

Aus urheberrechtlichen Gründen wurden Bilder und Karten entfernt – das Originaldokument kann auf Anfrage übermittelt werden



**RETTER & Partner**  
Ziviltechniker Ges.m.b.H.

**Knollconsult**  
Unternehmensgruppe



**STADT KREMS/DONAU**  
**STABSSTELLE STADTENTWICKLUNG**

**MAGINDAGAREAL**

**VERLÄNGERUNG**  
**MAGNESITSTRASSE**

**BERICHT ZUR**  
**STRATEGISCHEN**  
**UMWELTPRÜFUNG**  
**(UMWELTBERICHT)**

*15.3.2012*

*15.3.2012*

*0-374/199-2011*

im Auftrage *[Signature]*

November 2011

Krems an der Donau  
Verlängerung Magnesitstraße

Strategische Umweltprüfung

## INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. Unterlagen	3
2. Einleitung	4
2.1. Untersuchungsrahmen	4
2.2. Untersuchungsmethodik	5
2.3. Schwierigkeiten Informationsbeschaffung	6
3. Projektbeschreibung	7
3.1. Problemstellung	7
3.2. Ziele	8
3.3. Beschreibung ausgewählter Varianten	8
3.3.1. Planungsnullfall (Null-Variante)	10
3.3.2. Variante 1: Bereich Obstbaugenossenschaft	10
3.3.3. Variante 2: Unterführung HIB, Magnesitstraße	13
3.4. Umweltprobleme (Gebiete mit spezieller Umweltrelevanz)	14
3.5. Beziehung zu anderen „Plänen und Programmen“	15
4. Beschreibung der Umweltsituation	16
4.1. Internationale und nationale Umweltziele	16
4.2. Beschreibung derzeitiger Umweltzustand (Standortbeschreibung)	16
5. Umweltauswirkungen Planungsnullfall und ausgewählter Alternativen	18
5.1. Beschreibung Umweltauswirkungen	18
5.1.1. Boden/Untergrund	18
5.1.2. Siedlungswesen allgemein (NÖ ROG, §§ 14 und 15)	20
5.1.3. Technische Infrastruktur	23
5.2. Wechselbeziehungen	25

6.	Darstellung ausgeschlossener Alternativen	26
6.1.	Unterführung HIB, Lerchenfelder Straße	26
6.2.	Unterführung HIB, Magnesitstraße, Bereich Fa. Schnauer	27
7.	Darstellung Entscheidung	28
7.1.	Entscheidung und Begründung	28
7.2.	Ausgleichsmaßnahmen	29
7.2.1.	Fußgänger-, Radverbindung Lerchenfelderstraße – Hafestraße	29
7.2.2.	Trafostation EVN AG	29
7.3.	Maßnahmen zur Überwachung	29
8.	Nichttechnische Zusammenfassung	30
9.	Abbildungen und Tabellen	32
10.	Anhang	33

Krems an der Donau  
Verlängerung Magnesitstraße

Strategische Umweltprüfung

**1. Unterlagen**

- /1/ Krems an der Donau, Erschließung MAGINDAG-Areal, Niveaufreimachung HIB – Technischer Bericht 2010; GzI. 09142  
Verfasser: Retter & Partner ZT GmbH im Auftrag des Magistrat der Stadt Krems/Donau
- /2/ NÖ Raumordnungsgesetz 1976, LGBl. 8000-24
- /3/ Verordnung über ein regionales Raumordnungsprogramm NÖ Mitte, LGBl. 8000/76-2
- /4/ Flächenwidmungsplan der Stadtgemeinde Krems/Donau  
Verfasser: Magistrat der Stadt Krems/Donau
- /5/ Stadtplan Krems/Donau, [www.krems.gv.at](http://www.krems.gv.at)  
Medieninhaber: Schubert & Franzke Ges.m.b.H.
- /6/ Bing Maps, 3 D Satellitenbilder, [www.bing.com/maps](http://www.bing.com/maps)  
Medieninhaber: Microsoft Österreich GmbH
- /7/ NÖ Atlas, [www.intermap1.noel.gv.at/webgisatlas](http://www.intermap1.noel.gv.at/webgisatlas)  
Medieninhaber: GEOInfo Niederösterreich
- /8/ Fotodokumentation, 03.08.2011  
Erstellt von: Verfasser des vorliegenden Berichts

## 2. Einleitung

### 2.1. Untersuchungsrahmen

Das gegenständliche Projekt sieht die mögliche Umwidmung bzw. Umliegung eines derzeit im rechtskräftigen Flächenwidmungsplan der Stadt Krems/Donau als öffentliche Verkehrsfläche festgelegten Bereichs vor. Das Projektgebiet befindet sich im östlichen Teil des Stadtgebietes, in einem weitgehend von Betrieben genutzten Bereich (vgl. Abb. 2-1). Hintergrund dieser Maßnahme ist eine gewünschte Adaptierung und Optimierung des Straßennetzes in den Stadtteilen Landersdorf und Lerchenfeld. Als Untersuchungsraum im weiteren Sinne können daher diese beiden Stadteile genannt werden, im engeren Sinne betrifft das den Bereich zwischen dem derzeitigen Ausbauende der Magnesitstraße und der Hafensstraße weiter westlich.

*Abbildung 2-1: Ausschnitt des Untersuchungsgebiets, das gelbe Rechteck stellt das eigentliche Planungsgebiet dar, © Schubert & Franzke, /5/*

Nach Rücksprache mit der verantwortlichen Umweltbehörde wurde entschieden, das Projekt auf mögliche erhebliche Umweltauswirkungen gemäß Richtlinie 2001/42/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die „Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme“ (SUP-Richtlinie) zu untersuchen. Das Ergebnis der Untersuchung ist der vorliegende Umweltbericht. In einem ersten Schritt, dem sogenannten „Scoping“, sind diejenigen Themenbereiche festzulegen, für die erhebliche Umweltauswirkungen erwartet werden können. Mit dieser Einschränkung des Untersuchungsrahmens werden auch

Art und Tiefe weiterführender Untersuchungen festgelegt. Die Dokumentation dieses Arbeitsschrittes liegt in Form einer Tabelle bei, deren Inhalt von der Umweltbehörde bestätigt wurde (siehe Beilage 1).

Für die vorliegenden Projektvarianten wurden weiterführende Untersuchungen in den Bereichen der Schutzgüter

- Boden/Untergrund (Darstellung potentieller Versiegelungsbereiche)
- Siedlungswesen (Darstellung der Belastung ggf. von Störungen oder Gefährdungen betroffener Wohngebiete, Darstellung der Beeinträchtigung von Sachwerten, Sicherung gut geeigneter Betriebs- und Industriegebiete)
- Technische Infrastruktur (Darstellung des Einflusses der Widmungsänderung auf Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit)

ausgewählt, der Umweltbehörde vorgelegt und mit Schreiben vom 02.08.2011 genehmigt.

Neben dem Planungsnullfall (Null-Variante) werden zwei Varianten näher behandelt, weitere Varianten konnten im Rahmen einer Vorprüfung ausgeschlossen werden (siehe dazu Kap. 6), da im Rahmen der SUP nur sachlich gerechtfertigte und sinnvolle Projektvarianten im Hinblick auf all-fällige negative Umweltauswirkungen geprüft werden müssen.

An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass durch die geplanten Maßnahmen kein zusätzliches Verkehrsaufkommen induziert, sondern eine Verkehrsverlagerung erreicht werden soll.

## **2.2. Untersuchungsmethodik**

Als wesentliche Grundlage für die Erstellung des vorliegenden Umweltberichts dient die Studie „Erschließung MAGINDAG-Areal, Niveaufreimachung HIB“, verfasst von der Retter & Partner ZT GmbH im Jahr 2010. Darin wurden vier Varianten für die Erschließung in diesem Bereich behandelt. Für die beiden ausgewählten Varianten wurde eine Untersuchung der in Kap. 2.1 genannten Themenbereiche durchgeführt.

Die Untersuchungsmethodik bestand aus einer Begehung des Projektgebietes sowie einer Auswertung verfügbarer Unterlagen (siehe Auflistung in Kap. 1).

### **2.3. Schwierigkeiten Informationsbeschaffung**

Aufgrund der zur Verfügung stehenden Unterlagen und des homogen ausgeprägten Untersuchungsgebietes war kein Informationsdefizit bei der Erstellung dieses Berichts zu verzeichnen.

### 3. Projektbeschreibung

#### 3.1. Problemstellung

Das im Osten der Stadt Krems/Donau gelegene Gewerbe- und Industriegebiet liegt in den Stadtteilen Landersdorf und Lerchenfeld. Neben großflächigen Widmungen von Bauland-Betriebs- bzw. Bauland-Industriegebiet sind in den genannten Stadtteilen auch Wohngebiete zu finden.

