Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (http://www.ub.tuwien.ac.at).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/).

DIPLOMARBEIT

INFRASTRUKTUR-UVP UND STÄDTEBAU-UVP

Das Thema Siedlungsentwicklung in
der Infrastruktur-UVP „S 1 West“ und
der Städtebau-UVP „Flugfeld Aspern Süd“

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
einer Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung von

Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Arthur Kanonier
E280
Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung
Fachbereich Rechtswissenschaften

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Katharina Wagner
982622
Hanfthal 215
2136 Laa/Thaya

Wien, am 24. September 2009

Dank an

mein Familie

meine Freunde

meinen Betreuer Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Arthur Kanonier

RaumUmwelt®Planungs-GmbH

INHALT

1 Einleitung 1

2 Gesetzliche Grundlagen der UVP 4

2.1 Historie der UVP 4
2.2 Verfassungsrechtliche Grundlage für das UVP-G 8
2.3 Das UVP-G 2000 10
2.3.1 Die Umweltverträglichkeitsprüfung 12
2.3.2 Verfahrensablauf und Behördenzuständigkeit 12
2.3.3 Voraussetzungen für die UVP 19
2.3.3.1 UVP für Bundesstraßen 19
2.3.3.2 UVP für Städtebauvorhaben 23
2.4 Die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) 27
2.4.1 Die RVS als Methodenhandbuch für den Anwendungsbereich Bundesstraßen 29
2.4.1.1 Die RVS 04.01.11 30
2.4.1.2 Fachbereiche und Schutzgüter 35
2.4.1.3 Das „Schutzgut Mensch“ 37
2.4.1.4 Die Untersuchung des „Schutzgut Mensch“ in der RVS 37
2.4.2 Besondere Erfordernisse des Städtebauvorhabens und Bearbeitungstiefe 39
2.4.3 Fachbereich Siedlungs- und Wirtschaftsraum 41

3 Konkrete Beispiele 43

3.1 Der Fachbereich Siedlungs- und Wirtschaftsraum in der Infrastruktur-UVP S 1 West am Beispiel der Siedlungsentwicklung 43
3.1.1 Projektbeschreibung 43
3.1.2 Prüfgegenstand 44
3.1.3 UVE-Methodik im Detail 45
3.1.3.1 Untersuchungs- und Teilräume 49
3.1.3.2 Grundlagen und Bearbeitungszugang 51
3.1.3.3 Bewertung der Beeinflussungssensibilität 55
3.1.3.4 Beschreibung der Ist-Situation und Bewertung der Beeinflussungssensibilität 56
3.1.3.5 Prognose und Bewertung der Auswirkungen ohne Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen 57
3.1.3.6 Festlegung von Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen, Beurteilung von deren Wirksamkeit und der verbleibenden Restbelastung 59
3.1.4 Zusammenfassende Darstellung 63
3.1.4.1 Wechselwirkungen mit anderen Themenbereichen 65
3.2 Der Fachbereich Siedlungs- und Wirtschaftsraum in der Städtebau-UVP: „Flugfeld Aspern Süd“ 67

3.2.1 Projektbeschreibung „Das Vorhaben uns sein Umfeld“ 67
3.2.2 Prüfgegenstand 72
3.2.3 UVE-Methodik im Detail 72
3.2.3.1 Untersuchungs- und Teilräume 76
3.2.3.2 Zeitliche Abgrenzung 78
3.2.3.3 Grundlagen und Bearbeitungszugang 78
3.2.3.4 Beschreibung der Ist-Situation 82
3.2.3.5 Bewertung der Beeinflussungssensibilität 82
3.2.3.6 Prognose und Bewertung der Auswirkungen ohne Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen 83
3.2.3.7 Festlegung von Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen, Beurteilung von deren Wirksamkeit und der verbleibenden Restbelastung 88
3.2.4 Zusammenfassende Darstellung 91
3.2.4.1 Wechselwirkungen mit anderen Themenbereichen 91
3.3 Vergleich der Fallbeispiele 93
3.3.1 Straßen-UVP im Sinne einer Projekt-UVP 93
3.3.1.1 Umsetzungsprobleme 93
3.3.2 Städtebau-UVP im Sinne einer Plan-UVP (SUP) 93
3.3.2.1 Umsetzungsprobleme 94
3.3.3 Wesentlichen Unterschiede 96

4 Schlussbetrachtung 99

4.1 Kritische Betrachtung 99
4.2 Empfehlungen aus raumplanerischer Sicht 99

Zusammenfassung 101

Abstract 103

Abkürzungsverzeichnis 105

Literaturverzeichnis 107

Abbildungsverzeichnis 110

Tabellenverzeichnis 111

1 EINLEITUNG

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist als ein systematisches Prüfungsverfahren, mit dem die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt bereits im Planungsstadium nachvollziehbar festgestellt, beschrieben und bewertet werden können, ein wichtiges Instrument für den vorsorgenden Umweltschutz.

Die Raumplanung legt die Rahmenbedingungen für UVP-pflichtige Anlagen weitgehend fest, jedoch sind in Planungen Umweltanliegen nicht immer genügend berücksichtigt. Entsprechend kann das Resultat einer nachfolgenden UVP im Widerspruch zu den Vorgaben der Planung stehen. Ebenso sind UVP-Projekte teilweise ungenügend auf raumplanerische Vorgaben abgestimmt. Als Lösung sollten Umweltanliegen frühzeitig in die übergeordneten Planungen einbezogen werden. Je besser die Umweltanliegen bereits auf Stufe der Raumplanung berücksichtigt werden, desto problemloser können Einzelprojekte umweltgerecht realisiert werden. Unstimmigkeiten zwischen Projektvorhaben und raumplanerischen Festsetzungen sollten im Rahmen der Voruntersuchung zwischen Gesuchsteller und Behörden bereinigt werden.

Es ist eine wesentliche Aufgabe der Raumordnung, zwischen Einzel- und Allgemeininteressen, zwischen kurzfristigen Nutzungsabsichten und der langfristigen Sicherung von Ressourcen und Raumfunktionen abzuwägen, denn die Raumordnung steht im Spannungsverhältnis zwischen kurzfristigen orientierten individuellen Nutzungsabsichten von Kommunen, Unternehmen und Bürgern einerseits und den Anforderungen an eine nachhaltige Raumentwicklung andererseits. Raumordnung und Raumplanung haben den Auftrag der Koordination unterschiedlicher Ansprüche an den Raum mit dem Ziel der Schaffung eines Ausgleichs für unterschiedliche Interessen. Konkret ist es ihre Aufgabe, die unterschiedlichen Ansprüche an den Raum im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu koordinieren und so zu einer sozial, ökologisch und ökonomisch verträglichen Raumnutzung und –entwicklung beizutragen. Die Querschnittsorientierung von Raumordnung und Raumplanung erfordert zudem die Integration verschiedener fachlicher Beiträge mit Raumbezug, u.a. von Umweltfachplanungen, in die Raumplanung. So verpflichtet sich auch die Raumordnung dem sogenannten Vorsorgeprinzip, das zum Ziel hat, vom reparierenden, reagierenden Umweltschutz zu einer längerfristigen, an der Belastbarkeit der Umwelt orientierten Planung überzugehen. Der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen beziehungsweise ihrer Wiederherstellung und dem vorbeugenden Umweltschutz kommt dabei eine herausragende Bedeutung zu.[1]

[1] Vgl. JESSEL, Ökologisch orientierte Planung, 2002, S.68 ff.

In den Raumordnungszielen und –grundsätzen findet sich in allen Bundesländern die Forderung nach einem zweckmäßigen und sparsamen Verbrauch der Ressource Boden. Auch hinsichtlich der Verteilung der Standorte von Betrieben und Einrichtungen mit überörtlicher Versorgungsfunktion wird zunehmend ein verstärkter Regelungsbedarf erkannt. Dies betrifft neben infrastrukturellen und standörtlichen Erfordernissen insbesondere die Rücksichtnahme auf die Umweltsituation.

Sowohl im österreichischen Raumentwicklungskonzept als auch im europäischen Raumentwicklungskonzept finden sich die Forderungen nach einer Einschränkung des Flächenverbrauchs, Reduzierung der Zersiedelung der Landschaft und dem damit zusammenhängenden Verlust an landwirtschaftlichen Flächen.

Im Protokoll für „Raumplanung und nachhaltige Entwicklung“ der Alpenkonvention[2] wird die verstärkte Integration von Umweltschutzkriterien in die nationalen Raumordnungspolitiken gefordert. Als Inhalte von sektorübergreifenden Plänen und Programmen für nachhaltige Entwicklung werden u.a. die haushälterische Abgrenzung von Siedlungsgebieten, Maßnahmen zur Gewährleistung deren tatsächlicher Bebauung, sowie die Konzentration der Siedlungstätigkeit an bestehenden Verkehrsachsen und Siedlungsstandorten genannt.

Im sechsten Aktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft für die Umwelt[3] werden der sorgsame Umgang mit der Ressource Boden sowie eine Einschränkung des Flächenverbrauchs explizit als Ziele hervorgehoben. Die Mitgliedstaaten werden zum Einsatz der Regionalplanung als Instrument zur Verbesserung des Umweltschutzes sowie zur nachhaltigen Regionalentwicklung ermutigt. Die Förderung der besten Praxis für eine nachhaltige Raumplanung, die regionale Gegebenheiten berücksichtigt, soll die nachhaltige Entwicklung insbesondere von sensiblen Gebieten gewährleisten.

Somit gibt es genügend Berechtigung für die UVP aus Sicht der Raumplanung. Sie ist ein Mittel um auch raumplanerische Ziele und Vorgaben zu prüfen und bei allen zu prüfenden Projekten zu berücksichtigen.

In dieser Arbeit werden zu Beginn die UVP und ihre gesetzlichen Grundlagen näher erläutert. Beginnend bei der Geschichte, wie es überhaupt zu diesem Gesetz kam, über den Verfahrensablauf und die Voraussetzungen, wann eine UVP verpflichtend ist.

Der Hauptteil behandelt zwei ausgewählte Projekte, bei denen ich bei „RaumUmwelt®Planungs-GmbH“ mitgearbeitet habe; einerseits eine Infrastruktur-UVP, am Beispiel der „S 1 West“, die im Auftrag der „ASFiNAG“[4] ausgeführt wurde, andererseits eine der ersten

[2] BGBl. Nr. 477/1995
[3] KOM/2001/0031 endg. - COD 2001/0029
[4] Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft

Städtebau-UVPs, das „Flugfeld Aspern Süd“, im Auftrag der „3420 Aspern Development AG“. Hauptmerk wird dabei auf die Siedlungsentwicklung des Fachbeitrages Siedlungs- und Wirtschaftsraum, ein Teil der Umweltverträglichkeitserklärung, gelegt. Diese beiden Vorhaben werden schlussendlich miteinander verglichen und die Unterschiede und Probleme werden dargestellt.

Die Begriffserklärungen folgen in den jeweiligen Kapiteln.

2 GESETZLICHE GRUNDLAGEN DER UVP

2.1 HISTORIE DER UVP

Als Geburtsstunde der UVP gilt der Erlass des National Environmental Policy Act (NEPA) im Dezember 1969 in den Vereinigten Staaten von Amerika. Das eigentliche Ziel dieses Bundesgesetzes war, eine nationale Umweltpolitik zu verkünden, zu deren Vollziehung ein „Council on Environmental Quality" geschaffen wurde. Darüber hinaus skizzierte der NEPA ein Verfahren, um Ziele dieser Umweltpolitik zu erreichen. An die „Erfindung" eines Instruments UVP wurde ursprünglich nicht gedacht, sie geschah vielmehr eher „nebenbei": Section 102 NEPA fordert nämlich, dass jedes staatliche Handeln in Übereinstimmung mit dem NEPA zu erfolgen hat und dass alle staatlichen Behörden ihren umweltrelevanten Entscheidungen einen systematischen, interdisziplinären Ansatz zugrundezulegen haben.[5] Sie sollen Methoden und Verfahren entwickeln, um den Umweltbelangen eine angemessene Bedeutung im Rahmen des Abwägungsvorganges mit wirtschaftlichen und technischen Belangen zu sichern. Diese Bestimmung verlangt auch für jeden Gesetzgebungs- oder Vollziehungsvorschlag, der auch einen signifikanten Einfluss auf die Umweltqualität haben kann, einen detaillierten Bericht des zuständigen Verwaltungsorgans über

- die Umweltauswirkungen der vorgeschlagenen Handlung,
- unvermeidbare Umweltschäden im Falle der Verwirklichung des Vorschlags,
- Alternativen zur vorgeschlagenen Handlung,
- das Verhältnis zwischen dem kurzfristigen lokalen Nutzen für die Umwelt und der Aufrechterhaltung bzw. Erhöhung der langfristigen Produktivität und
- die irreversiblen Schäden an Ressourcen, wenn der Vorschlag verwirklich wird.

Hier tauchen eher beiläufig jene Postulate auf, aus denen sich in der Folge das Instrument der UVP entwickelte.[6]

Die UVP soll dazu dienen, dass Umweltauswirkungen bestimmter, oder wie im Falle des NEPA aller, Vorhaben vor ihrer Verwirklichung einer systematischen Prüfung auf die mit ihrer Realisierung verbundenen Umweltfolgen unterzogen werden. Der NEPA verknüpfte aber mit den im Rahmen einer UVP zutage geförderten Erkenntnissen keinerlei Rechtsfolgen. Den zuständigen Entscheidungsträgern sollte durch die umfassende Kenntnis der möglichen Umweltfolgen ledig-

[5] Vertiefend siehe bei WEILAND, Einführung in die Raumplanung, 2007, S. 238 ff.
[6] Weiterführend bei CALDWELL, The National Environmental Policy ACT: An Agenda for the Future, 1998, S. 48 ff.

lich eine Argumentationshilfe in die Hand gegeben werden, der Rechtfertigungsdruck möglicherweise erhöht werden. Keinesfalls wurde aber daran gedacht, dass das Ergebnis einer UVP die Entscheidung über umweltrelevante Vorhaben präjudizieren sollte. Hält man sich diese Intention der UVP nach dem NEPA vor Augen, so wird freilich auch ein allzu oft unterschätztes Charakteristikum der UVP deutlich: Sie ist – nach dem Vorbild der in den USA entwickelten Technology Assessments – ein primär politisches Instrument.

Die Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten entwickelte sich aus zwei Aktionsprogrammen der Gemeinschaft für den Umweltschutz. In den vorher erwähnten Bestimmungen des NEPA kommt im Ersten Aktionsprogramm[7] ein ab Beginn der 70er Jahre von der EG übernommenes Prinzip, das sogenannte Vorsorgeprinzip, zum Ausdruck: „Die beste Umweltpolitik besteht darin, Umweltbelastungen von vornherein zu vermeiden, statt sie erst nachträglich in ihren Auswirkungen zu bekämpfen." Zugleich ist im Ersten Aktionsprogramm vom „Grundsatz der Frühzeitigkeit" die Rede, demnach bei allen fachlichen Planungs- und Entscheidungsprozessen die Auswirkungen auf die Umwelt so früh wie möglich beachtet werden müssen. Im vier Jahre später beschlossenen "Zweiten Aktionsprogramm"[8] wird unter Hinweise des Präventionsprinzips (das schon im Ersten Aktionsprogramm erwähnt wurde) und der beobachteten Tendenz in den USA und in anderen Industriestaaten, für bestimmte Planungen oder Vorhaben eine systematische UVP zwingend erforderlich. Darauf entgegnete die EG mit umfassenden Untersuchungen über dieses Thema und entwarf ein UVP-Konzept. Letztlich lagen diese Untersuchungen, insbesondere die richtungsweisende Grundsatzstudie von Lee und Wood über die „Einführung von Umweltverträglichkeitserklärungen in die Europäischen Gemeinschaften"[9] auch dem Richtlinien-Vorschlag vom 11.Juni 1980[10] über die Einführung einer UVP in das Gemeinschaftsrecht und der daraufhin 1985 beschlossenen Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfungen bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten zugrunde[11].

Beinahe 20 Jahre lang währte die Diskussion über Einführung und Ausgestaltung einer UVP in Österreich und möglicherweise würde sie gar noch andauern, wäre der Gesetzgeber nicht von europarechtlichen Notwendigkeiten zu einer rascheren Vorgangsweise getrieben worden. Im Anhang XX (Umweltschutz) des am 2.Mai 1992 in Porto (Portugal) unterzeichneten EWR-Abkommens[12] verpflichtete sich Österreich zur Umsetzung der seit 1988 innerhalb der EG geltenden UVP-RL. Durch das am 25.Februar 1991 in Espoo (Finnland) unterzeichnete Überein-

[7] ABl. Nr. C 112/1 vom 20.Dezember 1973
[8] ABl. Nr. C 139/1 vom 13.Juni 1977
[9] ENV/197/67-D
[10] ABl. EG Nr. C 169 vom 9.Juli 1980
[11] Vgl. Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27.Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten; ABl. Nr. L 175 vom 05.07.1985
[12] Siehe Amtsblatt Nr. L 001 vom 03/01/1994 S. 0572 - 0605

kommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen[13] ergab sich auch aus völkerrechtlicher Sicht entsprechender Handlungsbedarf. Die Espoo-Konvention war die Grundlage für die Einführung der Strategischen Umweltprüfung (SUP)[14]. Nach zahlreichen erfolglosen Anläufen kam es im Spätherbst 1991 zum Beschluss einer Regierungsvorlage betreffend ein Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit.

Im Oktober 1993 wurde nun auch in Österreich die Richtlinie über die UVP bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG, UVP-RL) mit dem „Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit und die Bürgerbeteiligung (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz – UVP-G)“[15] umgesetzt. Vier Jahre später kam es zu einer Änderung der UVP-Richtlinie von 1985 mit der Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997, welche auch eine umfangreiche Anpassung der österreichischen Rechtslage notwendig machte. Schwerpunkte der Richtlinienänderung waren eine Ausweitung des Anwendungsbereichs, der Anhang I wird von bisher 9 auf 21 Projekte ausgeweitet, der Anhang II wurde um neue Projekttypen ergänzt und ein neuer Anhang III gibt Kriterien für die Festlegung der UVP-Pflicht durch Setzen von Schwellenwerten oder die Definition von Kriterien bzw. im Einzelfall vor; weiters wurde ein Scoping-Verfahren auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin neu aufgenommen und die Bestimmungen des Art. 7 über UVP im grenzüberschreitenden Rahmen wurden im Hinblick auf die Espoo-Konvention erweitert. Darin wird auch im Anhang II Projekte nach Artikel 4 Absatz 2 10b) erstmals der Begriff „Städtebauprojekt“ angeführt, wo eine UVP für „Städtebauprojekte, einschließlich der Errichtung von Einkaufszentren und Parkplätzen“ erwähnt wird[16].

Am 25. Juni 1998 wurde in der dänischen Stadt Århus die Aarhus-Konvention[17], ein UNECE-Übereinkommen über den Zugang zu Informationen (Art. 4), die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren (Art. 6-8) und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten (Art. 9), unterzeichnet und ist am 30. Oktober 2001 in Kraft getreten. Dieses Übereinkommen ist der erste völkerrechtliche Vertrag, der jeder Person Rechte im Umweltschutz zuschreibt.

Mit der UVP-G-Novelle 2000 erfolgte zur Abklärung der UVP-Pflicht eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der UVP von 50 auf 88 Vorhabenstypen, eine Neugestaltung des Anhanges sowie Bestimmungen über die Einzelfallprüfung (EFP). Der Wunsch nach einer Flexibilisierung und Verkürzung der Verfahrensdauer wurde durch zahlreiche Angleichungen, den Entfall von

[13] Vgl. dazu Espoo-Konvention BGBl III 1997/201 und BGBl III 2005/1. Näheres dazu unter http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/uvpsupemas/espooverfahren, April 2008
[14] Die Strategische Umweltprüfung (kurz SUP) oder auch „Plan-Umweltprüfung“ ist ein durch eine EG-Richtlinie (2001/42/EG) vorgesehenes, systematisches Prüfungsverfahren, mit dem die Umweltaspekte bei strategischen Planungen und dem Entwurf von Programmen untersucht werden. Typische Anwendungsfälle sind Regionalentwicklungspläne, Bauleitpläne, Verkehrskonzepte, Abfallwirtschaftspläne, Energiekonzepte, Tourismusprogramme etc.;
siehe dazu http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/uvpsupemas/sup/, April 2008
[15] BGBl 1993/697
[16] Vgl. Änderungsrichtlinie 97/11/EG (ABl. L 73/5)
[17] Weiterführendes unter http://www.aarhus-konvention.de/, April 2008

Formalerfordernissen sowie einer Abstimmung mit der AVG-Novelle 1998[18] berücksichtigt. Auch für alle neu hinzukommenden Vorhaben ist die UVP mit einem konzentrierten Genehmigungsverfahren mit breiter Beteiligung der mitwirkenden Behörden, des Umweltanwaltes, der Standortgemeinde und betroffener angrenzender Gemeinden, der Nachbarn, von Bürgerinitiativen sowie des wasserwirtschaftlichen Planungsorganes bestimmt. Da auch das neu eingeführte vereinfachte Verfahren eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung inkludiert, konnte das Bürgerbeteiligungsverfahren im 5. Abschnitt des UVPG 1993 entfallen. Die bisherigen Verweise im 3. Abschnitt über die UVP für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken wurden durch explizite Regelungen mit einem linienspezifischen Verfahrensschema abgelöst.[19]

Das Gemeinschaftsrecht der EU regelt die Immissionsbegrenzung luftverunreinigender Stoffe ausschließlich in Richtlinien. Diese müssen von den Mitgliedsstaaten in nationales Recht umgesetzt werden. Eines dieser wichtigsten immissionsbezogenen Vorschriften für Österreich ist das Immissionsschutzgesetz-Luft.

„§ 1. (1) Ziele dieses Bundesgesetzes sind

1. der dauerhafte Schutz der Gesundheit des Menschen, des Tier- und Pflanzenbestands, ihrer Lebensgemeinschaften, Lebensräume und deren Wechselbeziehungen sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Luftschadstoffen sowie der Schutz des Menschen vor unzumutbar belästigenden Luftschadstoffen;

2. die vorsorgliche Verringerung der Immission von Luftschadstoffen und

3. die Bewahrung der besten mit nachhaltiger Entwicklung verträglichen Luftqualität in Gebieten, die bessere Werte für die Luftqualität aufweisen als die in den Anlagen 1, 2 und 5 oder in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 3 genannten Immissionsgrenz- und -zielwerte, sowie die Verbesserung der Luftqualität durch geeignete Maßnahmen in Gebieten, die schlechtere Werte für die Luftqualität aufweisen als in den Anlagen 1, 2 und 5 oder in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 3 genannten Immissionsgrenz- und -zielwerte.“[20]

2001 wurde die Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaft über die Überprüfung der Umweltauswirkungen spezieller Pläne und Programme - SUP[21] geschaffen. Damit soll schon auf Ebene der Pläne und Programme „strategisch vorausschauend“ die Umweltauswirkungen geprüft werden, die durch die geplanten Projekte entstehen können, wobei die Auswirkungen, die auf Planebene geprüft wurden, nicht mehr in der UVP zu prüfen sind (sog. Abschichtung).

