase keine Maßnahmen erforderlich. Aus lufthygienischer Sicht sind keine verbleibenden Auswirkungen festzustellen bzw. kann dem Ausbau der HB 229, bezogen auf Wohnanrainer, gewisser Sanierungseffekt zugesprochen werden.

Die aus medizinischer Sicht erforderlichen Maßnahmen gegen unzumutbare Schallimmissionen entsprechend weitestgehend denen des Fachberichtes Lärm (siehe oben). Zusätzlich wäre bei Objekten mit dauernder Wohnnutzung bei denen es zwar zu

keiner Verschlechterung kommt, jedoch ein Immissionspegel von tags ≥ 60 dB und nachts ≥ 50 dB überschritten wird eine Sanierung wünschenswert, da im betreffenden Pegelbereich bei einer langandauernden Einwirkung Ruhe und Erholung deutlich gestört sind und Verhaltensänderungen auftreten.

Hinsichtlich Erschütterungen sind aus medizinischer Sicht sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

6.2.3 Naturraum, Ökologie und Wasser

Landschaftsbild, Stadtbild

Die alleeartigen Ersatzpflanzungen entlang der Trasse werten den öffentlichen Straßenraum auf, die Lärmschutzwände mit ihren teilweise transparenten Bereichen und farblichen Akzenten tragen zu einer landschaftsgerechten und nachhaltigen Neugestaltung bei und können daher teilweise negativen Auswirkungen mindern. Der Ortskern Leopoldau erfährt durch die Verkehrsentlastung eine indirekte Verbesserung des Stadtbildes. Nach Durchführung der Maßnahmen und bei entsprechender Gewährleistung der Funktionserfüllung verbleiben maximal mittlere Auswirkungen.

Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

Durch die bereits als Vorhabensbestandteil zu betrachtenden Maßnahmen wie die Begleitpflanzung, die Beleuchtung durch Natriumdampflampen und der Durchlass für den geplanten Donaufeldgraben werden die Auswirkungen auf Tiere und ihre Lebensräume weitgehend gemindert. Während der Bauphase ist die Abplankung hoch sensibler Tierlebensräume vorgesehen. Hierdurch können vor allem Auswirkungen im Zusammenhang mit Beeinträchtigungen durch Lärm- und Luftschadstoffe reduziert sowie eine zusätzliche Flächenbeanspruchung durch Lagerung von Baumaterialien verhindert werden. In der Betriebsphase werden, zur Verhinderung von Mortalität und Störung von Individuen von Fledermäusen infolge des Abtrages von vier Objekten, diese vor dem Abtrag fachgerecht auf das Vorkommen von Fledermäusen abgesucht und gefundene Tiere geborgen. Zusammenfassend werden für alle betroffenen Tierarten geringe verbleibende Auswirkungen festgestellt.

Die wesentlichen für die Pflanzen und ihre Lebensräume erforderlichen Maßnahmen sind bereits als Bestandteil in das technische Projekt aufgenommen. Lediglich in der Bauphase ist der Schutz einer naturschutzfachlich wertvollen Fläche, durch „Nichtbeanspruchung“ (Präventivmaßnahme) zu gewährleisten. Die verbleibenden Auswirkungen sind damit als gering einzustufen.

Grundwasser

Aus Gewässerschutzgründen sind Maßnahmen zur Verbesserung der Auswirkungen nur in der Bauphase notwendig, um das Risiko einer Verunreinigung zu minimieren. Unter

Berücksichtigung organisatorischer Maßnahmen (z.B. Ableitung von Baustellenabwässern in den Kanal bzw. mechanische Reinigung) sind die verbleibenden Auswirkungen auf die qualitative Grundwassersituation während der Bauphase ebenso als gering zu bezeichnen, wie die quantitativen Auswirkungen in der Bau- und Betriebsphase. Die qualitativen Auswirkungen während der Betriebsphase, sind aufgrund möglicher Chlorid-Restbelastungen durch Streusalzbelastung in der Wintersaison als mittel einzustufen.

In der Gesamtbetrachtung können die verbleibenden Auswirkungen des Gesamtprojektes auf das Schutzgut Grundwasser als vertretbar beurteilt werden.

Oberflächengewässer

Durch das Vorhaben werden Oberflächengewässer weder direkt noch indirekt beeinträchtigt.

6.2.4 Boden

Boden

Unter Berücksichtigung der guten Pufferkapazitäten der Böden und den prognostizierten Schadstoffdepositionen sind keine nachteiligen Auswirkungen auf Böden zu erwarten.

Beeinträchtigungen, durch (kontaminierte) Straßenabwässer (Streusalz, Stickstoff- und Schwermetalleinträge, udgl.) und Straßengischt können ausschließlich bei Böden in der unmittelbaren Nahelage der Trasse auftreten. Die Errichtung der Lärmschutzwände und des Kanals sowie des Immissionsfilterstreifen unterbinden den Großteil dieser Einträge und stellen einen wesentlichen Schutz der Böden dar.