Das Gesamtgebiet besitzt eine verkehrstechnisch günstige Lage in unmittelbarer Nähe eines höherrangigen Straßennetzes in Form der B 3 (Donau Straße) bzw. S 5 (Stockerauer Schnellstraße) bzw. B 37 (Kremser Straße) Richtung Norden.

Bereits in den 90er Jahren wurden mehrere Anschlussmöglichkeiten der Stadtteile Landersdorf und Lerchenfeld an dieses Straßennetz diskutiert. Die Variante der Querung der Hafen- und Industriebahn (HIB) in Verlängerung der Lerchenfelderstraße und Anschluss an die Hafenstraße stellte sich im Rahmen einer Untersuchung als die am besten geeignete heraus.

1996 wurde auch eine Verbindung zwischen Landersdorferstraße und Hafenstraße im Bereich der derzeitigen Fußgängerunterführung unter der HIB geplant. Ende der 90er Jahre erfolgte der Ankauf des Areals der Firma MAGINDAG, Steirische Magnesit Industrie AG, durch die Stadt Krems/Donau.

Weitere unterschiedliche Planungen erfolgten in den folgenden Jahren, durch die Errichtung der Magnesitstraße wurden neue Trassenvarianten möglich, beispielsweise die geradlinige Erweiterung dieser, mit Über- oder Unterführung der HIB-Gleise und Anschluss an die Hafenstraße oder die Verlängerung und Unterführung der Lerchenfelderstraße.

Im Jahr 2002 wurden schließlich im Änderungsverfahren zum Örtlichen Raumordnungsprogramm (Flächenwidmungsplan) die Voraussetzungen für eine geradlinige Erweiterung der Magnesitstraße mit einer niveaufreien Querung der HIB und Anschluss an die Wilheringstraße durch die entsprechende Widmung einer öffentlichen Verkehrsfläche in diesem Bereich gesetzt, die auch noch zum jetzigen Zeitpunkt besteht und daher als der Planungsnullfall (Null-Variante) anzusehen ist (siehe Kap. 3.4.1 bzw. Beilage 2).

In einem im Jahr 2005 erstellten Verkehrskonzept wird der kurzläufige Anschluss von Lerchenfeld an die S 5 (Stockerauer Schnellstraße, B3) als vorrangiges Ziel angesehen. Das vor allem deshalb, weil derzeit die Straßenzüge der Hofrat-Erben-Straße bzw. Koloman-Wallisich-Straße als bevorzugte Ausfahrtswege sowohl für den Betriebsverkehr als auch die lokale Bevölkerung von Landersdorf bzw. Lerchenfeld dienen und **aufgrund ihrer Ausführungen keinen optimalen Verkehrsfluss gewährleisten**



**können. Auch aus Sicht der Verkehrssicherheit ist, besonders Fußgänger und Radfahrer betreffend, keine ausreichende Sicherheit gegeben.**

Aufgrund geänderter Voraussetzungen sind im Bereich der Magnesitstraße inzwischen auch andere Varianten als die derzeit im Flächenwidmungsplan festgelegte möglich, sodass im vorliegenden Umweltbericht die Prüfung von Alternativen neben der Prüfung der Null-Variante auf ihre Verträglichkeit mit ausgewählten Schutzgütern hin durchgeführt wird.

### **3.2. Ziele**

Als wesentliche Ziele für den Untersuchungsraum aus verkehrsplanerischer Sicht lassen sich formulieren:

- eine Verkehrsentslastung der Straßenzüge Hofrat-Erben-Straße, Koloman-Wallisch-Straße und Lerchenfelder Hauptplatz
- eine niveaufreie (HIB) und leistungsfähige Anbindung sowohl der Wohn- wie auch der Betriebsgebiete
- die Schaffung eines direkten Anschlusses an das übergeordnete Straßennetz (S 5, B 3, B 37)
- eine Verkehrserschließung des ehemaligen Magindag-Areals

Die Anbindung der Magnesitstraße an die westlich der HIB gelegenen Bereiche spielt bei diesen Überlegungen zur Optimierung der Verkehrssituation eine wichtige Rolle. Neben der Null-Variante, die auch einer Prüfung unterzogen werden muss, da die Voraussetzungen für den Ausbau der Straße durch die Flächenwidmung bereits gegeben sind, wurden vier Varianten ausgearbeitet, von denen aber zwei aufgrund zu erwartender Probleme in der Ausführung frühzeitig wieder ausgeschieden wurden (siehe dazu Kap. 6). Somit sind zwei zusätzliche Varianten im Vergleich zum Planungsnullfall im Hinblick auf mögliche erhebliche Umweltauswirkungen zu bewerten. Das Ziel dieses Verfahrens ist es, eine für den Untersuchungsraum optimierte Variante herauszufinden, indem eine Bewertung der Umweltauswirkungen in den in Kap. 1 kurz dargestellten Untersuchungsbereichen durchgeführt wird (siehe dazu Kap. 4).

### **3.3. Beschreibung ausgewählter Varianten**

In diesem Kapitel erfolgt eine Darstellung der ausgewählten Varianten. Abbildungen dazu sind weiters auch in den Beilagen (Beilage 2) zu finden. Der Ausbau aller Varianten ist als Aufschließungsstraße mit einem Widmungsbedarf von ca. 11 m Breite für eine öffentliche Verkehrsfläche (Vö) geplant. Ein Regelquerschnitt dazu wird in der folgenden Abbildung dargestellt:



10 cm bt Tragschicht  
 20 cm ungebundene obere Tragschicht (Kantorn)  
 30 cm ungebundene untere Tragschicht  
 mind. 63 cm Gesamtkonstruktionsstärke  
 Lastklasse IV nach RVS 3 63/1988

Abbildung 3-1: Regelquerschnitt Magnesitstraße

**Magnesitstraße**

Gehweg	1 x 1,50 m	= 1,50 m
Spitzgraben	1 x 0,30 m	= 0,30 m
Fahrstreifen	1 x 3,20 m	= 3,20 m
Fahrstreifen	1 x 3,25 m	= 3,25 m
befestigter Seitenstreifen	1 x 0,25 m	= 0,25 m
<u>Infrastrukturstreifen</u>	<u>1 x 2,50 m</u>	<u>= 2,50 m</u>
<b>Kronenbreite</b>		<b>11,00 m</b>

**Bereich Unterführung ohne Fahrflächenverbreiterung**

Schrammbord	1 x 0,65 m	= 0,65 m
befestigter Seitenstreifen	1 x 0,25 m	= 0,25 m
Fahrstreifen	1 x 3,25 m	= 3,25 m
Fahrstreifen	1 x 3,25 m	= 3,25 m
befestigter Seitenstreifen	1 x 0,25 m	= 0,25 m
Schrammbord	1 x 0,65 m	= 0,65 m
Stützmauer	1 x 0,35 m	= 0,35 m
<u>Geh- und Radweg</u>	<u>1 x 2,50 m</u>	<u>= 2,50 m</u>
<b>Kronenbreite</b>		<b>11,15 m</b>

### 3.3.1. Planungsnullfall (Null-Variante)

Im Jahr 2002 erfolgte im Zuge einer Änderung des örtlichen Raumordnungsprogramms (Flächenwidmungsplan) die Widmung einer Verkehrsfläche, der Magnesitstraße im gegenständlichen Bereich, um eine Verbindung zwischen den Straßenzügen Hofrat-Erben-Straße, Lerchenfelder Hauptplatz, Koloman-Wallisch-Straße östlich der HIB und der Hafensstraße westlich der HIB zu erreichen. Die Einmündung der Magnesitstraße erfolgt bei dieser Variante im Bereich der Wilheringstraße (siehe Abb. 3-2 bzw. Beilage 2). Die Magnesitstraße weist im derzeitigen Ausbauzustand eine Länge von 200 m bei einer durchschnittlichen Straßenbreite von 8,50 m auf. Bei einer Realisierung der Null-Variante würde bis zum Anschluss an die Hafensstraße ein nochmals etwa 345 m langes Straßenstück hinzukommen. Zusätzlich ist die Errichtung einer Verbindungsstraße nach Norden zur Lerchenfelderstraße im Ausmaß von rund 160 m Länge vorgesehen.



*Abbildung 3-2: Darstellung der im derzeit rechtskräftigen Flächenwidmungsplan vorgesehenen Straßenführungen (Verlängerung Magnesitstraße A, Verbindungsstraße B), /4/*

### 3.3.2. Variante 1: Bereich Obstbaugenossenschaft

Im Bereich der ehemaligen Obstbaugenossenschaft (nördlich der Firma Bosch) wäre unter den heutigen Umständen eine Querung der Hafens- und Industriebahn (HIB) möglich. Diese könnte durch eine Über- oder eine Unterführung geschehen, daher ist diese Variante in zwei Sub-Fälle zu trennen (siehe Abb. 3-3 und 3-4 bzw. Beilage 2).