[18] BGBl. I Nr. 158/1998
[19] Vgl. Rundschreiben zur Durchführung des UVP-G 2000, BMLFUW-UW.1.4.2/0006/V/1/2006 vom 20.02.2006
[20] IG-L, §1 (1); BGBl. I Nr. 115/1997 idgF.
[21] Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme

Auf österreichischer Ebene gab es 2001 zwei Änderungen: die Änderung zur Euro-Umstellung[22] und das „Deregulierungsgesetz“[23], das besagt, dass die UVP (von der Einleitung gem. § 24a bis zum Abschluss der öffentlichen Erörterung gem. § 24f) innerhalb von zwölf Monaten abzuschließen ist. Im nächsten Jahr gab es Änderungen in Bezug auf Bundesstraßen, wie zum Beispiel das Bundesstraßen-Übertragungsgesetz[24]: Neufassung des § 23a über den Anwendungsbereich für Bundesstraßen.

2003 trat dann die „Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie“[25] in Kraft, die ebenso bedeutsame Änderungen der UVP-RL enthielt. Eine weitere Novelle (UVP-G-Novelle 2004[26]) wurde nun notwendig um die Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie in nationales Recht umzusetzen. Wichtigster Punkt dieser Umsetzung war es, Nichtregierungsorganisationen (NGOs) aus dem Umweltbereich Parteistellung in den Genehmigungsverfahren der UVP zu gewähren. Änderungen wurden auch im Bereich der UVP für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken gemacht, um diese Verfahren europakonform und rechtssicherer zu gestalten. Weiters wurden Zuständigkeiten für Enteignungen genauer geregelt, und es wurden Anpassungen und Änderungen des Gesetzes auf Grund der bisherigen Vollzugserfahrungen, der Judikatur des Europäischen Gerichtshofs (EuGHs), des Umweltsenats und Gerichtshöfe öffentlichen Rechts sowie neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse durchgeführt.

Mit Erlassen der UVP-G-Novelle 2005[27] am 1.April 2005 entscheiden nun die Landesregierungen durch Einzelfallprüfungen, ob bei der Errichtung von Anlagen im Zusammenhang von internationalen Großveranstaltungen eine UVP durchgeführt werden soll oder nicht. Dieses Gesetz wurde in Hinblick auf die Errichtung des Fußball-EM-Stadions in Klagenfurt und die Wiedererrichtung der Formel-1-Strecke in Spielberg genehmigt.

2006 wurde abermals das UVP-G 2000 durch die Immissionsschutzvorschriften für Flughäfen[28] geändert.

2.2 VERFASSUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGE FÜR DAS UVP-G

In der Novelle des Bundesverfassungsgesetzes[29] wurden 1993 nachfolgende Kompetenzen festgelegt: „Bundessache ist die Gesetzgebung, Landessache die Vollziehung in folgenden An-

[22] BGBl. I Nr. 108/2001
[23] BGBl. I Nr. 151/ 2001
[24] BGBl I Nr. 50/2002
[25] ÖB-RL, 2003/35/EG
[26] Novelle des UVP-G, BGBl. I Nr. 153/2004
[27] Novelle des UVP-G, BGBl. I Nr. 14/2005
[28] BGBl. I Nr. 149/2006
[29] BGBl. Nr. 508/1993

gelegenheiten: Umweltverträglichkeitsprüfung für Vorhaben, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist; soweit ein Bedürfnis nach Erlassung einheitlicher Vorschriften als vorhanden erachtet wird, Genehmigung solcher Vorhaben."[30]

Damit wurde ein neues Zuständigkeitsregime im Anlagenrecht geschaffen. Bisher waren die meisten Materien, nach denen umweltrelevante Großvorhaben zu genehmigen sind, in getrennten Genehmigungsverfahren in mittelbarer Bundesverwaltung, d.h. von Landesbehörden unter Aufsicht und Weisung eines Bundesministers (z.B. Wasserrecht, Forstrecht), in Landesverwaltung (z.B. Naturschutz) und in Gemeindeverwaltung (Baurecht) zu vollziehen. Jetzt gibt es nur noch eine Genehmigung von einer einzigen Behörde (Landesregierung) in einem konzentrierten Verfahren. Diese Landesbehörde vollzieht somit Bundes- und Landesrecht.

Im Artikel 11 Abs. 7 B-VG wurde der Umweltsenat als Berufungsbehörde und sachlich in Betracht kommende Oberbehörde verankert. Bestimmte Aufsichtsbefugnisse stehen auch dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zu.

Laut Artikel 10 Abs.1 Z 9 B-VG obliegen die UVP-pflichtigen Vorhaben mit Trassen-VO dem zuständigen Bundesminister.

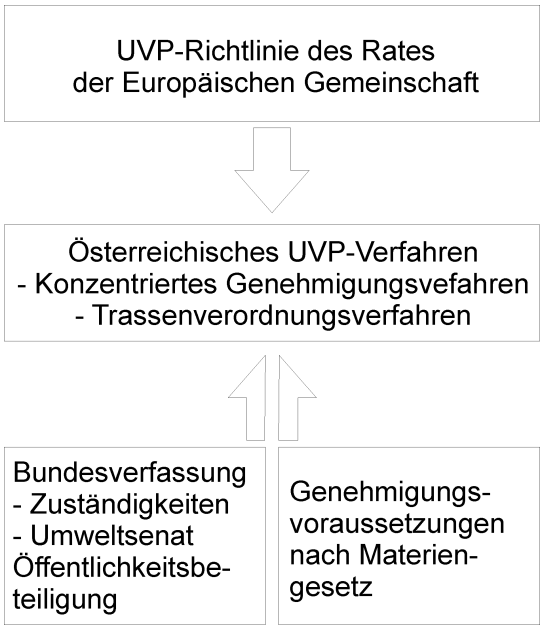

Abbildung 1: Die UVP im Verfassungsgefüge, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft Umwelt und Wasserwirtschaft 2001, UVP-Handbuch Verkehr, A2 S.3, Wien.

[30] Vgl. B-VG Art 11 Abs.1 Z 7

2.3 DAS UVP-G 2000[31]

Das österreichische UVP-G 2000 basiert im Wesentlichen auf der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27.Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, die durch die Richtlinien 97/11/EG vom 3.März 1997 sowie 2003/35/EG vom 26.Mai 2003 novelliert wurden. Diese Richtlinie ist sowohl inhaltliche (Aufgaben der UVP, Angaben des Antragstellers, Berücksichtigung der UVP) als auch verfahrensmäßige Vorgabe (Information der Öffentlichkeit, Stellungnahmemöglichkeit für die betroffene Öffentlichkeit, Behördenbeteiligung) für das UVP-Gesetz.

Der erste Abschnitt[32] beschreibt die Aufgaben der UVP und der Bürgerbeteiligung:

„§ 1. (1) Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist es, unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage

1. *die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben*
    a. *auf Menschen, Tiere Pflanzen und deren Lebensräume*
    b. *auf Boden, Wasser, Luft und Klima,*
    c. *auf die Landschaft und*
    d. *auf Sach- und Kulturgüter*

    hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander mit einzubeziehen sind,
2. *Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,*
3. *die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und*
4. *bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvariante darzulegen.“*

Ebenso werden hier einige wichtige Begriffsbestimmungen[33], der Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung und Änderungen erläutert.

[31] Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000), BGBl I 697/1993 idF BGBl I Nr. 149/2006
[32] §§ 1 ff, UVP-G

Die Bestimmungen des zweiten Abschnitts[34] beschreiben den Verfahrensablauf und das konzentrierte Genehmigungsverfahren. Darauf wird im Kapitel 2.3.2 noch näher eingegangen.

Der dritte Abschnitt[35] des UVP-G umfasst die Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Eisenbahnhochleistungsstrecken (siehe Kapitel 2.3.3.1).

Der vierte Abschnitt[36] enthält besondere Bestimmungen für wasserwirtschaftlich bedeutsame Vorhaben.

Der fünfte Abschnitt[37] beschreibt die Aufgaben und die Zusammensetzung des Umweltrats.

Im sechsten Abschnitt[38] sind weitere Vorschriften enthalten, die teilweise für alle Abschnitte anwendbar sind, wie etwa die Strafbestimmungen[39] oder die nicht unbedeutenden Übergangsbestimmungen[40] Sofern der sechste Abschnitt Regelungen über die Behördenzuständigkeit[41] trifft, gelten diese Regelungen nur für den zweiten Abschnitt.

Anhang 1 führt die gemäß § 3 UVP-G UVP-pflichtigen Vorhaben an. Dieser ist in 3 Spalten geteilt: Spalte 1 und 2 betrifft jene Vorhaben, die jedenfalls UVP-pflichtig sind und einem UVP-Verfahren (Spalte 1) oder einem vereinfachten Verfahren (Spalte 2) zu unterziehen sind. In Spalte 3 befinden sich Vorhaben, die nur unter besonderen Voraussetzungen UVP-pflichtig sind, hierzu wird ein Mindestschwellwert für die Einzelfallprüfung angegeben. Ist das Projekt nach der Einzelfallprüfung UVP-pflichtig, wird nach dem vereinfachten Verfahren vorgegangen. Im Anhang 1 sind insgesamt 88 Vorhabenstypen aus folgenden Bereichen aufgelistet: Abfallwirtschaft, Energiewirtschaft, Infrastruktur, Bergbau, Wasserwirtschaft, Land- und Forstwirtschaft sowie Industrie. Die Unterschiede zwischen dem UVP-Verfahren und dem vereinfachten Verfahren liegen vor allem darin, dass im vereinfachten Verfahren kein Umweltverträglichkeitsgutachten, sondern eine zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen zu erstellen ist, Bürgerinitiativen nur Beteiligtenstellung mit Akteneinsicht haben und keine Nachkontrolle vorgesehen ist.

Anhang 2 enthält die Einteilung der schutzwürdigen Gebiete in Kategorien A bis E. Wobei A besonderes Schutzgebiet, B Alpinregion, C Wasserschutz- und Schongebiet, D belastetes Gebiet (Luft) und E Siedlungsgebiet bedeutet.

---

[33] § 2, UVP-G
[34] §§ 4 ff, UVP-G
[35] §§ 23a ff, UVP-G
[36] §§ 24i ff, UVP-G
[37] §§ 25 ff, UVP-G
[38] §§ 39 ff, UVP-G
[39] § 45, UVP-G
[40] § 46, UVP-G
[41] § 39 f, UVP-G

2.3.1 Die Umweltverträglichkeitsprüfung

Ziel der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist es, mögliche Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt vor seiner Realisierung zu prüfen. Es handelt sich dabei um eine Vorhersage, die auf Daten, Fakten und wissenschaftlich anerkannten Bewertungsmethoden basiert. In der UVP wird beurteilt, wie sich ein geplantes Projekt auf die verschiedenen Umweltmedien (Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft, Sach- und Kulturgüter) auswirken würde. Dabei sind auch die Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen zu bewerten. Die UVP ist somit ein wichtiges Instrument des vorsorgenden Umweltschutzes. Stellen sich durch die UVP schwerwiegende negative Auswirkungen in der Zukunft heraus und können diese nicht verhindert oder auf ein verträgliches Ausmaß reduziert werden, ist die Genehmigung zu versagen und das Projekt darf nicht realisiert werden. Das Wichtigste ist, dass die Prüfung möglicher Umweltauswirkungen erfolgt, bevor ein Vorhaben in Angriff genommen wird, da viele Eingriffe in die Natur nicht wieder rückgängig gemacht werden können.

2.3.2 Verfahrensablauf und Behördenzuständigkeit

Scoping[42]

Das Vorverfahren (Scoping) dient der genaueren Festlegung der Prüfungsschwerpunkte für die nachfolgende Umweltverträglichkeitserklärung (UVE). Es erfolgt, bevor der/die Projektwerber/in bei der Behörde einen Genehmigungsantrag einbringt. Eine Verpflichtung zur Durchführung eines Vorverfahrens existiert allerdings nicht. Es obliegt der/die Projektwerber/in, durch einen entsprechenden Antrag ein Vorverfahren durchzuführen. Dem Antrag ist eine grobe Beschreibung des Vorhabens und ein so genanntes UVE-Konzept beizulegen, aus dem die Inhalte der späteren UVE, z.B. was, wann, wo und wie untersucht und bewertet werden soll, ersichtlich sind. Die Behörde muss zu den Unterlagen Stellung nehmen und den/die Projektwerber/in auf offensichtliche Mängel des Projektes hinweisen. Für diese Stellungnahme hat die UVP-Behörde die mitwirkenden Behörden einzubeziehen. Es steht ihr frei, auch andere Interessierte, wie z.B. Bürgerbeiräte oder den Umweltanwalt bereits beim Scoping heranzuziehen. Ein Rechtsanspruch auf Einbeziehung der Öffentlichkeit im Vorverfahren besteht allerdings nicht.[43]

[42] § 4, UVP-G
[43] Vertiefend siehe bei KORNBERGER, Geschichte und Rahmenbedingungen der Umweltverträglichkeitsprüfung in Österreich, 2009, S. 12 ff.

Einleitung des Genehmigungsverfahrens[44]

Die UVP wird durch einen Antrag des/der Projektwerbers/in auf Durchführung eines Genehmigungsverfahrens eingeleitet. Dem Antrag sind die erforderlichen Unterlagen sowie die UVE anzuschließen. Die Behörde prüft die Unterlagen auf Vollständigkeit und erlässt einen Verbesserungsauftrag, wenn der Genehmigungsauftrag oder UVE zu ergänzen sind. Wenn die Unterlagen vollständig sind, übermittelt die Behörde den mitwirkenden Behörden (jene Behörden, die nach den Materiengesetzen zuständig wären, das Vorhaben zu genehmigen oder zu überwachen, wenn keine UVP durchzuführen wäre, oder die an dem Verfahren zu beteiligen sind) den Genehmigungsantrag, die Umweltverträglichkeitserklärung und die sie betreffenden Projektunterlagen und legt eine Frist für eine Stellungnahme fest. Die mitwirkenden Behörden sind verpflichtet, aus fachlicher und rechtlicher Sicht zum Vorhaben Stellung zu nehmen und Vorschläge für geeignete Fachgutachterinnen zu machen. Der Umweltanwalt (Organ, das durch Gesetz besonders dafür eingerichtet ist, den Schutz der Umwelt in Verwaltungsverfahren wahrzunehmen), die Standortgemeinden sowie das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) können zur UVE Stellung nehmen.

Umweltverträglichkeitserklärung (UVE)[45]

Die UVE wird von dem/der Projektwerber/in ausgearbeitet und gemeinsam mit dem Genehmigungsantrag der Behörde übergeben. Sie hat folgende Punkte zu enthalten:

- Beschreibung des Vorhabens inklusive Raumbedarf, In- und Output, Emissionen, Rückstände, Angaben über Immissionen, Energiebedarf sowie Nachsorge-, Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen;
- Alternativen zum beantragten Vorhaben, soweit sie von dem/der Projektwerber/in geprüft wurden sowie die wesentlichen Auswahlgründe;
- Beschreibung der erheblich beeinträchtigten Umwelt (Bestandsanalyse)
- Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Prognose), einschließlich der Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern;
- Darstellung der Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung nachteiliger Umweltauswirkungen;
- Zusammenfassung, die auch für Nicht-Fachleute verständlich ist;
- allenfalls eine Angabe von Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der geforderten Unterlagen;

[44] § 5, UVP-G
[45] § 6, UVP-G

Diese aufgezählten Anforderungen an die UVE gelten prinzipiell für alle Vorhabenstypen. Da jedoch die Umweltauswirkungen der verschiedenen Vorhaben (z.B. eines Städtebau-Vorhabens, einer Autobahn, eines Bergbaubetriebs oder einer Rodung) sehr unterschiedlich sein können, ist im UVP-G 2000 vorgesehen, dass zu einzelnen oben angeführten Punkten keine Angaben gemacht werden müssen, wenn diese für das konkrete Projekt nicht relevant oder nicht verfügbar sind und deren Erhebung auch nicht zumutbar ist. Dies ist jedoch nachvollziehbar zu begründen.

Öffentliche Auflage[46]

In den Standortgemeinden und bei der UVP-Behörde werden die von dem/der Projektwerber/in eingebrachten Unterlagen mindestens sechs Wochen zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Während dieser Zeit kann jeder zu dem Vorhaben Stellung nehmen. Diese Stellungnahmen müssen der UVP-Behörde übermittelt werden. Bürgerinitiativen, die im UVP-Verfahren als Partei oder im vereinfachten Verfahren als Beteiligte teilnehmen wollen, müssen während dieser sechs Wochen eine Stellungnahme und die erforderlichen Unterstützungsunterschriften einbringen.

Kundmachung der öffentlichen Auflage

Über die öffentliche Auflage muss die Bevölkerung entsprechend informiert werden. Dies erfolgt mittels einer Kundmachung, die darüber Auskunft gibt, für welches Projekt ein Genehmigungsantrag eingebracht wurde, wann und wo in die Unterlagen Einsicht genommen werden kann, dass jeder eine Stellungnahme abgeben kann und dass Bürgerinitiativen Partei- bzw. Beteiligtenstellung erlangen können. Allenfalls kann auch der Termin für die mündliche Verhandlung gleichzeitig kundgemacht werden. In Großverfahren (Verwaltungsverfahren, in denen voraussichtlich mehr als 100 Personen beteiligt sind) ist in der Kundmachung zusätzlich darauf hinzuweisen, dass die Parteistellung verloren geht, wenn nicht innerhalb der Auflagefrist Einwendungen erhoben werden und dass Zustellungen behördlicher Schriftstücke im weiteren Verfahren ebenfalls per Kundmachung erfolgen.

Umweltverträglichkeitsgutachten bzw. zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen[47]

Die Angaben des/der Projektwerbers/in im Rahmen der UVE über die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt sowie der eingelangten Stellungnahmen werden von der Behörde auf Vollständigkeit, Nachvollziehbarkeit und Richtigkeit überprüft sowie fachlich bewertet. Durch das Umweltverträglichkeitsgutachten, im vereinfachten Verfahren durch die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, wird im UVP-Verfahren die integrative Bewertung (Beur-

[46] § 9, UVP-G
[47] § 12, § 12a, UVP-G

teilung unter Einbeziehung aller Aspekte; die Auswirkungen eines Vorhabens sind nicht isoliert auf die einzelnen Materien, sondern insbesondere auch unter Berücksichtigung von Wechselwirkungen oder kumulativen Effekten, also umfassend, zu beurteilen) aller Umweltauswirkungen sichergestellt. Das Umweltverträglichkeitsgutachten muss folgende Inhalte vorweisen:

- Prüfung der Maßnahmen, durch die negative Umweltauswirkungen verhindert oder verringert werden können
- Darlegungen zu Alternativen
- Aussagen zu den Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes im Hinblick auf eine nachhaltige Ressourcenbewirtschaftung

Öffentliche Erörterung[48]

In Großverfahren kann unter Leitung der UVP-Behörde eine öffentliche Erörterung stattfinden. Jeder kann daran teilnehmen und Fragen zum Vorhaben stellen. Die Behörde kann auch die Sachverständigen mit einbeziehen. Ort, Zeitpunkt und Gegenstand der öffentlichen Erörterung sind kundzumachen.[49]

Mündliche Verhandlung[50]

Gemäß UVP-G 2000 ist in jedem Verfahren eine mündliche Verhandlung durchzuführen. Bei Großverfahren ist diese Verhandlung öffentlich. Zeit und Ort sind von der Behörde festzulegen. In der mündlichen Verhandlung wird das Vorhaben, unter Berücksichtigung aller anzuwendenden Verwaltungsvorschriften, besprochen und die geladenen Parteien können ihre Interessen vertreten. Ebenso sind die mitwirkenden Behörden hinzuzuziehen.[51]

Mediationsverfahren[52]

Im UVP-Verfahren, nicht im vereinfachten Verfahren, kann auch das Genehmigungsverfahren unterbrochen werden um ein Mediationsverfahren durchzuführen. Darüber entscheidet die Behörde auf Antrag der/des Projektwerbers/in. Die Mediation hat zum Ziel, Interessenskonflikte außerhalb des Verwaltungsverfahrens mit Unterstützung eines/r Mediators/in zu lösen oder Kompromissvorschläge auszuarbeiten. Der genaue Ablauf dieses Mediationsverfahrens ist nicht gesetzlich geregelt sondern zwischen den Konfliktparteien zu vereinbaren. Dies gilt auch für die Einigung auf eine/n Mediator/in und die Aufteilung der Kosten. Die Ergebnisse der Mediation können von der Behörde im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten (z.B. durch Vor-

[48] § 13, UVP-G
[49] Vertiefend siehe bei RASCHAUER, Kommentar zum UVP-G: Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, 1995, S. 166 ff.
[50] § 16 Z.1, UVP-G
[51] Vertiefend siehe bei RASCHAUER, Kommentar zum UVP-G: Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, 1995, S. 86 ff.
[52] § 16 Z.2, UVP-G

schreibung von Auflagen, Ausgleichsmaßnahmen, Überwachungs- oder Berichtspflichten) berücksichtigt werden.[53]

Entscheidung[54]

Im Rahmen des konzentrierten Genehmigungsverfahrens entscheidet die UVP-Behörde in einem Bescheid über die Zulässigkeit des Vorhabens.

Wesentlicher Inhalt der Entscheidung ist die rechtsgestaltende Klärung der Frage, ob und unter welchen Bedingungen und Auflagen bzw. sonstigen Nebenbestimmungen (§ 17 Abs. 4 letzter Satz) das Projekt als umweltverträglich im Sinne des UVP-G qualifiziert werden kann und ob es darüber hinaus den materiellen Genehmigungskriterien der anzuwendenden Materiengesetzen entspricht.

Dies gilt sowohl für die Genehmigungsbestimmungen der anzuwendenden Materiengesetze als auch für die zusätzlichen Kriterien des UVP-G 2000. Die zusätzlichen Genehmigungskriterien des UVP-G 2000 sind notwendig um den Umweltschutzsstandard und eine integrative Bewertung aller Auswirkungen durch Berücksichtigung von Wechselwirkungen, Verlagerungseffekte, Kumulationen oder gegenseitiger Beeinflussung zu gewährleisten. Sie beinhalten eine Verbindlichkeit zur Begrenzung der Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik, zur Minimierung bzw. Vermeidung von Immissionen und zu einer geordneten betrieblichen Abfallwirtschaft. Bei der Entscheidung muss darauf geachtet werden, dass unter Berücksichtigung aller Umweltaspekte das beste Gesamtergebnis erzielt wird. Wenn notwendig ist dies mittels Vorschreibungen, wie Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen udgl. sicher zu stellen. Wenn trotz allem schwer wiegende Umweltbelastungen zu befürchten sind, ist der Genehmigungsabtrag abzuweisen.

Bei gewissen Projekten kann auch auf Antrag der Projektwerberin in Form einer Grundsatz- und einer Detailgenehmigung oder in Abschnitten über ein Vorhaben entschieden werden. Dessen ungeachtet müssen vorab alle umweltrelevanten Aspekte des gesamten Vorhabens beurteilt werden.

Nach der Fertigstellung des Vorhabens soll die Übereinstimmung der errichteten Anlage bzw. von einzelnen Anlagenteilen mit dem Genehmigungsbescheid überprüft werden[55]. „Fertig gestellt“ ist eine Anlage, sobald die für die Funktionsfähigkeit der Anlage wesentlichen Teile vorliegen. Der Genehmigungsinhaber hat die Fertigstellung des Vorhabens vor Inbetriebnahme

[53] Vertiefend siehe bei WALK, Partizipative Governance: Beteiligungsformen und Beteiligungsrechte im Mehrebenensystem der Klimapolitik, 2008, S. 240
[54] § 17 UVP-G
[55] § 20 UVP-G

anzuzeigen[56]. Die mitwirkenden Behörden, der Umweltanwalt, die Standortgemeinde sowie betroffene angrenzende Gemeinden, das wasserwirtschaftliche Planungsorgan sowie in UVP-Verfahren auch Bürgerinitiativen sind im Verfahren zu Abnahmeprüfung beizuziehen.

