

## BEILAGE I

### Stadtstraße Aspern

---

Planentwurf 8062 – Hirschstettner Straße

Planentwurf 8072 – Blumengärten Hirschstetten

Planentwurf 8061 – Emichgasse

Planentwurf 8060 – Stadtstraße

## Umweltbericht

zur Darstellung der mit der Festsetzung der Flächenwidmungspläne und der Bebauungspläne für

die „**Stadtstraße Aspern**“ **zwischen A23 Knoten Hirschstetten und S1-Spange Seestadt Aspern**

im 22. Wiener Gemeindebezirk verbundenen Umweltauswirkungen

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

Abb.: Übersichtsplan Planentwürfe und Lage der Stadtstraße

## Inhaltsverzeichnis:

1. Einleitung – Kurzdarstellung der Planungsabsicht .....	3
2. Gründe für die Durchführung einer Umweltprüfung.....	4
2.1. Rahmensetzung für UVP-pflichtige Vorhaben .....	4
2.2. Im Zusammenhang mit der UVP-Pflicht stehende Vorhaben.....	5
2.3. Beeinträchtigung von Europaschutzgebieten.....	5
3. Für den Plan relevante Ziele .....	6
3.1. Generelle Ziele für den Planungsraum .....	6
3.2. Generelle Umweltziele .....	11
3.3. Konkrete Umweltziele in den einzelnen Plangebieten .....	12
4. Inhalt der Planungen für die „Stadtstraße Aspern“ .....	13
5. Der Umweltzustand und seine voraussichtliche Entwicklung in den vier Plangebieten und ihrer Umgebung.....	16
5.1. Derzeitiger Umweltzustand .....	19
5.2. Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans (Nullvariante) .....	29
6. Umweltauswirkungen .....	30
6.1. Untersuchungsmethode.....	30
6.2. Daten, Grundlagen.....	35
6.3. Besonderheiten der Umweltprüfung.....	36
7. Alternativen .....	36
8. Maßnahmen zur Optimierung der Umweltauswirkungen .....	39
8.1. Maßnahmen, die in die Pläne eingeflossen sind.....	39
8.2. Maßnahmen, die außerhalb der Regelungswirkung des Plans getroffen wurden bzw. werden .....	43
9. Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen .....	43
10. Nichttechnische Zusammenfassung .....	44

## Anhang I – Beschreibung der Umweltauswirkungen (Tabellen 1-8)

- Tabelle 1: Schutzgut Bevölkerung mit Schwerpunkt Lebensqualität, Teil 1
- Tabelle 2: Schutzgut Bevölkerung mit Schwerpunkt Lebensqualität, Teil 2
- Tabelle 3: Schutzgut Bevölkerung mit Schwerpunkt Gesundheit (Lärm und Luft)
- Tabelle 4: Schutzgut Naturraum, Fauna und Flora
- Tabelle 5: Schutzgut Boden und Grundwasser
- Tabelle 6: Schutzgut Klimatische Faktoren
- Tabelle 7: Schutzgut Sachwerte, kulturelles Erbe
- Tabelle 8: Schutzgut Landschaft

## 1. Einleitung – Kurzdarstellung der Planungsabsicht

Der Nordostraum Wiens ist ein besonderer Schwerpunkt der Wiener Stadtentwicklung und Verkehrsplanung. Seit vielen Jahren besteht das Ziel eine Umfahrung der alten Ortskerne Hirschstetten, Aspern und Essling zu errichten und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen als Voraussetzung für die Revitalisierungen dieser Ortskerne durchzuführen.

Die entlang der U2-Achse in der Donaustadt entstehenden Stadterweiterungsgebiete benötigen außerdem, neben der hochwertigen Erschließung mit öffentlichen Verkehrsträgern, auch eine ausreichende Erschließung für den motorisierten Individualverkehr, um die zu erwartenden Verkehrsströme in geordnete Bahnen zu lenken. Darüber hinaus soll auch die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Wien verbessert und dadurch die Basis für verstärkte Betriebsansiedlungen in der Donaustadt geschaffen werden. Ziel der Planungen ist die Konzentration der zu erwartenden Verkehrsströme abseits des nicht dafür ausgelegten Straßennetzes der Siedlungsgebiete.

Zur Erreichung dieser Ziele soll eine neue leistungsfähige Verbindungsstraße zwischen der A23/Knoten Hirschstetten und der geplanten S1- Wiener Außenringschnellstraße/ Knoten Raasdorf geschaffen werden. Der westliche Abschnitt von der bestehenden A23 bei Hirschstetten bis zur geplanten Anschlussstelle Seestadt West soll von der Stadt Wien als Stadtstraße Aspern errichtet werden. Der östliche Abschnitt bis zur Außenringschnellstraße ist im Anhang zum Bundesstraßengesetz als „S1 Spange Seestadt Aspern“ zur Umsetzung durch den Bund vorgesehen. Die ASFINAG arbeitet parallel zur Umsetzung der Stadtstraße Aspern an Planung und Bau dieser Straße. Diese Planungen schließen an die ursprünglichen Pläne an, die gesamte Verbindung als eine Autobahnspange zu errichten. Durch die streckenweise Konzeption als Hauptstraße der Stadt Wien, anstelle einer Autobahn kann der Flächenbedarf für das Bauwerk verringert werden sowie aufgrund der geringeren Geschwindigkeiten die Belastung durch Lärm- und Schadstoffemissionen reduziert werden.

Kurzbeschreibung des geplanten Trassenverlaufes:

Abb.: Übersichtsplan

Die Stadtstraße schließt im Westen an den Verkehrsknoten A23/S2 Hirschstetten an und führt nach Osten Richtung Blumengärten Hirschstetten. Unmittelbar vor der Spargelfeldstraße beginnt der Tunnel Emichgasse. Dieser quert zuerst die Spargelfeldstraße, verläuft in weiterer Folge unter dem Parkplatz der Blumengärten Hirschstetten und der Emichgasse und quert letztendlich die ÖBB-Trasse „Stadlau– Marchegg“. In weiterer Folge verläuft die Stadtstraße in Tieflage südlich der Bahntrasse. Weiter im Osten, ca. auf Höhe der Hasibederstraße, beginnt der Tunnel Hausfeld. Dieser unterquert die Hausfeldstraße, die Ostbahnbegleitstraße und die ÖBB-Trasse „Stadlau – Marchegg“. Schließlich verläuft die Trasse der Stadtstraße oberirdisch nördlich bzw. parallel zur ÖBB- und U-Bahn-Trasse und endet mit dem Anschluss an die zukünftige S1 Spange „Seestadt Aspern“.

## **2. Gründe für die Durchführung einer Umweltprüfung**

### **2.1. Rahmensetzung für UVP-pflichtige Vorhaben**

Die Planungen wirken rahmensetzend für eine Straßenverbindung zwischen der A23 Knoten Hirschstetten und der S1-Spange „Aspern Seestadt“. Straßenbauvorhaben unterliegen ab gewissen Schwellenwerten der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Im Rahmen eines Verfahrens nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 ist jedenfalls

auch zu prüfen, ob eine Bewilligungspflicht nach dem Wiener Naturschutzgesetz besteht.

## **2.2. Im Zusammenhang mit der UVP-Pflicht stehende Vorhaben**

Im Zusammenhang mit der sogenannten „Stadtstraße Aspern“ stehen folgende Vorhaben, welche gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP–G) voraussichtlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sind:

- *Schnellstraße S1 Wiener Außenring Schnellstraße, Knoten Raasdorf – Am Heidjöchl, Spange Seestadt Aspern (S1-Spange Seestadt Aspern):* Die ASFINAG plant von der Anschlussstelle Seestadt West (vormals: Anschlussstelle Am Heidjöchl) bis zur S1-Wiener Außenringschnellstraße im Bereich Raasdorf eine hochrangige Straßenverbindung.
- *S1-Wiener Außenringschnellstraße Schwechat-Süßenbrunn:* Die ASFINAG plant den Ringschluss des sogenannten „Regionenrings“ im Südosten und Nordosten von Wien durch eine hochrangige Straßenverbindung.
- *Städtebauvorhaben und Straßenbauvorhaben Seestadt Aspern Nord:* Gemäß dem Masterplan Flugfeld Aspern soll auch der Nordteil dieses Gebiets als vielfältiger, durchmischter Stadtteil in den nächsten Jahren entwickelt werden.
- *Ausbau des Marchegger Asts der Ostbahn:* Die ÖBB hat ein Projekt zur Elektrifizierung und zum zweigleisigen Ausbau des Marchegger Asts zur Bewilligung eingereicht. Der Flächenbedarf wurde in den Planentwürfen berücksichtigt. Da es sich um ein gemäß Eisenbahnrecht zu bewilligendes Projekt handelt, sind die Ausweisungen im Wiener Flächenwidmungs- und Bebauungsplan jedoch nur deklaratorisch. Eine Umsetzung ist unabhängig davon möglich.

## **2.3. Beeinträchtigung von Europaschutzgebieten**

Im Nordosten Wiens gibt es das Natura 2000 Gebiet Donau-Auen und das Natura 2000 Gebiet Bisamberg. Diese zwei als auch andere Europaschutzgebiete (§ 22 des Wiener Naturschutzgesetzes) werden von den vorliegenden Plänen nicht berührt.

### 3. Für den Plan relevante Ziele

#### 3.1. Generelle Ziele für den Planungsraum

In unterschiedlichen Konzepten, Plänen und Programmen wurden für das vorliegende Planungsgebiet folgende Entwicklungsziele formuliert:

- **Masterplan Verkehr 2003 (MPV) sowie Fortschreibung und Evaluierung 2008**

Abb.: Straßenbauprogramm der höherrangigen Straßen „Masterplan Verkehr 2003“

Im Rahmen der Vorbereitung des Masterplans Verkehr 2003, des Stadtentwicklungsplans 2005 und in Zusammenhang mit der damals geführten Diskussion über die 6. Donauquerung (S1- Wiener Außenring Schnellstraße) wurden 2003 in einem breiten Planungsprozess unter dem Titel „Strategische Umweltprüfung für den Nordosten Wiens“ (SUPer NOW) die Entwicklungsperspektiven für diesen Teil der Stadt sowie ihre infrastrukturellen Rahmenbedingungen ausgelotet.

Dabei wurde die Zielsetzung einer kompakten Stadtentwicklung entlang der hochrangigen Achsen des Öffentlichen Verkehrs, hier insbesondere der Linie U2 und der S-Bahn-Linie S80 als Grundlage für verkehrsvermeidende und tragfähige Siedlungsstrukturen formuliert.

Generelles Ziel dieser Überlegungen war es, das Zusammen- bzw. Wechselspiel zwischen hochrangiger Verkehrsinfrastruktur und den daraus resultierenden

Entwicklungsmöglichkeiten derart zu optimieren, dass ein Höchstmaß an wirtschaftlichem, sozialem und ökologischem Nutzen für die Stadt und die Region entsteht. Für eine optimale Entwicklung des Bezirks aus Sicht der Gesamtstadt sowie der gesamten Region Wien-Bratislava sind folgenden Bedingungen und Zielsetzungen besondere Bedeutung beigemessen worden:

- Die Stadtentwicklung soll (im gegenständlichen Bereich) der mittlerweile bereits errichteten U-Bahn-Linie U2 in Richtung Aspern Seestadt folgen.
- Durch eine forcierte Zentrenbildung und das Konzept „Stadt der kurzen Wege“ soll eine strukturelle Verkehrsvermeidung erreicht werden.
- Stadtökonomisch ungünstige Verlagerungen sollen vermieden werden.
- Durch die Schaffung gut erschlossener Standorte soll eine hohe Lagequalität für neue Standorte erreicht und die bestehende Wettbewerbsfähigkeit gesichert werden.
- Die Entlastung der Zentren, Siedlungsgebiete und Ortskerne vom Kfz-Verkehr soll durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erfolgen.
- Die Verkehrssicherheit soll erhöht werden.
- Luftschadstoffe und Lärm sollen reduziert werden.