### 3.3.2.1. 1 A: Überführung der HIB

Die Querung der HIB erfolgt südlich des Grundstücks Nr. 202, KG Weinzierl bei Krems, durch eine Überführung.



*Abbildung 3-3: Querung Obstbaugenossenschaft, Überführung HIB, /1/*

Die Errichtung folgender Straßenstücke ist vorgesehen. Die Verlängerung der Magnesitstraße vom derzeitigen Ausbauende nach Westen bis zum Gleiskörper der HIB (Länge rund 210 m) und der Bau einer Aufschließungsstraße zwischen der Lerchenfelderstraße und der Magnesitstraße im Bereich der Liegenschaft Nr. 203, KG Weinzierl bei Krems (rund 230 m). Das Verbindungsstück zwischen dieser Straße und der Hafestraße mit Überführung der HIB würde rund 280 m Länge aufweisen (siehe Abb. 3-3).

### 3.3.2.2. 1 B: Unterführung der HIB

Die Querung der HIB erfolgt südlich des Grundstücks Nr. 202 durch eine Unterführung.



*Abbildung 3-4: Querung Obstbaugenossenschaft, Unterführung HIB, /1/*

Ansonsten ist bei dieser Sub-Variante von der Errichtung derselben Straßenabschnitte wie bei Variante 1 A auszugehen (siehe Abb. 3-4).

### 3.3.3. Variante 2: Unterführung HIB, Magnesitstraße

Diese ist die abgeänderte Variante einer früheren Planung (siehe Kap. 6), die aufgrund von Problemen bei der Verfügbarkeit von Grundstücken nicht weiter verfolgt wurde. Diese Variante geht von einer westlichen Verlängerung der Magnesitstraße bis kurz vor den HIB-Gleiskörper aus, von wo aus die Straße dann nach Norden schwenkt und im Bereich der Verlängerung der Lerchenfelderstraße wieder nach Westen biegt und die HIB durch eine Unterführung quert (Länge insgesamt rund 470 m). Es erfolgt somit keine direkte Anbindung der Lerchenfelderstraße an die Hafestraße sondern die Verbindung zwischen Magnesitstraße und Lerchenfelderstraße wird, wie in Variante 3.4.1., durch eine Aufschließungsstraße in der Länge von 230 m zwischen den beiden Straßenzügen im Bereich der Liegenschaft Nr. 203, KG Weinziel bei Krems, hergestellt (siehe Abb. 3-5 bzw. Beilage 2).

Abbildung 3-5: Unterführung HIB, Magnesitstraße, /1/

### 3.4. Umweltprobleme (Gebiete mit spezieller Umweltrelevanz)

Im Untersuchungsgebiet liegen keine Gebiete vor, die eine spezielle Umweltrelevanz aufweisen. Ein Ausläufer des Natura 2000-Gebiets „Tullnerfelder Donau-Auen“ (der Bereich Landersdorfer Arm) reicht bis etwa 1 km Entfernung an das Projektgebiet heran, eine unmittelbare Auswirkung ist nicht zu erwarten (siehe Abbildung 3-6).



*Abbildung 3-6: Darstellung der Entfernung vom Planungsgebiet zum Natura 2000-Gebiet „Tullnerfelder Donau-Auen“, das gelbe Rechteck stellt das Planungsgebiet dar, /7/*

### 3.5. Beziehung zu anderen „Plänen und Programmen“

Für das Stadtgebiet von Krems gilt die Verordnung über ein regionales Raumordnungsprogramm Niederösterreich Mitte. In der Kartendarstellung dazu sind für das Projektgebiet keine schutzwürdigen Gebiete oder Objekte zu verzeichnen (siehe Abbildung 3-7). Im Osten beginnt an der Gemeindegrenze zu Rohrendorf (wiederum im Bereich Landersdorfer Arm) die Ausweisung eines kleinflächigen „Erhaltenswerten Landschaftsteils“ sowie eines „Wasserwirtschaftlichen Vorranggebietes“, negative Auswirkungen auf diese Gebietsausweisungen sind nicht zu erwarten. Der Verlauf des Flusses Krems südlich des Projektgebietes ist als „Regionale Grünzone“ eingetragen, durch die Entfernung des Planungsgebietes vom Gewässerverlauf ist keine unmittelbare Beeinflussung gegeben.



Abbildung 3-7: Ausschnitt aus dem reg. ROP NÖ Mitte, das gelbe Rechteck stellt das Planungsgebiet dar, /3/



## **4. Beschreibung der Umweltsituation**

### **4.1. Internationale und nationale Umweltziele**

Da das Projektgebiet in einem ausgewiesenen Betriebsgebiet liegt, sind für den gegenständlichen Bereich keine definierten Umweltziele zu nennen. Es gelten jedoch auch hier die Leitziele laut § 1 NÖ ROG 1976.

### **4.2. Beschreibung derzeitiger Umweltzustand (Standortbeschreibung)**

Die Magnesitstraße führt vom Kreisverkehr mit der Hofrat-Erben-Straße und der Symalenstraße Richtung Westen, ist im derzeitigen Ausbauzustand ca. 200 m lang, rund 8,5 m breit und dient der Aufschließung der nördlich und südlich des Straßenverlaufs ansässigen Betriebe.

Westlich davon beginnt ein etwa 2,8 ha großes, derzeit brachliegendes Betriebsgebiet, das im Süden und Westen vom Verlauf der Hafen- und Industriebahn (HIB) sowie nördlich und östlich durch bereits bestehende Betriebe begrenzt wird. In diesem Bereich hat sich auf dem größtenteils schotterigen Untergrund bereits eine dichte Ruderalflora ausgebildet. Neben in erster Linie krautigen Pflanzen sind auch schon vereinzelt Gehölze (v.a. Robinie, Zitterpappel) zu finden, speziell im Bereich des Gleiskörpers der HIB (siehe Abb. 4-2).

Westlich der HIB, zwischen Gleiskörper und Hafenstraße, befinden sich wiederum mehrere Betriebsansiedlungen, ebenso südlich der Bahn, entlang der Straße „An der Schütt“. Zwischen dem westlichen Ausbauende der Lerchenfelderstraße und der Hafenstraße (im Bereich der Fa. Schnauer) befindet sich eine Unterführung unter der HIB für Fußgänger und Radfahrer.

Die nächsten Wohnsiedlungen befinden sich durchschnittlich rund 400 m Luftlinie entfernt und gehören zu den Stadtteilen Landersdorf und Lerchenfeld (nördlich und östlich des Planungsgebiets gelegen).

*Abbildung 4-1: Blick auf das Planungsgebiet von Süden, /6/*

*Abbildung 4-2: Planungsgebiet östlich HIB, Blickrichtung Südosten, /9/*

## **5. Umweltauswirkungen Planungsnullfall und ausgewählter Alternativen**

Nachfolgend wird eine Darstellung der Umweltauswirkungen auf Grundlage der Scoping-Tabelle (siehe Beilage 1) durchgeführt.

Im Rahmen des Scopings wurden folgende Schützgüter für eine vertiefende Bearbeitung ausgewählt und seitens der Umweltbehörde bestätigt.

- Boden/Untergrund (Geringe Bodenversiegelung, siehe Kap. 5.1.1.)
- Siedlungswesen (Vermeidung von Störungen oder Gefährdungen für Wohngebiete oder sonstige Gebiete mit Schutzanspruch, Darstellung der Beeinträchtigung von Sachwerten sowie die Sicherung gut geeigneter Betriebs- und Industriegebiete, siehe Kap. 5.1.2)
- Technische Infrastruktur (Die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Verkehrswege und -einrichtungen bzw. Darstellung des Einflusses der Widmungsänderung auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit, siehe Kap. 5.1.3.)

Eine Untersuchung der Variantenstudien wird nur in diesen Bearbeitungsschwerpunkten durchgeführt.

Bei Variante 1 wurde keine weitere Unterscheidung in 1 A und 1 B vorgenommen, da die Art der Querung der HIB keine relevanten unterschiedlichen Umweltauswirkungen erwarten lässt.

### **5.1. Beschreibung Umweltauswirkungen**

#### **5.1.1. Boden/Untergrund**

##### **5.1.1.1. Geringe Bodenversiegelung**

- Schutzzielvorgaben: Geringe Bodenversiegelung beachten

Das Planungsgebiet liegt in einem Bereich der Stadt Krems, der als Standort von Betrieben auch im Flächenwidmungsplan festgelegt ist. Aufgrund der Widmung als Bauland-Betriebsgebiet wurde eine intensivere Nutzung und damit einhergehende Versiegelung von vornherein ermöglicht. Eine Bewertung der Varianten soll aber dennoch erfolgen.

Im vorliegenden Fall wird von einer Aufschließungsstraße mit einer Straßenbreite von rd. 8,5 m im Bereich der Magnesitstraße und rd. 11 m im Bereich der Unterführung (siehe Abb. 3-1) für die Berechnung der Versiegelung ausgegangen.