UVP-Verfahren – vereinfachtes Verfahren[57]

Neben dem UVP-Verfahren gibt es auch das vereinfachte UVP-Verfahren. Die Unterschiede sind vor allem, dass hier kein Umweltverträglichkeitsgutachten erstellt werden muss, sondern nur eine zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt, weiters die Bürgerinitiativen nur Beteiligtenstellung mit Akteneinsicht haben, die Umweltorganisationen nur eingeschränkt den Verwaltungsgerichtshof anrufen können und außerdem keine Nachkontrolle vorgesehen ist. Durch diesen geringeren Verwaltungsaufwand soll eine Entscheidung innerhalt von 6 Monaten ergehen, während für das UVP-Verfahren eine Verfahrensfrist von 9 Monaten vorgesehen ist.

Nachkontrolle[58]

Für Vorhaben der Spalte 1 des Anhanges 1[59] haben die UVP-Behörde, die Materienbehörden (auf die die Zuständigkeit übergegangen ist) sowie die mitwirkenden Behörden gemeinsam zu prüfen, ob

- der Genehmigungsbescheid eingehalten wird und
- die während des Genehmigungsverfahrens getroffenen Prognosen über die Umweltauswirkungen zutreffen.

Die Nachkontrolle hat außerdem gemäß § 22 UVP-G 2000 3 bis 5 Jahre nach Anzeige der Fertigstellung zu erfolgen.

Übergang der Zuständigkeit[60]

Für die Durchführung des Verfahrens gemäß UVP-G 2000 ist die UVP-Behörde zuständig. Mit Rechtskraft des Abnahmebescheides endet jedoch ihre Zuständigkeit, wenn einzelne Materienbehörden[61] in ihrem jeweiligen Fachbereich für die Kontrolle und Überprüfung, allenfalls auch zur Vorschreibung zusätzlicher Auflagen verantwortlich sind.

[56] Eine Abnahmeprüfung ist freilich nur dort geboten, wo eine Anlage im engeren Sinne errichtet worden ist, daher wird bei Rodungsbewilligungen oder Campingplätzen eine Prüfung der vorliegenden Art kaum von Relevanz sein.
[57] § 14c Z.1, UVP-G
[58] § 21 UVP-G
[59] D.h. im UVP-Verfahren, nicht jedoch im vereinfachten Verfahren
[60] § 22 UVP-G
[61] Z.B. Gewerbebehörde, Wasserrechtsbehörde, Naturschutzbehörde, Baubehörde etc.

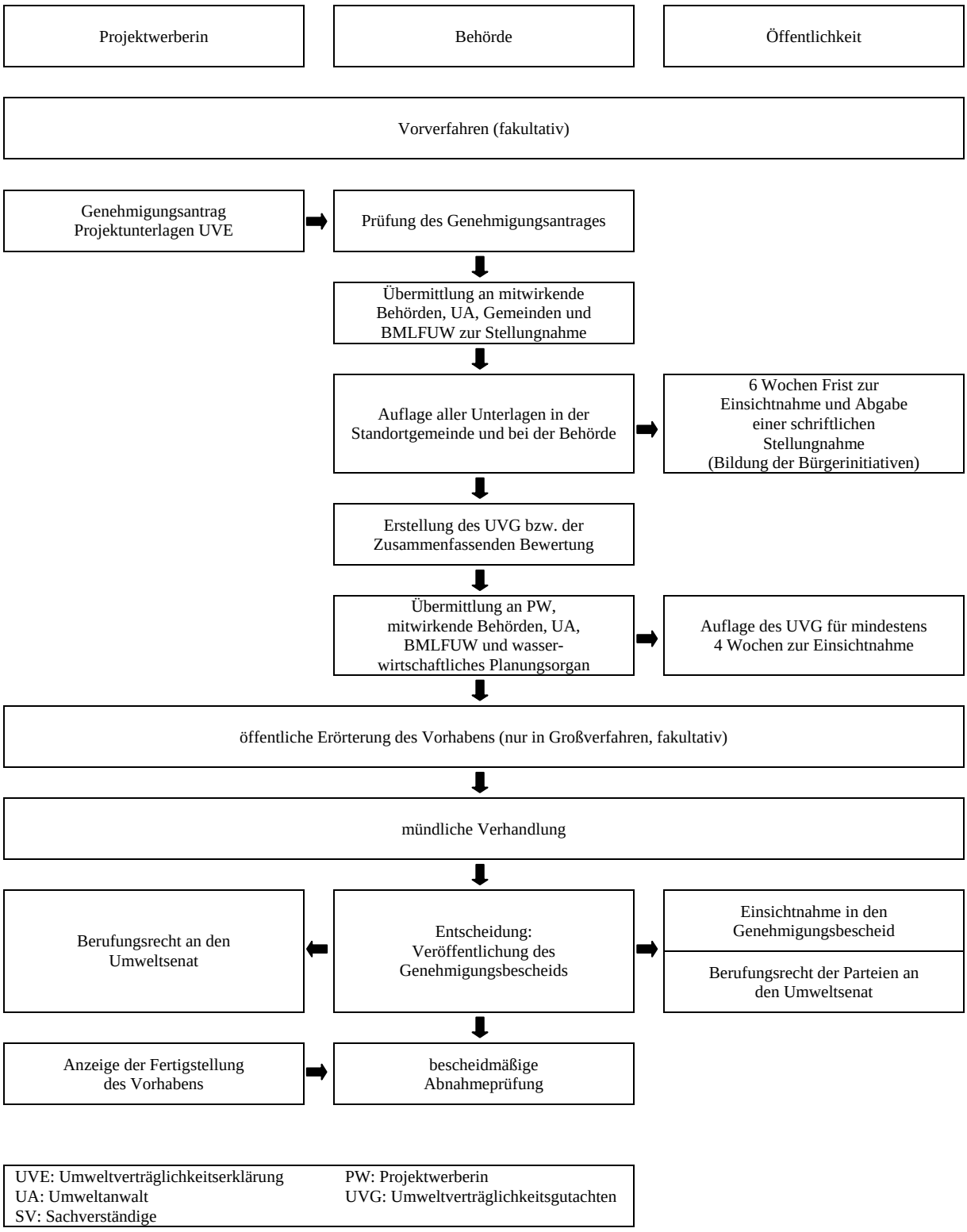

Abbildung 2: Verfahrensablauf, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft Umwelt und Wasserwirtschaft. Umweltverträglichkeitsprüfung, S.14

2.3.3 Voraussetzungen für die UVP

2.3.3.1 UVP für Bundesstraßen

Der dritte Abschnitt[62] des UVP-G enthält die Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Eisenbahnhochleistungsstrecken, wobei in dieser Arbeit nur der Anwendungsbereich für Bundesstraßen seine Anwendung findet:

„§ 23a. (1) Für folgende Vorhaben von Bundesstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. *Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen,*
2. *Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von mindestens 1 km,*
3. *Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km.*

(2) Für folgende Vorhaben von Bundesstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) im vereinfachten Verfahren nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. *Neubau zusätzlicher Anschlussstellen, wenn auf allen Rampen insgesamt eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 8 000 KFZ in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;*
2. *Vorhaben des Abs. 1 Z 2 oder 3 unter 10 km Länge, wenn gemeinsam mit daran unmittelbar anschließenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücken eine durchgehende Länge von mindestens 10 km erreicht wird;*
3. *Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C, D oder E des Anhanges 2 berührt wird und im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird; ausgenommen ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Trassen, die Errichtung zusätzlicher Parkplätze mit weniger als 750 Stellplätzen, die Errichtung zusätzlicher Betriebe gemäß § 27 des Bundesstraßengesetzes 1971 mit einer Flächeninanspruchnahme von*

[62] §§ 23a ff, UVP-G

weniger als 5 ha, die Zulegung von Kriechspuren, Rampenverlegungen, die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen, oder Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette um weniger als 5 m, Anlagen für den Straßenbetrieb und Umweltschutzmaßnahmen.

Bei der Entscheidung im Einzelfall ist § 24 Abs. 5 anzuwenden."

Für Bundesstraßen ist somit grundsätzliche auch eine UVP durchzuführen, doch ist dies im Ablauf etwas modifiziert: Von der UVP ist nämlich nur die Trassenfindung betroffen. Das bedeutet, dass das UVP-Verfahren in der Trassenverordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie endet und dass innerhalb dieses Verfahrens die einzelgesetzlichen Genehmigungsverfahren noch nicht abgehandelt werden. Die Detailgenehmigungen werden erst danach, nach den Verwaltungsvorschriften, vorbereitet und erteilt. Es findet daher kein konzentriertes Genehmigungsverfahren[63] statt. Dies ist damit zu erklären, dass auch bisher im Hochleistungsstreckengesetz und im Bundesstraßengesetz ein Trassenauswahlverfahren bestand, das im Wesentlichen beibehalten werden sollte. Insbesondere sollte die Kompetenz des Bundesministers nicht geändert werden. Für die UVP betreffend Bundesstraßen ist daher nicht die Landesregierung, sondern der jeweilige Bundesminister (Verkehrsminister) zuständig, der nach Durchführung der UVP eine Trassenverordnung zu erlassen hat. Es wird daher auch von der „UVP im Verordnungserlassungsverfahren" gesprochen, d.h. Ergebnis oder Ziel des UVP-Verfahrens ist die § 4 Verordnung nach Bundesstraßengesetz.

Im 3. Abschnitt[64] wird geregelt, für welche Bundesstraßenvorhaben[65] eine UVP durchzuführen ist. Straßenbauvorhaben, die nicht Bundesstraßen betreffen, sind im konzentrierten Genehmigungsverfahren nach dem 2. Abschnitt zu genehmigen. Das bedeutet, dass für die einzelnen Genehmigungen weiterhin die jeweiligen Verwaltungsbehörden zuständig bleiben (keine Entscheidungskonzentration), doch dürfen diese vor der Erlassung der Trassenverordnung durch den Bundesminister keine Genehmigungen erteilen. An der UVP, die im Rahmen des Trassenverordnungsverfahren durchzuführen ist, haben die Behörden „nur" mitzuwirken, ihre Entscheidung haben sie jedoch in den anschließenden einzelnen Genehmigungsbescheiden zu treffen.

Wie bei jedem anderen Projekt erfolgt nach Fertigstellung die Kollaudierung bzw. Betriebs- und Benützungsbewilligung[66], d.h. die Abnahmeprüfung, ob die Vorschriften und Auflagen eingehal-

[63] *„Wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, sind die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen von der Behörde mit anzuwenden. Ein konzentriertes Genehmigungsverfahren zeichnet sich dadurch aus, dass mit Durchführung der UVP bei UVP-pflichtigen Verfahren alle anderen Verfahren nach den Materienrechtsgesetzen (z. B. Wasserrecht, Bergrecht, Forstrecht) in einem einzigen Verfahren, dem sogenannten konzentrierten Genehmigungsverfahren abgehandelt werden. Ergebnis ist dann ein Bescheid, man spricht daher auch von einem bescheidmäßigen Verfahren."* http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=86, Juni 2008

[64] § 23a, UVP-G

[65] Bundesschnellstraßen und Bundesautobahnen gem. § 2 i.V.m. Verzeichnis 1 und 2 BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971

[66] Vertiefend siehe bei RASCHAUER, Kommentar zum UVP-G: Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, 1995, S. 280 ff.

ten wurden. In der Praxis ist nicht zu leugnen, dass sich gerade bei Großprojekten im Laufe der Baudurchführung noch Änderungen ergeben können. Sei es, dass unvorhergesehene Maßnahmen oder Auflagen sich als undurchführbar erweisen, sei es, dass unvorhergesehene Umstände die reibungslose Durchführung verhindern. Da enorme Geldmittel involviert sind, wird man deswegen nicht gleich das gesamte Vorhaben stoppen. Umso wichtiger ist die nachträgliche Prüfung.

Ab dem Zeitpunkt der Abnahme des Projektes durch die Behörde sind wieder die einzelnen Verwaltungsbehörden für den ihnen nach den Verwaltungsgesetzen zugewiesenen Bereich zuständig.

Im UVP-Gesetz ist für Straßen-UVPs keine Frist für die Durchführung einer UVP vorgesehen. Für Anlagen-UVPs (z.B. Müllverbrennungsanlagen) muss das Verfahren innerhalb von 18 Monaten durchgeführt werden. Die Erfahrungen mit Straßen-UVPs zeigen, dass dieser Zeitrahmen bei Straßen-UVPs weit überzogen wird.

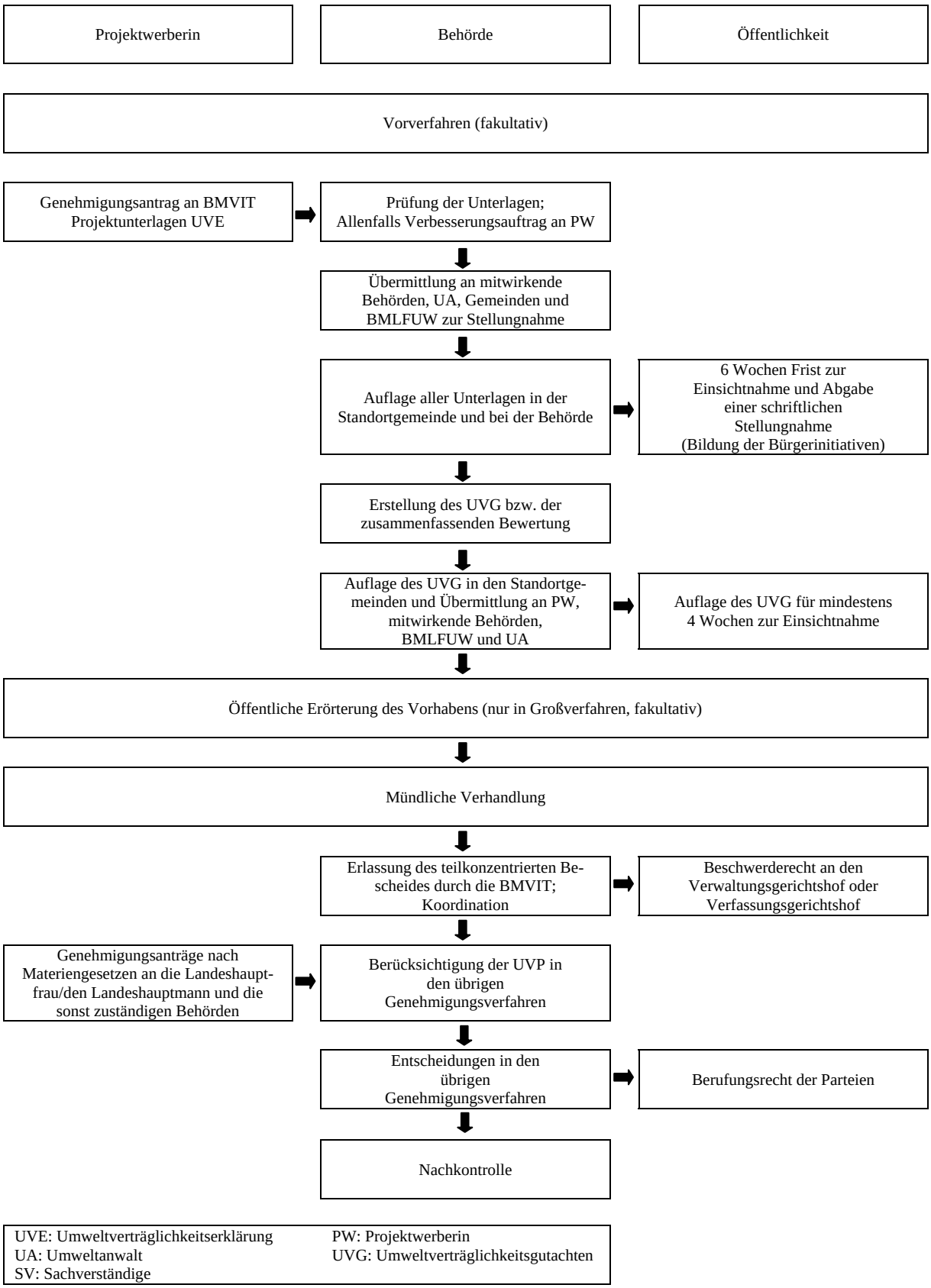

Abbildung 3: Verfahrensablauf für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken, Umweltbundesamt, UVE-Leitfaden, Überarbeitete Fassung 2008, S.13

2.3.3.2 UVP für Städtebauvorhaben

Unter Anhang 1 Ziffer 18 Spalte 2 b) findet man im UVP-G: „*Städtebauvorhaben mit einer Nutzfläche von mehr als 100.000 m²*“[67]. Wobei unter „Städtebauvorhaben“ Wohn- oder Geschäftsbauten einschließlich der zugehörigen Infrastruktureinrichtungen wie Einkaufszentren, Einrichtungen zur Nahversorgung, Kindergärten, Schulen, Veranstaltungsflächen, Hotels und Gastronomie, Parkplätze und dergleichen zu verstehen ist.

Im Rundschreiben zur Durchführung des UVP-G 2000 vom BMLFUW vom 20.02.2006 wird festgehalten, dass Städtebauvorhaben in der UVP gegenüber den übrigen im Anhang 1 geregelten Vorhabenstypen eine Sonderstellung einnehmen, weil sie zeitlich zwischen der Flächenwidmung und den nachfolgenden konkreten Einzelvorhaben stehen. Sie weisen teilweise raumplanerische Elemente auf und Details bezüglich der sich zukünftig anzusiedelnden Wohn- oder Geschäftsbauten werden oftmals noch nicht bekannt sein. Dennoch ist es sinnvoll und auf Grund der EU-rechtlichen Vorgaben geboten, zu diesem relativ frühen Zeitpunkt eine UVP durchzuführen, weil nur in diesem Stadium die Umweltauswirkungen des Gesamtvorhabens beurteilt und mögliche problematische Planungsinhalte korrigiert und somit deren Umweltauswirkungen verhindert werden können.

Durch die UVP-G-Novelle 2004 wurde in der Z 18 mit lit. b der neue UVP-Tatbestand „Städtebauvorhaben“ eingeführt (UVP-Richtlinie Anhang II Z 10 b „Städtebauprojekte, einschließlich der Errichtung von Einkaufszentren und Parkplätzen“ 195). In der FN 3a des Anhanges 1 wird dieser Tatbestand näher definiert: *„Städtebauvorhaben sind Wohn- oder Geschäftsbauten einschließlich der zugehörigen Infrastruktureinrichtungen wie Einkaufszentren, Einrichtungen zur Nahversorgung, Kindergärten, Schulen, Veranstaltungsflächen, Hotels und Gastronomie, Parkplätze udgl.“* Die geplanten Infrastruktureinrichtungen sind als wesentlicher Bestandteile des Vorhabens zu prüfen; bspw. sind bei Stadterweiterungsprojekten auch die zugehörigen Aufschließungsstraßen (vgl. hierzu den Vorhabensbegriff gemäß § 2 Abs. 2) mitzurechnen.

Ausschlaggebend für den Charakter eines Städtebauvorhabens sind Multifunktionalität und Gesamtwille bzw. gemeinsame Planung des Vorhabens. Multifunktionalität bedeutet hierbei, dass das Städtebauvorhaben z.B. neben einer Wohnbaufunktion auch gewerblichen oder Kultur oder Erholungszwecken dient (d.h. eine alleinige Verwirklichung eines Einkaufszentrums oder eines Schulzentrums erfüllt den Tatbestand der Z 18 lit. b nicht). Der Begriff Städtebau ist in diesem Zusammenhang weit zu interpretieren und bezieht sich nicht nur auf Vorhaben in „Städten“; auch entsprechende (Bau)Maßnahmen in kleineren Ortschaften fallen bei Überschreitung des Schwellenwertes darunter. In erster Linie sollen große Stadterweiterungsprojekte sowie weiters

[67] Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000), BGBl I 697/1993 idF BGBl I Nr. 149/2006, S.39

auch innerstädtische Bauvorhaben, bei denen eine großflächige Umwidmung und damit verbunden eine umfangreiche Bautätigkeit stattfinden wird, erfasst werden.

Ein Gesamtwille zur Ausführung des Städtebauvorhabens muss erkennbar sein, d.h. das Vorhaben muss hinsichtlich seiner Größe klar abgrenzbar sein und einer zentralen Planung unterliegen. Als Projektwerberin wird in der Regel die Gemeinde selbst oder eine von ihr beauftragte Planungsgesellschaft auftreten. Ein weiterer Aspekt zur Abgrenzung eines Städtebauvorhabens von anderen, in der Zukunft liegenden Planungen ist die Absehbarkeit der Realisierung innerhalb eines konkreten Zeithorizontes, d.h. die Vorhabensbestandteile müssen sich in vergleichbaren Stadien der Planung bzw. Detaillierung befinden. Hinsichtlich dieses Kriteriums der Vergleichbarkeit wird zu beachten sein, ob die durch die Vorhabensbestandteile zu erwartenden Umweltauswirkungen bereits so weit konkretisiert und beurteilt werden können, dass eine gemeinsame Beurteilung im UVP-Verfahren möglich ist.

Historisch und uneinheitlich gewachsene Stadtteile sind bei der Prüfung des Änderungs- und Kumulationstatbestandes[68] nicht zu berücksichtigen. Einzelne, nicht von einem planerischen Gesamtwillen getragene Wohn- und Geschäftsbauten, die nebeneinander liegen, kumulieren nicht zu einem UVP-pflichtigen Städtebauvorhaben. Entsteht aus einer Vielzahl von einzelnen Gebäuden ein neuer Stadtteil, so mangelt es an den Voraussetzungen für ein „Städtebauvorhaben“ i.S.d. Z 18 lit. b, wenn diese nicht einem planerischen Gesamtzusammenhang stehen. Werden in der Nähe eines UVP-pflichtigen Städtebauvorhabens Einzelbauten errichtet, sind diese – unbeschadet einer eigenständigen UVP-Pflicht (auf Grund Z 17, 21 etc.) – nicht UVP-pflichtig.

Da im Zuge eines UVP-Verfahrens für ein Städtebauvorhaben nicht einzelne Wohn- oder Bürogebäude oder Infrastruktureinrichtungen bewilligt werden, müssen somit auch nicht jene detaillierten Unterlagen wie in den nachfolgenden Einzelgenehmigungsverfahren (z.B. Bau-, Gewerberecht oder Veranstaltungsrecht etc.) gefordert, vorgelegt werden. Dies wäre auch kaum möglich, da zum Zeitpunkt der UVP-Genehmigung des Städtebauvorhabens bestimmte Einzelvorhaben noch überhaupt nicht feststehen bzw. deren zeitliche Realisierung oft viel später erfolgt.