Gleichzeitig zeigte sich, dass auch bei Bevorrangung der Verkehrsträger des Umweltverbundes, die Errichtung neuer Hauptstraßen in diesem, kaum durch Straßen erschlossenen Stadtgebiet notwendig ist. Der Ostraum der Donaustadt ist nur durch zwei ehemalige Landstraßen in Ost-West-Richtung erschlossen - die Breitenleer Straße und die B3 (Groß-Enzersdorfer Straße, Eßlinger Hauptstraße,...). Diese führen unter anderem durch die Ortskerne der ehemaligen Marchfeldgemeinden Essling, Aspern und Breitenlee.

Das derzeit bestehende Defizit an Arbeitsplätzen und der dadurch hervorgerufene hohe Anteil an PendlerInnen muss reduziert werden. Als Voraussetzung für die rasche Ansiedlung von Betrieben soll daher nach erfolgter Verbesserung der Erschließung im öffentlichen Verkehr (unter anderem U2, Straßenbahnlinie 26) der Ausbau des hochrangigen Straßennetzes vorangetrieben werden.

Zur Förderung kompakter, verkehrsvermeidender Stadtstrukturen wurde die Führung von künftigen Hauptstraßen möglichst nahe an den am besten durch hochrangige öffentliche Verkehrsmittel erschlossenen Gebieten vorgeschlagen. Die Benutzung des KFZ kann sich dadurch auf jene Zwecke beschränken, für die es am besten geeignet ist, da alternativ im selben Gebiet hochrangige öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Darauf aufbauend wurde die Umsetzung

der S1-Wiener Außenrings Schnellstraße als 6. Donauquerung auf einer innenliegenden Trasse im Bereich Breitenlee-Aspern als optimal bewertet. Die Rolle der geplanten Verbindungsstraße zwischen Hirschstetten und S1 hätte sich dadurch stärker auf eine Erschließung der Stadtentwicklungsgebiete Hausfeld und Seestadt beschränkt.

Dieser Prozess mündete in der Entscheidung, im Masterplan Verkehr 2003 für den hier behandelten Bereich der Donaustadt die Attraktivierung der S-Bahn-Linie S80, die Verlängerung der Linien U2 und 26 sowie die Errichtung einer Verbindungsstraße zwischen A23 und S1 als Handlungsschwerpunkt zu formulieren und eine innenliegende Trasse der S1 anzustreben.

Abb.: Straßenprojekte in der Stadt Wien „Masterplan Verkehr Evaluierung 2008“

Die Entscheidungen auf Bundesebene gingen in Folge in die Richtung einer außenliegenden Führung der S1-Wiener Außenrings Schnellstraße als 6. Donauquerung. Die UVP-Einreichung für die Errichtung der S1 von Schwechat über Groß-Enzersdorf und Raasdorf nach Süßenbrunn ist bereits erfolgt. Dadurch gewinnt, auf Grundlage der Zielsetzung der kompakten Siedlungsentwicklung entlang der U2 und der Bahn, die Stadtstraße Aspern an Bedeutung, da die Außenrings Schnellstraße dieses Zielgebiet der Stadtentwicklung nicht mehr unmittelbar erschließen wird. Der Stadtstraße Aspern fällt damit auch verstärkt die Aufgabe der Entlastung der bestehenden Wohngebiete und Ortskerne in der Donaustadt zu. In der Fortschreibung und Evaluierung des Masterplans Verkehr 2008 ist dieses Vorhaben daher weiterhin als Handlungsschwerpunkt aufrecht. Die Verbindungsstraße wurde hier als Autobahn A23 Spange Flughafen Aspern ausgewiesen.



- **Stadtentwicklungsplan Wien 2005 (STEP 05)**

Das Plangebiet befindet sich im Bereich des Zielgebiets U2 Donaustadt. Die Flächen in den Plangebietern nördlich der Ostbahn sind als dicht bebautes Stadtgebiet gekennzeichnet. Der Bereich südlich der Ostbahn Stadlau-Marchegg ist im Bereich des Hausfelds als wesentliche Potenzialfläche für eine städtebauliche Entwicklung vorgesehen.

Laut dem räumlichen Leitbild im STEP 05 ist der gesamte Planungsraum ein Siedlungsschwerpunkt entlang der hochrangigen Infrastrukturachsen. Im und um den gegenständlichen Planungsraum befinden sich die größten Flächenreserven der Stadt Wien. Angestrebt wird, kompakte, sehr gut erschlossene Bereiche an der Achse des öffentlichen Verkehrs zu schaffen. Wie im Masterplan Verkehr wird auch im STEP05 ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine Entwicklung der Stadtentwicklungsgebiete vom Ausbau der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur abhängig ist.

Abb.: Räumliches Leitbild der Stadtentwicklung Wiens Step 05

Neben dem Ziel, neue Zentren im Umfeld der neuen U2-Stationen sowie der „Aspern Seestadt“ zu entwickeln, soll die Chance genutzt werden, die alten Ortskerne in ihrer Funktion als Stadtteilzentren aufzuwerten. Jedoch ist dazu der Ausbau des hochrangigen Straßennetzes erforderlich, um die Ortskerne vom Durchzugsverkehr zu entlasten.

Zusammenfassend kann gesagt werden: Eine Straßenverbindung zwischen der S2 und der S1, vor allem in der in Umsetzung befindlichen außenliegenden Trassenvariante über die Gemeindegebiete von Groß-Enzersdorf, Raasdorf und Aderklaa, ist von höchster Bedeutung für die STEP-konforme Entwicklung des Nordostrumes von Wien.

- **Masterplan Flugfeld Aspern**

Als Grundlage zur Entwicklung eines neuen Zentrums und als Orientierung für die weiteren Planungs- und Umsetzungsprozesse wurde 2007 der „Masterplan Flugfeld Aspern“ (heutige Aspern Seestadt) erstellt.

Eine wichtige Funktion dieses Masterplans ist die Darstellung eines Verkehrssystems, das an die übergeordneten Netze angebunden ist und ein attraktives Netz von Bewegungslinien im Gebiet und in die Nachbarschaft bietet.

Abb.: Illustration der äußeren Verkehrserschließung im „Masterplan Flugfeld Aspern“

Der Masterplan setzt stark auf den öffentlichen Verkehr. Als hochrangige öffentliche Verkehrsträger sind demnach die bereits realisierte Verlängerung der U-Bahn-Linie 2 ins Projektgebiet und die Anbindung an die Marchegger Ostbahn nach Bratislava über einen gemeinsamen Bahnhof im Norden des ehemaligen Flugfelds geplant. Darüber hinaus wird die Verlängerung von zwei Straßenbahnlinien und diversen Buslinien in das neu zu bebauende Gebiet vorgeschlagen.

Außerdem sollen attraktive Verbindungen für den Rad- und Fußverkehr hergestellt werden. Durch diesen Maßnahmenmix soll der Anteil an motorisiertem Individualverkehr (MIV) möglichst gering gehalten werden.

Der Hauptteil des verbleibenden Autoverkehrs soll über die geplante hochrangige Straßenverbindung von der S1 zur A23 entlang der Marchegger Ostbahn abgewickelt werden.

Das Verkehrskonzept stellt die Erreichbarkeit des ehemaligen Flugfelds für den motorisierten Individualverkehr sicher und reduziert den gebietsfremden Durchgangsverkehr auf ein Minimum.

- **Strategieplan Zielgebiet U2 Donaustadt**

Abb.: Strukturkonzept Stadtstraße – Strategieplan Donaustadt 2013

Im Rahmen eines Strategieplanprozesses wurde ein Leitbild für das Zielgebiet entlang der U2 erstellt. Diese Planung weist die Stadtstraße als wichtiges Bindeglied zwischen der Außenrings Schnellstraße und der A23 aus. Es wird jedoch auch darauf hingewiesen, dass diese neue Straße einerseits zu einer Verbesserung der überörtlichen Erreichbarkeiten aber andererseits auch teilweise zu einer Barrierewirkung führt. Diese soll mit einer offensiven Grüngestaltung eines begleitenden Freiraumbandes bestmöglich überwunden werden. Dadurch soll sowohl Raum für Fuß- und Radwege als auch für Sport- und Erholungsflächen geschaffen werden. Um möglichst viel Verkehr in der Stadtstraße zu bündeln, soll im bestehenden Straßennetz der Widerstand erhöht werden. Damit steigt auch der Gestaltungsspielraum im historischen Ortskern Hirschstetten.

### **3.2. Generelle Umweltziele**

Aus diversen internationalen Richtlinien und gesetzlichen Grundlagen auf Bundes- und Landesebene sowie aus speziellen Plänen und Programmen der Stadt Wien wie dem Klimaschutzprogramm (**KliP Wien**), dem **Netzwerk Natur**, dem **STEP 05** und dem **Masterplan Verkehr** ergeben sich wichtige Ziele für den Umweltschutz. Dazu gehören:

- Schonender Umgang mit der Ressource Boden;
- Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Freiflächen;
- Schaffung eines ausgewogenen Verhältnisses und optimaler Beziehungen von bebauten Flächen und Grünräumen;
- Hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs und des nichtmotorisierten Individualverkehrs bei der Verkehrsmittelwahl (Modal-Split);
- Sparsamer Einsatz von Energie;
- Entwicklung von Bau- und Nutzungsstrukturen, die zur gesamtstädtischen Minimierung von Umweltbelastungen beitragen;
- Rücksichtnahme auf typische Ausprägungen der Kulturlandschaft
- Grünraum- und Biotopvernetzung;
- Erhaltung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen.

### **3.3. Konkrete Umweltziele in den einzelnen Plangebieten**

Der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan für das Projekt „Stadtstraße Aspern“ wird in vier getrennten Planentwürfen im Maßstab 1:2.000 ausgearbeitet. Der vorliegende Umweltbericht berücksichtigt die Planungen in allen vier Planentwürfen und wird diesen jeweils in der vorliegenden Fassung beigelegt.

Für die konkrete Umsetzung in den Planentwürfen sind folgende weitere bzw. detaillierte Zielsetzungen abzuleiten:

- Sicherstellung eines geordneten Verkehrsflusses im motorisierten Individualverkehr zur Minimierung des Schadstoffausstoßes im Gebiet und darüber hinaus im Bezirk;
- Führung der Hauptverkehrsströme möglichst abseits von lärmempfindlichen Nutzungen;
- Verkehrsentlastung des bestehenden radialen Straßennetzes, der lokalen Ortsdurchfahrten sowie ausgelasteter Straßen im Siedlungsgebiet;
- Schaffung einer Basis für weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Verstärkung der Entlastungswirkung;
- Schaffung von öffentlichen Räumen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität für alle Bevölkerungsgruppen und Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer mit besonderem Augenmerk auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes;

- Hochwertige Aufschließung von Grundflächen zur Sicherung und Schaffung eines Arbeitsplatzangebots in diesem Teil Wiens als Beitrag zur Reduktion der notwendigen Weglängen der Bewohnerinnen und Bewohner;
- Schaffung von Siedlungsstrukturen mit optimaler Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen und Freiräumen;
- Attraktivierung des Wirtschaftsstandortes Wien-Donaustadt.