##### **5.1.1.1.1. Null-Variante**

Bei der Null-Variante besteht beim Ausbau der Magnesitstraße aufgrund der kürzeren, geradlinigen Straßenführung ein geringeres Ausmaß an Versiegelung durch Asphaltierung. Nimmt man die neu zu errichtende

Straße mit 345 m Länge und die nach Norden führende Verbindungsstraße zur Lerchenfelderstraße mit 160 m Länge an, ergibt sich dadurch eine Fläche von etwa 5.600 m<sup>2</sup> an Versiegelung. Wenn man berücksichtigt, dass der Verlauf der HIB bzw. der Parkplatz westlich davon sowie der Bereich kurz vor der Einmündung der Verbindungsstraße in die Lerchenfelderstraße bereits versiegelt sind, ergibt sich ein tatsächlicher Zuwachs von rund 4.600 m<sup>2</sup>.

#### **5.1.1.1.2. Variante 1: Bereich Obstbaugenossenschaft**

Eine Umsetzung dieser Alternative würde einen Straßenausbau im Streckenausmaß von rund 720 m bedeuten und somit mehr Bodenversiegelung bedeuten als die Null-Variante. Aufgrund der vorliegenden Trassenvariante käme man auf eine versiegelte Fläche von rund 6.800 m<sup>2</sup>. Auch hier sind Bereiche der Streckenführung zum jetzigen Zeitpunkt bereits versiegelt (Verlauf der HIB, Bereich zwischen HIB und Hafenstraße bereits bebaut, nördlicher Anschluss an die Lerchenfelderstraße bebaut), sodass man mit etwa 5.100 m<sup>2</sup> neuer Versiegelung rechnen kann.

#### **5.1.1.1.3. Variante 2: Unterführung HIB, Magnesitstraße**

Diese Variante geht laut technischem Entwurf von einem Ausbau im Ausmaß von etwa 700 m Länge aus, was etwas weniger als Variante 1 bedeuten würde. Die versiegelte Fläche beträgt etwa 6.500 m<sup>2</sup>. Wiederum können Flächen abgezogen werden, die bereits versiegelt sind (Verlauf der HIB, Verlauf zwischen HIB und Hafenstraße zum Teil als Verkehrsfläche ausgebaut, nördlicher Anschluss an die Lerchenfelderstraße bebaut). Der Zuwachs würde daher etwa 4.700 m<sup>2</sup> betragen.

#### **5.1.1.1.4. Zusammenfassung und Bewertung**

Aufgrund der Widmung als Bauland-Betriebsgebiet ist generell ein hoher Grad an Versiegelung zu erwarten. Bezüglich eines Ausbaus der Verkehrsflächen lässt die Null-Variante den geringsten Zuwachs an versiegelter Fläche erwarten (siehe Tabelle 5-1). Es ist jedoch auch die Zunahme an versiegelten Flächen durch Variante 2 (100 m<sup>2</sup>) bzw. Variante 1 (500 m<sup>2</sup>) aufgrund der Lage im Betriebsgebiet vernachlässigbar und daher nicht als erhebliche negative Umweltauswirkung zu bewerten.

	Gesamtfläche Versiegelung aufgrund Planungsentwurf (Summe aus neu und bereits versiegelter Fläche)	Tatsächlicher Zuwachs Versiegelung
Planungsnullfall	rd. 5.600 m <sup>2</sup>	rd. 4.600 m <sup>2</sup>
Variante 1	rd. 6.800 m <sup>2</sup>	rd. 5.100 m <sup>2</sup>
Variante 2	rd. 6.500 m <sup>2</sup>	rd. 4.700 m <sup>2</sup>

*Tabelle 5-1: Aufstellung Ausmaß an versiegelter Fläche in m<sup>2</sup> bei den ausgewählten Varianten*

### 5.1.2. Siedlungswesen allgemein (NÖ ROG, §§ 14 und 15)

#### 5.1.2.1. Vermeidung von Störungen oder Gefährdungen für Wohngebiete oder sonstige Gebiete mit Schutzansprüchen

- Schutzzielvorgaben: Beachtung bestehender Baulandwidmungen in der Umgebung (Bauland-Wohngebiet, Bauland-Agrargebiet, Bauland-Kerngebiet, Bauland-Sondergebiet-Krankenhaus) und Darstellung der Beeinträchtigung der Bevölkerung durch Lärm, Geruch, Erschütterungen

Das primäre Ziel der Verlängerung der Magnesitstraße ist die Verlagerung des Verkehrs von der Straße „An der Schütt“ auf die neue niveaufreie Verbindung sowie die Entlastung der Straßenzüge Hofrat-Erben-Straße, Koloman-Wallisch-Straße und Lerchenfelder Hauptplatz. Dementsprechend ist – unabhängig von der Variante – mit keiner Mehrbelastung durch Lärm von Wohngebieten zu rechnen.

#### 5.1.2.2. Berücksichtigung bestehender Sachwerte

- Schutzzielvorgaben: Berücksichtigung bestehender Sachwerte und Darstellung der Beeinträchtigung

##### 5.1.2.2.1. Null-Variante

Bei der Null-Variante ist im Bereich zwischen Hafestraße und HIB der bestehende Autoverkaufsplatz der Fa. Auto Graf Ltd durch die geplante Verkehrsfläche betroffen. Das Grundstück wird mittig durchschnitten. Durch die Verbindungsstraße ist ein Objekt in der Lerchenfelderstraße (ehemals Depot 03 der GLS Austria GmbH, derzeit Leerstand) betroffen.

#### **5.1.2.2.2. Variante 1: Bereich Obstbaugenossenschaft**

Bei der Variante 1 ist zwischen der Hafensstraße und der HIB teilweise das Gebäude der Obstgenossenschaft und durch die Verbindungsstraße wiederum das Gebäude in der Lerchenfelderstraße betroffen.

#### **5.1.2.2.3. Variante 2: Unterführung HIB, Magnesitstraße**

Bei der Variante 2 ist durch die Verbindungsstraße das Gebäude in der Lerchenfelderstraße betroffen, ansonsten verläuft die geplante Trasse weitgehend auf bestehenden Verkehrsflächen bzw. noch unbebauten Betriebsgrundstücken. Im Bereich der bestehenden Geh- und Radwegunterführung im Zuge der Lerchenfelderstraße muss eine bestehende Trafostation der EVN AG verlegt werden.

#### **5.1.2.2.4. Zusammenfassung und Bewertung**

Bezüglich der Beeinträchtigung von Sachwerten ist festzustellen, dass durch die Errichtung der Verbindungsstraße Magnesitstraße – Lerchenfelderstraße ebenfalls in allen drei Varianten ein Betriebsgebäude ehemals GLS Austria GmbH, derzeit Leerstand betroffen wäre. Eine Umsetzung ist nur über den Abbruch des Gebäudes möglich, eine Ablöse durch die Stadt Krems ist daher in jedem Fall zu prüfen. Bezüglich weiterer Beeinträchtigungen von Sachwerten zeigen die Untersuchungen, dass in Variante 2 lediglich eine Trafostation der EVN AG verlegt werden müsste, wogegen bei der Null-Variante ein Betriebsgelände durchschnitten und dadurch erheblich entwertet werden würde, sowie bei Variante 1 ein Gebäude der Obstgenossenschaft durch Abbruch betroffen wäre. Unter der Voraussetzung, dass mit der EVN AG eine Einigung über die Verlegung der Trafostation erreicht werden kann, können für Variante 2 die mit Abstand geringsten Umweltauswirkungen festgestellt werden

#### **5.1.2.3. Sicherung gut geeigneter Betriebs- und Industriegebiete**

- Schutzzielvorgaben: Sicherung dementsprechender Widmungen (Bauland-Betriebsgebiet, Bauland-Industriegebiet)

Laut § 14 Abs. 2 Zif. 13 NÖ ROG ist die Widmung von Bauland-Betriebsgebieten und -Industriegebieten so festzulegen, dass eine räumliche Konzentration innerhalb des Gemeindegebietes erreicht wird. Das Planungsgebiet liegt innerhalb einer solchen Konzentration. Für eine Sicherung derartiger Gebiete ist auch eine ordnungsgemäße Erschließung erforderlich. Eine Verbindung zwischen der Hafensstraße und den östlich der HIB gelegenen Bereichen ist ein wichtiger Schritt dazu.

Neben dem durch die Errichtung von Verkehrsflächen unmittelbar zu erwartenden Verlust an Bauland wird dargestellt, wie sich die unterschiedlichen Linienführungen auf die baulichen Nutzungsmöglichkeiten auswirken (siehe auch Tab. 5-2). Betrachtet wird dabei das Betriebsgebiet, das von der Lerchenfelderstraße, der Hofrat-Erben-Straße, An der Schütt und Hafestraße umgrenzt wird (ausgenommen der bereits ausgebauten Magnesitstraße). Für die Berechnung wird von der Widmung einer öffentlichen Verkehrsfläche (Vö) mit einer Breite von 11 m ausgegangen.