Die Konkretheit des Vorhabens betreffend ist festzuhalten, dass sich auch dieser Tatbestand von den typischen UVP-Projekten (d.s. technische Anlagen, konkrete Eingriffe in die Natur) unterscheidet. Auch hier wird die letztendlich genaue Ausgestaltung des Vorhabens bei der UVP noch nicht bekannt sein, vielmehr wird (sinnvoller Weise) an ein Planungsstadium angeknüpft, das Aussagen und Beurteilungen der aus dem Gesamtprojekt resultierenden Umweltauswirkungen erlaubt. Jedoch ist zu prüfen, ob einzelne Bauten oder Projektbestandteile für sich ge-

[68] Vertiefend siehe bei NUSSBAUMER, Österreichisches Raum- und Fachplanungsrecht, S. UVP – Umweltverträglichkeitsprüfung, 2006, S. 447 ff.

sehen der UVP-Pflicht unterliegen (bspw. ein Einkaufszentrum, Beherbergungsbetrieb oder ein Gewerbetrieb). Die mögliche Ungewissheit betreffend die konkrete Ausgestaltung und reale Nutzung der einzelnen Gebäude und Anlagen ist bei der Bewertung der Umweltauswirkungen (i.S. von realistischen Szenarien anknüpfend an praktische Erfahrungen einschließlich einer worst-case-Betrachtung der Verkehrs- und Emissionssituation) zu berücksichtigen, allerdings nur insoweit, als dies nach den Raumordnungsvorschriften an diesem Standort überhaupt zulässig wäre. Dabei können auch immissionsbezogene Betrachtungen der Gesamtauswirkungen des Projekts (z.B. Lärmkontingentierungskonzept) im Bescheid verankert werden und somit die nähere Ausgestaltung und künftige Nutzung beeinflussen.

Folgende umweltrelevanten Mindestangaben für diesen Vorhabenstyp sind notwendig, damit die Genehmigungsfähigkeit in einem UVP-Verfahren beurteilt werden kann:

- Flächeninanspruchnahme: Nutzflächen[69] (gegliedert nach Nutzungsart); Grundflächen (verbaut/unverbaut), versiegelte Flächen, Grünflächen;
- Parkplätze: Stellplatzanzahl;
- Ver- und Entsorgungskonzept für Energie, Wasser, Abfall;
- Landschaftsgestaltungskonzept;
- Verkehrskonzept, Anbindung an das Verkehrsnetz, Zufahrtsstraßen, Anbindung an den öffentlichen Verkehr;
- maximale Bauhöhen, exemplarische Darstellung der Gebäude, Tiefbaumaßnahmen.

Die UVP für Städtebauvorhaben wird also in der Regel in planerischer und zeitlicher Hinsicht nach dem Akt der Flächenwidmung und vor Erteilung der Genehmigungen für einzelne Bauprojekte erfolgen. Antragstellerin für ein Städtebauvorhaben wird zu diesem Zeitpunkt die für die Gesamtplanung des Städtebauvorhabens Verantwortliche sein. Planerische Grundlage für die UVP kann z.B. der Masterplan für ein Städtebauvorhaben sein. Eine UVP für die Errichtung einzelner Gebäude oder Gebäudeblocks im Rahmen eines Städtebauvorhabens durch einen Bauträger ist somit nicht mehr erforderlich (sofern nicht wiederum ein für sich UVP-pflichtiges Vorhaben, wie z.B. ein Einkaufszentrum, realisiert werden soll).

Unterlagen aus einem vorangegangenen SUP-Verfahren lassen sich im UVP-Verfahren für Städtebauvorhaben nutzen, wenn diese zeitlich eng aufeinander folgen und die Unterlagen und Bewertungen noch entsprechend aktuell sind. Beide Prüfverfahren können zueinander in knap-

[69] Für den in Z 18 lit. b als Parameter für den Schwellenwert verwendeten Begriff „Nutzfläche“ kann etwa die Definition gemäß § 2 Abs. 9 Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetz, WWFSG 1989, herangezogen werden: Als Nutzfläche einer Wohnung oder eines Geschäftsraumes gilt die gesamte Bodenfläche abzüglich der Wandstärken und der im Verlauf der Wände befindlichen Durchbrechungen (Ausnehmungen); Keller- und Dachbodenräume, soweit sie ihrer Ausstattung nach nicht für Wohn- oder Geschäftszwecke geeignet sind, sowie Treppen, offene Balkone und Terrassen sind bei Berechnung der Nutzfläche nicht zu berücksichtigen. Sollte eine „Nutzfläche“ noch nicht ermittelt werden können, so kann als Anhaltspunkt hilfsweise für die Berechnung des Schwellenwertes auch die Bruttogeschoßfläche als tauglicher Parameter herangezogen werden.

per Abfolge abgewickelt werden, um gegenseitige Synergien zu nutzen und so Doppelgleisigkeiten zu vermeiden.[70]

Die bundes- oder landesrechtlichen Genehmigungsbestimmungen i.S.d. § 3 Abs. 3 sind – soweit in diesem Stadium bereits relevant – mit anzuwenden (denkbar wären hier z.B. Verfahren nach Naturschutz, Wasser-, Forst- oder Straßenrecht). Der Parteienkreis ergibt sich dabei aus § 19; die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Parteien (§ 19 Abs. 1 Z 1) sind insoweit einzubeziehen, als die jeweilige Verwaltungsvorschrift auf Grund des Detaillierungsgrades des Städtebauvorhabens bereits mit angewandt wird. Jedenfalls sind andere/zu einem späteren Zeitpunkt zuständige Materienbehörden mit einzubeziehen (etwa nach dem Bau-, Gewerbe- oder Naturschutzrecht). Diese werden in der Regel jedoch noch keine mitbeteiligten Behörden i.S.d. § 2 Abs. 1 sein.

Sollten noch keine materienrechtlichen Genehmigungsbestimmungen mit anzuwenden sein, sind die Genehmigungskriterien nach § 17 Abs. 2 anzuwenden: Emissionen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen, die Immissionsbelastung ist möglichst gering zu halten etc. Der Parteienkreis umfasst wiederum gemäß § 19 die vom Projekt betroffenen Nachbarn, Umweltanwalt, Standortgemeinde und Umweltorganisationen.

Der UVP-Bescheid gibt einen Rahmen für nachfolgende Genehmigungen vor. Er entfaltet für die Genehmigungswerber und ihre Rechtsnachfolger dingliche Wirkung.[71] Wenn im Zuge eines UVP-pflichtigen Städtebauprojekts nicht-UVP-pflichtige Einzelprojekte nachfolgen, so sind diese an den UVP-Bescheid gebunden. Etwaige im UVP-Bescheid für das Städtebauprojekt erteilte Auflagen und Nebenbestimmungen sind unabhängig von zusätzlich einzuholenden Bewilligungen von den Genehmigungswerberinnen der nachfolgenden Einzelgenehmigungen einzuhalten. In den nachfolgenden Genehmigungsverfahren ist von den jeweiligen Bewilligungsbehörden im Sinne des verfassungsrechtlich gebotenen Berücksichtigungsgebotes auf die UVP-Bewilligung des Städtebauvorhabens in ihrem Wirkungsbereich Bedacht zu nehmen. Ein UVP-Bescheid für ein Städtebauvorhaben bildet (wie auch bei Industrie- und Gewerbeparks) daher einen zusätzlichen Rahmen für die nachfolgenden Einzelgenehmigungsvorhaben und ist – so wie ein Flächenwidmungs- und Bebauungsplan – von den jeweiligen Genehmigungsbehörden zu berücksichtigen. Anträge für Einzelgenehmigungsvorhaben können daher nicht vor Abschluss des UVP-Verfahrens für ein Städtebauvorhaben abgeschlossen werden. Die Zuständigkeit für ein Einzelgenehmigungsvorhaben richtet sich nach den jeweiligen Materiengesetzen; sie sind da-

[70] Im UVP-Verfahren für ein Städtebauvorhaben können – im Unterschied zur SUP im Zuge eines Verfahrens zur Erstellung eines Flächenwidmungsplans – zusätzlich Auflagen im Bescheid erteilt werden. Sollte im Zuge des UVP-Verfahrens für ein Städtebauvorhaben ein Einzelgenehmigungsverfahren mitkonzentriert werden und in diesem eine bestimmte Widmung Genehmigungsvoraussetzung sein, so muss diese spätestens zum Abschluss des Verfahrens vorliegen.

[71] Pauger, Der dingliche Bescheid, ZfV 1984, 93, Raschauer, Allgemeines Verwaltungsrecht2, Rz 1164 ff.

her vom Zuständigkeitsübergang nach § 22 für ein UVP-Verfahren für ein Städtebauvorhaben nicht berührt.

Eine „vorgelagerte" UVP für ein Städtebauvorhaben entbindet nicht von der konkreten UVP-Pflicht für ein (in diesem Städtebauvorhaben enthaltenem) Einkaufszentrum, Parkhaus etc. Beispielsweise kann die UVP für ein Einkaufszentrum bei entsprechender Detailplanung entweder bereits gemeinsam oder parallel zur Städtebau-UVP oder zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen (wenn die Detailplanung noch nicht in einem einreichfähigen Projektstadium vorliegt). Bereits erstellte Unterlagen können, wenn noch aktuell, wieder verwendet werden. In solchen Fällen einer „Doppel-UVP" kann gemäß § 5 Abs. 7 (in Ergänzung zu § 39 Abs. 2 zweiter Satz AVG) von der Behörde von Amts wegen oder auf Antrag einer Projektwerberin bestimmt werden, dass für zwei oder mehrere im Anhang 1 angeführte Vorhaben, die in einem räumlichen Zusammenhang stehen, die UVP (zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, Konsultationen nach § 10, allfällige öffentliche Erörterungen) gemeinsam durchzuführen ist.

Wenn eine Abnahmeprüfung für ein Städtebauvorhaben nicht für sinnvoll erachtet wird, hat die Genehmigungsbehörde gemäß § 20 Abs. 6 bereits im Genehmigungsbescheid festzulegen, wann eine Nachkontrolle durchzuführen ist. Anträge für Einzelgenehmigungsvorhaben können jedenfalls auch bereits vor der Abnahmeprüfung eingebracht werden; erst die Summe der realisierten Einzelgenehmigungen bildet das jeweils vollendete Projekt „Städtebauvorhaben".

2.4 DIE UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG (UVE)

Die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) ist ein elementarer Bestandteil des Verfahrens gemäß UVP-G 2000. Sie hat die Inhalte gemäß § 6 Abs. 1 UVP-G 2000 zu enthalten, wobei insbesondere bei der Beschreibung des Vorhabens sowie bei der Darstellung der Auswirkungen auf die Umwelt und der Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung nachteiliger Auswirkungen die einzelnen Phasen des Vorhabens – Bau, Betrieb, Unfall, Stilllegung – getrennt beachtet werden sollten.[72]

- Beschreibung des Vorhabens nach Standort, Art und Umfang
- Übersicht über die vom Projektwerber geprüften alternativen Lösungsmöglichkeiten unter Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens
- Darstellung der möglicherweise beeinträchtigten Umwelt (Ist-Zustand)

[72] Vertiefend siehe bei RASCHAUER, Kommentar zum UVP-G: Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, 1995, S. 49 ff und bei KORNBERGER, Geschichte und Rahmenbedingungen der Umweltverträglichkeitsprüfung in Österreich, 2009, S. 10 ff.

- Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen sowie Angabe der Prognose und Untersuchungsmethoden
- Beschreibung der Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von nachteiligen Auswirkungen
- allgemein verständliche Zusammenfassung
- kurze Angabe allfälliger Schwierigkeiten

Es hat sich als zweckmäßig erwiesen, die Ziffern 3-5 des § 6 Abs. 1 jeweils innerhalb der Kapitel zu den einzelnen Schutzgütern zu gliedern (Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Sach- und Kulturgüter).

Gemäß § 6 Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 sind in der UVE auch die Wechselwirkungen zwischen Schutzgütern zu beschreiben. Es wird empfohlen, die wesentlichen Wechselwirkungen mit anderen Schutzgütern am Ende jeder Abhandlung eines Schutzgutes zu beschreiben.

Neben einer klaren Gliederung ist auch eine aussagekräftige und präzise Darstellung erforderlich. Daten müssen entscheidungsrelevant sein und in eindeutigem Bezug zum Vorhaben stehen. Unerhebliche Informationen bzw. Informationen, die sich durch Verweise auf allgemein zugängliche Quellen darstellen lassen oder die nicht in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem speziellen Vorhaben stehen, sollten in der UVE nicht enthalten sein. Generell gilt der Grundsatz: Qualität geht vor Quantität.

Folgende qualitative Grundanforderungen sind bei der Erstellung einer UVE zu beachten bzw. werden als Standard vorausgesetzt:

- Beschreibung der verwendeten Erhebungs-, Berechnungs-, Prognose- und Bewertungsmethoden (Angabe der entsprechenden Literatur, Vorgangsweise bei den Untersuchungen, Methode der Datenauswertung, Anzahl und Zeitpunkte der Erhebungen, meteorologische Situation zum Zeitpunkt der Messungen)
- Angabe der gesetzlichen Grundlagen, der einschlägigen technischen Normen sowie der herangezogenen Fachliteratur
- die Untersuchungsergebnisse und deren Bewertung sind sowohl in einem Bericht als auch – soweit dies sinnvoll und möglich ist – in Plandarstellungen aufzubereiten
- die Maßstäbe der Pläne sind so zu wählen, dass die Beschreibung des Vorhabens, der Ist-Zustand, die Auswirkungen und Maßnahmen eindeutig nachvollziehbar sind
- Kopien von Karten, Plänen, Fotos etc. müssen gut lesbar und eindeutig interpretierbar sein

2.4.1 Die RVS als Methodenhandbuch für den Anwendungsbereich Bundesstraßen

In vielen Ländern gibt es Richtlinien zu Planung und Bau von Verkehrsanlagen. In Österreich sind dies für Straßen die „Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen“ (RVS), die von der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) herausgegeben werden. Diese ist ein gemeinnütziger Verein, in dem fast 1.000 Fachleute des Straßen- und Eisenbahnwesens in rund 120 Arbeitsausschüssen, welche 16 fachlichen Arbeitsgruppen zugeordnet sind, ehrenamtlich tätig sind.

Das Kompendium der RVS ist in 15 Kapitel mit zahlreichen Unterkapiteln gegliedert und umfasst mehrere tausend Seiten. Es werden laufend neue RVS erstellt oder bestehende überarbeitet, durch die ehrenamtliche Tätigkeit erfolgt dies jedoch oft mit einigem Zeitverzug.

Viele RVS sind vom zuständigen Bundesministerium für verbindlich erklärt (für Bundesstraßen, das sind seit 01.04.2002 im Wesentlichen nur mehr die Autobahnen und Schellstraßen) oder werden für Einzelprojekte verbindlicher Vertragsbestandteil. Generell gilt aber: Richtlinien sind wertvolle Hilfen, jedoch keine (Natur)Gesetze und kein „Kochbuch“. Sie dokumentieren den Stand des in der Zeit der Einführung im Konsens akzeptierten Wissens vor dem Hintergrund der jeweiligen Werthaltungen. Straßenplaner, -betreiber oder -errichter sollen die Regelungen in den RVS kennen und sie wo möglich und zweckmäßig als Richtschnur verwenden. In Ausnahmefällen jedoch kann oder muss sogar von den entsprechenden Regelungen abgegangen werden, wobei diese stets gut zu begründen sind. Insbesondere ist dabei auf mögliche negative Auswirkungen zu achten, welche oft in anderen als den betrachteten Teilbereichen auftreten können. Z.B. kann ein Abweichen von Planungsrichtlinien (Trassierung, Querschnitte, Knotengestaltung usw.) erhebliche Auswirkung auf die Verkehrssicherheit nach sich ziehen. Angemerkt sei hier, dass derselbe negative Effekt auch bei der zwar richtlinienkonformen, aber unzweckmäßigen Anwendung eintreten kann (z.B. kann ein Operieren im Bereich der Grenzwerte mehrerer anzuwendender Richtlinien rasch ein schlechtes „Gesamtprodukt“ ergeben).

Für die UVE ist das Kapitel 04.01.11 Umweltuntersuchung der RVS (letzte Aktualisierung April 2008) relevant. Umfang und Inhalt der Unterlagen der UVE sollen jedenfalls den in RVS enthaltenen Bestimmungen für Einreichprojekte entsprechen.

2.4.1.1 Die RVS 04.01.11

Für die umweltrelevante Beurteilung von Straßenbauvorhaben sind die Erfassung, Analyse und Bewertung der Umwelt darzustellen sowie die möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt zu beschreiben. Ebenso sind Konfliktlösungen und Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich wesentlicher nachteiliger Auswirkungen aufzuzeigen. Über die Beurteilung der Wirksamkeit der Maßnahmen hat eine Gesamteinschätzung bezüglich der Umweltbelastung des Straßenbauvorhabens zu erfolgen.

Die Methode zur Beurteilung von Umweltauswirkungen basiert auf der ökologischen Risikoanalyse:

- Ermittlung der Sensibilität: themenbereichsspezifische Bestandsaufnahme und -analyse anhand von Kriterien sowie Bestandbewertung
- Ermittlung der Eingriffsintensität: Analyse der Wirkung des geplanten Vorhabens im Hinblick auf Art (Wirkfaktoren) und Stärke der Einwirkungen auf Kriterienebene
- Ermittlung der Erheblichkeit der Auswirkungen: Verschneidung von Sensibilität und Eingriffsintensität auf Kriterienebene
- Entwicklung von Maßnahmen
- Optimierung des geplanten Vorhabens
- Beurteilung der Wirksamkeit von Maßnahmen bezogen auf die festgelegten Kriterien
- Ermittlung der verbleibenden Auswirkungen auf Basis der Verknüpfung von Erheblichkeit und Wirksamkeit der Maßnahmen für die Kriterien

Das Schema der ökologischen Risikoanalyse laut RVS zeigt die nachfolgende Abbildung 4.

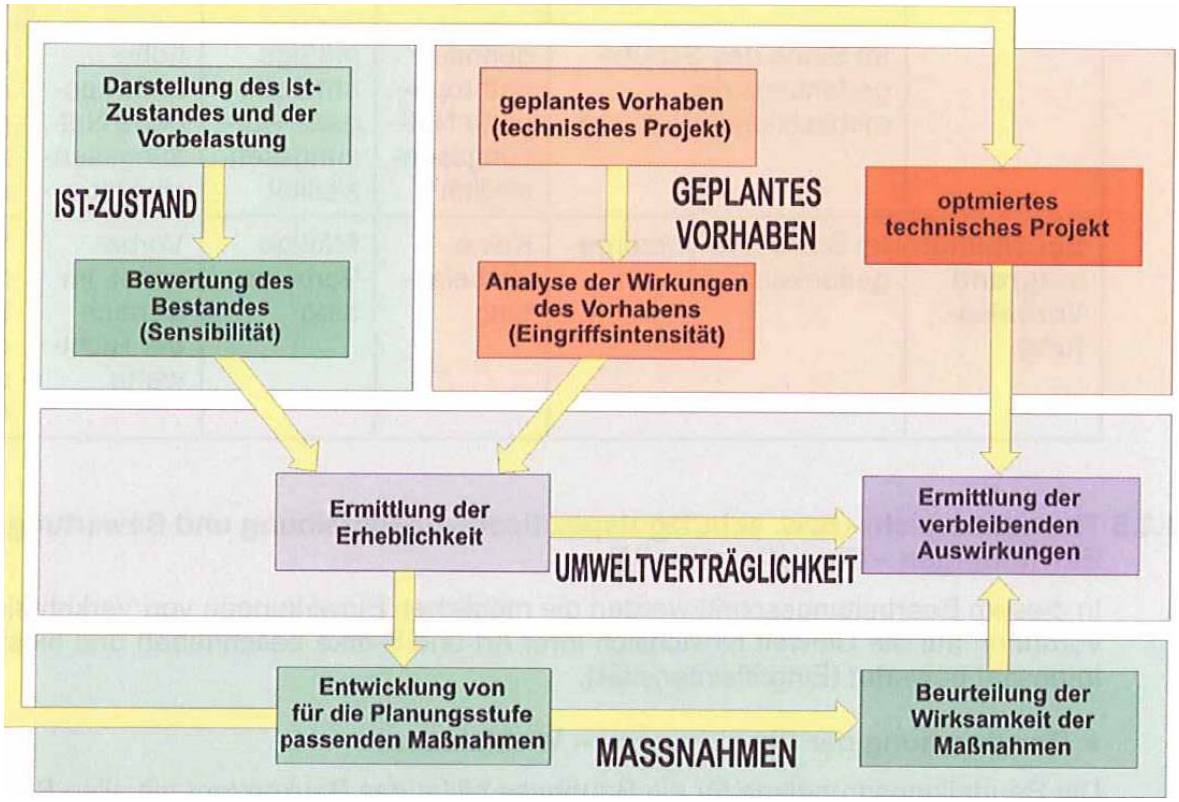

Abbildung 4: Schema der ökologischen Risikoanalyse gemäß RVS 04.01.11

Die **Sensibilitätsermittlung** ist die Methode zur Bewertung des Bestandes. Die Bewertung erfolgt in vier Stufen und dabei gilt, je höher die Empfindlichkeit oder Schutzwürdigkeit gegenüber möglichen Projektwirkungen, desto höher wird die Sensibilität eingestuft:

	Beurteilungsabstufung	**Gering**	**Mäßig**	**Hoch**	**Sehr hoch**
Sensibilität aufgrund Bedeutung	Im Sinne des Schutzgedankens für Naturraum und Ökologie	Vorbelastet, verarmt	Örtliche Bedeutung	Regionale Bedeutung	Nationale/ internationale Bedeutung
	Im Sinne des Schutzgedankens der menschlichen Nutzung	Geringe anthropogene Nutzungssensibilität	Mäßige anthropogene Nutzungssensibilität	Hohe anthropogene Nutzungssensibilität	Sehr hohe anthropogene Nutzungssensibilität
Sensibilität aufgrund Vorbelastung	Im Sinne des Vorsorgegedankens	Keine Vorbelastung	Mäßige Vorbelastung	Vorbelastet, im Bereich der Richtwerte	Vorbelastet, im Bereich der gesetzlichen Grenzwerte

Tabelle 1: Grundschema zur Bewertung der Sensibilität; RVS 04.01.11

Die **Eingriffsintensität** ist die themenbereichs- bzw. schutzgutspezifische Beschreibung und Bewertung der Einwirkungen. In diesem Bearbeitungsschritt werden die möglichen Einwirkungen von Verkehrsinfrastrukturvorhaben auf die Umwelt hinsichtlich ihrer Art und Stärke be-

schrieben und hinsichtlich ihrer Intensität bewertet. Die Beschreibung der Einwirkungen nennt man auch Wirkfaktoren, diese werden getrennt nach Bau- und Betriebsphase behandelt. Die Beurteilungsgrundlage für die Bauphase bildet das Baukonzept mit allen Bauphasen, die Transportwege und Transportmengen, die Baustelleneinrichtungen und temporären Flächeninanspruchnahmen sowie der prognostizierte Baustellenverkehr. Zur Beschreibung der Einwirkungen eines Vorhabens in der Betriebsphase ist das technische Projekt einschließlich aller zugehörigen Anlagen, der prognostizierten Betriebszustände auf der Anlage und auf den Zulaufstrecken heranzuziehen. Die Wirkfaktoren sollten kriterienspezifisch ausgewählt werden. Für die Beschreibung der Einwirkungen gilt die Methodenfreiheit. Die Wahl der anzuwendenden Methoden haben jedoch dem Stand der Technik zu entsprechen und sind zur Gewährleistung nachvollziehbar darzustellen. Die Eingriffsintensität ist schließlich so gut wie möglich dem in Tabelle 2 dargestellten vierstufigen Bewertungsschema anzupassen.