#### 4. Inhalt der Planungen für die „Stadtstraße Aspern“

Zur Umsetzung der oben beschriebenen Ziele sollen durch die Planungen folgende konkrete Entwicklungen ermöglicht werden:

Abb.: Darstellung Trassenführung „Stadtstraße Aspern“

Die „Stadtstraße Aspern“ soll zwei durchgehende Spuren in jede Richtung aufweisen und für eine Geschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt werden. Die Straße soll bei der bestehenden Anschlussstelle Hirschstetten an die A23/S2 angebunden werden und Richtung Osten führen. In weiterer Folge erreicht man eine ampelgeregelt Kreuzung. Über diese werden mittels einer neu zu errichtenden Verbindungsstraße die Hirschstettner Straße aus dem Süden und die Süßenbrunner Straße aus dem Norden an die Stadtstraße angebunden. Dadurch wird auch eine bessere Linienführung für den öffentlichen Autobusverkehr ermöglicht und zudem der Verkehrsstrom von den bestehenden Siedlungsgebieten weggeleitet. Darüber hinaus kann über eine Verlängerung der Franz-Fellner-Gasse eine zusätzliche Umfahrung des Ortskerns Hirschstetten hergestellt werden. Diese soll in Teilbereichen auch neues Bauland erschließen. Die Süßenbrunner Straße soll in einer Unterführung unter der Stadtstraße durchgeführt werden. Danach erfolgt die Anbindung der Quadenstraße an die Stadtstraße über zwei erst parallel zur Stadtstraße und anschließend parallel zur Spargelfeldstraße verlaufende Rampen, sowie die auszubauende Straße Am

Friedhof. Westlich der Spargelfeldstraße beginnt der Tunnel Emichgasse. Dieser Tunnel weist eine Gesamtlänge von ca. 740 m auf. Er quert zuerst die Spargelfeldstraße, verläuft in weiterer Folge unter den Blumengärten Hirschstetten sowie der Emichgasse und quert mit einem Schwenk nach Osten die ÖBB-Trasse „Stadlau–Marchegg“. Durch die Tunnellage sollen die bestehenden Siedlungsgebiete in diesem Bereich sowie die Blumengärten Hirschstetten bestmöglich vor Emissionen geschützt werden. Zudem stehen dadurch siedlungsnahe Flächen weiterhin für Erholungs- und lokale Verkehrszwecke zur Verfügung. Die kleinräumliche Erschließung des Siedlungsgebiets beidseitig der Emichgasse bleibt gewährleistet. Nach dem Tunnel verläuft die Straße in Tieflage südlich der Bahn. In weiterer Folge quert die Trasse niveaufrei die in Hochlage geführte U-Bahn-Linie U2. Weiter im Osten beginnt ca. in Höhe der Hasibederstraße der Tunnel Hausfeld. Dieser Tunnel weist eine Gesamtlänge von ca. 550 m auf und quert die Hausfeldstraße, die Ostbahnbegleitstraße, Teile der Kleingartenanlage Heidjöchl und die ÖBB-Trasse „Stadlau – Marchegg“. Danach verläuft die Trasse der Stadtstraße auf Niveau parallel zur ÖBB- bzw. U-Bahn-Trasse und schließt im Osten bei der Anschlussstelle Seestadt West an die „S1-Spange Seestadt Aspern“ an.

Die Stadtstraße soll somit eine Gesamtlänge von ca. 3.270 m aufweisen.

Im Zuge des Projektes sollen auch zahlreiche Zubringerstraßen neu errichtet bzw. adaptiert werden. Unter anderem werden die rechtlichen Voraussetzungen für die Schaffung einer neuen Verbindung zwischen Rothergasse und der derzeit als Sackgasse ausgebildeten Franz-Fellner-Gasse geschaffen. Des Weiteren sind die Verkehrsband-Bereiche im vorliegenden Planentwurf so ausreichend dimensioniert, dass entlang der Trasse der Stadtstraße über weite Strecken neue Geh- und Radwegverbindungen sowie landwirtschaftliche Begleitwege geschaffen werden können, die auch Verbesserungen für den nicht motorisierten Verkehr ermöglichen. Trassenbegleitend sollen bepflanzte Lärmschutzdämme als Sicht- und Lärmschutz sowie als Partikelfalle bzw. Lärmschutzwände errichtet werden.

Im Folgenden werden Gebiete beschrieben, die eine hohe funktionelle Verknüpfung mit dem Planungsgebiet aufweisen bzw. von der Realisierbarkeit aus verkehrsorganisatorischer Sicht und aufgrund der rechtlichen Genehmigungsfähigkeit in engem Zusammenhang mit der „Stadtstraße Aspern“ stehen:

### **„Aspern Seestadt“:**

In den kommenden Jahren soll ein lebendiger und urbaner Stadtteil mit besonderem Augenmerk auf hochwertige Frei- und Grünräume, große Nutzungsvielfalt und nachhaltige Mobilität entstehen.

In einer ersten Bebauungsetappe ist derzeit der Südteil der Seestadt im Entstehen.

Die Bebauung des Nordteils der „Aspern Seestadt“ soll in Zusammenhang mit einer großräumigen Verkehrslösung erfolgen. Der Masterplan sieht dazu die Anbindung an das hochrangige Straßennetz über eine höherrangige Straße (Stadtstraße Aspern/ S1-Spange Seestadt Aspern), die die A23 und die S1 verbindet, sowie an die U-Bahn-Linie U2, die Schnellbahnlinie S80 und die Bahnlinie nach Bratislava vor. Darüber hinaus schlägt der Masterplan vor, zwei Straßenbahnlinien in das Gebiet der „Aspern Seestadt“ zu verlängern. Zusätzlich wird das Gebiet mit mehreren Buslinien erschlossen.

### **Hausfeld:**

Im Bereich zwischen der U-Bahnstation Hausfeldstraße im Norden, der U-Bahntrasse im Westen, der Hausfeldstraße im Osten und An den alten Schanzen soll in den kommenden Jahren ein hochwertiger Stadtteil entstehen. Auf dem zurzeit noch als Ackerfläche genutzten Areal soll neben Wohnbauten auch ein gewisser Anteil an Büro- und Gewerbenutzungen sowie die dazugehörige soziale Infrastruktur entstehen. Der Stadtteil soll auch über ein entsprechendes Maß an Grün- und Freiraumflächen verfügen. Durch die U-Bahn-Linie U2, die Straßenbahnlinie 26 und die Stadtstraße besitzt dieser Stadtteil über einen Anschluss an die hochwertigste Verkehrsinfrastruktur. Die Trasse der Stadtstraße quert dieses Gebiet wie beschrieben. Durch die Bestimmungen im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan in zwei Ebenen soll Vorsorge für eine Nutzung der Fläche über dem Straßentunnel getroffen werden.

### **Am Heidjöchl/ Pfalzgasse:**

Nördlich der Trasse der „Stadtstraße Aspern“ befindet sich das Stadterweiterungsgebiet Am Heidjöchl. Dieser Bereich verfügt über eine ähnlich gute Lagegunst wie das Hausfeld.

## 5. Der Umweltzustand und seine voraussichtliche Entwicklung in den vier Plangebieten und ihrer Umgebung

Die vier Planentwürfe lassen sich aufgrund ihrer Abgrenzung wie folgt einteilen:

**PE 8062 (Hirschstettner Straße):** Das Plangebiet liegt nordwestlich des alten Ortskerns von Hirschstetten, dessen geschlossene Bebauungsstruktur sich an der Stadlauer Straße und teilweise an der Süßenbrunner Straße fortsetzt. Die Grundflächen nördlich der Hirschstettner Straße werden überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Im Bereich des Feuerwehrgrunds im Süden des Plangebiets überwiegen Grünflächen und kleingärtnerische Nutzungen. Die Verkehrsflächen der ÖBB-Ostbahn, der Südosttangente (A23) bzw. der S 2 mit der Anschlussstelle Hirschstetten und die in deren Umfeld entstandenen Gewerbe- und Betriebsgebiete prägen den westlichen Teil.

Abb.: Plangebiet 8062



**PE 8072 (Blumengärten Hirschstetten):** Das Plangebiet liegt nordöstlich des Ortskerns Hirschstetten und erstreckt sich von der Ziegelhofstraße im Osten bis zur Süßenbrunner Straße im Westen. Die nördliche Grenze bildet die Oberfeldgasse. Der gegenständliche Bearbeitungsbereich umfasst das Areal der städtischen Blumengärten Hirschstetten beidseitig der Spargelfeldstraße, die landwirtschaftlich genutzten Flächen östlich der Süßenbrunner Straße, die Parkanlage nördlich der Anfanggasse und den Friedhof Hirschstetten.

Abb.: Plangebiet 8072

**PE 8061 (Emichgasse):** Das Plangebiet liegt östlich des alten Ortskerns von Hirschstetten. Es wird im Norden durch die Quadenstraße und im Südwesten durch die Aspernstraße und die Hirschstettner Straße begrenzt. Die ÖBB Ostbahn Stadlau-Marchegg quert das Plangebiet in westöstlicher Richtung. Das Areal südlich der ÖBB Ostbahn ist landwirtschaftlich bzw. berufsgärtnerisch genutzt. Am Contiweg befindet sich eine allgemeinbildende höhere Schule. Im nördlichen Plangebiet befinden sich die städtische Wohnanlagen Rudolf-Huber-Hof und die Siedlung Kriegerheimstätte sowie verschiedenste soziale und technische Infrastruktureinrichtungen. Westlich bzw. nördlich der Kartouschgasse gibt es eine große Parkanlage.

Abb.: Plangebiet 8061

**PE 8060 (Stadtstraße):** Das Plangebiet verläuft entlang der Marchegger Ostbahn zwischen Murraygasse und Johann-Kutschera-Gasse. Es umfasst Teile der landwirtschaftlich genutzten Gebiete **Am Heidjöchl** sowie **Hausfeld**. Die U2-Station Hausfeldstraße liegt etwa mittig im Gebiet. Im Osten befinden sich drei Kleingartenanlagen.

Abb.: Plangebiet 8060

## 5.1. Derzeitiger Umweltzustand

In Bezug auf die einzelnen Schutzgüter gemäß Anhang 1 der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme weist der Umweltzustand im Projektgebiet und seiner Umgebung folgende Merkmale auf:

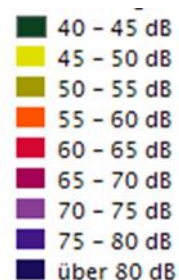
### **Bevölkerung, Lebensqualität, Gesundheit:**

Das Projektgebiet zeichnet sich durch eine sehr heterogene Siedlungsstruktur aus. In einigen Bereichen bestehen nur geringe Siedlungsdichten sowie ein unzureichendes Erschließungsnetz für den motorisierten Individualverkehr und bis vor kurzem auch für den öffentlichen Verkehr. Dadurch weisen diese Bereiche zum Teil eine schlechte Erreichbarkeit und eine mangelnde Ausstattung mit sozialer und öffentlicher Infrastruktur auf. Die fußläufige Erreichbarkeit dieser Einrichtungen ist oftmals nicht gegeben, ebenso ist die Verkehrssituation für Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen teilweise problematisch.

Der öffentliche Raum weist grundsätzlich eine sehr gute Ausstattung mit Grün- und Freiräumen auf. Die Blumengärten Hirschstetten stellen dabei einen wichtigen überörtlichen Erholungs- und Naturbildungsraum im Planungsgebiet dar. Weiters befinden sich die Parkanlage Anfanggasse, die Parkanlage Kartouschgasse, die Parkanlage Friedhof Hirschstetten und die Sportanlage Emichgasse im Gebiet.

Viele Siedlungsbereiche und hier speziell die Ortskerne sind stark durch den KFZ-Verkehr belastet, mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung durch Lärmbelastung und Beeinträchtigung der Luftqualität.

Abb.: Tag-Abend-Nacht-Index –  $L_{den}$



Die strategische Lärmkarte im Informationssystem Umweltgut der Magistratsabteilung 22 zeigt, dass im Plangebiet derzeit der Wert für den Tag-Abend-Nacht-Index  $L_{den}$  im überwiegenden Teil der Wohnbereiche zwischen 50 und 60 dB, in den Straßenräumen sowie in deren unmittelbarem Nahbereich zwischen 55 und 75 dB und auf der Autobahn bei teilweise über 80 dB liegt.

Der Nachtlärmindex  $L_{night}$  liegt in den Straßenräumen zwischen 55 und 65 dB und im überwiegenden Teil der Wohngebiete zwischen 40 und 50 dB.

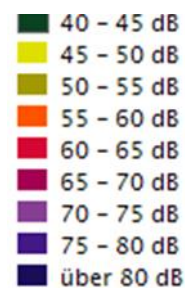


Abb.: Nachtlärmindex –  $L_{night}$

Das Wiener Umgebungslärmschutzgesetz hat das Ziel der Vorbeugung, Verhinderung und Minderung von Umgebungslärm und seiner gesundheitlichen Auswirkungen. Es definiert in Anhang 1 einen  $L_{den}$  von 60 dB und einen  $L_{night}$  von 50 dB als Schwellenwerte, bei deren Überschreitung Aktionspläne zur Lärminderung zu erstellen sind. (Anm.: Das Gesetz findet keine Anwendung auf Lärm, der von der betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen verursacht wird, Nachbarschaftslärm, Baulärm, Lärm am Arbeitsplatz und in Verkehrsmitteln.)