#### **5.1.2.3.1. Null-Variante**

Durch die geradlinige Straßenführung nach Westen wie auch nach Norden entstehen drei großflächige Baulandbereiche ohne Verluste durch Restflächen. Die für die Widmung der Verkehrsflächen erforderliche Baulandfläche beträgt 5.000 m<sup>2</sup>.

#### **5.1.2.3.2. Variante 1: Bereich Obstbaugenossenschaft**

Diese Alternative sieht eine Verlängerung der Magnesitstraße bis zum HIB-Gleiskörper vor, die dann wiederum als Sackgasse enden würde. Die Verbindung zur Hafestraße würde durch eine weiter nördlich gelegene Verbindungsstraße hergestellt, die allerdings den Verlust von bereits bestehenden Betriebsgebäuden (siehe 5.1.2.1.) westlich der HIB zur Folge hätte. Dasselbe gilt für die Verbindung nach Norden analog zur Nullvariante. Der Verlust von Betriebsbauland beträgt 6.900 m<sup>2</sup>, darüber hinaus entstehen durch die Linienführung kleinflächige Baulandbereiche (etwa zwischen Lerchenfelderstraße und der Verbindungsstraße nach Westen zu Hafestraße). Ein nicht nutzbarer Baulandrest zwischen dem Ende der Magnesitstraße und dem Gleiskörper der HIB bleibt ebenso über (siehe Tab. 5-2).

#### **5.1.2.3.3. Variante 2: Unterführung HIB, Magnesitstraße**

Eine Querung der HIB wie in Variante 2 vorgesehen, hätte den Vorteil, dass die Einmündung im Bereich einer bereits gewidmeten Verkehrsfläche geplant ist, was den Verlust von Betriebsbauland reduzieren würde. Nach Norden hin im Bereich der Einmündung der Verbindungsstraße in die Lerchenfelder Straße sind aber ebenso Betriebsgebäude (siehe 5.1.2.1.) betroffen.

Im Bereich östlich der Bahn würde die bogenförmige Straßenführung der verlängerten Magnesitstraße dort, wo sich der Straßenverlauf dem HIB-Gleiskörper weiter annähert, einen sich immer mehr zuspitzenden Restfläche (Verringerung bis auf etwa nur 5 m Breite) an Bauland schaffen, die sich für eine bauliche Nutzung nicht eignet (siehe Tab. 5-2). Der Verlust

an gewidmetem Bauland durch die neu zu widmende Verkehrsfläche beträgt rund 5.800 m<sup>2</sup>.

#### 5.1.2.3.4. Zusammenfassung und Bewertung

Durch die gerade Linienführung ist der Verlust an gewidmetem Bauland beim Planungsnullfall am geringsten (siehe Tab. 5-2), bei Variante 2 würde sich der Verlust um 800 m<sup>2</sup> (ca. 2,8 %) der Gesamtfläche, bei Variante 1 um 1900 m<sup>2</sup> (rund 6,8 %) der Gesamtfläche erhöhen. Darüber hinaus ist durch die Linienführungen der Varianten 1 und 2 mit dem Entstehen geringfügiger Restflächen (unter 400 m<sup>2</sup>) zu rechnen, die als Bauland-Betriebsgebiet nicht mehr sinnvoll nutzbar sein würden.

	Verlust an gewidmetem Bauland durch Verkehrswidmung	Nicht nutzbare Baulandbereiche aufgrund Linienführung
Planungsnullfall	rd. 5.000 m <sup>2</sup>	-
Variante 1	rd. 6.900 m <sup>2</sup>	rd. 150 m <sup>2</sup>
Variante 2	rd. 5.800 m <sup>2</sup>	rd. 400 m <sup>2</sup>

*Tabelle 5-2: Verlust an Baulandwidmung durch Verkehrswidmung bzw. Entstehung nicht nutzbarer Baulandbereiche in m<sup>2</sup>*

### 5.1.3. Technische Infrastruktur

#### 5.1.3.1. Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Verkehrswege und Verkehrseinrichtungen

- Schutzzielvorgaben: Sicherung der Kapazitätsausnutzung, der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs

##### 5.1.3.1.1. Null-Variante

Mit der Null-Variante soll eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße „An der Schütt“ und der Hofrat-Erben-Straße auf die Magnesitstraße erzielt werden. Durch die Anbindung der Lerchenfelderstraße an diese niveaufreie Querung der HIB wird eine Entlastung der Koloman-Wallisch-Straße durch eine niveaufreie Anbindung des Wohngebietes Weinzierl an die Hafenstraße und in weiterer Folge an das hochrangige Straßennetz erreicht.

Bei der geplanten Überführung der Magnesitstraße über die HIB kommt es zu hohen Längsneigungen im Anbindungsbereich an die Hafenstraße (zur Freihaltung des Lichtraumprofils der HIB muss ein hoher Höhenunter-



schied überwunden werden) die sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken. Eine Unterführung der HIB ist mit einer dichten Wanne aufgrund des hoch anstehenden höchsten gemessenen Grundwasserspiegels und mit einer großen Länge des Wannensbauwerks aufgrund der großen Querungsbreite der HIB Gleise verbunden. Zuzufolge der geringeren erforderlichen lichten Höhe für die Fahrbahn ist eine verkehrssichere Anbindung an die Hafensstraße möglich.

#### **5.1.3.1.2. Variante 1: Bereich Obstbaugenossenschaft**

Mit der Variante 1 soll eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße „An der Schütt“ und der Hofrat-Erben-Straße auf die Magnesitstraße und die Straße „Lerchenfelder Hauptplatz“ erzielt werden. Durch die Anbindung der Lerchenfelderstraße an diese niveaufreie Querung der HIB wird eine Entlastung der Koloman-Wallisich-Straße durch eine niveaufreie Anbindung des Wohngebietes Weinzierl an die Hafensstraße und in weiterer Folge an das hochrangige Straßennetz erreicht.

Für die Variante 1 gilt bezüglich der Verkehrssicherheit analog das im 2. Absatz der Null-Variante beschriebene, mit dem Unterschied, dass die Querungslänge der HIB geringer ist und damit verbunden das Wannensbauwerk kürzer als bei der Unterführung der Null-Variante ist.

#### **5.1.3.1.3. Variante 2: Unterführung HIB, Magnesitstraße**

Mit der Variante 2 soll eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße „An der Schütt“ und der Hofrat-Erben-Straße auf die Magnesitstraße erzielt werden. Durch die Anbindung der Lerchenfelderstraße an diese niveaufreie Querung der HIB wird eine Entlastung der Koloman-Wallisich-Straße durch eine niveaufreie Anbindung des Wohngebietes Weinzierl an die Hafensstraße und in weiterer Folge an das hochrangige Straßennetz erreicht. Die Kreuzungsbildungen sind im Rahmen der Richtlinien verkehrssicher vorgesehen. Das Wannensbauwerk kann aufgrund der Höhenlage der HIB und der geringen Querungsbreite hinsichtlich der Länge möglichst kurz ausgeführt werden.

#### **5.1.3.1.4. Zusammenfassung und Bewertung**

Die angestrebte Verbesserung der Verkehrssituation sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit kann durch alle drei Varianten in vergleichbarer Art erzielt werden. Generell kann festgehalten werden, dass Überführungen Probleme im Bereich der Verkehrssicherheit hinsichtlich der hohen Längsneigungen im Anbindungsbereich an die Hafensstraße mit sich bringen, da zuzufolge der größeren benötigten lichten Höhe für die HIB gegenüber der Straße und der Höhenlage der Gleisanlagen rd. 1 m über dem

Niveau der Hafenstraße wesentlich größere Höhenunterschiede als bei Unterführungen überwunden werden müssen.

Bei den Unterführungen ist anzumerken, dass durch das Abrücken der HIB Querung Richtung Norden (Variante 2) die Querungslänge aufgrund der Gleisanlagen wesentlich verkürzt wird und somit eine wirtschaftlichere Umsetzung der neuen Verkehrsfläche möglich ist.

## **5.2. Wechselbeziehungen**

Die Untersuchungen haben ergeben, dass sich unabhängig von der gewählten Variante für die betrachteten Schutzgüter keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen aus funktionalen Abhängigkeiten bzw. verstärkenden oder abschwächenden Effekten ergeben.

## 6. Darstellung ausgeschlossener Alternativen

Folgende Projektvarianten wurden im Zuge einer Vorprüfung von der weiteren Bearbeitung ausgeschlossen:

### 6.1. Unterführung HIB, Lerchenfelder Straße

Diese Variante sieht einerseits eine Verlängerung der Lerchenfelderstraße bis zur Hafestraße (Ecke Autohaus Teuschl GmbH) vor, andererseits ist eine Verlängerung der Magnesitstraße analog zu Variante 2, mit Anbindung an die Lerchenfelder Straße östlich der geplanten Unterführung angedacht. Diese Variante basiert grundsätzlich auf den ersten Überlegungen aus dem Jahr 1996 (siehe Abb. 6-1).