Altlasten und Altablagerungen

Da Maßnahmen maximal in Zusammenhang mit dem qualitativen Grundwasserzustand zu setzen sind und nicht in Zusammenhang mit den bestehenden Altlasten und Altablagerungen, sind die im Fachbericht Grundwasser vorgesehenen Maßnahmen für den Themenbereich Altlasten und Altablagerungen ausreichend.

6.2.5 Abfallwirtschaft

Im Zuge der Bautätigkeiten sind entsprechende Aufzeichnungen über die Entsorgung und Verbringung der Abfälle zu führen. Diese Aufzeichnungen müssen Angaben über Art, Menge, Herkunft und Verbleib der Abfälle enthalten und dienen der Nachvollziehbarkeit der Sammlung, Lagerung, Beförderung und Behandlung im Sinne der Abfallwirtschaftsverordnung und der Abfallnachweisverordnung. Gefährliche Abfälle sind gemäß den Bestimmungen der Abfallnachweisverordnung zu behandeln.

Bei ordnungsgemäßer Durchführung der Abbruch- und Aushubarbeiten und die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen bezüglich der Trennung, Wiederverwertung und

Deponierung der anfallenden Materialien sowie Einhaltung der angeführten Maßnahmen sind keine verbleibende Auswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten.

7 UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG

7.1 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die zusammenfassende Beurteilung des Vorhabens HB 229 erfolgt nach den Bestimmungen der RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen entsprechend der nachfolgenden Terminologie:

nicht erhebliche Auswirkungen				erhebliche Auswirkungen	
Positive Wirkungen	nicht relevante Wirkungen	Geringfügige Wirkungen	Vertretbare Wirkungen	Wesentliche Wirkungen	Untragbare Wirkungen

Dabei gilt, dass *vertretbare* Auswirkungen noch als umweltverträglich, *wesentliche* Auswirkungen nur unter bestimmten Voraussetzungen als umweltverträglich eingestuft werden. *Untragbare* Auswirkungen bei einem Schutzgut führen ausnahmslos zur Einstufung umweltunverträglich.

Die Zusammenführung der Beurteilung der Wirkungen aus den einzelnen Fachberichten und die daraus resultierende Beurteilung der Schutzgüter seitens der Umweltkoordination sind in folgender Tabelle dargestellt:

Tabelle 1: Zusammenfassung der Wirkungen

Schutzgüter	Fachberichte	Beurteilung der Wirkungen (Fachberichte)	Beurteilung Schutzgut
Mensch	Lärm	geringfügig	verträglich
	Erschütterungen	geringfügig	
	Landwirtschaft	geringfügig	
	Forst-/ Jagdwirtschaft	geringfügig	
	Freizeit/ Erholung	geringfügig	
	Siedlungs-/ Wirtschaftsraum	nicht relevant	
	Humanmedizin	aus humanmedizinischer Sicht umweltverträglich	
	Verkehr	geringfügig	
	Abfallwirtschaft	geringfügig	
Sach-/ Kulturgüter	Sach-/ Kulturgüter	nicht relevant	verträglich
Landschaft	Landschafts-/ Stadtbild	vertretbar	verträglich
Tiere/ Pflanzen und deren Lebensräume	Tiere und deren Lebensräume	geringfügig	verträglich
	Pflanzen und deren Lebensräume	geringfügig	

	Ingenieurgeologisch-geotechnischer Bericht ¹	Grundlagenbericht, keine Angaben erforderlich	Grundlagenbericht, keine Angaben erforderlich
Boden	Boden	geringfügig	verträglich
	Altlasten/ Altablagerungen	geringfügig	verträglich
Luft	Luft	vertretbar	verträglich
Klima	Klima	geringfügig	verträglich
Wasser	Wasser- Grundwasser	vertretbar	verträglich

7.2 Umweltverträglichkeitserklärung

Die in den Fachberichten angeführten Belastungen/Entlastungen durch das Vorhaben weisen bei Durchführung der Maßnahmen geringfügige bis vertretbare Wirkungen und damit nicht erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter auf. Unter Zugrundelegung der Ergebnisse in den Fachberichten wird das Projekt HB 229 Groß Jedlersdorferstraße von Heinrich-von-Buol-Gasse bis Kürschnergasse in der Bau- und Betriebsphase als umweltverträglich gem. UVP-G 2000 i.d.F BGBl I 2005/14 eingestuft.

¹ Das Ingenieurgeologisch-geotechnischen Gutachten stellt einen Grundlagenbericht dar, der keine Auswirkungsbetrachtung beinhaltet. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden werden in den Fachberichten Boden sowie Altlasten und Altablagerungen behandelt.