### **Biologische Vielfalt, Fauna und Flora**

Der westlichste Abschnitt der Stadtstraße führt nördlich des Ortskerns Hirschstetten durch das Mittlere Feld und das südliche Oberfeld. Neben den Blumengärten und der Parkanlage Anfanggasse nördlich des Ortskerns Hirschstetten wird der Bereich nordöstlich der **Hirschstettner Straße** vor allem von Agrarräumen mit intensiver Landwirtschaft und Brachflächen eines aufgelassenen Gärtnereibetriebs dominiert.

Abb.: Vorhandene Biotope nach Wiener Naturschutzgesetz und UBA - Klassen

Entlang der Hirschstettner Straße wurde auf Basis der Biotoptypenliste der Gefährdeten Biotoptypen Österreichs (Rote-Liste-Biotope des Umweltbundesamtes - UBA-Klassen) eine Laubbaumallee kartiert. Die Parkanlage Anfanggasse zählt zu den UBA-Klassen Gehölze des Offenlandes/ Gebüsche (Baumbestände in Parks und Gärten) sowie zu den Technischen Biotoptypen/ Siedlungsbioptypen (Sport-, Park- und Gartenrasen). Im Schlosspark Hirschstetten wurde Altbaumbestand (UBA-Klassen) kartiert.

Im Bereich des Feuerwehrgrunds gibt es zwei kleine Wäldchen die nach dem Wiener Naturschutzgesetz dem Biotoptyp naturnahe Wälder und gemäß der Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Richtlinie dem Biotoptyp Hartholzauwälder zuzuordnen sind. Die Biotope sind von den Planungen für die Stadtstraße nicht betroffen.

Die Agrarräume und Brachflächen nordöstlich der Hirschstettner Straße sowie der gesamte Bereich der **Blumengärten Hirschstetten** sind laut dem Wiener Arten- und Lebensraumschutzprogramm „Netzwerk Natur“ Teil der „Pannonischen Feldlandschaft Lobau-Bisamberg“. Die Planungen zur Stadtstraße sehen eine Führung in Tunnellage im Bereich des Parkplatzes der Blumengärten vor.

Östlich des Ortskerns Hirschstetten befindet sich beidseitig der **Emichgasse** ein Siedlungsgebiet. Die mehrgeschossigen Wohnbauten in diesem Bereich verfügen über typische öffentlich zugängliche Freiräume und sind laut dem Netzwerk Natur (Leitlinien Donaustadt I) dem stadtoökologischen Funktionstyp „dichtbebaute Wohn- und Mischgebiete“ zu zuordnen. Die Trasse soll im Tunnel unter der bestehenden Emichgasse verlaufen. Dadurch kommt es nur zu einer geringen zusätzlichen Versiegelung. In Summe kommt es zu keiner wesentlichen Veränderung der

Rahmenbedingungen dieses städtisch geprägten Lebensraumes für Tiere und Pflanzen und zu keiner Reduktion der Erholungsnutzung von Grünflächen in diesem Bereich. Nördlich der Station Hirschstetten wurde auf Basis der Biotoptypenliste der gefährdeten Biotoptypen Österreichs (UBA-Klassen) eine Baumhecke und entlang der Aspernstraße sowie der Hirschstettner Straße eine Laubbaumreihe kartiert.

Das **Hausfeld** weist großteils Agrarräume mit ebenfalls teils intensiver Landwirtschaft und Gartenbau auf. Westlich des Hausfelds befinden sich die Betriebsgebäude eines großen Logistikzentrums mit den dazugehörigen Freiflächen.

Im Bereich der Kleingartenanlagen verläuft eine übergeordnete Grünverbindung bis zum Ortskern Aspern, die von der geplanten Straße an einer Stelle, östlich der Hausfeldstraße, in Tunnellage unterquert werden soll.

Der östliche Bereich **Am Heidjöchl** ist ein Agrarraum mit intensiver Landwirtschaft, welcher durch den Bahndamm sowie im Norden durch bestehende Siedlungen begrenzt wird. Dieser Bereich ist laut dem Wiener Arten und Lebensraumschutzprogramm („Netzwerk Natur“) Teil der pannonischen Feldlandschaft und soll als Verbindungsgürtel zwischen Lobau und Bisamberg dienen. Ein kleiner Bereich im östlichsten Teil des Plangebietes, östlich der Schukowitzgasse, liegt im Landschaftsschutzgebiet (ex lege)<sup>1</sup>.

Die zuvor genannten Gebiete liegen beidseitig des Bahndammes der Ostbahn, für den als Ziel im „Netzwerk Natur“ die Erhaltung bzw. Entwicklung von Bahndämmen als ökologischer Korridor genannt ist und laut Wiener Naturschutzverordnung dem Biotoptyp Trocken-, Halbtrocken- und bodensaure Magerrasen zuzuordnen ist. Östlich der Hausfeldstraße wurde der Bahndamm als UBA-Klasse: Technischer Biotoptyp Siedlungsbiotoptyp kartiert. Die Umsetzung der Stadtstraße Aspern soll in Abstimmung mit dem Ausbau des Marchegger Astes der Ostbahn erfolgen. Dieser Ausbau ist gemäß Eisenbahnrecht umzusetzen und UVP-bewilligungspflichtig. Die gegenständliche Planung ist nicht rechtlich rahmensetzend für dieses Vorhaben, sondern stellt den Flächenbedarf

---

<sup>1</sup> Grundflächen, die am 1.3.1985 laut Bauordnung für Wien als Parkschutzgebiet (Spk) oder als Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel (SWW) gewidmet waren, sind nach dem Wiener Naturschutzgesetz Landschaftsschutzgebiet. Diese Unterschutzstellung ist als Übergangsbestimmung bis zur weiteren Beurteilung des Gebiets ex Lege ohne naturschutzfachliche Betrachtung der konkreten Fläche erfolgt und kann durch Verordnung der Landesregierung widerrufen werden, wenn die Voraussetzungen des §24 Abs. 1 des Wiener Naturschutzgesetzes auf diese Fläche nicht zutreffen. Die Beurteilung dieser Flächen erfolgt daher im Rahmen dieses Umweltberichts auf Grundlage des tatsächlichen Umweltzustandes vor Ort.

deklaratorisch dar. Etwaige Umweltauswirkungen sind im Rahmen der angeführten Verfahren zu prüfen und ggf. Maßnahmen umzusetzen. Der Bahndamm ist von dem Projekt „Stadtstraße Aspern“ nur an zwei Punkten – in den Querungsbereichen im Bereich Hausfeldstraße und Emichgasse – betroffen.

Laut Auskunft der Magistratsabteilung 22 ist im Verlauf der gesamten Trasse mit diversen streng geschützten, prioritär bedeutenden oder geschützten Arten zu rechnen.

Bei den im Auftrag der Magistratsabteilungen 28 und 29 durchgeführten Erhebungen für die Umweltverträglichkeitserklärung der Stadtstraße wurden bisher folgende Tiere und Pflanzen verzeichnet:

In dem Areal zwischen Süßenbrunner Straße und Spargelfeldstraße befindet sich ein Zieselbau im Bereich der Trasse der Stadtstraße.

Aufgrund der Lebensraumausstattung des Untersuchungsgebietes ist mit dem Vorkommen von mehreren, nach der Wiener NschVO geschützten Insektenfressern zu rechnen wie z.B.: Weißbrustigel, Feld – und Gartenspitzmaus sowie Wald- und Zwergspitzmaus.

Im Projektgebiet sowie der nahen Umgebung wurden Nachweise von mindestens sieben Fledermausarten erbracht. Von den prioritär bedeutenden unter den streng geschützten Fledermausarten gemäß der Wiener NschVO konnten der Abendsegler im direkten Untersuchungsgebiet sowie das Graue Langohr in 4-5 km Entfernung vom Projektgebiet nachgewiesen werden.

Im Zuge der Kartierungsarbeiten wurden im Untersuchungsraum rund 70 Vogelarten wie z.B. Mehlschwalbe, Neuntöter, Feldsperling und Seidenschwanz dokumentiert.

Als einzige Reptilienart konnte die Zauneidechse im Bereich der aufgelassenen Baumschulen östlich der S2 nachgewiesen werden.

Bei den vorkommenden jagdbaren Arten (Reh, Fuchs, Marderartige, Feldhasen, Eichhörnchen und Siebenschläfer) handelt es sich mehrheitlich um weit verbreitete, ungeschützte Lebewesen. Die Habitatausstattung bietet aufgrund des hohen Bebauungsgrads und der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung Wildtieren keine guten Lebensbedingungen.

Weitere geschützte Arten, wie z.B. Heuschrecken-, Tagfalter-, Weichtier- und Spinnenarten wurden vor allem in den Bereichen zwischen Hirschstettner Straße und S2, zwischen dem ehemaligen Baumschulgebäude und der Süßenbrunner

Straße, direkt an der Süßenbrunner Straße in einer rechteckigen Ruderalfläche und nördlich des Logistikzentrums nachgewiesen.

Im großräumigen Untersuchungsgebiet für die Stadtstraße wurden über 150 Pflanzenarten dokumentiert darunter auch einige geschützte Arten (Wiesenkümmel, Wilde Karde, Fels-Mannstreu, Schwarzpappel, Aufrechtes Fingerkraut, Vogelbeere, Eberesche, Gemeine Eibe).

### **Boden, Wasser:**

Gemäß den durchgeführten Erhebungen für die Umweltverträglichkeitserklärung im Auftrag der Magistratsabteilungen 28 und 29 ist der vorherrschende Bodentyp im Planungsgebiet Tschernosem. Dieser Bodentyp kommt auf ebenen Flächen im Landschaftsraum Praterterrasse im gesamten Untersuchungsgebiet vor. Die Böden sind durchwegs mäßig trocken mit einer mäßigen bis hohen Speicherkraft und einer ebenso mäßigen bis hohen Durchlässigkeit. Die Böden sind stark kalkhaltig daher ist die Bodenreaktion überwiegend alkalisch, teilweise auch neutral bis alkalisch. Bei den Böden dieses Bodentyps handelt es sich überwiegend um hochwertiges Ackerland und sie werden demgemäß auch intensiv agrarisch genutzt. Siehe auch Bodenkarte des Bundesforschungs- und Ausbildungszentrums für Wald, Naturgefahren und Landschaft – eBOD (<http://bfw.ac.at/rz/bfwcms2.web?dok=7048>):



Abb.: Wertigkeit als Ackerland

Kalkhaltiger Grauer Auboden aus feinem Schwemmmaterial kommt ausschließlich im Westen im Bereich der Autobahn A23 vor. Aufgrund der Trockenheit sind die Böden im Bereich der A23 bzw. südlich der Ostbahn potentielle Standorte selten gewordener Pflanzenlebensräume.

Der größte Teil der Böden im Untersuchungsgebiet besitzt aufgrund der Bodeneigenschaften eine hohe Pufferfähigkeit und ist somit gering sensibel hinsichtlich Schadstoffeinträgen. Entsprechend der überwiegend



landwirtschaftlichen Nutzung entlang der Straßentrasse ist der Großteil der Flächen unversiegelt.

Der Grundwasserkörper ist im gesamten Planungsgebiet relativ hoch unter der Geländeoberkante anstehend. Das Grundwasser fließt donaubegleitend im Schotterkörper des Bodens.

Durch Kriegseinwirkungen im zweiten Weltkrieg speziell im Umfeld von Bahnanlagen und der Nähe zum ehemaligen Flugplatz Aspern sind stellenweise Vorbelastungen des Untergrunds nicht auszuschließen. Gemäß den durchgeführten Erhebungen für die Umweltverträglichkeitserklärung ist für einen Großteil des Materials von einer Abfallqualität Bodenaushub auszugehen. Im Bereich der Emichgasse wurde leicht verunreinigtes Bodenmaterial beprobt was auf einen ehemaligen Industriestandort zurückzuführen sein könnte.