*Abbildung 6-1: Unterführung HIB, Lerchenfelder Straße, 1/1*

Aufgrund mangelnder Verkehrssicherheit und zu erwartender aufwändiger Sicherungsmaßnahmen im Kreuzungsbereich der Lerchenfelderstraße mit der Magnesitstraße wurde diese Variante im Rahmen einer Vorprüfung ausgeschlossen und daher nicht weiterverfolgt.

## 6.2. **Unterführung HIB, Magnesitstraße, Bereich Fa. Schnauer**

Bei dieser Variante wird nach der Querung der HIB im Bereich des bestehenden Fußgänger- und Radfahrerdurchlasses und vor der Anbindung an die Hafestraße zur Optimierung der Linienführung von einer Inanspruchnahme von Fremdgrund der Fa. Schnauer ausgegangen (siehe Abb. 6-2).



*Abbildung 6-2: Unterführung Magnesitstraße, Bereich Fa. Schnauer, 1/1*

Da keine Einigung über die Grundeinlöse zwischen dem Eigentümer und der Stadt Krems erzielt werden konnte, wurde diese Variante nicht weiterverfolgt. Durch eine geänderte Linienführung zwischen HIB und Hafestraße wurde eine neue Variante erstellt, die als Variante 2 im vorliegenden Bericht bearbeitet wird.

## 7. Darstellung Entscheidung

### 7.1. Entscheidung und Begründung

Vorbehaltlich der Konsultationen mit der Umweltbehörde, den angrenzenden Gemeinden, der NÖ Wirtschaftskammer, der Kammer für Arbeiter und Angestellte für NÖ, der NÖ Landes-Landwirtschaftskammer sowie den Interessensvertretungen für die Gemeinden und der Öffentlichkeit sowie der erforderlichen Würdigung der eingehenden Stellungnahmen (alle gemäß NÖ ROG 1976) wurde für den Entwurf des örtlichen Raumordnungsprogramms (Flächenwidmungsplan) die Umsetzung der Variante 2 ausgewählt.

Ausschlaggebend für die Entscheidung waren folgende Sachverhalte:

- die angestrebten Projektziele (siehe Kap. 3.2.) werden von allen untersuchten Varianten erfüllt
- sowohl eine Überführung als auch eine Unterführung haben an den Errichtungskosten des geplanten Vorhabens den überwiegenden Anteil
- eine Überführung ist unabhängig von der Variante aufgrund der erforderlichen Neigung der Rampen aus Gründen der Verkehrssicherheit negativ zu bewerten
- im Falle einer Unterführung weist Variante 2 aufgrund der geringsten Querungsbreite der HIB auch die geringsten Kosten auf
- keine der drei Varianten lässt negative Umweltauswirkungen auf Wohngebiete oder andere besonders schutzwürdige Baulandbereiche erwarten
- betreffend Verlust von Bauland-Betriebsgebiet ist Variante 2 mit etwa 1.200 m<sup>2</sup> schlechter zu bewerten als die Null-Variante
- betreffend die Beeinträchtigung von Sachwerten sind sowohl die Null-Variante (Zerschneidung eines Betriebsgeländes) als auch Variante 1 (Abbruch Gebäude Obstgenossenschaft) wesentlich schlechter zu bewerten als Variante 2 (Verlegung Trafostation)
- die Versiegelung von Flächen unterscheidet sich bei den drei Varianten nur geringfügig und wird nur als untergeordnet betrachtet

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass die Kosteneinsparung durch die geringere Querungsbreite der HIB bei der Errichtung der Straße sowie durch den Wegfall allfälliger Ablösen von Gebäuden und Betriebsgrundstücken den höheren Verlust verwertbarer Baulandflächen übersteigen.

## **7.2. Ausgleichsmaßnahmen**

Die strategische Umweltprüfung sieht vor, dass bei allfälligen negativen Umweltauswirkungen Maßnahmen zu deren Verhinderung, Verringerung oder Ausgleich vorgeschlagen werden.

### **7.2.1. Fußgänger-, Radverbindung Lerchenfelderstraße – Hafestraße**

Mit der Umsetzung von Variante 2 entsprechend den vorliegenden Planungsunterlagen würde die derzeit bestehende Fußgänger- und Radverbindung zwischen der Lerchenfelderstraße und der Hafestraße (Unterführung) wegfallen. Diese ist jedoch bedeutend für die rasche und sichere Erreichbarkeit zentrumsnaher Bereiche der Stadt für die Wohnbevölkerung von Lerchenfeld und Landersdorf.

Es wird daher angeregt, die Detailplanung des Projektes auf diese Anforderungen hin abzustimmen.

### **7.2.2. Trafostation EVN AG**

Im Zuge der Umsetzung von Variante 2 ist eine Trafostation der EVN AG zu versetzen. Durch Verhandlungen mit dem Leitungsträger ist die Sicherstellung der davon betroffenen Energieversorgung zu gewährleisten.

## **7.3. Maßnahmen zur Überwachung**

Die genannten Ausgleichsmaßnahmen sind im Zuge des Bauverfahrens sicherzustellen.

## 8. Nichttechnische Zusammenfassung

Der vorliegende Bericht zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) befasst sich mit möglichen erheblichen Umweltauswirkungen aufgrund der Umwidmung bzw. Umlegung einer im derzeit rechtskräftigen Flächenwidmungsplan der Stadt Krems gewidmeten öffentlichen Verkehrsfläche (Vö). Das Projektgebiet liegt im östlichen Teil von Krems, in einem überwiegend als Betriebs- und Industriegebiet gewidmeten Bereich.

Um eine Verkehrsentslastung der Straßenzüge Hofrat-Erben-Straße, Koloman-Wallisch-Straße und Lerchenfelder Hauptplatz zu erreichen, die aufgrund ihrer Ausführungen keinen optimalen Verkehrsfluss gewährleisten können und vor allem für Fußgänger und Radfahrer keine ausreichende Verkehrssicherheit sicherstellen, wurden im Vorfeld der gegenständlichen Untersuchungen vier Varianten der Anbindung der Magnesitstraße an die westlich der HIB (Hafen- und Industriebahn) gelegenen Bereiche erarbeitet. Zwei davon wurden nach Durchführung einer Vorprüfung nicht weiterverfolgt. Somit waren zwei Varianten neben der Null-Variante (keine Umwidmung, ein Ausbau würde gemäß der derzeit gewidmeten Verkehrsfläche erfolgen) anhand ausgewählter und mit der Umweltbehörde abgestimmter Schutzgüter auf mögliche erhebliche Umweltauswirkungen zu bewerten. Die bearbeiteten Schutzgüter sind:

- Boden/Untergrund (Darstellung potentieller Versiegelungsbereiche)
- Siedlungswesen (Darstellung der Belastung ggf. von Störungen oder Gefährdungen betroffener Wohngebiete, Darstellung der Beeinträchtigung von Sachwerten, Sicherung gut geeigneter Betriebs- und Industriegebiete)
- Technische Infrastruktur (Darstellung des Einflusses der Widmungsänderung auf Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit)

Im Bereich des Schutzgutes „Siedlungswesen“ ist bei allen drei Varianten mit keinen negativen Umweltauswirkungen auf Wohngebiete oder sonstige schutzwürdige Baulandbereiche zu rechnen. Ebenso zeigen sich kaum Unterschiede bei der erwarteten Versiegelung. Nach Prüfung der restlichen Sachverhalte konnte eine Entscheidung zugunsten von **Variante 2 (siehe Kap. 3.3.3.)** getroffen werden. Ausschlaggebend dafür waren die geringsten Kosten der Unterführung der HIB bei dieser Variante (eine Überführung ist generell unabhängig von der Variante aus Sicht der Verkehrssicherheit negativ zu bewerten) und die schlechtere Bewertung der Null-Variante und von Variante 1 in Bezug auf Zerstörung von Sachwerten (Abbruch von Betriebsgebäuden, Zerschneidung von Betriebsgelände). Bezüglich allfälliger Ausgleichsmaßnahmen ist bei der Detailplanung von Variante 2 auf die bestehende Fußgänger- und Radfahrerführung und eine

Trafostation der EVN AG im Bereich der geplanten Querung der HIB  
Rücksicht zu nehmen.