Beurteilungsabstufung	**Gering**	**Mäßig**	**Hoch**	**Sehr hoch**
Im Sinne des Schutzgedankens	Zeitlich beschränkte Störung, die zu einer kurzfristigen Beeinträchtigung des Bestandes führt	Störung oder Verlust von Teilflächen führen zu keinen nachhaltigen Funktionsveränderungen, insgesamt ist keine nachhaltige Beeinträchtigung des Bestandes gegeben	Störung oder Verlust von Teilflächen führen zu beschränkten Funktionsverlusten, sowie zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung des Bestandes	Störung oder Verlust von Flächen führen zu wesentlichen Funktionsverlusten, Erlöschen von Beständen
Im Sinne des Vorsorgegedankens	Kaum negative Veränderungen feststellbar, im Bereich der Irrelevanzgrenze	Merkliche negative Veränderung	Richtwertüberschreitung	Grenzwertüberschreitung

Tabelle 2: Grundschema zur Bewertung der Eingriffsintensität; RVS 04.01.11

Die Bewertung der Eingriffsintensität kann in Ausnahmefällen bei einer nachvollziehbaren Begründung auch zweistufig (Einwirkung vorhanden / nicht vorhanden) erfolgen.

Durch Verknüpfung der Sensibilität und Eingriffsintensität erhält man die Eingriffserheblichkeit. Diese Bewertung der Auswirkungen hat dem in Tabelle 3 dargestellten vierstufigen Bewertungsschema zu entsprechen. Die Beurteilung der Erheblichkeit kann, sofern die Nachvollziehbarkeit gewährleistet bleibt, auch ohne Verknüpfungsmatrix verbal argumentativ erfolgen, die Grundprinzipien der Herleitung der Erheblichkeit (Sensibilität, Eingriffsintensität) sind jedoch beizubehalten.

Erheblichkeit		**Eingriffsintensität**			
		Gering	Mäßig	Hoch	Sehr hoch
Bewertung des Bestandes (Sensibilität)	Gering				
	Mäßig				
	Hoch				
	Sehr hoch				

Erheblichkeits-beurteilung	**Keine / sehr gering**	**Gering**	**Mittel**	**Hoch**	**Sehr hoch**

Tabelle 3: Schema zur Ermittlung der Eingriffserheblichkeit (Belastung), Einstufung der Erheblichkeit der Auswirkungen; RVS 04.01.11

Aufbauend auf der Ermittlung der Eingriffserheblichkeit sind „sektorale Maßnahmen“, mit denen erhebliche Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und den Raum vermieden, vermindert, eingeschränkt oder ausgeglichen werden können, zu entwickeln. In einer der funktionalen und gestalterischen Vorgaben entsprechenden und themenbereichsübergreifenden Zusammenführung der sektoralen Maßnahmen sind beurteilungsfähige Maßnahmenbündel zu erarbeiten. Die Maßnahmenbündel sind kriterienspezifisch im Hinblick auf ihre Wirkung zu überprüfen. Ein und dieselbe Maßnahme kann je nach Schutzgut und Kriterium durchaus unterschiedliche Wirksamkeiten aufweisen. Tabelle 4 gibt einen Überblick über die Bewertung der Wirkungen und Maßnahmen.

Bezeichnung der Wirksamkeit	**Maßnahmenwirkung**
Keine bis gering	Maßnahme ermöglicht nur eine **geringe** Vermeidung/Kompensation der negativen Wirkungen des Projekts
Mäßig	Maßnahme ermöglicht eine **teilweise** Vermeidung/Kompensation der negativen Wirkungen des Projekts
Hoch	Maßnahme ermöglicht eine **weitgehende** Vermeidung/Kompensation der negativen Wirkungen des Projekts
Sehr hoch	Maßnahme ermöglicht eine (nahezu) **vollständige** Vermeidung/Kompensation der negativen Wirkungen des Projekts bzw. eine Verbesserung des Ist-Zustands

Tabelle 4: Schema der Beurteilung der Maßnahmenwirkung; RVS 04.01.11

Aus der Verschneidung der Eingriffserheblichkeit und der Maßnahmenwirksamkeit sind die verbleibenden Auswirkungen anhand der in Tabelle 5 dargestellten Verknüpfungsmatrix zu ermitteln, wobei zur Erreichung der Umweltverträglichkeit sehr hohe Erheblichkeiten mit hochwirk-

samen Maßnahmen auszugleichen sind. Verpflichtend sind Maßnahmen aus sektoraler Sicht ab einer mittleren Erheblichkeit vorzusehen. In der Matrix dargestellt sind auch Maßnahmenwirksamkeiten für geringe und sehr geringe Erheblichkeiten, die sich aus Synergien mit anderen Fachbereichen ergeben.

Verbleibende Auswirkungen		**Eingriffserheblichkeit (Belastung)**				
		Sehr gering	Gering	Mäßig	hoch	Sehr hoch
Maßnahmenwirkung	Keine/gering					
	Mäßig					
	Hoch					
	Sehr hoch					

Verbleibende Auswirkungen						
Verbleibende Auswirkungen	**Verbesserung**	**Keine bis sehr geringe**	**Geringe**	**Mittlere**	**Hohe**	**Sehr hohe**

Tabelle 5: Schema zur Ermittlung der verbleibenden Auswirkungen, Einstufungen der verbleibenden Auswirkungen; RVS 04.01.11

Anschließend erfolgt eine Gesamtbewertung der verbleibenden Auswirkungen. Dazu wird in einem ersten Schritt auf Basis der Einzelergebnisse eine Beurteilung der Trasse durchgeführt, wobei der Algorithmus der Zusammenführung fachspezifisch herzuleiten bzw. projektspezifisch festzulegen ist. Die Bewertung der verbleibenden Auswirkungen für die Kriterien bildet die Basis für die Zusammenführung auf Themenbereichs- bzw. Schutzgutebene. Die Zusammenführung muss abgestimmt unter Berücksichtigung aller Kriterienergebnisse erfolgen.

Entlastung/Belastung Schutzgut	**Verbale Beschreibung der Entlastungs-/Belastungswirkungen**
Positive Wirkungen	Die fachspezifischen Auswirkungen des Vorhabens ergeben eine qualitative und/oder quantitative Verbesserung gegenüber der Prognose ohne Realisierung des Projektes (Null-Variante)
Nicht relevante Wirkungen	Auswirkungen sind projektbedingt nicht relevant: Die fachspezifischen Auswirkungen verursachen weder qualitative noch quantitative Veränderungen des Zustandes ohne Realisierung des Projektes (Null-Variante)
Geringfügige Wirkungen	Die Auswirkungen des Vorhabens bedingen derart geringe nachteilige Veränderungen im Vergleich zur Prognose ohne Realisierung des Projektes (Null-Variante), dass diese im Bezug auf die Erheblichkeit der möglichen Beeinträchtigung in qualitativer und quantitativer Hinsicht vernachlässigbar sind.
Vertretbare Auswirkungen	Die Auswirkungen des Vorhabens stellen bezüglich ihres Ausmaßes, ihrer Art, ihrer Dauer und ihrer Häufigkeit eine qualitativ nachteilige Veränderung dar, ohne das Schutzgut jedoch in seinem Bestand (quantitativ) oder seine Funktion zu gefährden.
Wesentliche Auswirkungen	Die Auswirkungen des Vorhabens bedingen wesentliche nachteilige Beeinflussungen des Schutzgutes, so dass dieses dadurch in seinem Bestand oder seiner Funktion negativ beeinflusst werden könnte.

Untragbare Auswirkungen	Die Auswirkungen des Vorhabens bedingen gravierende qualitativ und quantitativ nachteilige Beeinflussungen des Schutzgutes, so dass dieses dadurch in seinem Bestand oder seiner Funktion gefährdet ist.

Tabelle 6: Verbale Beschreibung der Ent-/Belastungsstufen für die Schutzgüter; RVS 04.01.11

Die Gesamtbeurteilung des Projektes auf Basis der Ergebnisse der Schutzgüter in den Stufen „positiv“, „verträglich“ oder „unverträglich“ erfolgt durch die Koordination Umwelt entsprechend dem in Abbildung 5 dargestellten Schema. Anhand der Zusammenfassung aller Schutzgüter ist vom Projektwerber die Umweltverträglichkeit des Projektes zu klären.

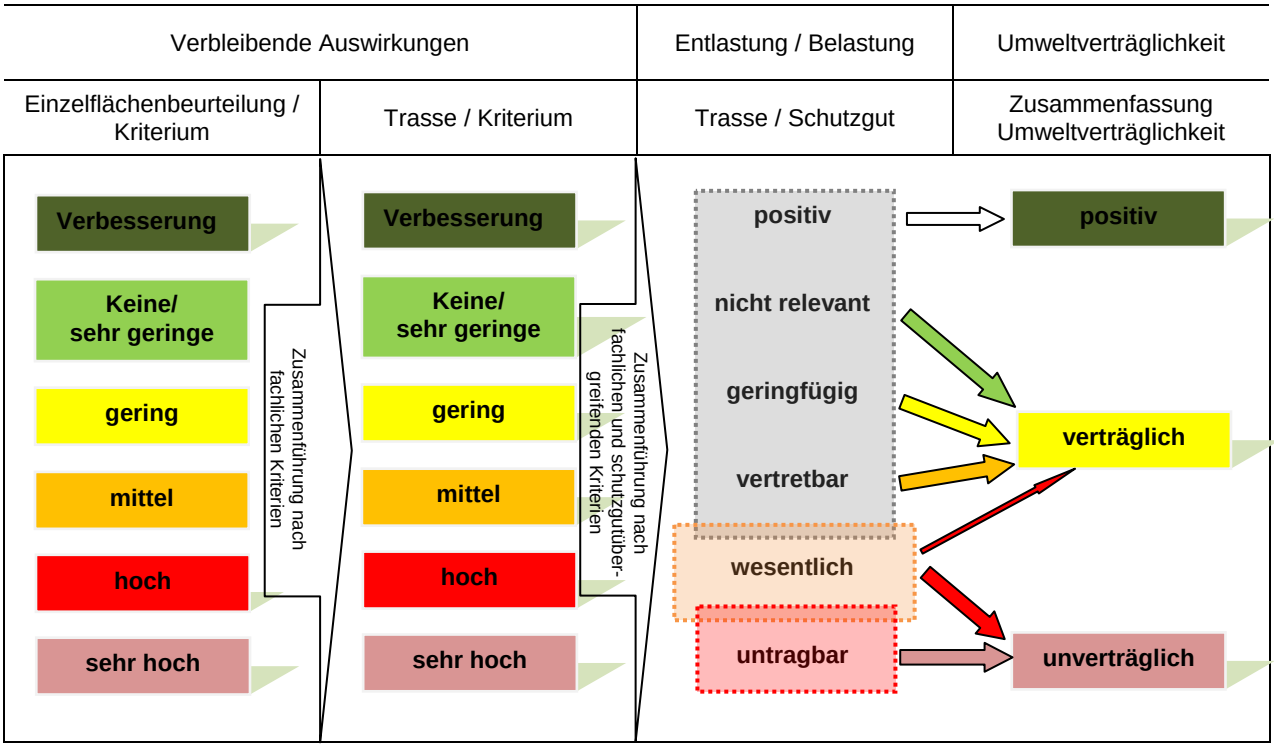

Abbildung 5: Ablaufschema zur Erklärung der Umweltverträglichkeit; RVS 04.01.11

Die RVS ist jedoch kein Methodenhandbuch sondern nur als Leitfaden zu verstehen. Die in den einzelnen Fachbereichen anzuwendenden Methoden haben sich nach dem Stand der Technik zu richten. Es werden gegebenenfalls Hinweise auf Methoden gegeben. Ebenso die Bearbeitungstiefe und der Bearbeitungsumfang sind jeweils projektspezifisch anzupassen.

2.4.1.2 Fachbereiche und Schutzgüter

Man kann die UVE entweder nach Schutzgütern oder in Fachbereiche untergliedern, die sich wiederum an den Schutzgütern orientieren.

Die Schutzgüter laut UVP-G sind folgende

- Mensch
- Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

- Boden
- Wasser
- Luft und Klima
- Landschaft
- Sach- und Kulturgüter

Die Fachbereiche ergeben sich aus den Schutzgütern bzw. ihren Zielen. Somit werden je nach Projekt in einer UVE verschiedenste Fachbereiche zu finden sein, je nachdem, welche für das Vorhaben relevant sind. Die folgende Relevanzmatrix zeigt die Schutzgüter mit den möglichen zugeteilten Fachbereichen, sowie die Zusammenhänge derer mit den Auswirkungen.

R E L E V A N Z M A T R I X		**AUSWIRKUNGEN**							
SCHUTZGÜTER	**FACHBEREICHE**	**Lärm**	**Erschütterungen**	**Luftschadstoffe**	**Wasserhaushalt Veränderung qualitativ**	**Wasserhaushalt Veränderung quantitativ**	**Flächenbeanspruchung**	**Veränderung Funktionszusammenhänge**	**Veränderung Erscheinungsbild Landschaft / Stadt / Ort**
Mensch Lebensräume (Nutzung)	Siedlungsraum	x	x	x	x	x	x	x	x
	Wirtschaftsraum	x	x	x	x	x	x	x	
	Erholungsraum	x	x	x	x	x	x	x	x
	Landwirtschaft			x	x	x	x	x	
	Forstwirtschaft			x		x	x		
	Jagdwirtschaft	x					x	x	
	Fischerei				x	x			
Tiere, Pflanzen Lebensräume	Tiere (Arten)	x	x	x	x	x	x	x	
	Pflanzen (Arten)			x	x	x	x		
	Lebensräume			x	x	x	x	x	
Boden	Bodenqualität			x		x	x		
	Verdachtsflächen						x		
Wasser	Oberflächenwasser				x	x	x		
	Grundwasser				x	x	x	x	
Luft und Klima	Luft			x					
	Klima			x				x	
Landschaft	Landschaftsbild					x	x	x	x
	Stadtbild/Ortsbild						x	x	x
Sach- und Kulturgüter	Sachgüter		x	x			x	x	x
	Kulturgüter		x	x			x	x	x

Tabelle 7: Zusammenhänge zwischen Schutzgütern und Auswirkungen (generelle Mindestanforderung der zu beurteilenden Auswirkungen); RVS 04.01.11

2.4.1.3 Das „Schutzgut Mensch“

Menschliche Gesundheit und Wohlbefinden zählen zu den höchsten Schutzgütern unserer Gesellschaft. Im Rahmen der UVP nimmt das „Schutzgut Mensch“ daher die zentrale Stellung ein. Unter dem Begriff „Schutzgut Mensch“ im Sinne des UVP-G fallen alle Menschen, die von unmittelbaren oder mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens betroffen sein können.

Direkte Belastungen sind z. B. Luftschadstoffe wie Feinstaub bzw. Ozon, Nitrat im Trinkwasser (Hausbrunnen), Schadstoffe in der Nahrung sowie Lärmbelastungen. Indirekte Belastungen reichen z.B. von einer ökologischen Verarmung der Umwelt und der damit verbundenen Abwertung als Lebens- und Erholungsraum bis hin zum möglichen Auftreten neuer Krankheiten als Folge der Klimaveränderung.

Die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden.[73]

2.4.1.4 Die Untersuchung des „Schutzgut Mensch“ in der RVS

Die RVS ist der Leitfaden zur Erstellung einer UVE für Bundesstraßen. Sie gibt mehr bzw. weniger detailliert vor, wie die Untersuchung der Umweltauswirkungen abgewickelt werden sollte. Laut RVS 04.01.11 soll die Betrachtung des „Schutzgut Mensch“ im Wesentlichen mithilfe folgender Funktionsgruppen erfolgen:

- Raum- und Wirtschaftsentwicklung (regional und lokal)
- Gesundheit und Wohnen (Siedlungsraum und dessen Beeinflussung durch funktionale Veränderungen und Immissionen)
- Nutzungsansprüche an die Landschaft (Land- und Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei, Freizeit und Erholung)

Der Untersuchungsraum ist, wo erforderlich, parzellenscharf und wirkungsbezogen zu erfassen und es sind alle Raumnutzungen und Nutzungsrechte bezüglich Wohnen, Erholen, Arbeiten usw. darzustellen:

- Ordnungsplanerische Festlegungen nach Flächenwidmungsplan, Bebauungsplan sowie Sachplänen
- Kommunale Wirtschaftsstruktur
- Gebäudebestand nach Widmungskategorien

[73] § 24h (1) UVP-G

- Funktionale Verflechtung zwischen Orten und Ortsteilen (Barrierewirkungen)
- Flächige, lineare und punktuelle Freizeit/Erholungs- und Tourismusinfrastruktur
- Land- und forstwirtschaftliche Flächennutzungen mit Darstellung der Betriebsstrukturen, dabei Trennung in biologisch / nicht biologisch wirtschaftende Betriebe, Darstellung der Anzahl der betroffenen Betriebe
- Darstellung von Jagd- und Fischereiwirtschaft
- Vorbelastungen (Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe)

Als nächstes sind auf Basis der Vorbelastung und der Abschätzung der Zusatzbelastung durch die Errichtung des Bauwerkes die Gesamtbelastung des Schutzgutes Mensch unter Berücksichtigung der Wirksamkeit von Verminderungs- Schutz-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen abzuschätzen. Ob durch das Vorhaben eine wesentliche Beeinträchtigung des Raumes ausgeschlossen werden kann, ist auf Basis der Wirkungsprognosen zu beurteilen. Maßnahmen zum Ausgleich und zur Verminderung nachteiliger Auswirkungen bzw. zum Schutz der Gesundheit des Menschen und seiner Nutzungsansprüche werden auf Basis der Wirkungsprognosen im Detail festgelegt.

Die Wirkungsbeurteilung muss sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase erfolgen:

- Erschließungswirkungen auf lokaler Ebene und grobe Abschätzung dieser Auswirkungen auf die kommunale Wirtschaft
- Störung der funktionalen Zusammengehörigkeit von Ortschaften bzw. Zerschneidung von Nutzungseinheiten und des Wegenetzes, Erschwerung der künftigen Nutzung
- Dauerhafte Inanspruchnahme von, aufgrund ortsplanerischen Festlegungen (Baulandkategorien) ausgewiesenen, Baulandflächen
- Wirkung auf Wohngebiete, Erholungsräume und besonders sensiblen Nutzungen wie Krankenanstalten, Kindergärten, Schulen, Naherholungseinrichtungen etc.
- Beeinträchtigung von Siedlungsflächen durch Immissionen (Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen, Abwässer, Verunreinigungen usw.)
- Wirkung auf Freizeit-, Erholungs- und Tourismusinfrastruktur
- Auswirkungen auf die Land- und Forstwirtschaft in Form von Agrar- und Forstflächenverlust, Flächenzerschneidungen, Beeinträchtigung der Bodenqualität sowie Wegzerschneidungen
- Auswirkungen auf die Jagdwirtschaft durch Verlust von Einstandsgebieten für das Wild und Zerschneidung von Wildwechseln

In der Folge sind nun Maßnahmen zum Ausgleich von wesentlichen nachteiligen Auswirkungen auf bestehende Nutzungen sowie auf die Raumstruktur und die Raumentwicklung zu formulieren. Dabei sollen folgende Grundsätze berücksichtig werden:

- Vermeidung und/oder Verminderung der dauerhaften und temporären Flächenbeanspruchung von Siedlungsgebieten und Erholungszonen
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung von Objekten und Infrastruktureinrichtungen
- Dimensionierung und Gestaltung von Schutzmaßnahmen, z.B. störungsmindernde Maßnahmen für die Bauphase wie Baubeschränkungen sowohl zeitlich als auch intensitätsmäßig
- Geringe Beanspruchung land- und forstwirtschaftlich hochwertiger Flächen, Wiederherstellung in der Bauphase temporär beanspruchter Flächen
- Wiederherstellung des land- und forstwirtschaftlichen Wegenetzes sowie beeinträchtigter Freizeit- und Erholungsinfrastruktur
- Bodenverbesserungsmaßnahmen in Bereichen verdichteter Flächen z.B. bei temporär angelegten Baustraßen

2.4.2 Besondere Erfordernisse des Städtebauvorhabens und Bearbeitungstiefe

Gegenstand eines UVP-Verfahrens für ein Städtebauvorhaben sind städtebauliche Projekte, die Wohn- und Geschäftsbauten inklusive der dazugehörigen Infrastruktureinrichtungen wie Einkaufszentren, Nahversorgung, Kindergärten, Schulen, Veranstaltungsflächen, Hotels und Gastronomie, Parkplätze udgl. sowie die erforderlichen Infrastruktureinrichtungen zur Erschließung des Gebiets (wie Aufschließungsstraßen) einschließen. Der Charakter eines Städtebauvorhabens wird damit durch die Multifunktionalität und die gemeinsame Planung innerhalb eines konkreten Zeithorizonts gekennzeichnet.

Städtebauliche Vorhaben stehen damit zeitlich vor nachfolgenden konkreten Einzelvorhaben. Es müssen somit auch nicht jene detaillierten Unterlagen wie in den nachfolgenden Einzelgenehmigungsverfahren (z.B. Bau-, Gewerberecht oder Veranstaltungsrecht etc.) gefordert, vorgelegt werden, da im Zuge eines UVP-Verfahrens für ein Städtebauvorhaben nicht einzelne Wohn- oder Bürogebäude oder Infrastruktureinrichtungen bewilligt werden. Dies wäre auch kaum möglich, da zum Zeitpunkt der UVP-Genehmigung des Städtebauvorhabens bestimmte Einzelvorhaben noch überhaupt nicht feststehen bzw. deren zeitliche Realisierung oft viel später erfolgt.

Bezüglich des Konkretisierungsgrades des Vorhabens ist festzuhalten, dass sich der Tatbestand eines Städtebauvorhabens von den typischen UVP-Projekten (z.B. technische Anlagen, konkrete Eingriffe in die Natur) unterscheidet. Die letztendlich genaue Ausgestaltung des Vorhabens wird bei der UVP noch nicht bekannt sein. Vielmehr wird sinnvoller Weise an ein Planungsstadium angeknüpft, das Aussagen und Beurteilungen der aus dem Gesamtprojekt resultierenden Umweltauswirkungen erlaubt. Die UVP-Pflicht einzelner Bauten oder Projektbestandteile (z.B. Straße, Einkaufszentrum, Beherbergungsbetrieb, Gewerbetrieb) bleibt davon unberührt.

Die mögliche Ungewissheit betreffend der konkreten Ausgestaltung und realen Nutzung der einzelnen Gebäude und Anlagen wird bei der Bewertung der Umweltauswirkungen daher im Sinne von realistischen Szenarien anknüpfend an praktische Erfahrungen einschließlich einer worst-case-Betrachtung der Verkehrs- und Emissionssituation berücksichtigt, allerdings nur insoweit, als dies nach den Raumordnungsvorschriften an diesem Standort überhaupt zulässig wäre.