### **Luft und Klima:**

Das Wiener Klima ist ein Übergangsklima mit ozeanischen Einflüssen aus dem Westen und kontinentalen Einflüssen aus dem Osten. Lokal gesehen zählen die landwirtschaftlichen Flächen zum Klimatop Freilandklima mit der Belüftungsfunktion Kaltluftsammlgebiete. Das Freilandklima zeichnet sich durch stark ausgeprägte Tagesgänge von Strahlung, Lufttemperatur und Feuchte aus. Es herrschen Windoffenheit und eine intensive Kalt- bzw. Frischluftproduktion vor. Unter Kaltluftsammlgebieten werden größere, zusammenhängende Flächen verstanden, in denen sich durch Kaltluftzuflüsse aus umliegenden Kaltlufteinzugsgebieten oder durch Kaltluftbildung vor Ort deutlich niedrigere Lufttemperaturen als in der Umgebung bilden können. Damit verbunden sind eine erhöhte Neigung zu Spät- und Frühfrösten, zu Nebelbildung und der Gefahr zeitlich beschränkter Schadstoffanreicherungen. Die Siedlungsbereiche zählen zum Klimatop Siedlungsklima. Zum Klimatotyp Siedlungsklima gehören überwiegend locker bebaute und gut durchgrünte Wohnsiedlungen. Es weist bereits eine deutliche Veränderung der Klimaelemente im Vergleich zum Freiland auf. Der geringe Versiegelungsgrad und die gute Durchgrünung wirken jedoch einer stärkeren Überwärmung entgegen und unterstützen die Durchlüftung. Die schwache bis mäßige lufthygienische Belastung stammt in erster Linie vom Autoverkehr und vom Hausbrand. Insgesamt besitzt das Siedlungsklima für den Menschen günstige Eigenschaften.

Das Wiener Stadtgebiet wurde durch die Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-Gesetz 2000 (BGBl. II Nr. 483/2008) zum belasteten Gebiet durch

Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>) erklärt. Die Luftmessstelle des Wiener Luftgütemessnetzes, die der Charakteristik des Plangebiets am nächsten kommt, liegt in Stadlau nahe der B3. Hier wurde der Grenzwert für NO<sub>2</sub> in den Jahren 2004-2012 an einem Tag im Jahr 2006 überschritten. Die Grenzwerte für den Jahresmittelwert von PM<sub>10</sub> wurden in keinem Jahr, der zulässige Tagesmittelwert jedoch bis 2007 wiederholt überschritten. 2008 und 2009 gab es keine Überschreitungen. Doch 2010, 2011 und 2012 wurde der zulässige Tagesmittelwert wieder überschritten.

An der Messstelle Lobau wurde der Informationsschwellwert für Ozon in den Jahren 2005-2011 immer überschritten. Dies ist kein Spezifikum dieses Gebietes, sondern tritt europaweit gehäuft auf. Die Vorbelastung ist somit als mäßig bis hoch einzustufen.

### **Sachwerte, kulturelles Erbe:**

Die Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-Richtlinie) subsumiert im Anhang I lit. f die Auswirkungen auf Sachwerte unter den Begriff der Umweltauswirkungen.

In diesem Sinne liegt es nahe, Sachwerte primär als Baulichkeiten und Einrichtungen mit gesellschaftlichem Nutzen zu betrachten. Im Leitfaden zur Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung für Städtebauvorhaben werden Sachgüter als „z.B. Objekte mit hoher funktionaler Bedeutung, Einrichtungen der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur o.ä.“ charakterisiert.

Dennoch kommt auch dem Wert in ökonomischem Sinn gewisse Bedeutung zu.

Als Sachwerte im Sinne des gesellschaftlich nützlichen Gebrauchswerts sind im Plangebiet die Wohnanlagen bzw. Siedlungen und zugehörige Freiflächen und Gärten, soziale Infrastruktureinrichtungen, sonstige Gebäude, die landwirtschaftlichen Produktionsflächen und die Erholungsgebiete wie z.B. die Blumengärten Hirschstetten zu betrachten.

### **Gebäude:**

Innerhalb der vier Plangebiete leben laut Bevölkerungsevidenz 2012 rund 2750 Personen in rund 1150 Haushalten. Jede Wohnung innerhalb der Wohnanlagen bzw. Siedlungen stellt selbstverständlich einen individuellen Wert dar. Insofern, als der Begriff „Sachwerte“ auch ökonomisch aufgefasst werden kann, stellen alle Wohngebäude bzw. sonstige Gebäude einen Vermögenswert dar.

Landwirtschaftliche Produktionsflächen:

Der (besondere) sachliche Wert der landwirtschaftlichen Produktionsfläche besteht vor allem im Beitrag zur Lebensmittelversorgung in Wien. Grundsätzlich trägt Nahrungsmittelproduktion in der Nähe der Konsumenten dazu bei, den Transportaufwand und damit auch den entsprechenden CO<sub>2</sub>- und Schadstoffausstoß gering zu halten. Die im Wiener Landwirtschaftsbericht 2013 von der Landwirtschaftskammer Wien veröffentlichte Statistik über den Selbstversorgungsgrad in Wien mit verschiedenen landwirtschaftlichen Produkten zeigt allerdings in Bezug auf die verschiedenen Produkte eine enorme Schwankungsbreite auf. Die Produktion von Salatgurken etwa beträgt ca. 355% des Wiener Eigenbedarfs. Der Versorgungsgrad beim Getreide beträgt hingegen knapp 5%, der beim Obst gar nur 1%. Diese Statistik macht deutlich, dass es kein programmatisch verfolgtes Ziel der Wiener Landwirtschaft ist, die Wiener Bevölkerung mit einer ausgewogenen Produktpalette in einem dem lokalen Bedarf entsprechenden Maß zu versorgen. Insofern ist festzustellen, dass es das Wesen von Städten ist, in der landwirtschaftlichen Produktion vom Umland abhängig zu sein und dafür die Städte dem Umland andere Produkte und Leistungen zur Verfügung stellen.

Erholungsgebiete:

Grünräume übernehmen in der Stadt eine Vielzahl von Funktionen. Neben den umweltrelevanten Faktoren werten sie die Lebensqualität einer Stadt signifikant auf. Neben den kleineren Parkanlagen im Plangebiet stellen vor allem die Blumengärten Hirschstetten einen in ihrer Funktion über den 22. Bezirk hinausreichenden Grün- und Erholungsraum dar.

Im Umfeld der Stadtstraße sind im digitalen Kulturstadtplan der Stadt Wien (Kulturgut) folgende Kunstwerke im öffentlichen Raum verzeichnet: An der Hirschstettner Straße (bei ONr. 44) steht ein einfaches Kreuz mit Corpus aus dem 19. Jahrhundert. Auf dem Pfeilerportal des ehemaligen Schlosses Hirschstetten befinden sich Aufsatzvasen mit Puttenreliefs aus dem 17. Jahrhundert. An der Quadenstraße 11 beim Friedhof Hirschstetten befindet sich ein Kriegerdenkmal.

Der alte Ortskern von Hirschstetten sowie das ehemalige Schloss Hirschstetten sind im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan als Schutzzone festgesetzt.

Gesicherte archäologische Fundstellen sind keine bekannt. Mögliche bzw. wahrscheinliche Fundstellen erfordern Oberbodenabtrag vor Baubeginn bzw. eine archäologische Baubegleitung.

**Landschaft:**

Der Planungsbereich bildet den Beginn des Übergangs des städtischen Bereichs hin zum Marchfeld. Durch die S80 (Ostbahn), die als wichtige Schienenverbindung zwischen Wien und Bratislava in den nächsten Jahren modernisiert und zweigleisig ausgebaut wird, erfährt der Untersuchungsraum eine klare Trennung in einen Nord- und Südbereich. Der Planungsbereich weist in seinem derzeitigen Zustand keine besondere landschaftscharakteristische Qualität auf, da er von einem inhomogenen Konglomerat verschiedener Stadträume umgeben ist. Der Nordwesten ist geprägt von den Handels- und Gewerbegebieten im Bereich der Ostbahn, A 23 und Stadlauer Straße und dem daran anschließenden alten Ortskern von Hirschstetten. Der Bereich nördlich des Ortskerns Hirschstetten ist durch die Parkanlage Anfanggasse geprägt, die in die Freiflächen bzw. landwirtschaftlichen Nutzflächen zwischen der Schnellstraße S2 und der Oberfeldsiedlung übergeht. Die Blumengärten Hirschstetten, die Wohngebiete zwischen Quadenstraße und S80, die unterschiedliche Siedlungsstrukturen aufweisen, sowie die Ackerflächen östlich der Hausfeldstraße prägen den Nordosten. Der Süden wird durch das Distributionszentrum, die Schule am Contiweg sowie landwirtschaftlich- und berufsgärtnerisch genutzte Flächen charakterisiert. Die neue Trasse der U2 in Hochbauweise stellt eine dominante Raumkante dar. Zwischen Hausfeldstraße und dem Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern sind überwiegend Einfamilienhäuser mit Privatgärten vorherrschend.

Zusammengefasst herrschen im Planungsgebiet sehr verschiedenartige Nutzungsstrukturen mit hoher Durchmischung vor. Die Grün- und Freiflächen, die Betriebsanlagen und –hallen, zum Teil angrenzende Ackerflächen, Glashäuser von Gärtnereien und die dazugehörigen Wohnhäuser, Einrichtungen der technischen Infrastruktur, diverse Einfamilien- und kleinere Wohnhäuser sowie großmaßstäbliche Wohnbauten ergeben in Summe ein sehr heterogenes Landschafts- und Siedlungsbild. Die überregionalen Verkehrsbänder (Eisenbahnen, Südosttangente) stellen dominante Raumkanten mit eingeschränkten Querungsmöglichkeiten dar. Die Nutzungen im Untersuchungsraum haben sich im Laufe der Zeit an die bestehenden raumtrennenden Elemente angepasst bzw. sind teilweise Resultat dieser Strukturen.

## **5.2. Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans (Nullvariante)**

Die Donaustadt umfasst ca. ein Viertel der Gesamtfläche von Wien, verfügt als durchgehende Ost-West Verbindung derzeit aber nur über die B3 in Essling und Aspern sowie über die Breitenleer Straße. Dieses Straßennetz stößt bereits jetzt an seine Kapazitätsgrenzen. Ein Grundsatz der Super NOW „ÖV vor IV“ wurde mit Verlängerung der U2-Nord und der Straßenbahnlinie 26 im Herbst 2013 erstmals in großer Dimension verwirklicht.

Ohne die Errichtung der Stadtstraße ist die Verkehrsentlastung ausgelasteter Straßen im Siedlungsgebiet der Donaustadt nicht möglich.

Ohne die geplante „Stadtstraße Aspern“ könnten die Stadterweiterungsgebiete Pfalgasse/ Am Heidjöchl, Seestadt Aspern sowie Hausfeld nicht oder nur unzureichend erschlossen werden. Eine Bebauung dieser Gebiete in sinnvoller Dichte könnte nicht erfolgen. Ausgehend vom bestehenden und vom zu erwartenden Siedlungsdruck in Wien ist mit einer Besiedelung dispers gelegener und schlechter erschlossener Gebiete zu rechnen. Damit einhergehend würde ein hochwertiger Ausbau der öffentlichen Verkehrssysteme nicht den geplanten Nutzen bringen. Bei einer Siedlungsstruktur mit geringer Dichte im Bereich der Stadtentwicklungsgebiete und einer damit resultierenden Abwanderung ins Wiener Umland ist mit negativen Auswirkungen auf den Modal Split, das heißt einen hohen KfZ-Anteil bei der Verkehrsmittelwahl, zu rechnen. Dadurch würden die bestehenden Siedlungsgebiete in der Donaustadt verstärkt durch den Verkehr belastet werden.





Neben den erwartbaren negativen Umweltauswirkungen durch die verkehrsinduzierenden Siedlungsstrukturen, welche abseits von kompakten Stadterweiterungsgebieten entstehen würden, ist auch mit einem erheblich größeren Flächenverbrauch durch Siedlungsstrukturen mit geringeren Dichten zu rechnen. Es würden der Stadt Wien Infrastrukturkosten für Adaptierungen im Verkehrsnetz des 22. Bezirkes entstehen und gleichzeitig müssten Einnahmeneinbußen (z.B. Verzögerung des Vollausbaus „Aspern Seestadt“) akzeptiert werden.