Krems, im Dezember 2011

Klaus Grulich  
Thomas Knoll



## 9. Abbildungen und Tabellen

Abbildung 2-1: Ausschnitt des Untersuchungsgebiets, © Schubert & Franzke, /5/	4
Abbildung 3-1: Regelquerschnitt Magnesitstraße	9
Abbildung 3-2: Darstellung der im derzeit rechtskräftigen Flächenwidmungsplan vorgesehenen Straßenführungen (Verlängerung Magnesitstraße A, Verbindungsstraße B), /4/	10
Abbildung 3-3: Querung Obstbaugenossenschaft, Überführung HIB, /1/	11
Abbildung 3-4: Querung Obstbaugenossenschaft, Unterführung HIB, /1/	12
Abbildung 3-5: Unterführung HIB, Magnesitstraße, /1/	13
Abbildung 3-6: Darstellung der Entfernung vom Planungsgebiet zum Natura 2000-Gebiet „Tullnerfelder Donau-Auen“, /7/	14
Abbildung 3-7: Ausschnitt aus dem reg. ROP NÖ Mitte, /3/	15
Abbildung 4-1: Blick auf das Planungsgebiet von Süden, /6/	17
Abbildung 4-2: Planungsgebiet östlich HIB, Blickrichtung Südosten, /9/	17
Abbildung 6-1: Unterführung HIB, Lerchenfelder Straße, /1/	26
Abbildung 6-2: Unterführung Magnesitstraße, Bereich Fa. Schnauer, /1/	27
Tabelle 5-1: Aufstellung Ausmaß an versiegelter Fläche in m <sup>2</sup> bei den ausgewählten Varianten	20
Tabelle 5-2: Verlust an Baulandwidmung durch Verkehrswidmung bzw. Entstehung nicht nutzbarer Baulandbereiche in m <sup>2</sup>	23

## **10. Anhang**

Beilage 1: Scoping-Tabelle mit Hervorhebung der bearbeiteten Schutzgüter

Beilage 2: Darstellung der Null-Variante und ausgewählter Alternativen

Schutzgüter und Schutzinteressen (mit Quelle)	Schutzzielevorgaben, Schutzzielefestlegungen (Konkrete Zielbereiche (mit Norm, Quelle))	Beschreibung des Umweltzustands, Monitoring (Untersuchungsmethode)	Definition Bearbeitungsbedarf	Untersuchungsraum	Methode, Detaillierungsgrad	Konsultationen
<b>Boden/Untergrund</b> Geringer Bodenverbrauch (NÖ ROG, ELSA-European Land and Soil Alliance) Schonung guter Bodenbonität (NÖ ROG, NÖ Kulturländerschutz, NÖ Bodenschutz)	Siedlungsgrenzen (Reg. ROP) Landwirtschaftliche Vorrangflächen (NÖ ROG) Hochwertige Böden laut Finanzbodenschätzung	Flächenverbrauch je Einheit (EW, Gemeinde, Jahr), Flächenbilanz Bilanzen Verlust an wertvollen Böden (Fläche je Jahr, Dekade /Gemeinde), Bodenfruchtbarkeit	Umlegung innerhalb des gewidmeten Betriebsgebietes keine landwirtschaftlich genutzte Fläche im Planungsgebiet oder Umfeld, gewidmetes Betriebsgebiet		keine weitere Bearbeitung erforderlich keine weitere Bearbeitung erforderlich	
Sicherung von Rohstoffvorkommen (NÖ ROG, MinROG)	Eignungszonen, erweiterungsf. Standorte (Reg ROP) Bekannte Rohstofflagerstätten (sektorales. ROP)	Bestand und Veränderung störungssensibler Nutzungen, die Abbau beeinträchtigen	keine Rohstoffvorkommen im Planungsgebiet bekannt		keine weitere Bearbeitung erforderlich	
Geringe Bodenversiegelung (ELSA)		Statistik der Bodenversiegelung	<b>Darstellung potentieller Versiegelungsbereiche</b>	Planungsgebiet	Darstellung auf Grundlage der Variantenstudien	
Minderung der Massenbewegung (Steinschlag, Erdrutsch etc.) und konfliktfreier Rückhalt	Gefahrenzonenplan, bekannte Rutsch- und Steinschlaggebiete, geologisch sensible Zonen, Bannwald, stark geneigte Flächen	Gutachten	keine Ausweisung von Gefahrenbereichen im Planungsgebiet, keine sensiblen Bereiche bekannt		keine weitere Bearbeitung erforderlich	
<b>Wasser</b> Erhaltung von Wasserqualität und -menge (WRG, WRRL) des Grundwassers	Schutz- und Schongebiete (GebietsVO), relevante Grundwasser-Vorkommen (Wasserdatenverbund)	Grundwasser-Belastung	kein Einfluss auf das Grundwasser durch die Widmungsänderung zu erwarten		keine weitere Bearbeitung erforderlich	
Erhaltung und Verbesserung der Qualität der Oberflächengewässer (WRRL – WRG)	Regionale Grünzone (Reg. ROP), bestehendes Gewässernetz tw. Wildbachgebiete	Natürlichkeit und Zustand (Gewässerbetreuungskonzepte) Abflussgeschehen	keine Oberflächengewässer im Planungsgebiet vorhanden kein Einfluss auf die Oberflächennutzung durch die Widmungsänderung zu erwarten		keine weitere Bearbeitung erforderlich keine weitere Bearbeitung erforderlich	
schadloser Abfluss bzw. Rückhalt der Hochwasser, Lawinen, Wildbäche	Gefahrenzonenpläne (WRG und ForstG), Reg. ROP (reg. Grünzone), Schutzwasserwirtschaftl. Grundsatzkonzepte, Retentionsbecken, Lawinen-, HW-Schutzmaßnahmen	Abflussgeschehen, bestehende Barrieren im HW-Abflussbereich, bestehende Rückhalteräume	keine Ausweisung von Gefahrenbereichen im Planungsgebiet, keine sensiblen Bereiche bekannt		keine weitere Bearbeitung erforderlich	
<b>Luft, Klima</b> Reinhaltung (NÖ Luftreinhaltegesetz, Klimabündnis, Klimaprogramm, EU-RL) – emissionsseitige Betrachtung	Richtlinie 2001/91/EG über nationale Emissionshöchstmengen für best. Luftschadstoffe (NEC- Richtlinie)	Bestand und Entwicklung der Luftverschmutzungsquellen, wie Industrie, Hausbrand, Verkehr (Verkehrserreger etc.) (Luftgüteüberwachung)	keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten		keine weitere Bearbeitung erforderlich	
Regeneration (ImmissionschutzG) – immissionsseitige Betrachtung	Gebiete besonders hoher Luftverschmutzung, WEP (Wohlfahrtsfunktion)	Luftgüteüberwachung	keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten		keine weitere Bearbeitung erforderlich	
Durchlüftung	Kaltluftstehungsgebiete und –abfluss, WEP (Wohlfahrtsfunktion)		keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten		keine weitere Bearbeitung erforderlich	
<b>Tiere, Pflanzen, Lebensräume</b> Artenschutz (Rote Liste, NÖ NSG, EU-RL)	Europa-, Naturschutzgebiet (EU-RL, NÖ NSG, Rote Liste), sonstige Lebensräume	Managementplan (NVP-GA)	keine Schutzobjekte im Planungsgebiet vorhanden		keine weitere Bearbeitung erforderlich	
Erhaltung der Biotopausstattung und -vernetzung	Europa-, Naturschutzgebiet (EU-RL, NÖ NSG, reg. ROP Grünzonen)	Managementplan, Biotopausstattungsgrad oder ähnliches; Zerschneidungsgrad der Landschaft	keine Schutzobjekte im Planungsgebiet vorhanden		keine weitere Bearbeitung erforderlich	
Habitatfunktion	Europa-, Naturschutzgebiet, sonstige Lebensräume (EU-RL, NÖ NSG)	Managementplan (NVP-GA)	keine Schutzobjekte im Planungsgebiet vorhanden		keine weitere Bearbeitung erforderlich	
<b>Wald</b> Erhaltung seiner Funktionen (ForstG)	Waldflächen: WEP (Schutz, Wohlfahrts-, Erholungsfunktion), Schutz-, Bannwald	Waldentwicklung, Waldzustandsinventur	kein Wald im Planungsgebiet vorhanden		keine weitere Bearbeitung erforderlich	
<b>Landschaft als menschlicher Aktionsraum</b>						