Um Grundlagen für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit in einem UVP-Verfahren zu schaffen, sind die bereits in Kapitel 2.3.3.2 detailliert beschriebenen umweltrelevanten Mindestangaben notwendig, welche in den vertiefenden Bearbeitungen zum Masterplan (auch als „Technisches Projekt“ bezeichnet) dargestellt werden:

- Flächeninanspruchnahme
- Parkplätze
- Ver- und Entsorgungskonzept für Energie, Wasser und Abfall
- Landschaftsgestaltungskonzept
- Verkehrskonzept
- maximale Bauhöhen, exemplarische Darstellung der Gebäude, Tiefbaumaßnahmen

Der UVP-Bescheid für das Städtebauvorhaben bildet einen zusätzlichen Rahmen für die nachfolgenden Einzelgenehmigungsvorhaben und ist – so wie ein Flächenwidmungs- und Bebauungsplan – von den jeweiligen Genehmigungsbehörden zu berücksichtigen. Für das konkrete Städtebauvorhaben ist der planerische und verfahrensrechtliche Ablauf im Anschluss dargestellt.

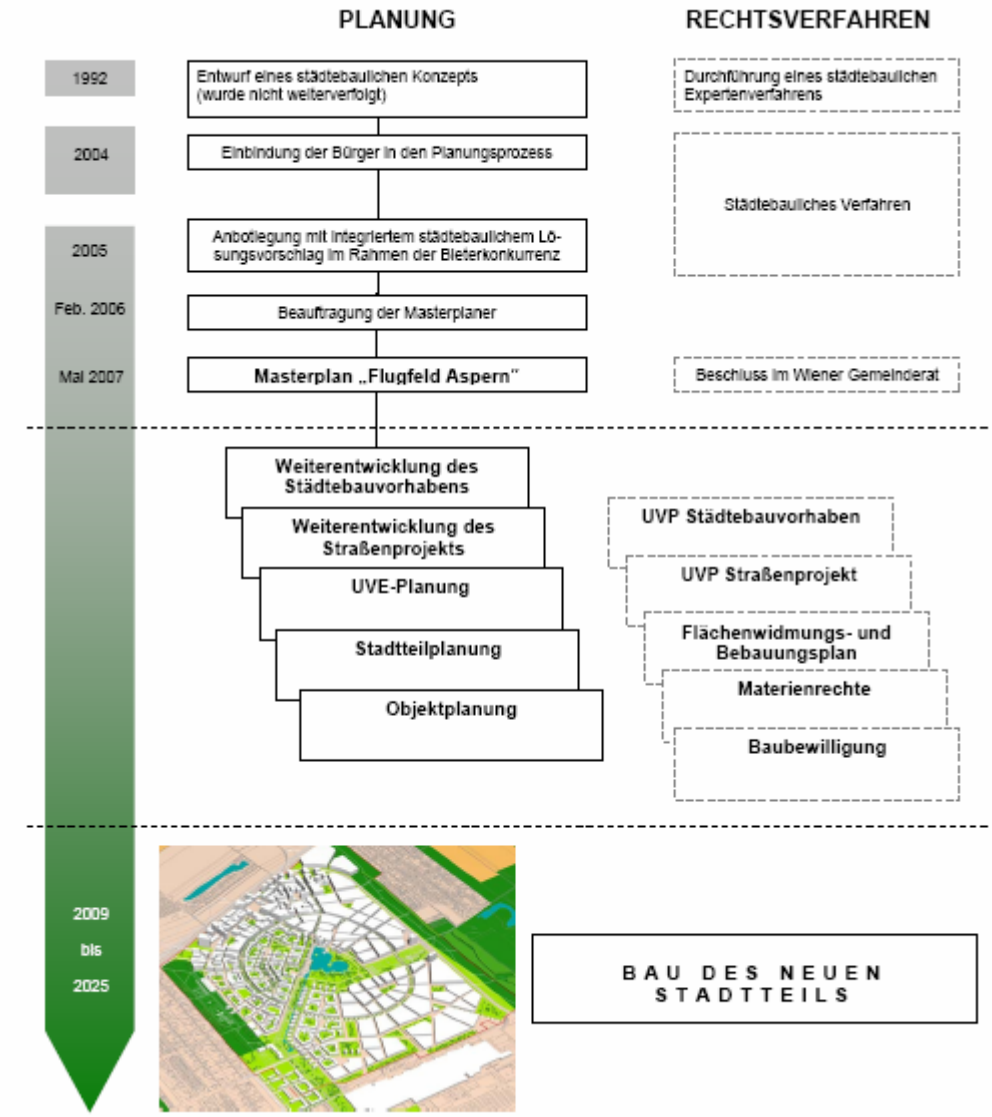

Abbildung 6: Planerischer und Verfahrensrechtlicher Ablauf der Städtebau-UVP Flugfeld Aspern Süd, RaumUmwelt®Planungs-GmbH

Diese Ausführungen haben besondere Bedeutung für die Bearbeitungstiefe der einzelnen Fachbeiträge und der UVE für das Städtebauvorhaben und damit an die besonderen Anforderungen an die Einreichunterlagen zum UVP-Verfahren.

2.4.3 Fachbereich Siedlungs- und Wirtschaftsraum

Der Fachbereich Regional- und Siedlungsentwicklung behandelt den Siedlungs- und Wirtschaftsraum mit dem Schutzgut „Mensch" (§ 1 Abs. 1 Z. 1 lit. a). Die Wirkungseffekte in diesem Aussagebereich werden in den nachstehenden Themenbereichen abgehandelt:

- Regionalentwicklung

- Siedlungsentwicklung
- Infrastruktur

Diese Arbeit fokussiert das Schutzgut Mensch im Themenbereich Siedlungsentwicklung des Fachbereiches Siedlungs- und Wirtschaftsraum. In den nachfolgenden ausgewählten Projekten, wird näher auf die Inhalte und Anforderungen eingegangen.

3 KONKRETE BEISPIELE

Diese konkreten Beispiele sind Projekte der RaumUmwelt®Planungs-GmbH, bei denen ich im Zuge meiner Anstellung mitgearbeitet habe. Die UVE der „S 1 West“ wurde von der „ASFiNAG“ in Auftrag gegeben. Das zweite Beispielprojekt „Flugfeld Aspern Süd“ wurde unter Beauftragung der „3420 Aspern Development AG“ ausgeführt.

3.1 DER FACHBEREICH SIEDLUNGS- UND WIRTSCHAFTSRAUM IN DER INFRASTRUKTUR-UVP S 1 WEST AM BEISPIEL DER SIEDLUNGSENTWICKLUNG

3.1.1 Projektbeschreibung

Das Vorhaben „S 1 Wiener Außenring Schnellstraße – Abschnitt West (vom Knoten Eibesbrunn A 5 / B 7 bis Knoten Korneuburg A 22 / S 1)“ ist Bestandteil eines großräumigen Ausbaukonzeptes des hochrangigen Straßennetzes in und um Wien, dem sog. „Regionenring“. Dieser ist ein großer Verteilungsring zwischen dem niederösterreichischen Zentralraum und dem Wiener Umland und entlastet zusätzlich Ortsdurchfahrten. Weiters ist er Drehscheibe im Wirtschaftsraum Wien zur Aufnahme u.a. der zu errichtenden A 5 Nord Autobahn, die eine Verbindung der Wirtschaftsräume Wien - Brünn - Katovitz/Krakau ermöglicht. Die zunehmenden Verkehrsströme in der Region werden durch den „Regionenring“ auf Verkehrswegen mit nach Stand der Technik bestgeeigneten Schutzmaßnahmen für Raum und Umwelt gebündelt.

Mit der Teilstrecke des „Regionenringes“, der „S 1 West“, soll außerdem der Lückenschluss zwischen A 22 Donauufer Autobahn und der zu errichtenden A 5 Nord Autobahn erfolgen, um in diesem Bereich Ortsdurchfahrten zu entlasten bzw. unnötige Umwegfahrten v.a. im Wirtschaftsverkehr und damit verbundene Fahrzeitverluste zu vermeiden.

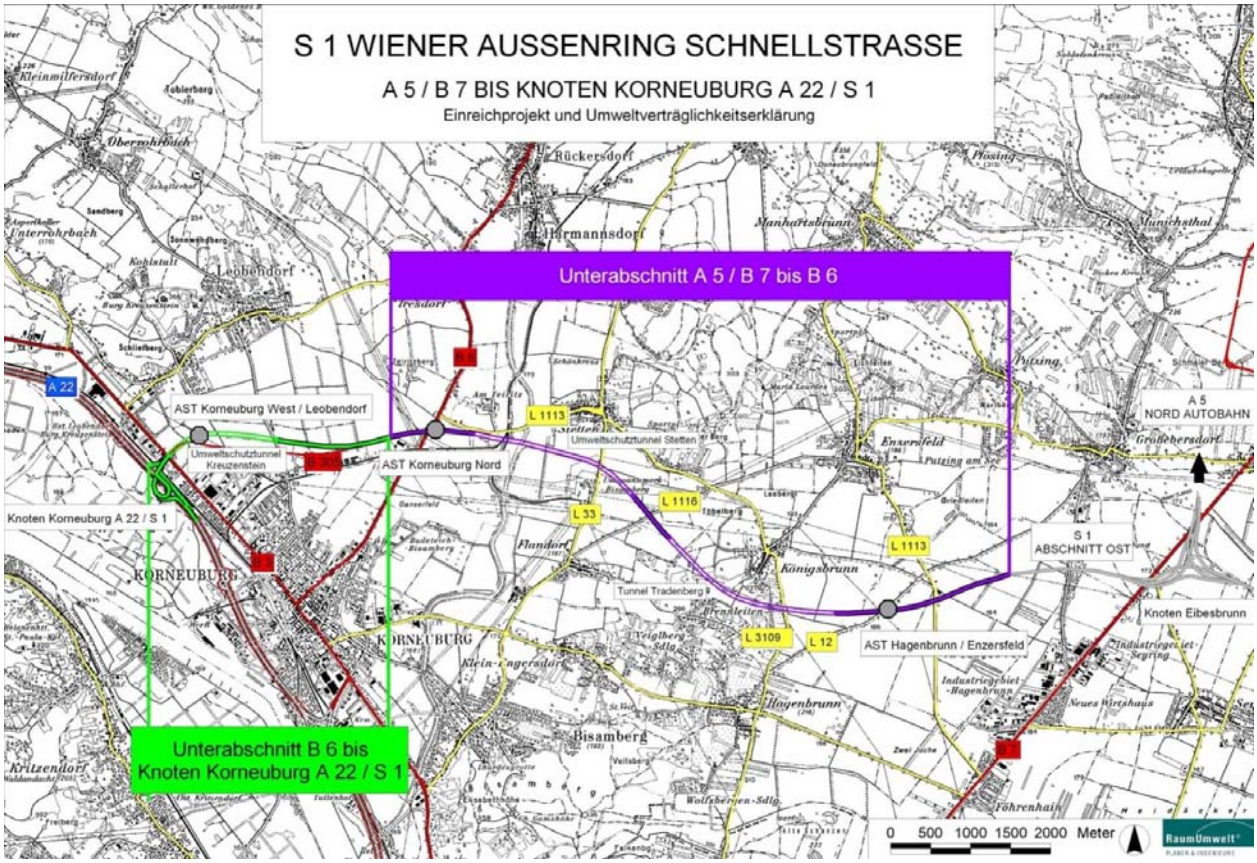

Abbildung 7: Übersichtskarte Vorhaben S 1 West, RaumUmwelt®Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung

3.1.2 Prüfgegenstand

Basis für die Einreichung samt Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) sind das Einreichprojekt 2004 mit den ergänzenden Unterlagen, die Dienstanweisung zur Verordnung nach § 4 BStG, die nachgereihten Materienrechtsverfahren samt den Auflagen aus den Bescheiden sowie die Grundeinlöse.

Das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG 2000) regelt das Behördenverfahren, nach dem bestimmte Vorhaben auf ihre Umweltverträglichkeit hin geprüft werden. Für dieses Straßenbauvorhaben, dem Neubau eines Teilabschnittes einer Bundesstraße, war gemäß § 23a Abs. 1 Z. 1 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVPG – in der Fassung noch vor der Novelle BGBl I 149/2006 – durchzuführen.

Das Vorhaben besteht aus dem Bau und Betrieb des Abschnittes A 5 / B 7 bis Knoten Korneuburg A 22 / S 1 der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, kurz „S 1 West“. Es ist Bestandteil eines großräumigen Ausbaukonzeptes des hochrangigen Straßennetzes in und um Wien, dem sogenannten „Regionenring“. Damit wird der von der zu errichtenden A 5 Nord Autobahn kommende Verkehr im Wirtschaftsraum Wien aufgenommen und zwischen dem Niederösterreichischen Zentralraum und dem Wiener Umland verteilt. Mit der Verbindung der S 1 West erfolgt

der Lückenschluss zwischen A 5 Nord Autobahn und A 22 Donauufer Autobahn und damit eine spürbare Entlastung der Ortsdurchfahrten (z.B. Hagenbrunn, Stetten, Korneuburg).

Die Trasse knüpft an das Nachbarvorhaben S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Abschnitt Landesgrenze Wien / NÖ bis Knoten Eibesbrunn A 5 / S 1 / B 7 (kurz „S 1 Ost“) westlich des Knoten Eibesbrunn an (Verordnung nach § 4 BStG vom 22.02.2006) und verläuft zunächst ca. 2,4 km auf freier Strecke südlich von Enzersfeld durch das westliche Marchfeld. In diesem Bereich findet sich die Anschlussstelle Hagenbrunn / Enzersfeld mit der L 12 und der L 1113.

Mit dem insgesamt rund 2.440 m langen Tunnel Tradenberg mit in Einhausung vorgezogenen Tunnelportalen unterquert die Trasse den Bisambergzug und sein Vorland, ehe sie nach einem kurzen offenen Streckenabschnitt (ca. 430 m) zwischen Stetten und Umspannwerk Bisamberg im Umweltschutztunnel Stetten (rund 3.030 m) verläuft, in dem sie u.a. den Donaugraben unterquert und somit abschnittsweise unter Geländeniveau verläuft. Am Ende des Umweltschutztunnels Stetten liegt auf Halbeinhausung der Kreisverkehr der Anschlussstelle Korneuburg Nord mit der B 6 Laaer Straße, ehe die Trasse wieder auf offener Strecke zwischen Korneuburg und Leobendorf langsam in Tieflage absinkend bis zum Ostportal des Umweltschutztunnels Kreuzenstein (1.465 m) verläuft. Auf diesem Einhausungsbauwerk in Tieflage befindet sich die Anschlussstelle Korneuburg West / Leobendorf samt Zubringer zur B 3 Donau Straße. Die Verknüpfung der S 1 West mit der A 22 Donauufer Autobahn erfolgt durch Umbau der bestehenden Anschlussstelle Korneuburg West zum Knoten Korneuburg.

Das Vorhaben endet mit Ende des Beschleunigungs- bzw. Beginn des jeweiligen Verzögerungsstreifens der Rampen von bzw. zur A 22 Donauufer Autobahn.

3.1.3 UVE-Methodik im Detail

Um die unterschiedlichen negativen oder auch positiven Auswirkungen auf die Umwelt sowie Raumstruktur zu erfassen, wurde bei der Bewertung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nachfolgend beschriebene Vorgangsweise gewählt.

1. Schritt: Beurteilung der Beeinflussungssensibilität der Ist-Situation

Als erster Schritt erfolgt eine Beschreibung und Bewertung der Ist-Situation des Untersuchungsraumes. Dabei wird die **Beeinflussungssensibilität** in fünf Stufen bewertet:

A: keine bis sehr geringe Sensibilität

B: geringe Sensibilität

C: mittlere Sensibilität

D: hohe Sensibilität

E: sehr hohe Sensibilität

Grundsätzlich gilt: Je höher die Schutzwürdigkeit bzw. Sensibilität eines Schutzgutes nach UVP-Gesetz bzw. der dazugehörigen Nutzungen ist und je empfindlicher das Schutzgut auf mögliche Projektwirkungen reagiert, desto höher wird es eingestuft.

2. Schritt: Beurteilung der Wirkungsintensität des Vorhabens

Im zweiten Schritt werden die Wirkungen des Bauwerks / Vorhabens auf sein Umfeld erfasst und dargestellt. Darauf aufbauend erfolgt eine Prognose der **Wirkungsintensität des Vorhabens** in fünf Stufen:

1 - keine Wirkung

2 - geringe Wirkung

3 - mittlere Wirkung

4 - hohe Wirkung

5 - sehr hohe Wirkung

Das Vorhaben umfasst das (zum Beurteilungszeitpunkt) vorliegende technische Projekt (siehe Mappe 3 – Einreichprojekt). Es beinhaltet noch nicht die Maßnahmen, mit denen wesentliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens vermieden, eingeschränkt oder soweit möglich ausgeglichen werden sollen.

3. Schritt: Beurteilung der Eingriffserheblichkeit des Vorhabens

Die Eingriffserheblichkeit des Vorhabens resultiert letztlich aus der Verschränkung von Beeinflussungssensibilität und Wirkungsintensität des Bauwerks. Damit erfolgt als dritter Schritt die **Beurteilung der Eingriffserheblichkeit** des Vorhabens.

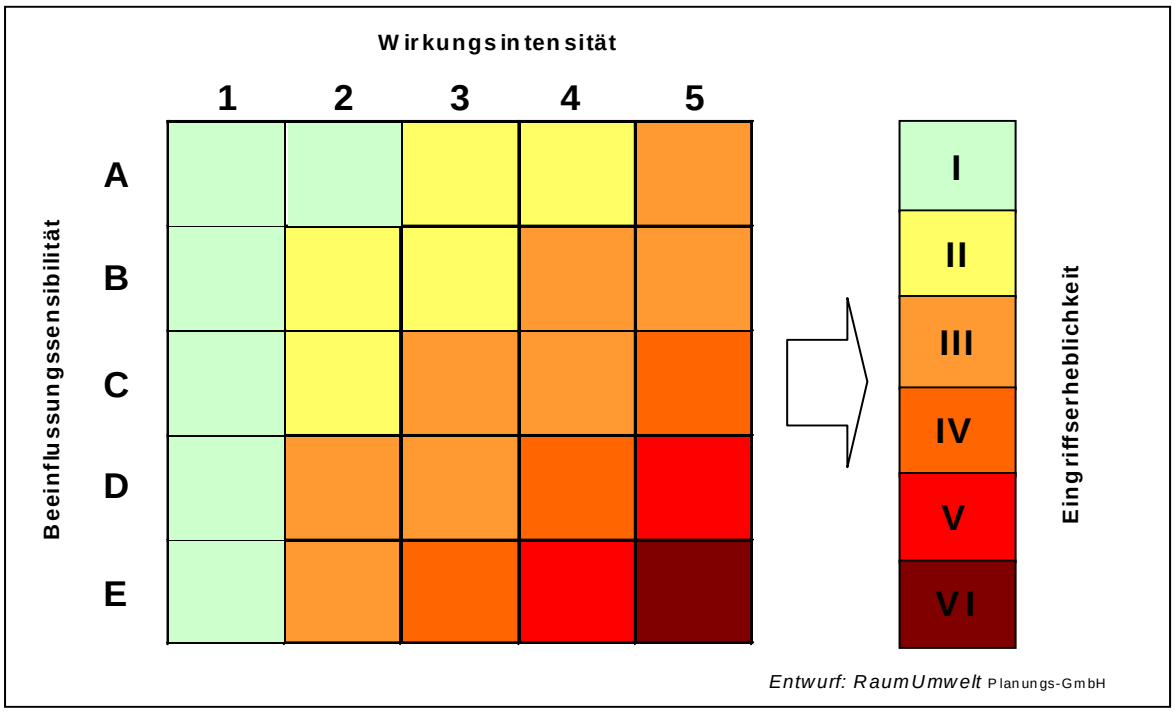

Abbildung 8: Verknüpfungsmatrix zur Ableitung der Eingriffserheblichkeit, RaumUmwelt®Planungs-GmbH

Die Eingriffserheblichkeit ist ein Maß für die Erheblichkeit der Vorhabensauswirkung. Sie wird durch die Gegenüberstellung der Beeinflussungssensibilität mit der Wirkungsintensität des Vorhabens in Form einer Matrix in fünf Stufen ermittelt, wobei Stufe I die geringste und Stufe VI die höchste Eingriffserheblichkeit darstellt; diese Stufen sind:

I: keine Belastung / Verbesserung

II: geringe Belastung

III: mittlere Belastung

IV: hohe Belastung

V: sehr hohe Belastung

VI: untragbar hohe Belastung

Mit dieser Matrix wird nur eine allgemeingültige Zuordnung hergestellt, die im jeweiligen Fachbereich noch spezifisch (z. B. Berücksichtigung Grenzwerte) definiert werden kann. Die Eingriffserheblichkeit des Vorhabens wird getrennt für Bau- und Betriebsphase beurteilt, und zwar zunächst ohne dass Maßnahmen zur Reduktion der Auswirkungen des Bauwerkes berücksichtigt werden.

4. Schritt: Festlegung der Schutz und Ausgleichsmaßnahmen

Aufbauend auf der Ermittlung der Eingriffserheblichkeit werden als vierter Schritt **Schutz und Ausgleichsmaßnahmen** entwickelt und vorgeschlagen. Diese dienen der Vermeidung bzw. Minderung der Wirkungsintensität des Bauwerkes und damit der Reduktion der Eingriffserheblichkeit. Letztlich geht es bei der Festlegung der Maßnahmen darum, eine höhere Umweltverträglichkeit herzustellen.

5. Schritt: Beurteilung der Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen

Im fünften Schritt erfolgen die **Beurteilung der Wirksamkeit und Effizienz der vorgeschlagenen Maßnahmen** und die Ansprache der nach der Umsetzung dieser Maßnahmen verbleibenden Restbelastung der Regional- und Siedlungsentwicklung. Mit zunehmender Eingriffserheblichkeit wächst die Notwendigkeit der Entwicklung wirksamer Ausgleichsmaßnahmen, um ein umweltverträgliches Projekt zu erhalten. Erst der Grad der Maßnahmenwirksamkeit lässt die Ableitung der verbleibenden Restbelastung zu. Diese wird als Maß für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens herangezogen.

Bei einer sehr guten Wirksamkeit der Maßnahmen wird die Eingriffserheblichkeit um zwei bis drei Klassen, bei guter Wirksamkeit um eine bis zwei Klassen und bei partiell wirksamen Maßnahmen um bis zu einer Klasse rückgestuft. Die hier im Einzelnen vorzunehmende Vorgehensweise muss, um den Gegebenheiten im Einzelfall entsprechen zu können, einer individuellen Expertenbeurteilung vorbehalten bleiben. Daher wird auf eine exakte Abbildungsregel bewusst verzichtet.

6. Schritt: Ermittlung der Restbelastung

Abschließend wird als sechster Schritt eine themenbezogene **Gesamteinschätzung der Auswirkungen** des Vorhabens (einschließlich der vorgeschlagenen Maßnahmen) vorgenommen und eine zusammenfassende Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens (= **Restbelastung**) gemacht. Die Restbelastung gliedert sich wie die Eingriffserheblichkeit in fünf Stufen:

keine bis sehr geringe Belastung

geringe Belastung

mittlere Belastung

hohe Belastung

sehr hohe Belastung

untragbar hohe Belastung[74]

Ergebnis ist eine Aussage bezüglich der Umweltverträglichkeit des Vorhabens „S 1 West“. Das Vorhaben umfasst dabei das technische Bauwerk sowie alle entwickelten Schutz und Ausgleichsmaßnahmen. Diese werden dadurch zum untrennbaren Bestandteil des Vorhabens.

3.1.3.1 Untersuchungs- und Teilräume

Zu Beginn wurde ein Untersuchungsraum abgegrenzt, der das Gebiet im Einflussbereich des Vorhabens bezüglich des zu behandelnden Themenbereichs abdeckt.