*Nähere Details zu den einzelnen Schutzgütern siehe Anhang I – Tabellen 1 - 8*

## 6. Umweltauswirkungen

### 6.1. Untersuchungsmethode

Die Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt in den Tabellen 1 - 8 des Anhangs 1 zu diesem Umweltbericht. Dabei wurden die voraussichtlichen Umweltauswirkungen einzelner Teilentwicklungen sowie der beabsichtigten Gesamtentwicklung im Plangebiet auf die relevanten Schutzgüter verbal beschrieben und nach folgender Skala bewertet:

	(eher) positive Auswirkungen
	keine bzw. neutrale Auswirkungen
	eher negative Auswirkungen
	deutlich negative Auswirkungen

Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der vorliegenden Planentwürfe:

#### **Bevölkerung, Lebensqualität, Gesundheit:**

Für das prognostizierte Bevölkerungswachstum und die erforderliche Entwicklung der Stadterweiterungsgebiete sind ergänzend zum ÖV-Ausbau im Nordosten Wiens auch die Errichtung neuer Straßen erforderlich. Grund ist, dass das bestehende Straßennetz die Verkehrsmengen nur sehr schwer aufnehmen kann. Vor allem neuralgische Knotenpunkte müssten ausgebaut werden, um den öffentlichen Verkehr zumindest in seiner bestehenden Qualität betreiben zu können. Dieser, nicht unerhebliche, Ausbau könnte jedoch an physischen Platzproblemen vor allem in den historischen Ortskernen scheitern. Die Stadtstraße soll den Durchzugsverkehr aus den Siedlungsgebieten abziehen und durch die verkehrsmäßige Entlastung die Lebensqualität in den Ortskernen deutlich verbessern helfen. Diese Entlastungen wurden in Verkehrsuntersuchungen überprüft und nachgewiesen. Alleine ohne gezielte zusätzliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen werden folgende Entwicklungen prognostiziert:

- Entlastung Ortsteil Hirschstetten (Hirschstettner Straße) bis minus 45 Prozent
- Entlastung Ortsteil Aspern (Siegesplatz): bis minus 27 Prozent
- Entlastung Ortsteil Essling (Esslinger Hauptstraße): bis minus 23 Prozent
- Entlastung Ortsteil Breitenlee (Breitenleer Straße): bis minus 23 Prozent
- Entlastung Erzherzog-Karl-Straße (von A 23 bis Aspernstraße): bis minus 19 Prozent

- Entlastung Groß-Enzersdorfer Straße (Höhe Flugfeld): bis minus zehn Prozent

(Quelle: Stadt Wien/ASFiNAG 2013 - arealConsult 2013)

Durch die Bündelung von Verkehrsströmen abseits von Siedlungsgebieten wird die Basis für verkehrsberuhigende Maßnahmen in Essling, Aspern, Breitenlee und Hirschstetten gesetzt und soll die bestehende und die aufgrund des Wachstums der Region zu erwartende Verkehrsbelastung in bestehenden Siedlungsbereichen reduziert werden. Dabei soll durch begleitende emissions- und immissionsmindernde Maßnahmen die Lärm- und Immissionsbelastung reduziert werden.

Durch die Trassenführung und Bauweise (zum Teil Tunnel gänzlich unter Niveau) sollen möglichst zusammenhängende Grün- und Freiflächen und bestehende Wegerelationen für den nichtmotorisierten Verkehr erhalten bleiben. Im Bereich des Hausfelds soll auf der Tunneldecke Vorsorge für die Schaffung einer städtisch geprägten Erholungsfläche für das Stadtentwicklungsgebiet Hausfeld getroffen werden. Im Bereich Heidjöchl soll das Verkehrsband so breit vorgesehen werden, dass durch einen Wall Immissionen abgehalten und begleitend zur Stadtstraße ein Freiraumband zur Erholungsnutzung für die Potentialfläche für die Stadterweiterung am Heidjöchl geschaffen werden kann.

Der Plan ermöglicht die Verlagerung von Straßenverkehr weg von lärmsensiblen Bereichen mit Wohnnutzung in weniger lärmempfindliche Bereiche abseits der Wohnnutzung.

Zudem soll durch die Stadtstraße ein gleichmäßiger Verkehrsfluss erreicht werden, welcher zu geringeren Emissionen führt.

Im Zuge der Umsetzung werden darüber hinaus alle Maßnahmen vorzusehen sein, um den gesetzlich geforderten Lärmschutz einzuhalten.

#### **Biologische Vielfalt, Fauna und Flora:**

Die Trassierung der Verkehrsfläche wurde so gewählt, dass die Zerschneidung von Lebensräumen auf ein Mindestmaß reduziert wird, in dem die Straßentrasse entlang bestehender Zäsuren (Bahn) verlaufen soll.

Im Planungsgebiet dominieren die Flächen mit geringem naturschutzfachlichen Wert. Dies rührt vor allem von der starken anthropogenen Überprägung in Form von Siedlungen und Straßen sowie intensiver landwirtschaftlicher Nutzung her. Der Verlust an Lebensräumen betrifft vorwiegend agrarisch intensiv genutzte Flächen, welche eine geringe ökologische Bedeutung haben. In den

Siedlungsbereichen werden die Lebensräume und deren Verbindungen über dem Bauwerk wieder hergestellt.

Aus den Grundlagen des Netzwerkes Natur sowie aus den Grundlagen der Erhebung für die Umweltverträglichkeitserklärung geht hervor, dass im Verlauf der Trasse mit mehreren streng geschützten Arten zu rechnen ist. Im Zuge des für die Genehmigung notwendigen UVP-Verfahrens wird eine genaue Bekundung der Standorte sowie der Auswirkungen des Bauvorhabens auf die streng geschützten Arten durchgeführt. Aus diesen Untersuchungen werden Maßnahmen zum Schutz und Erhalt der Fauna und Flora vorgeschrieben. Für allfällig betroffene Tier- und Pflanzenlebensräume bzw. Biotop besteht ein ausreichendes Flächenangebot für ökologische Ausgleichsmaßnahmen um die ökologischen Funktionen wieder erfüllen zu können.

#### **Boden und Grundwasser:**

Durch die Stadtstraße wird hochwertiger Ackerboden bzw. Boden für Tier- und Pflanzenlebensräume in Anspruch genommen und versiegelt.

Durch das Bauwerk kann es in den Tiefenlagen zu einer Beeinflussung des Grundwasserkörpers kommen. Durch vorhergehende Bodenuntersuchungen werden der Aufbau und das Verhalten des Grundwasserkörpers abgeklärt, um entsprechende technische und planerische Maßnahmen setzen zu können und eine etwaige Beeinträchtigung zu minimieren.

#### **Luft und Klima:**

Durch das Straßenbauvorhaben kommt es zu einem konzentrierteren und geordneteren Verkehrsfluss, welcher großräumig zu geringeren Schadstoffemissionen führen wird.

Jedoch kann es an den Tunnelportalen zu erhöhten Schadstoffkonzentrationen kommen. Durch geeignete technische Maßnahmen in der Planung und einer abgestimmten Flächenwidmung (siehe Maßnahmen) soll die Belastung der Bevölkerung durch Luftschadstoffe minimiert werden.

Die Stadtstraße gewährleistet die zukünftige Erschließung bzw. Entwicklung der Stadterweiterungsgebiete Hausfeld bzw. Seestadt Aspern, die jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Pläne darstellen. Trotz der bereits umgesetzten Verbesserungen im öffentlichen Verkehr wird es bei der Bebauung dieser Gebiete zu einer Zunahme des motorisierten Verkehrs kommen. Die Zunahme des motorisierten Verkehrs ist mit einer entsprechenden Erhöhung der CO<sub>2</sub> und NO<sub>x</sub>-Belastung verbunden. Die Gesamtemission an CO<sub>2</sub> und NO<sub>x</sub> wäre allerdings bei



Verdrängung des Zuwachses an Wohnbevölkerung und der betrieblichen Entwicklung ins Umland von Wien bedeutend höher.

Das Mikroklima im Plangebiet wird sich durch die Stadtstraße nur geringfügig verändern. Der vorliegende Plan bewirkt nur eine kleinräumliche Veränderung. Maßgebliche Auswirkungen auf das Klima sind nicht zu erwarten.

#### **Sachwerte, kulturelles Erbe:**

Durch die geplante Straße sind hauptsächlich andere Verkehrsbauten wie Eisenbahnanlagen und Straßenunterführungen betroffen, welche durch die begleitenden Planungen bzw. schon in früheren Planungsstudien berücksichtigt wurden. Der Werkstättenbereich der Blumengärten Hirschstetten, der Sportplatz in der Emichgasse, oberirdische Stellplatzflächen sowie zwei Kleingartenparzellen werden von der Stadtstraße in Tunnellage unterquert.

Das sakrale Kleindenkmal an der Hirschstettner Straße bei ONr. 44 (einfaches Kreuz mit Corpus aus dem 19. Jahrhundert) befindet sich im Planungsbereich für die neue Anschlussstelle Hirschstetten und muss daher an einen geeigneten Platz verlegt werden.

Durch die Stadtstraße wird landwirtschaftliche Produktionsfläche reduziert. Rein rechnerisch liegt es nahe, anzunehmen, dass dadurch der Grad der Selbstversorgung Wiens mit dem auf der Fläche angebauten landwirtschaftlichen Produkt sinkt und die zur Versorgung Wiens mit diesem Produkt erforderlichen Transportwege zunehmen. Die bereits bei der Darstellung des derzeitigen Umweltzustands erwähnte Statistik über den Selbstversorgungsgrad in Wien mit verschiedenen landwirtschaftlichen Produkten zeigt allerdings auf, dass die Bandbreite des Versorgungsgrads je nach Produkt von knapp 1% (etwa bei Obst) bis zu 355% (bei Salatgurken) reicht. Dies lässt den Schluss zu, dass es kein programmatisch verfolgtes Ziel der Wiener Landwirtschaft ist, die Wiener Bevölkerung mit einer ausgewogenen Produktpalette in einem dem lokalen Bedarf entsprechenden Maß zu versorgen. In Bezug auf die Stadtstraße ist festzuhalten, dass landwirtschaftliche Produktionsflächen vor allem nur am Rande von zusammenhängenden Bereichen in Anspruch genommen werden. Solange sicher gestellt ist, dass die verbleibenden Produktionsflächen weiterhin erreichbar sind, erfolgt somit keine gravierende Beeinträchtigung dieser Flächen.

Durch die aktuellen Planungen wird hochwertige Verkehrsinfrastruktur geschaffen. Als neu geschaffener Sachwert wäre auch die Standortaufwertung der Stadtentwicklungsgebiete sowie des gesamten 22. Bezirkes sowie die Entlastungswirkung bestehender Wohngebiete ins Treffen zu führen. Die

Kombination des öffentlichen Verkehrs mit der Stadtstraße ermöglicht eine vollwertige Stadtentwicklung mit der Ansiedlung von Arbeitsplätzen, wodurch sich längerfristig das Verhältnis EinwohnerInnen zu Arbeitsplätzen nördlich der Donau verbessern könnte.

**Landschaft:**

Die Trassenführung der Stadtstraße folgt im östlichen Abschnitt weitestgehend bestehenden Verkehrsachsen bzw. verläuft über weite Strecken in Tunnel- bzw. Tieflage. Eine Zerschneidung der Landschaft erfolgt in diesen Abschnitten kaum. Die bereits bestehenden Raumkanten mit eingeschränkten Querungsmöglichkeiten werden streckenweise verbreitert bzw. verstärkt. Als Bindeglied verbessert die Stadtstraße die überörtlichen Erreichbarkeiten, führt aber lokal teilweise zu einer Barrierewirkung. Vorwiegend im Bereich nördlich des Ortskerns von Hirschstetten teilt die Stadtstraße bisher zusammenhängende Grünflächen. Die Folge ist, dass die optische sowie ökologische Anbindung der Parkanlage nördlich der Anfanggasse an die weiter nördlich liegenden, agrarisch genutzten Bereiche nicht wie bisher gegeben sind. Auch in anderen Bereichen stellen Lärmschutzwände und Erdwälle Barrieren für Sichtbeziehungen und die Erlebbarkeit bisher gewohnter „Stadtansichten“ dar. Dieser Umstand erfordert ein besonderes Augenmerk bei der Ausgestaltung eines stadtstraßenbegleitenden, für Erholungsnutzungen tauglichen Grün- und Freiraumbandes und insbesondere der im Rahmen des Projektes zu errichtenden Erdwälle und Lärmschutzwände. Bei entsprechender gestalterischer Einbettung der Trasse können die Auswirkungen auf das Landschaftsbild und dessen Charakteristik gering gehalten werden. Das Grün- und Freiraumband bietet Raum für ökologische Ausgleichsmaßnahmen.