Sicherstellung der Voraussetzungen für eine leistungsfähige Landwirtschaft (Kulturlandschutz, Flurverfassungsg, NO ROG)	Hochwertige Boden laut Finanzbodenschätzung, kommissierte Gebiete, zusammenhängende Weinriede u.ä.	Bestand und Veränderung von Betriebserschwermissen	keine landwirtschaftlich genutzte Fläche im Planungsgebiet oder Umfeld, gewidmetes Betriebsgebiet	keine weitere Bearbeitung erforderlich
Sicherstellung der Voraussetzungen für eine leistungsfähige Forstwirtschaft (Forstg, NO ROG)	Waldflächen; WEP (Nutzfunktion)	Waldentwicklung, Waldzustandsinventur	keine forstwirtschaftlich genutzte Fläche im Planungsgebiet oder Umfeld, gewidmetes Betriebsgebiet	keine weitere Bearbeitung erforderlich
Berücksichtigung der Interessen von Jagd und Fischerei (NO Jagdgesetz)	internationale Wildwechselkorridore, Reviergrößen	Wildbestand, Fischbestand	keine der beiden Nutzungen im Planungsgebiet oder Umfeld vorhanden, gewidmetes Betriebsgebiet	keine weitere Bearbeitung erforderlich
Erhaltung der Gebiete mit einer besonderen Erholungsseignung (NO NSG, NO ROG)	LSG (VO), erhaltenswerte Landschaftsteile (Reg. ROP), Erholungsraume (Freizeit-ErholungsROP), Naherholungsgebiete, Landschaftskonzept	Ausstattung und Zustand solcher Gebiete, Identifikationswert, Eigene Bewertung	nächste Erholungsnutzung ist Donauradweg, von Maßnahmen nicht betroffen	keine weitere Bearbeitung erforderlich
Erhaltung von Heilvorkommen (Quellen, Moore, Klima oder ähnliches) NO Heilvorkommen- und Kurortgesetz	Heilvorkommen und Kurorte (VO)	Belastung und Nutzbarkeit	keine Heilvorkommen im Planungsgebiet bekannt	keine weitere Bearbeitung erforderlich
Berücksichtigung des Landschaftsbildes mit seinen prägenden Strukturen und der Sichtbeziehungen (NO ROG, NO NSG)	Landschaftsschutzgebiete (VO), erhaltenswerte Landschaftsteile, (Reg. ROP), Siedlungsgrenzen (Reg. ROP) Charakteristische und historisch wertvolle Bereiche	Landschaftsausstattung, Landschaftsbildbewertung, Einzigartigkeit, repräsentativer Wert, Bestand und Entwicklung, Ursprünglichkeit vs. Grad der Überformung; Bewertung von Sichtbeziehungen (Eigene Erhebung), Sichtraumanalyse	gewidmetes Betriebsgebiet, gesamtes Umfeld im wesentlichen entsprechend der Widmung genutzt	keine weitere Bearbeitung erforderlich
Kulturelles Erbe Einzelobjekt- und Ensembleschutz, Gebietsschutz (NO ROG, Denkmalschutzg)	Denkmalschutzbescheide, Europaschutzdiplom, UNESCO-Weltkulturerbe	Ursprünglichkeit vs. Grad der Überformung; Erhebung	gewidmetes Betriebsgebiet gesamtes Umfeld im wesentlichen entsprechend der Widmung genutzt	keine weitere Bearbeitung erforderlich
Archäologische Fundgebiete	Auskunfte BDA	Beeinträchtigung und Gefährdung durch Nutzung	keine Fundgebiete im Planungsgebiet bekannt, Abfrage BDA	keine weitere Bearbeitung erforderlich
Ortsbild insb. in historisch oder kulturell bedeutenden Bereichen (NO ROG, NO BO)	Schutzonen, Altortgebiete (VO z. Bebauungsplan)	Ursprünglichkeit vs. Grad der Überformung; Erhebung	gewidmetes Betriebsgebiet, keine historisch bedeutsamen Industriebauten vorhanden	keine weitere Bearbeitung erforderlich
Energie; Energietransport Sicherung der Energieerzeugung für thermische KW, Wasserkraft, Sonne, Wind (Klimabündnis)	Eignungsbereiche, bestehende Anlagen		kein Einfluss auf das Schutzgut durch die Widmungsänderung zu erwarten	keine weitere Bearbeitung erforderlich
Energieverteilung (Leitungsstrassen, Transportleitungen Öl, Gas, Strom, Wärme)	Bestehende Trassen		keine überregionalen/regionalen Leitungsstrassen im Planungsgebiet vorhanden bzw. geplant	keine weitere Bearbeitung erforderlich
Stedlungswesen allgemein ROG (§§ 14, 15) Vermeidung von Störungen oder Gefährdungen für Wohngebiete oder sonstige Gebiete mit Schutzanspruch (NO ROG)	BW, BA, BK, BS-Krankenhaus, -Schulen (ÖROP), Dauerschallpegel-VO (NRW-Abstands Richtlinie), OAL-Richtlinien	Bestehende Lärm- und sonstige Belastungen	Darstellung der Belastung ggf. betroffener Gebiete, Darstellung der Beeinträchtigung von Sachwerten	Darstellung auf Grundlage der Variantenstudien
Sicherung gut geeigneter Betriebs- und Industriegebiete (NO ROG, GewO)	Betriebsgebiete, wie BI, BB, BS-Asphalt (ÖROP), NRW-Abstands Richtlinie, OAL-Richtlinien	Bestehende Nähe von sensiblen Nutzungen oder sonstige Betriebsbeschränkungen	Verbesserung der Erreichbarkeit	Darstellung auf Grundlage der Variantenstudien
Vermeidung von Störungen für Erholungseinrichtungen (NO ROG)	Gp, Gkg, Gspi etc. (ÖROP)	Bestehende Lärm- und sonstige Belastungen	keine Erholungseinrichtungen im Planungsgebiet und dessen Umfeld vorhanden	keine weitere Bearbeitung erforderlich

Scoping  
Magnesitstraße Krems

Schutz der Siedlungsgebiete vor Naturgewalten (Hochwasser, Lawinen, Muren, Hangrutschungen, Steinschlag, etc.); (NÖ ROG)	HW Abflussgebiete, Gefahrenzonen	Gefährdete Bereiche	keine Ausweisung von Gefahrenbereichen im Planungsgebiet, keine sensiblen Bereiche bekannt	-	keine weitere Bearbeitung erforderlich	
<b>Technische Infrastruktur</b>						
Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Verkehrswege und -einrichtungen (NÖ ROG, NÖ LandesstraßenG, StraßenVO)	Klassifizierung der Straße	Kapazitätsausnutzung, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs, Knotendichte	Darstellung des Einflusses der Widmungsänderung auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit	betroffenes Verkehrsnetz der betroffenen Stadtteile Lerchenfeld und Landersdorf	Darstellung auf Grundlage der Variantenstudien	
Sicherung und Ausbau der geordneten Wasserversorgung (NÖ ROG)	Quellschutzgebiete, Versorgungsnetz, (WRG, EU RL)	Versorgungsstatistik, Wasserqualität Trinkwasseruntersuchung	Stellungnahme der Stadtverwaltung	Planungsgebiet	Stellungnahme	
Sicherung und Ausbau der geordneten Abwasserentsorgung (NÖ ROG)	NÖ KanalG, gelbe Linie, bestehendes Entsorgungsnetz, KA-Standorte	Anschlussstatistik, Kapazitätsausnutzung, Distanz zu sensiblen Nutzungen	Stellungnahme der Stadtverwaltung	Planungsgebiet	Stellungnahme	
Sicherung und Ausbau der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur (Telekom, Kompost, Wertstoffe, Restmüll)	Bestehende Einrichtungen	Kapazität und Erweiterbarkeit	kein Einfluss auf das Schutzgut durch die Widmungsänderung zu erwarten	-	keine weitere Bearbeitung erforderlich	
<b>Wechselbeziehungen</b>						
Funktionale Abhängigkeiten	z.B. Erhaltung angrenzender Grünräume als Grundlage für Kureinrichtungen		Darstellung des Einflusses der Widmungsänderung auf den Verkehrsfluss		textliche Darstellung	
relevante verstärkende Effekte	z.B. Überlagerung mehrerer Störungsquellen		Darstellung des Einflusses der Widmungsänderung auf den Verkehrsfluss		textliche Darstellung	
relevante einander abschwächende Effekte oder ausgleichende Effekte	z.B. Eingriffe in das Landschaftsbild sind für Lawinenschutz nötig oder z.B. Bereitstellung von gleichwertigen Ersatzräumen		Darstellung des Einflusses der Widmungsänderung auf den Verkehrsfluss		textliche Darstellung	
<b>Varianten</b>						
Darstellung einer Null-Variante			Darstellung der Entwicklung ohne Änderung der Flächenwidmung		textliche Darstellung	
Projektvarianten			Darstellung vor allem von Verbesserungen durch unterschiedliche Varianten in der Projektentwicklung		textliche Darstellung	

Untersuchungsschwerpunkte aufgrund zu erwartender erheblicher Beeinträchtigungen sind gelb hinterlegt

## GRAFISCHE DARSTELLUNG DER BEARBEITETEN VARIANTEN

**NULL-VARIANTE**  
(Ausschnitt Flächenwidmungsplan  
Stadt Krems)



**VARIANTE 1**  
(Darstellung lt. technischem Bericht,  
Retter & Partner ZT GmbH)

**VARIANTE 2**  
(Darstellung lt. technischem Bericht,  
Retter & Partner ZT GmbH)