Der engere Untersuchungsraum umfasst den von der Trasse beanspruchten Raum, der als „Projektumhüllende“ um die Anlage der S 1 inklusive Tunnelanlagen und Nebenanlagen wie Wirtschaftswegüberführungen definiert wird, sowie einen beidseitigen Pufferbereich von 500 m. Auf diesen engeren Untersuchungsraum beziehen sich beispielsweise Aussagen zu Flächenverbrauch und Siedlungsentwicklung im unmittelbaren Einflussbereich der Trasse.

Der weitere Untersuchungsraum wird prinzipiell aus dem Gemeindegebiet der Standortgemeinden und der Anrainergemeinden, die möglicherweise von Auswirkungen betroffen sind, gebildet. (siehe Abbildung 9)

[74] Sollte die Restbelastung in einem Teilraum Stufe VI erreichen, bedeutet dies, dass eine außerordentliche hohe Eingriffserheblichkeit auch mit Maßnahmen nicht zu beherrschen ist. Damit wäre das Projekt im Themenbereich nicht umweltverträglich.

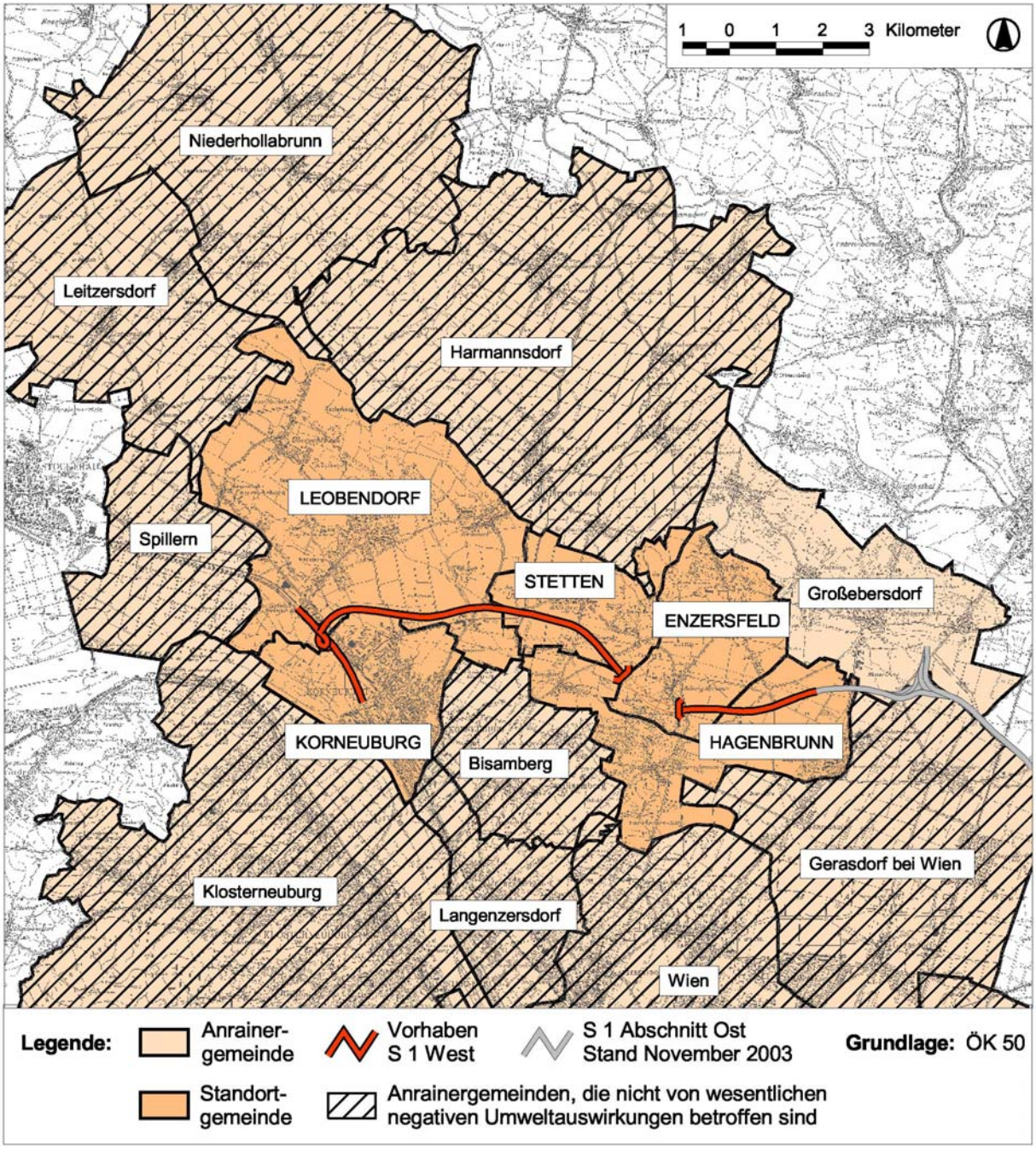

Abbildung 9: Standort- und Anrainergemeinden zur Abgrenzung des weiteren Untersuchungsraumes RaumUmwelt® Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung

Die Abgrenzung der Teilräume wurde entsprechend den landschaftsräumlichen Gegebenheiten vorgenommen. Für jeden Teilraum wird gesondert je Themenbereich eine Beurteilung vorgenommen. Im Untersuchungsraum liegen folgende fünf Teilräume vor:

Teilraumbezeichnung	Trassenverlauf	von km	bis km
TR1 Enzersfeld / Hagenbrunn	Schnittstelle mit S 1 Ost (Knoten Eibesbrunn) – Anschlussstelle Enzersfeld / Hagenbrunn – Bereich vor dem östl. Tunnelportal Tunnel Tradenberg	0	2,4+30
TR2 Tunnel Tradenberg	Tunnel Tradenberg inkl. Bereiche vor den Tunnelportalen	2,4+30	5,2
TR3 Stetten / Flandorf	Bereich vor westl. Tunnelportal Tunnel Tradenberg (Querung L 1116) – Umweltschutztunnel Stetten – inkl. Anschlussstelle Korneuburg Nord / Tresdorf	5,2	8,7+ 93,091
TR4 Korneuburg / Leobendorf	ab Anschlussstelle Korneuburg Nord / Tresdorf – Umweltschutztunnel Kreuzenstein mit Anschlussstelle Korneuburg West (B 3) – Knoten Korneuburg	8,7+ 93,091	12,5+ 23,091
TR5 Korneuburger Donauauen	Knoten Korneuburg A 22 / S 1 westlich der A 22	12,5+ 23,091	12,5+ 75,562

Tabelle 8: Gliederung des Untersuchungsraums in Teilräume, RaumUmwelt® Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung

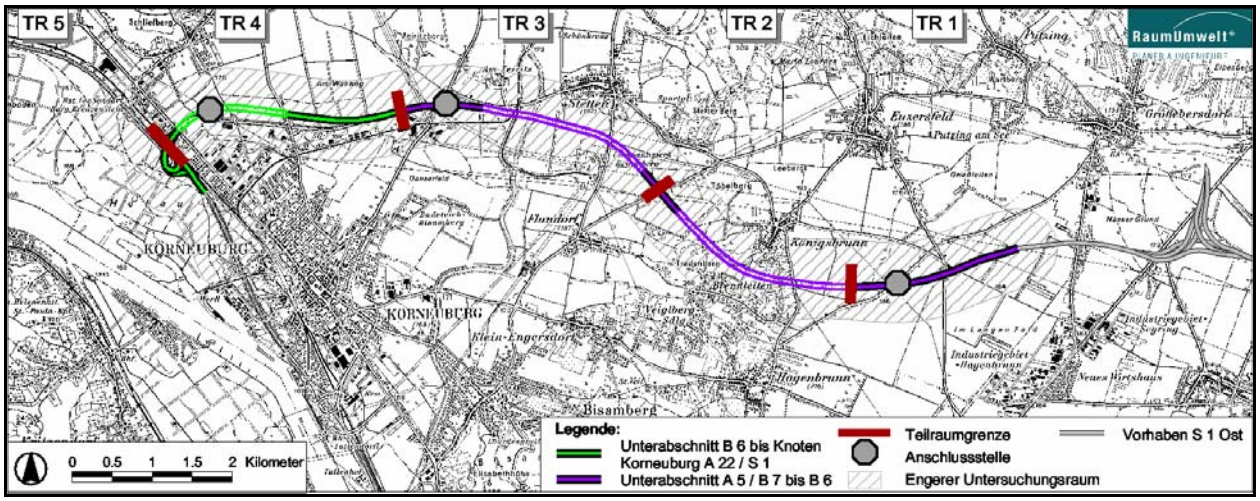

Abbildung 10: Räumliche Gliederung des Untersuchungsraums in Teilräume, RaumUmwelt® Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung

3.1.3.2 Grundlagen und Bearbeitungszugang

Zwischen der Errichtung einer Verkehrsanlage und der Siedlungsentwicklung besteht eine wechselseitige Abhängigkeit. Einerseits behindert Verkehrsbauten die Siedlungsentwicklung durch die Beanspruchung von Flächen, Lärmemissionen, Zerschneidungseffekten etc. Auch von der Bevölkerung werden immer größere Ansprüche an den Schutz von Siedlungen als ein Maßstab für Lebens- und Wohnqualität gestellt. Andererseits sind Verkehrsknoten (z.B. Anschlussstellen ans Hochleistungs-Straßennetz) immer auch Kristallisationspunkte der Siedlungsentwicklung. Eine neue hochrangige Straßenverbindung bietet auch Chancen für wirtschaftliche Verbesserungen und Entwicklungsimpulse vor Ort.

Im Rahmen der UVE sind gemäß § 6 Abs. 3 UVP-G 2000 die Auswirkungen der geplanten Straße auf die Menschen darzulegen und zu beurteilen. Dies schließt Aussagen zur Wohnqualität und zur Siedlungsentwicklung ein.

Die örtliche Raumplanung fällt gemäß § 118 Abs. 3 Z 9 B-VG in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde. Gemäß § 13 NÖ ROG hat jede Gemeinde ein örtliches Raumordnungsprogramm aufzustellen, das die Planungsziele und Maßnahmen hinsichtlich der beabsichtigten langfristigen räumlichen Entwicklung der Gemeinde bezeichnet. Dabei ist auf Planungen und Maßnahmen des Bundes, des Landes und benachbarter Gemeinden Bedacht zu nehmen. Inhalte des örtlichen Raumordnungsprogrammes sind jedenfalls ein Entwicklungskonzept (seit der Novelle des NÖ ROG aus dem Jahr 1995) und ein Flächenwidmungsplan. Da das örtliche Raumordnungsprogramm durch einen Beschluss des Gemeinderates verordnet wird, ist es auch als eine kommunalpolitisch fundierte und legitimierte Zielformulierung der zukünftigen Gemeindeentwicklung zu werten.

Weitere Vorgaben für die Siedlungsentwicklung kommen aus der überörtlichen Raumordnung des Landes Niederösterreich. Wesentlich dabei sind regionale Raumordnungsprogramme, deren Zielsetzung es ist *„die anzustrebenden Ziele und erforderlichen Maßnahmen für eine Region im Hinblick auf den Naturraum und die Siedlungsstruktur zu bezeichnen“*[75].

Für den Themenbereich Siedlungsentwicklung wurden die Inhalte aus den maßgeblichen örtlichen und überörtlichen Raumordnungsprogrammen herangezogen. Dazu wurden folgende für die Siedlungsentwicklung wesentlichen Inhalte dargestellt:

Regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland:

- Maßnahmen für die Siedlungsentwicklung (Regionale Siedlungsgrenzen[76], Regionale Grünzonen[77],

[75] § 10 Abs. 1 NÖ ROG

[76] zählen gem. reg. ROP zu den Maßnahmen für die Siedlungsentwicklung; Sie dienen *„[…] zur Begrenzung von Baulandwidmungen oder Widmungsarten mit gleicher Wirkung zur Erhaltung eines funktionsfähigen Siedlungsnetzes, des Erholungswertes der Landschaft, einer funktionsfähigen Land- und* Forstwirtschaft sowie zur vorausschauenden Vermeidung von Nutzungskonflikten.“ (LGBl. 8000/86 § 2 Abs. 6) Gemäß § 5 Abs. 1 wird zwischen folgenden zwei Kategorien unterschieden, die bei der Flächenwidmung zwingend zu berücksichtigen sind:

1. *„Siedlungsgrenzen, die nur entlang einzelner Bereiche festgelegt sind, dürfen bei neuen Baulandwidmungen oder bei der Widmung Grünland-Kleingarten oder Grünland-Campingplatz nicht überschritten werden.“*
2. *„Siedlungsgrenzen, die bestehende Siedlungsgebiete zur Gänze umschließen, bewirken, dass die darin bereits gewidmete Baulandmenge (einschließlich allfälliger Verkehrsflächen) nicht vergrößert werden darf. Zur Verbesserung der Siedlungsstruktur ist es jedoch zulässig, Baulandlücken zu schließen. Weiters darf dieses Siedlungsgebiet abgerundet werden, wenn diese Widmung einer zusätzlichen Baulandfläche durch die Rückwidmung einer gleich großen Baulandfläche in einem anderen von einer Siedlungsgrenze zur Gänze umschlossenen Baulandbereich ausgeglichen wird.“* (LGBl. 8000/86 § 5 Abs. 1)

[77] zählen ebenfalls zu den Maßnahmen für die Siedlungsentwicklung. Sie werden als *„[…] Grünlandbereiche, die eine besondere raumgliedernde und siedlungstrennende Funktion besitzen oder als siedlungsnaher Erholungsraum von regionaler Bedeutung sind oder der Vernetzung wertvoller Grünlandbereiche und Biotope dienen“* definiert; In den regionalen Grünzonen, *„dürfen nur solche Grünlandwidmungsarten gewidmet werden, die die raumgliedernde und siedlungstrennende Wirkung, die Naherholungsfunktion oder die Funktion der Vernetzung wertvoller Grünlandbereiche nicht gefährden. Die Festlegung der Widmung Ver-*

- Maßnahmen für den Naturraum (landwirtschaftliche Vorrangzone[78], erhaltenswerter Landschaftsteil[79], wasserwirtschaftliches Vorranggebiet[80])

Inhalte aus den Flächenwidmungsplänen:

Herangezogen wurden die jeweils aktuellen, rechtsgültigen Flächenwidmungspläne der betroffenen Gemeinden. Zur vereinfachten Darstellung wurden die Widmungsarten gemäß § 16, § 18 und § 19 NÖ ROG für die UVE in geringem Ausmaß generalisiert, indem die Widmungen mit gleicher Sensibilität gegenüber dem Bauvorhaben zusammengefasst wurden. Wobei darauf geachtet wurde, dass keine aussagerelevanten Inhalte im Zuge der Generalisierung (siehe Tabelle 9) verloren gehen.

kehrsfläche ist nur dann zulässig, wenn die raumgliedernde und siedlungstrennende Funktion nicht gefährdet wird. Die Festlegung der Widmung Bauland ist in jedem Fall unzulässig.“ (Reg. ROP nördliches Wiener Umland LGBl. 8000/86)

[78] *„[…]in dieser Zone, darf eine Andere Widmungsart als Grünland - Land- und Forstwirtschaft nur dann gewidmet werden, wenn im Gemeindegebiet für die beabsichtigte Widmung keine andere Fläche in Betracht kommt.“* (§ 4 Z 1 reg. ROP)

[79] *„[…]in den erhaltenswerten Landschaftsteilen, darf eine Andere Widmungsart als Grünland - Land- und Forstwirtschaft nur dann gewidmet werden, wenn im Gemeindegebiet für die beabsichtigte Widmung keine andere Fläche in Betracht kommt.“* (§ 4 Z 3 reg. ROP)

[80] *„[…]hier dürfen die Widmungsarten Industriegebiet, Materialgewinnungsstätte, Friedhof, Abfallbehandlungsanlage, Aushubdeponie oder Lagerplatz aller Art bis zur Erlassung einer Verordnung […] nur dann festgelegt werden, wenn durch entsprechende Untersuchungen oder Gutachten nachgewiesen ist, dass hierdurch das Grundwasser nicht gefährdet wird.*

Widmungsgeneralisierung		
Generalisierte Flächenwidmung UVE	**Widmungsarten Niederösterreich**	**Verweis NÖ ROG**
Bauland	**Bauland**	§ 16 Abs. 1
Kerngebiet	Kerngebiet, Gebiet für erhaltenswerte Ortsstrukturen	§ 16 Abs. 1 Z. 2, Z. 8
Wohngebiet	Wohngebiet, Grünland - erhaltenswerte Gebäude im Grünland	§ 16 Abs. 1 Z. 1, § 19 Abs. 2 Z. 4
Agrargebiet	Agrargebiet, Grünland - land- und forstwirtschaftliche Hofstellen	§ 16 Abs. 1 Z. 5, § 19 Abs. 2 Z. 1b
Betriebsgebiet	Betriebsgebiet, Grünland - Gärtnereien	§ 16 Abs. 1 Z. 3, § 19 Abs. 2 Z. 6
Industriegebiet	Industriegebiet, Grünland - Abfallbehandlungsanlagen	§ 16 Abs. 1 Z. 4, § 19 Abs. 2 Z. 13
Sondergebiet	Sondergebiet, Grünland - Materialgewinnungsstätten, Grünland - Windkraftanlage	§ 16 Abs. 1 Z. 6, Z. 7, § 19 Abs. 2 Z. 5, Z.19
Grünland	**Grünland**	§ 19
Flächen für Freizeit und Erholung	Grünland - Schutzhäuser, Kleingärten, Sportstätten, Spielplätze, Campingplätze, Friedhöfe, Parkanlagen	§ 19 Abs. 2 Z. 3, Z. 7, Z. 8, Z. 9, Z. 10, Z. 11, Z. 12
Grüngürtel	Grüngürtel	§ 19 Abs. 2 Z. 2
Land- und Forstwirtschaft	Land- und Forstwirtschaft	§ 19 Abs. 2 Z. 1a
Ödland	Ödland/Ökofläche, Freihaltefläche	§ 19 Abs. 2 Z. 16, Z. 18
Lagerplatz	Aushubdeponien, Lagerplätze	§ 19 Abs. 2 Z. 14, Z. 15
Gewässer	Wasserflächen	§ 19 Abs. 2 Z. 17
Verkehrsflächen	**Verkehrsflächen** (Fuß-, Rad-, Reit-, Spielwege, Übungsplätze, Tankstellen, Abstellanlagen, Park-and-Ride-Anlagen, Raststätten, Einrichtungen für den Straßendienst, Bahnhöfe u.dgl.)	§ 18
Bahn		
Parkplatz		
Tankstelle		

Tabelle 9: Widmungsgeneralisierung der Widmungsarten gem. NÖ ROG im Zuge der UVE

Inhalte aus den örtlichen Entwicklungskonzepten:

- örtliche Siedlungsgrenzen[81]
- mittelfristige Siedlungsentwicklung[82]
- langfristige Siedlungsentwicklung[83]
- Grünzonen/Freihalteflächen[84]

[81] Sofern sich die Gemeinde für ihre zukünftige Siedlungsentwicklung selbst Grenzen gesteckt hat, werden Siedlungsgrenzen in der UVE berücksichtigt. Diese stellen ähnlich den regionalen Siedlungsgrenzen Limitierungen in der zukünftigen Baulandentwicklung der Gemeinde dar. Sie sind aufgrund der geringen (Selbst-)Bindungskraft der Örtlichen Entwicklungskonzepte von geringerer Bedeutung als jene des regionalen Raumordnungsprogrammes.

[82] darunter sind Flächen zu verstehen, für die die Gemeinde eine zukünftige Baulanderweiterung beabsichtigt

[83] darunter werden Entwicklungsrichtungen für eine langfristig geplante Siedlungserweiterung der Gemeinde zusammengefasst.

[84] damit werden Flächen angesprochen, die zukünftig von Bebauung frei gehalten werden sollen bzw. auf denen eine raum- und siedlungsgliedernde Wirkungen erhalten werden soll

3.1.3.3 Bewertung der Beeinflussungssensibilität

Mit der im Flächenwidmungsplan ausgewiesenen Widmung wird auch das Maß der in diesem Gebiet zulässigen Umwelteinwirkungen festgelegt. Demgemäß sind auch die Wirkungen einer Straße auf unterschiedlich gewidmete Flächen unterschiedlich zu beurteilen.

Bei der Siedlungsentwicklung reagieren Wohnbauland oder auch Wohnobjekte auf die Auswirkungen einer Straße prinzipiell sensibler als Gewerbe- und Industriegebiete. Dies liegt darin begründet, dass Wohnen ein Grundbedürfnis des Menschen darstellt. Daher sind auch im Wohnbauland höhere Anforderungen an die Umweltqualität zur erfüllten als im Industrie- und Gewerbegebiet.

Freiflächenrelevante Festlegungen werden im Hinblick auf ihre Bedeutung für die (bauliche) Siedlungsentwicklung beurteilt. Daher werden z.B. Freihalteflächen als weniger sensibel als Flächen mit Wohnbauten eingestuft.

Die Beurteilung der Sensibilität hinsichtlich der Siedlungsentwicklung erfolgt in fünf Stufen:

Klassen der Sensibilität – Siedlungsentwicklung	
Sensibilität	**Kriterium**
Sehr gering bis keine – A	unbebaute Flächen, gewidmet als Grünland – Land- und Forstwirtschaft oder Ödland Waldflächen und Gewässerflächen
Gering – B	Grünland – Lagerplatz Von Bauland fast vollständig umschlossene, als Grünland – Land- und Forstwirtschaft gewidmete, unbebaute Flächen Flächen zur Baulanderweiterung gemäß Örtlichen Entwicklungskonzepten
Mittel – C	Unbebautes Bauland (Baulandreserven) Grünland – Grüngürtel Regionale Grünzonen gemäß regionalem Raumordnungsprogramm
Hoch – D	Bebaute Flächen, gewidmet als Bauland-Betriebsgebiet, Bauland-Industriegebiet, Bauland-Sondergebiet (gemäß generalisierter Flächenwidmung) Betriebsgebäude im Grünland
Sehr hoch – E	Alle bebauten Flächen, gewidmet als Kerngebiete, Wohngebiete, Agrargebiete (gemäß generalisierter Flächenwidmung) Wohngebäude im Grünland Grünland-Flächen für Freizeit und Erholung

Tabelle 10: Bewertungsstufen der Sensibilität der Siedlungsentwicklung, RaumUmwelt®Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung

Die einzelnen Flächen werden hinsichtlich ihrer Sensibilität beurteilt, wobei Flächen im unmittelbaren Einflussbereich der Trasse (Abstand ca. 500 m vom Bauwerk) zur Beurteilung herangezogen werden. Diese Beurteilung der Einzelflächen wir dann nach Teilräumen zusammengefasst, sodass letztlich eine gesamthafte Einschätzung der Beeinflussungssensibilität für den jeweiligen Teilraum erfolgt.

3.1.3.4 Beschreibung der Ist-Situation und Bewertung der Beeinflussungssensibilität

In der Ist-Situation wird näher auf die im engeren Untersuchungsraum befindlichen Gemeinden, ihre Bevölkerungsentwicklung, die Siedlungsformen und Siedlungserweiterungsgebiete sowie die Flächenbilanz näher eingegangen. Diese Faktoren werden pro Teilraum beschrieben, jedoch nicht bewertet.