Mit der Erschließung der Stadterweiterungsgebiete durch die Stadtstraße können diese als kompakte Siedlungskörper errichtet werden. Dadurch wird der Zersiedlung entgegen gewirkt und charakteristischere und prägnantere Raumstrukturen können erreicht werden.

## 6.2. Daten, Grundlagen

Zur Feststellung des derzeitigen Umweltzustands und zur Beurteilung der voraussichtlichen Veränderungen aufgrund der vorliegenden Planung wurden nachstehende Informationen und Grundlagen verwendet:

- Stadtentwicklungsplan 94 (STEP 94)
- Stadtentwicklungsplan 2005 (STEP05)
- Wien Umweltgut, Themenstadtplan zu umweltrelevanten Informationen in Wien und Netzwerk Natur, Informationen der Magistratsabteilung 22
- Masterplan Flugfeld Aspern, Mai 2007
- Masterplan Verkehr 2003, Evaluierung und Fortschreibung 2008 und 2013
- Klimaschutzprogramm Fortschreibung 2010 - 2020 (KliP II)
- Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens 2008 (SUPer NOW)
- Wo willst du hin meine Donaustadt? Strategieplan für das Zielgebiet U2 – Donaustadt; 2013
- Ermittlung der Grundwasserstände auf Basis der vorliegenden Pegelmessungen der MA 45 und dem Baulos U2-14 der Wiener Linien für die Linie U2 vor Durchführung der Aufschlusskampagne zur geplanten „Stadtstraße Aspern“ zwischen Knoten Hirschstetten und der Seestadt.
- Grundlagenerhebungen für die Umweltverträglichkeitserklärung im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien (Stand November 2013)
- Jahresberichte Luftgütemessungen der Umweltschutzabteilung der Stadt Wien gemäß Immissionsschutzgesetz – Luft
- Digitale Bodenkarte des Bundesforschungs- und Ausbildungszentrums für Wald, Naturgefahren und Landschaft
- Wiener Landwirtschaftsbericht 2013 der Landwirtschaftskammer Wien
- Wien Kulturgut - der digitale Kulturstadtplan der Stadt Wien

### **6.3. Besonderheiten der Umweltprüfung**

Die Umweltprüfung erfolgt zusammenhängend im Überblick über den gesamten Planungsbereich für die „Stadtstraße Aspern“. Das heißt der Umweltbericht behandelt alle, diese Planung betreffenden, Festsetzungsverfahren. Dies dient der systematischen und logisch zusammenhängenden Darstellung der Planungsvorstellung, die aus Gründen von Verwaltungsabläufen in vier Plangebieten umgesetzt wird.

## **7. Alternativen**

Der Regionenring ist ein Straßenprojekt in Wien und Niederösterreich der im Endausbau eine Ringautobahn um die Stadt Wien bilden soll. Für den wichtigen Wirtschaftsraum "Vienna Region" soll diese Straßenverbindung die internationale Anbindung sichern. Gleichzeitig sollen zahlreiche Ortszentren und innerstädtische Bereiche vom Durchzugsverkehr entlastet werden. Der Großteil des Regionenrings, die Nord-, Süd- und Westumfahrung von Wien ist bereits fertiggestellt. Das fehlende Teilstück soll die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße von Schwechat – Süßenbrunn, die bereits im Bundesstraßengesetz verankert ist, bilden. Die Verordnung des Trassenkorridors für die S1 als Bundesstraßenplanungsgebiet gemäß § 14 BStG erfolgte am 11. 04. 2007.

Wie in den Generellen Zielen unter Punkt 3 bereits dargelegt, besteht bereits seit Jahren das Ziel, eine leistungsfähige Verbindung zwischen der Autobahn A 23 und diesem Regionenring zu realisieren. Im Jahr 2006 wurde mit der Novelle des Bundesstraßengesetzes die gesamte Trasse der ehemaligen B 3d – Donaustraße in den Status einer Autobahn gehoben. Gleichzeitig begann die ASFINAG mit der Ausschreibung für die Erstellung eines Vorprojektes. Im Laufe der Planungen zeigte sich, dass aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine Stadtstraße zwischen dem Knoten Hirschstetten und der Seestadt West statt einer Autobahn die geeignetste Lösung darstellt. Die Höchstgeschwindigkeit sollte auf diesem Straßenabschnitt nur mehr 50 km/h betragen. 2011 wurde dieser Abschnitt aus dem Bundesstraßengesetz gestrichen. Im Jahr 2012 begann die Stadt Wien einen eigenständigen Planungsprozess für die Stadtstraße.

Abb.: Darstellung der Autobahn Südosttangente Wien Spange Flugfeld Aspern Vorprojekt (ASFINAG)

Die oben angeführten politischen Entscheidungen über das hochrangige Straßennetz im Nordosten Wiens, welche im Bundesstraßengesetz auch beschlossen wurden sowie die Strategische Umweltprüfung für den Nordosten Wien (Super NOW) werden für die gegenständliche Alternativenuntersuchung als Grundlage gesehen. Die Überprüfung der unterschiedlichen Entwicklungsszenarien sowie Trassen- und Netzvarianten sind daher nicht mehr Gegenstand dieses Umweltberichts. Als zu prüfende Alternative wird die ursprünglich von der ASFINAG geplante Autobahn für den Bereich zwischen dem Knoten Hirschstetten und der Anschlussstelle Seestadt West (vormals: Anschlussstelle Am Heidjöchl) als Vergleich zur geplanten Stadtstraße gewählt. Diese verläuft weitgehend ähnlich wie die aktuelle Planung mit vergleichbarer Erschließungswirkung.

Im Gegensatz zur aktuellen Planung wurde die Autobahn mit einer Projektgeschwindigkeit von 80 km/h projiziert.

Dem vorliegenden Plan wurde gegenüber der in Betracht gezogenen Alternative aus folgenden Gründen der Vorzug gegeben:

- Durch die geringere Projektierungsgeschwindigkeit der Stadtstraße (50 km/h) sind geringere Radien und Sichtweiten realisierbar sowie geringere Emissionen erwartbar;
- Die Knoten und Anschlussstellen können platzsparender dimensioniert werden;
- Es sind auch Kreuzungen anstelle von Anschlussstellen möglich;
- Durch den Entfall des Pannestreifens ist eine Minimierung des Regelquerschnittes möglich;
- Insgesamt kann der Straßenverlauf zwischen der Anschlussstelle Hirschstetten und der Anschlussstelle Seestadt West verkürzt werden;
- Es werden wesentlich weniger Flächen benötigt, wodurch weniger Grün- und Freiräume sowie Lebensräume von Tieren und Pflanzen beansprucht werden;
- Eine höhere Akzeptanz der AnrainerInnen durch geringere Projektierungsgeschwindigkeit ist denkbar;
- Die Stadtstraße ist kostengünstiger als eine Bundesstraße.

#### **Bereich Hirschstettner Straße (Planentwurf 8062):**

Die Anschlussstelle Hirschstetten ist wesentlich platzsparender als der im Autobahnprojekt geplante Knoten Hirschstetten. Es werden daher weniger Grünräume bzw. landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen.

Durch die gleichzeitige Errichtung von Geh- und Radwegen sowie Busspuren werden die Verkehrsarten des Umweltverbunds gleichermaßen berücksichtigt.

#### **Bereich Blumengärten Hirschstetten (Planentwurf 8072):**

Die Stadtstraße durchquert die landwirtschaftlich genutzten Flächen östlich der Süßenbrunner Straße auf kürzestem Weg. Es werden daher weniger Grünräume in Anspruch genommen.

Die Zerschneidung der Freiflächen westlich der Spargelfeldstraße ist geringer.

Die Parkanlage Anfanggasse (Biotop) wird zum Großteil erhalten.

#### **Bereich Emichgasse (Planentwurf 8061):**

Der Tunnel der aktuellen Planung verläuft streckenweise unter bereits versiegelten Flächen (Emichgasse, Parkplatz) und nicht unter Grünflächen (Kartouschgasse). Die zusätzliche Versiegelung kann dadurch verringert werden.

Durch die aktuelle Planung wird die koptische Kirche in der Quadenstraße nicht beeinträchtigt und das Gelände der AHS Contiweg in der Bauphase nicht in Anspruch genommen. Die Gärtnereien östlich des Contiweges werden nicht

zerschnitten, es müssen keine Glashäuser abgerissen werden und die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Produktionsflächen ist sehr klein. Die Auswirkung auf Sachwerte ist daher geringer.

**Bereich Am Heidjöchl und Hausfeld (Planentwurf 8060):**

Das Stadterweiterungsgebiet Hausfeld ist durch die Trassenführung besser bebaubar und für hochwertige Nutzungen besser geeignet.

Die Ruderalfläche nördlich des Logistikzentrums, wo mehrere streng geschützte Arten nachgewiesen wurden, wird weniger in Anspruch genommen.

*Nähere Details siehe Anhang I – Beschreibung der Umweltauswirkungen, Tabellen 1 – 8*

## **8. Maßnahmen zur Optimierung der Umweltauswirkungen**

### **8.1. Maßnahmen, die in die Pläne eingeflossen sind**

Im Folgenden werden die Maßnahmen, welche zur Optimierung der Umweltauswirkungen gesetzt werden, den einzelnen Planentwürfen zugeordnet und in einer Übersicht dargestellt. Die Reihenfolge der Aufzählung erfolgt von West nach Ost der Trasse folgend.

**Planentwurf 8062 –Hirschstettner Straße:**

Festlegungen im Plan:

- Im Planentwurf soll durch zusätzliche Straßen im untergeordneten Verkehrsnetz eine Verkehrsführung abseits der lärm- und emissionsempfindlichen Nutzungen und eine Entlastung des Ortskerns Hirschstetten erreicht werden.
- Die Verkehrsflächen ermöglichen eine gute Busführung und somit die Förderung des öffentlichen Verkehrs.
- Gleichzeitig mit der Stadtstraße und dem untergeordneten Straßennetz wird auch Vorsorge für die Errichtung von Fuß- und Radwegen getroffen.
- Die Festsetzung von Grünland/Schutzgebiet - Wald- und Wiesengürtel wird an die neuen Verkehrsflächen angepasst und soll als Teil eines „Grünen Ringes“ um Hirschstetten fungieren. Der Zusammenschluss der Grünflächen rund um den Ortskern zu einem zusammenhängenden Ring soll das historische Ensemble des Straßendorfs erfassen und als solches ablesbar machen.

- Das Verkehrsband wird so dimensioniert, dass Lärmschutzwände zum Schutz lärmempfindlicher Nutzungen Platz finden können.
- Innerhalb der Verkehrsbänder ist auch die Errichtung von den notwendigen Entwässerungsbecken möglich.

Zusätzlich mögliche Maßnahmen:

- Speziell im Ortskern Hirschstetten entsteht durch die neue Verkehrsorganisation die Möglichkeit, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen umzusetzen, wodurch eine erhebliche Verbesserung der Lebensqualität erreicht werden kann.

### **Planentwurf 8072 – Blumengärten Hirschstetten:**

Festlegungen im Plan:

- Zum Schutz und Erhaltung der Blumengärten Hirschstetten verläuft die Stadtstraße Aspern in Tunnellage unter dem Vorplatz (Parkplätze). Durch die Festlegung von Grünland über dem Tunnel ist die Wiederherstellung bzw. Neugestaltung der Freiflächen vorgesehen.
- Westlich der Spargelfeldstraße soll mindestens die Hälfte des Verkehrsbands mit Grünelementen ausgestaltet werden. Dadurch wird Vorsorge für trassenbegleitende, bepflanzte Lärmschutzdämme als Sicht- und Lärmschutz sowie als Partikelfalle zum Schutz der Luftqualität getroffen.
- Gleichzeitig mit der Stadtstraße und dem untergeordneten Straßennetz wird auch Vorsorge für die Errichtung von Fuß- und Radwegen bzw. landwirtschaftlichen Begleitwegen getroffen.
- Durch die Wiederfestsetzung von Grünland/Erholungsgebiet Parkanlage südlich der Trasse wird dem Ziel der Schaffung eines „Grünen Rings“ rund um Hirschstetten entsprochen.
- Nördlich der Trasse wird durch die Neufestsetzung von Grünland/Erholungsgebiet Parkanlage Vorsorge für Erholungs- und Spielbereiche getroffen.
- Die Wiederfestsetzung von Grünland nördlich und südlich der Trasse schafft ausreichend Raum für ökologische Maßnahmenflächen.
- Die Spargelfeldstraße wird für den motorisierten Individualverkehr unterbrochen. Eine durchgehende Verbindung soll nur mehr für den Rad- und Fußgängerverkehr bestehen bleiben.



Zusätzlich mögliche Maßnahmen:

- Der Haupteingang der Blumengärten kann künftig von Norden, wo die Straßenbahnlinie 26 verläuft, und von Westen aus betrieben werden. Der Eingang im Süden (Quadenstraße) bleibt weiter erhalten. Somit kann die Zugängigkeit zu den Blumengärten optimiert werden.

#### **Planentwurf 8061 –Emichgasse:**

Festlegungen im Plan:

- Zum Schutz der anrainenden Bevölkerung verläuft die Stadtstraße Aspern unter der Emichgasse in Tunnellage.
- Die zusätzliche Versiegelung wird durch die Trassenlage unter bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen und Parkplätzen minimiert.
- Durch die Wiederfestlegung von Erholungsflächen über den Tunnelbereichen werden die Lebens- und Freiräume erhalten und gesichert.
- Durch die Vergrößerung des Sportplatzes in der Emichgasse Richtung Süden kann das Freizeitangebot im Gebiet erweitert werden.
- In der Nähe zur offen geführten „Stadtstraße Aspern“ sind weniger lärmempfindliche Nutzungen vorgesehen. Die Lärm- und Emissionsbelastungen in Trassennähe sind mit einem Betriebsbaugelände vereinbar.
- Durch die Umwidmung in Erholungsgebiet/Parkanlage wird eine Sicherstellung der gesamten bestehenden Grünanlagen im Bereich Kartouschgasse erreicht (derzeit teilweise Bausperre nach §8 Abs. 1 der Bauordnung für Wien).
- Es wird Vorsorge für die Errichtung eines durchgehenden Radweges von der Stadlauer Straße bis zur Seestadt getroffen.

Zusätzlich mögliche Maßnahmen:

- Durch die Optimierung des Verkehrsnetzes wird der öffentliche Nahverkehr im Bereich Emichgasse, Contiweg unterstützt.

#### **Planentwurf 8060 – Stadtstraße (Am Heidjöchl und Hausfeld):**

Festlegungen im Plan:

- Das Verkehrsband zwischen U-Bahntrasse und Tunnelportal Hausfeld sowie das Verkehrsband östlich der Hausfeldstraße sollen mit

Grünelementen ausgestaltet werden. Dadurch wird Vorsorge für trassenbegleitende, bepflanzte Lärmschutzdämme als Sicht- und Lärmschutz sowie als Partikelfalle getroffen.

- Innerhalb der Verkehrsbänder ist auch die Errichtung von den notwendigen Entwässerungsbecken möglich.
- Durch Festsetzung einer Widmung in zwei Ebenen soll die Führung der Straße im Tunnel fixiert werden, um AnrainerInnen vor Immissionen zu schützen und für künftige städtebauliche Entwicklungen im Hausfeld die Basis zu schaffen.
- Es wird Vorsorge für die Errichtung eines durchgehenden Radweges von der Stadlauer Straße bis zur Seestadt getroffen.
- Um die Bereiche im Hausfeld nördlich und südlich der Trasse funktionell miteinander zu verbinden soll über dem Tunnel ein Erholungsgebiet festgesetzt werden.
- Über dem Tunnelbauwerk sollen die Grün- und Freiräume östlich der Hausfeldstraße in und um die Kleingartenanlagen durch die Widmung erhalten und abgesichert werden, wodurch die Freiraumqualität und die Grünverbindungen erhalten bleiben bzw. wiederhergestellt werden.
- Im Bereich Heidjöchl wird durch die Widmung Grünland/Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel Vorsorge für die Ausgestaltung eines Freiraumbands zwischen der Stadtstraße und einem künftigen Siedlungsgebiet im Norden getroffen. Die Breite des Freiraumbandes von überwiegend 45 m bietet ausreichend Platz für Geländemodellierungen die Lärmschutz schaffen sowie die Errichtung von trassenabgewandten Rast- und Aufenthaltsbereichen sowie ökologischen Ausgleichsmaßnahmen.

Zusätzlich mögliche Maßnahmen:

- Westlich der U-Bahntrasse ist zwischen der Trasse der Stadtstraße und der ÖBB-Ostbahn die Situierung von ökologischen Ausgleichsmaßnahmen und eine Fortführung des „Freiraumbands“ innerhalb des Verkehrsbands geplant.
- Die Anschlussstelle Lavaterstraße ist planerisch berücksichtigt und kann mit der Entwicklung des Stadterweiterungsgebiets Hausfeld realisiert werden.

## **8.2. Maßnahmen, die außerhalb der Regelungswirkung des Plans getroffen wurden bzw. werden**

Um die geplanten Stadterweiterungsgebiete und die bestehenden Siedlungsgebiete vom Durchzugsverkehr zu befreien und das gesamte Straßennetz vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten, wurde die Verlängerung der U-Bahnlinie U2 von der Aspernstraße zur Endstation Seestadt sowie die Straßenbahnlinie 26 vom Kagraner Platz bis zur Hausfeldstraße realisiert.

Durch die geplante Stadtstraße ergibt sich eine Entlastung der Siedlungsgebiete vom Durchzugsverkehr und es entsteht ein Potential für umfangreiche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, wie z. B. verkehrsberuhigte Zonen. Generelle Planungen können aufbauend auf die Schaffung dieser Rechtsgrundlage für den Bau der „Stadtstraße Aspern“ begonnen werden.

Die Stadt Wien – Magistratsabteilung 28 hat bereits für das erforderliche UVP-Verfahren für die Stadtstraße eine Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) eingereicht. Darin sind das Vorhaben, die wichtigsten geprüften Alternativen, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und die Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung dieser Auswirkungen beschrieben.

## **9. Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen**

Da die vom vorliegenden Plan ermöglichten Entwicklungen jedenfalls einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sind, werden die Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen, soweit sie nicht ohnehin bereits durch das UVP-Gesetz 2000 geregelt sind, im Genehmigungsbescheid vorgeschrieben.

## 10. Nichttechnische Zusammenfassung

Im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung „Stadtstraße Aspern“ wurden die Umweltauswirkungen des Straßenprojekts auf die in der SUP-Richtlinie<sup>2</sup> aufgelisteten Schutzgüter erhoben und mit zwei Alternativen (Null-Variante und Vorvariante gemäß ASFINAG-Projekt – 80 km/h) verglichen.

Schutzgut	Auswirkungen
Bevölkerung - Lebensqualität	vorherrschend positive bzw. teilweise keine
Bevölkerung - Gesundheit	keine bzw. positive
Naturraum, Fauna und Flora	vorherrschend eher negative bzw. teilweise keine
Boden und Grundwasser	vorherrschend eher negative bzw. teilweise keine
Klimatische Faktoren	keine
Sachwerte, kulturelles Erbe	vorherrschend keine bzw. teilweise positive
Landschaft	abschnittsweise eher negative

Abb.: Übersicht Auswirkung Schutzgüter bei **aktueller Planung**

Konkret sind durch das Projekt hinsichtlich der einzelnen Schutzgüter negative Beeinträchtigungen in den Bereichen „Boden und Grundwasser“, „Landschaft“ (im Abschnitt nördlich des Ortskernes von Hirschstetten) sowie im Bereich „Naturraum, Fauna und Flora“ absehbar, welche durch geeignete planerische Maßnahmen bereits im Vorfeld auf ein Minimum reduziert werden sollen. Auf das Schutzgut „Klima“ sind keine bzw. neutrale Auswirkungen zu erwarten. Durch die Planung kommt es zu einer Aufwertung des 22. Bezirkes und daher teilweise zu eher positiven Auswirkungen auf das Schutzgut „Sachwerte“. In Bezug auf die Schutzgüter „Bevölkerung/Lebensqualität“ und „Bevölkerung/Gesundheit“ ermöglicht die gewählte Variante einen konzentrierteren und geordneteren Verkehrsfluss abseits des dafür nicht ausgelegten Straßennetzes mit Rücksicht auf die Siedlungsstruktur. Großräumig betrachtet wird eine Minimierung zusätzlicher Lärm- und Schadstoffemissionen erzielt. Lokal ist in unmittelbarer Trassennähe mit Beeinträchtigungen, wie erhöhten Emissionswerten, zu rechnen. Jedoch wird diesen Auswirkungen durch technische und planerische Maßnahmen weitestgehend entgegengewirkt. Eine hochwertige Ausgestaltung des Verkehrsbauwerkes und der zugehörigen Begleitmaßnahmen kann die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter auf ein vertretbares Maß reduzieren.

Bei der sogenannten Nullvariante ist aufgrund der damit verbundenen Verlagerung des Bevölkerungszuwachses und der Betriebsansiedlung in periphere Gebiete

<sup>2</sup> Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme

sowie der Besiedlung der Stadterweiterungsgebiete in nicht ausreichender Dichte mit eher negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu rechnen.

Schutzgut	Auswirkungen
Bevölkerung - Lebensqualität	vorherrschend eher negative, teilweise keine bzw. teilweise sogar deutlich negative
Bevölkerung - Gesundheit	eher negative
Naturraum, Fauna und Flora	keine
Boden und Grundwasser	vorherrschend keine bzw. teilweise deutlich negative
Klimatische Faktoren	vorherrschend keine bzw. teilweise eher negative
Sachwerte, kulturelles Erbe	keine
Landschaft	keine bzw. eher negative

Abb.: Übersicht Auswirkung Schutzgüter bei **Nullvariante**

Bei der Vorvariante gemäß ASFINAG- Projekt (80 km/h) zeigt sich, das zwar auch mit eher negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu rechnen wäre, aber dass diese bereits geringer wären als bei der Nullvariante.

Schutzgut	Auswirkungen
Bevölkerung - Lebensqualität	vorherrschend keine bzw. teilweise positive
Bevölkerung - Gesundheit	keine bzw. eher negative
Naturraum, Fauna und Flora	vorherrschend eher negative bzw. teilweise deutlich negative
Boden und Grundwasser	vorherrschend eher negative bzw. teilweise keine
Klimatische Faktoren	keine
Sachwerte, kulturelles Erbe	vorherrschend keine bzw. teilweise positive
Landschaft	eher negative

Abb.: Übersicht Auswirkung Schutzgüter bei **Vorvariante gemäß ASFINAG-Projekt (80 km/h)**

Bei den aktuellen Planungen sind, vor allem auch durch die niedrigere Projektierungsgeschwindigkeit von 50 km/h, die Auswirkungen auf die Schutzgüter insgesamt am geringsten. Das gegenständliche Projekt, das durch den vorliegenden Flächenwidmungs- und Bebauungsplan festgesetzt werden soll, erweist sich im Resultat als die Variante mit den wenigsten Umweltauswirkungen.

#### Anhang I – Beschreibung der Umweltauswirkungen (Tabellen 1-8)

- Tabelle 1: Schutzgut Bevölkerung mit Schwerpunkt Lebensqualität, Teil 1
- Tabelle 2: Schutzgut Bevölkerung mit Schwerpunkt Lebensqualität, Teil 2
- Tabelle 3: Schutzgut Bevölkerung mit Schwerpunkt Gesundheit (Lärm und Luft)
- Tabelle 4: Schutzgut Naturraum, Fauna und Flora
- Tabelle 5: Schutzgut Boden und Grundwasser
- Tabelle 6: Schutzgut Klimatische Faktoren
- Tabelle 7: Schutzgut Sachwerte, kulturelles Erbe
- Tabelle 8: Schutzgut Landschaft