Am Schluss jeder Teilraumbeschreibung gibt es eine Gesamteinschätzung der Beeinflussungssensibilität. Diese sieht für den Teilraum 1 Enzersfeld / Hagenbrunn wie folgt aus:

BEEINFLUSSUNGSSENSIBILITÄT SIEDLUNGSENTWICKLUNG: TEILRAUM 1 ENZERSFELD / HAGENBRUNN	
❑	Flächen mit keiner bis sehr geringer Sensibilität: Grünland - Landwirtschaft im gesamten Bereich im Teilraum, Grünland - Ödland geringer Anteil Im Langen Feld, Grünland Wasser
❑	Flächen mit geringer Sensibilität: Grünland - Lagerplatz, Erweiterung Bauland Betriebsgebiet Im Langen Feld
❑	Flächen mit mittlerer Sensibilität: unbebautes Bauland am südlichen Ortsrand von Enzersfeld, Grünland - Grüngürtel Im Langen Feld
❑	Flächen mit hoher Sensibilität: ---
❑	Flächen mit sehr hoher Sensibilität: geringes Ausmaß an bebautem Bauland - Wohngebiet in Enzersfeld, erhaltenswertes Gebäude im Grünland im Kreuzungsbereich L 1113 / L 12 (Einzelobjekt „Grün“)
Gesamteinschätzung der Beeinflussungssensibilität:	**Gering - B**

Tabelle 11: Sensibilität des Teilraums 1 Enzersfeld / Hagenbrunn, RaumUmwelt® Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung

Aufgrund des äußerst geringen Anteils von Siedlungsgebiet am Teilraum und den geringen übrigen sensiblen Nutzungen bezüglich der Siedlungsentwicklung wurde die Sensibilität des Teilraum 1 als gering eingestuft.

Nach der Beschreibung und Bewertung der Beeinflussungssensibilität aller Teilräume ergibt sich diese zusammenfassende Darstellung:

SIEDLUNGSENTWICKLUNG: BEEINFLUSSUNGSSENSIBILITÄT Zusammenfassende Darstellung	
Teilraumbezeichnung	**Beeinflussungssensibilität**
Teilraum 1 Enzersfeld / Hagenbrunn	Gering - B
Teilraum 2 Tunnel Tradenberg	Hoch - D
Teilraum 3 Stetten / Flandorf	Hoch - D
Teilraum 4 Korneuburg / Leobendorf	Hoch - D
Teilraum 5 Korneuburger Donauauen	Sehr gering bis keine - A

Tabelle 12: Zusammenfassende Darstellung der Beeinflussungssensibilität – Siedlungsentwicklung, RaumUmwelt® Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung

3.1.3.5 Prognose und Bewertung der Auswirkungen ohne Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen

Durch die Errichtung einer Schnellstraße werden einerseits Optionen der Siedlungsentwicklung geschaffen (z.B. durch den Anschluss von Gewerbegebieten an das Hochleistungsstraßennetz). Andererseits stellt aber auch die Nähe einer Siedlung zu einer Schnellstraße einen limitierenden Faktor der Siedlungsentwicklung dar. Lineare Bauwerke, wie die S 1 West, sind auch Barrieren, die schwer überwindbar sind und gleichzeitig aufgrund der von ihnen ausgehenden Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe) und visuellen Belastungen (Lärmschutzwände als Belastung für das Ortsbild) die Optionen der Siedlungsentwicklung einschränken.

Im gegenständlichen Kapitel wird die Auswirkung des Baus dieses Abschnittes der S 1 auf die Optionen der Siedlungsentwicklung untersucht. Auswirkungen bezüglich Lärm (auf bestehende Wohngebäude) bzw. bezüglich Luftschadstoffen und Erschütterungen sind jedoch Gegenstand anderer Prüfbereiche.

Das Kapitel gliedert sich in Wirkungsintensität in der Betriebsphase, Wirkungsintensität in der Bauphase, Beschreibung der Eingriffserheblichkeit und Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen.

Bei der **Wirkungsintensität in der Betriebsphase** hinsichtlich des Themenbereichs Siedlungsentwicklung wird davon ausgegangen, dass die Belastung für die Siedlung umso geringer ist, je weiter die offene Straßenführung von einer Siedlung bzw. von Bauland bzw. Baulanderweiterung entfernt ist. Ausgegangen wird von folgender Abstufung der Wirkungsintensität:

Wirkungsintensität in der Betriebsphase		
Stufe	**Wirkungsintensität**	
1	**keine Wirkung:**	Entfernung vom Bauwerk mehr als 500 m
2	**geringe Wirkung:**	Entfernung vom Bauwerk zwischen 500 und 300 m
3	**mittlere Wirkung:**	Entfernung vom Bauwerk zwischen 300 und 100 m
4	**hohe Wirkung:**	Funktionelle Störung des Siedlungsgebietes, Bauwerk tangiert betroffene Flächen (Abstand 0 – 100 m)
5	**sehr hohe Wirkung:**	Flächeninanspruchnahme des Bauwerks

Tabelle 13: Bewertungsstufen der Sensibilität der Siedlungsentwicklung, RaumUmwelt® Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung

Zusätzlich muss hier erwähnt werden, dass man mit einer Minimierung der Wirkungsintensität um etwa eine Stufe zu rechnen ist, wenn es sich um eine Strecke in Einhausung handelt.

Die einzelnen Flächen werden hinsichtlich der Wirkungen beurteilt, wobei Flächen im unmittelbaren Einflussbereich der Trasse (Abstand ca. 500 m vom Bauwerk) zur Beurteilung herangezogen werden. Diese Beurteilung wird dann nach Teilräumen zusammengefasst, sodass letztlich eine gesamthafte Einschätzung der Wirkungsintensität für den jeweiligen Teilraum erfolgt (siehe Abbildung 11).

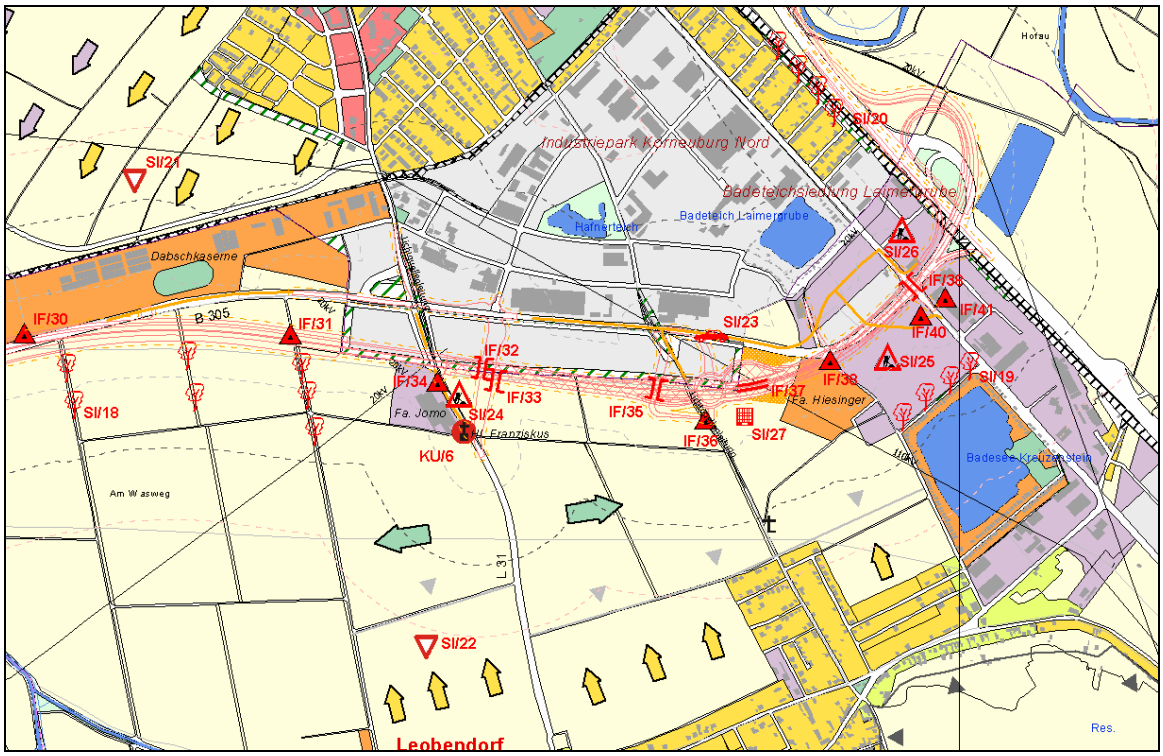

Abbildung 11: Planausschnitt „Regional- und Siedlungsentwicklung - Auswirkungen, Maßnahmen und Restbelastung“, RaumUmwelt®Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung

Zusätzlich werden Verbesserungen hinsichtlich des Themenbereiches Siedlungsentwicklung aufgezeigt, die jedoch, da sie nicht Prüfgegenstand der UVE sind, nicht in die Bewertung der gesamthaften Wirkungsintensität für den Teilraum einfließen.

Die **Wirkungsintensität in der Bauphase** einer Schnellstraße ist ebenso wie in der Betriebsphase von der Lage des Bauwerks abhängig. Allerdings ist im Vergleich zur Betriebsphase die Fläche der unmittelbaren Beeinträchtigung in der Bauphase größer.

Neben den Auswirkungen, die von der Baustelle der Trasse ausgehen, sind zusätzlich die Baustelleneinrichtungen und Baustellenzufahrten sowie ein baubedingter Puffer von 10 m Breite um die Trasse zu beurteilen. Werden Straßen für den Baustellenverkehr benutzt, kann das auch in einem größeren Raum im näheren Baustellenstraßenumfeld temporär eine Belastung für die Siedlungsentwicklung darstellen. Es wird davon ausgegangen, dass Baustellenzufahrten - sofern sie nicht dem Autobahn-, Schnellstraßen- oder Bundesstraßennetz angehören – in einem Abstand von bis zu 100 m mit mittlerer Intensität auf die Siedlungsentwicklung wirken.

Die Wirkung des Vorhabens auf die Siedlungsentwicklung resultiert aus der Verschneidung der Beeinflussungssensibilität der Teilräume und der Wirkungsintensität des Bauwerks. Die daraus abgeleitete **Eingriffserheblichkeit** wird durch die Gegenüberstellung von Beeinflussungssensibilität und Wirkungsintensität in Form einer Matrix in sechs Stufen ermitteln. Stufe I stellt die geringste, Stufe VI die höchste Eingriffserheblichkeit dar (vgl. Abbildung 8).

Hier wird für die Siedlungsentwicklung getrennt nach Bauphase und Betriebsphase die Eingriffserheblichkeit dargestellt:

SIEDLUNGSENTWICKLUNG: WIRKUNGSINTENSITÄT UND EINGRIFFSERHEBLICHKEIT				
BETRIEBSPHASE	**TEILRAUM**	**Beeinflussungs-sensibilität**	**Wirkungsintensität**	**Eingriffserheblichkeit**
	1 Enzersfeld / Hagenbrunn	Gering - B	Gering - 2	**Gering - II**
	2 Tunnel Tradenberg	Hoch - D	Gering - 2	**Mittel - III**
	3 Stetten / Flandorf	Hoch - D	Gering - 2	**Mittel - III**
	4 Korneuburg / Leobendorf	Hoch - D	Gering - 2	**Mittel - III**
	5 Korneuburger Donauauen	Keine / Sehr gering - A	Gering - 2	**Keine Belastung - I**
BAUPHASE	**TEILRAUM**	**Beeinflussungs-sensibilität**	**Wirkungsintensität**	**Eingriffserheblichkeit**
	1 Enzersfeld / Hagenbrunn	Gering - B	Gering - 2	**Gering - II**
	2 Tunnel Tradenberg	Hoch - D	Hoch - 4	**Hoch - IV**
	3 Stetten / Flandorf	Hoch - D	Hoch - 4	**Hoch - IV**
	4 Korneuburg / Leobendorf	Hoch - D	Hoch - 4	**Hoch - IV**
	5 Korneuburger Donauauen	Keine / Sehr gering - A	Gering - 2	**Keine Belastung - I**

Tabelle 14: Siedlungsentwicklung: Wirkungsintensität und Eingriffserheblichkeit, RaumUmwelt®Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung

Die Eingriffserheblichkeit ist die Basis für die Festlegung von Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen, die zur Reduktion der vom Vorhaben ausgehenden Belastungen beitragen. Aufgrund der teilweisen hohen Wirkungsintensitäten in der Bauphase sind jedenfalls Maßnahmen zu setzten, um diese zu reduzieren.

3.1.3.6 Festlegung von Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen, Beurteilung von deren Wirksamkeit und der verbleibenden Restbelastung

Die Aufgabe der Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen ist es, Maßnahmen zu entwickeln, welche die verbleibenden negativen Auswirkungen des Vorhabens auf die Siedlungsentwicklung reduzieren und gleichzeitig die Nutzung der Option der Siedlungsentwicklung ermöglichen.

Die nachfolgend aufgezeigten Ausgleichsmaßnahmen und Möglichkeiten, die die Siedlungsentwicklung betreffen, können nur zum Teil unmittelbar vom Projektwerber umgesetzt werden. Es handelt sich dabei primär um Entwicklungspotentiale und –chancen, die im Zusammenhang mit dem Vorhaben entstehen können und von der Örtlichen Raumplanung übernommen werden sollten.

Die Maßnahmen sind hier nicht in Teilräume gegliedert, sondern in Kapitelüberschriften zusammengefasst, um einen Überblick über alle Maßnahmen der S 1 West zu erhalten:

Ökologische Bauaufsicht

Für alle Teilräume ist eine ökologische Bauaufsicht einzusetzen und mit Aufgaben der fachgerechten Betreuung der Ausgleichsmaßnahmen, Koordination der Umsetzung sowie Beweissicherung und Monitoring zu betrauen. Zudem ist als Anlaufstelle für Beschwerden der von Belastungen durch Bautätigkeiten betroffenen Anrainer ein Ombudsmann einzusetzen, der sich mit der örtlichen Bauaufsicht und den verantwortlichen Organen entsprechend koordiniert.

Ökologische Ausgleichsmaßnahmen[85]

Windschutzgürtel sind so auszugestalten, dass sie die Funktion eines Grüngürtels gem. § 19 Abs. 2 Z 2 NÖ ROG („*Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes und Trennung von sich gegenseitig beeinträchtigenden Nutzungen*“) wahrnehmen können. Bereits als Grüngürtel gewidmete Flächen werden in der Form gestaltet, dass sie ihre Funktion als immissionsabschirmende Maßnahme wahrnehmen können. Die regionalen Grünzonen entlang des Donaugrabens sollen gestärkt werden. Minimierung der Flächeninanspruchnahme in einem Abstand von 50 m beiderseits der Gewässerachse des Donaugrabens.

Einige Siedlungsgrenzen erhalten trotz ihrer Lage an der Gemeindegrenze einen gestalterischen Abschluss im Sinne der Funktion als Grüngürtel, indem eine entsprechende Widmung angestrebt wird. Manche örtlichen Siedlungsgrenzen werden in die Örtlichen Entwicklungskonzepte aufgenommen und Eingangsbereiche zu Ortschaften werden so ausgeführt, dass sie als Grenze des Ortsgebietes und als Tor in die Ortschaft erkennbar und erlebbar werden. Ebenso sind Rückstufungen von innerhalb der regionalen Siedlungsgrenzen möglichen Baulandwidmungen vorgesehen. Benachrangigte Baulanderweiterungsflächen sollen aufrecht erhalten werden und bevorrangigte gut erschlossen werden.

In der Bauphase wird auf Baustelleneinrichtungsflächen eine „grüne Wand“ (Bepflanzung oder temporärer Sichtschutz bei beengten Pflanzverhältnissen) gegenüber den Siedlungen errichtet und eine möglichst frühzeitige Gestaltung der ökologischen Ausgleichsflächen im Sinne einer Wirksamkeit als Sichtschutz bereits während der Bauphase vorgenommen.

Verlegungen von Wegen bzw. Errichtung von Kreisverkehren werden zur Entschärfung von unübersichtlichen Verkehrsführungen und Verknüpfung des regionalen Verkehrs mit dem lokalen Verkehrsnetz geschaffen.

[85] dazu gehören u.a. ökologisch motivierte Kunstbauten vorrangig zur Erhaltung der Lebensraumvernetzung (z. B. Grünbrücken, Wilddurchlässe, Vorlandbrücken, etc.), Rekultivierung von Flächen, gleichwertiges Ersetzen oder Anlegen wertvoller Biotope, Geländemodellierung zur landschaftsgerechten Neugestaltung, Anlegen von trassenbegleitenden Grünzügen, Ersatzaufforstungen in waldarmen Gebieten und ökologische Maßnahmen an Gewässern

Lärmschutzmaßnahmen

Für alle Teilräume gilt hinsichtlich der Ausgestaltung des Bauwerkes samt **Lärmschutzmaßnahmen** bzw. **Straßendämmen**, dass diese so durchzuführen ist, dass die Funktion als Grüngürtel „zur Trennung von sich gegenseitig beeinträchtigenden Nutzungen (einschließlich immissionsabschirmender Maßnahmen)“ im Sinne des § 19 Abs. 2 Z. 2 NÖ ROG wahrgenommen wird. Zur Minderung von Lärm- und Staubimmissionen sowie als Sichtschutz in der Bauphase sind u. a. **Landschaftswälle** - sog. „grüne Wände" - (Bepflanzung oder temporärer Sichtschutz bei beengten Platzverhältnissen) zu errichten. Wo der Lärmschutz mit Hilfe von Lärmschutzwänden sichergestellt wird, ist bei der Ausgestaltung der Lärmschutzwände auf eine Einbindung in das Siedlungsumfeld zu achten, sodass die Wahrnehmung der Lärmschutzmaßnahmen als Fremdkörper in der gewachsenen Siedlungsstruktur reduziert wird.

Maßnahmen zur Einbindung in das Siedlungsbild

Ebenso ist eine frühzeitige Realisierung und Freigabe **neuer Wegverbindungen** und **Wirtschaftswegbrücken** vorzunehmen.

Grundsätzlich sind alle Maßnahmen möglichst früh einzuleiten und zu realisieren. Insbesondere ökologische Ausgleichsflächen sollen aufgrund ihrer positiven Auswirkungen als gestalterische Maßnahmen zur Einbindung des Projektes in das Siedlungs- und Landschaftsbild möglichst frühzeitig hergestellt werden.

Ergebnisse

Wie in Tabelle 15 ersichtlich, ergibt sich durch die Ausgleichs- und Schutzmaßnahmen in der Betriebsphase der S 1 West im Teilraum Enzersfeld / Hagenbrunn „keine“, in den Teilräumen Tunnel Tradenberg, Stetten / Flandorf und Korneuburg / Leobendorf eine „geringe“ Restbelastung. In der Bauphase wird die Restbelastung nach Setzen der Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen im Teilraum Enzersfeld / Hagenbrunn als „gering“, in den Teilräumen Tunnel Tradenberg, Stetten / Flandorf und Korneuburg / Leobendorf als „mittel“ eingestuft. Aufgrund der Berücksichtigung der Baulanderweiterungsflächen (gem. Örtlichen Entwicklungskonzepten bzw. Absichten der Gemeinden) können langfristig auch keine Einschränkungen hinsichtlich den Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung festgestellt werden. Die Berücksichtigung von Baulanderweiterungen geht zudem weit über den Planungshorizont der aktuellen Flächenwidmung von 10 Jahren hinaus.

SIEDLUNGSENTWICKLUNG: MASSNAHMENWIRKSAMKEIT UND RESTBELASTUNG				
BETRIEBSPHASE	**TEILRAUM**	**Eingriffserheblichkeit**	**Maßnahmenwirkung**	**Restbelastung**
	Enzersfeld / Hagenbrunn	gering - II	gut	keine - I
	Tunnel Tradenberg	mittel - III	partiell	gering - II
	Stetten / Flandorf	mittel - III	gut	gering - II
	Korneuburg / Leobendorf	mittel - III	gut	gering - II
	Korneuburger Donauauen	keine - I	keine Maßnahmen	keine - I
BAUPHASE	**TEILRAUM**	**Eingriffserheblichkeit**	**Maßnahmenwirkung**	**Restbelastung**
	Enzersfeld / Hagenbrunn	gering - II	partiell	gering - II
	Tunnel Tradenberg	hoch - IV	gut	mittel - III
	Stetten / Flandorf	hoch - IV	partiell	mittel - III
	Korneuburg / Leobendorf	hoch - IV	partiell	mittel - III
	Korneuburger Donauauen	keine - I	keine Maßnahmen	keine - I

Tabelle 15: Maßnahmenwirksamkeit und Restbelastung im Betrieb und Bau, RaumUmwelt® Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung

Zusammenfassend betrachtet ist die Errichtung der S 1 West gemäß den der UVE zugrunde liegenden technischen Angaben bei Einhaltung der vorgesehenen Maßnahmen in der Bau- und Betriebsphase aus der fachlichen Sicht des **Themenbereichs Siedlungsentwicklung** als **umweltverträglich** zu bezeichnen.

3.1.4 Zusammenfassende Darstellung

Zwischen der Errichtung einer Verkehrsanlage und der Siedlungsentwicklung besteht eine wechselseitige Abhängigkeit. Einerseits behindern Verkehrsbauten die Siedlungsentwicklung durch die Beanspruchung von Flächen, Lärmemissionen, Zerschneidungseffekten etc. Auch von der Bevölkerung werden immer größere Ansprüche an den Schutz von Siedlungen als ein Maßstab für Lebens- und Wohnqualität gestellt. Andererseits sind Verkehrsknoten (z. B. Anschlussstellen ans Hochleistungs-Straßennetz) immer auch Kristallisationspunkte der Siedlungsentwicklung. Eine neue Schnellstraße bietet auch Chancen für wirtschaftliche Verbesserungen und Entwicklungsimpulse vor Ort.

Mit der im Flächenwidmungsplan ausgewiesenen Widmung wird auch das Maß der in diesem Gebiet zulässigen Umwelteinwirkungen festgelegt. Bei der Siedlungsentwicklung reagieren Wohnbauland oder auch Wohnobjekte auf die Auswirkungen einer Straße prinzipiell sensibler als Gewerbe- und Industriegebiete. Daher sind auch im Wohnbauland höhere Anforderungen an die Umweltqualität zu erfüllen als im Industrie- und Gewerbegebiet.

Höchste Sensibilität weisen im 500-m-Umgebungsbereich der S 1 West jene Gebiete aus, die vornehmlich für Wohnzwecke gewidmet sind. Dies betrifft insbesondere das südliche Enzersfeld (Siedlung Grießleiten), Königsbrunn, Stetten sowie Teile von Korneuburg. Zwischen Korneuburg und Leobendorf, sowie in Stetten ist in Trassennähe die Umwidmung von umfangreicheren Siedlungserweiterungsflächen in Bauland von den Gemeinden beabsichtigt. Die Betriebsgebiete (Industriegebiet Korneuburg Nord, Leobendorf, Gewerbepark Tresdorf) weisen eine hohe, die regionale Grünzone entlang des Donaugrabens eine mittlere Sensibilität gegenüber dem Bau einer Schnellstraße auf.

Flächen mit keiner bis sehr geringer Sensibilität sind die als Grünland - Land- und Forstwirtschaft ausgewiesenen und nehmen den Großteil aller Flächen im Trassennahbereich ein.

Bei der Ermittlung der Wirkungen auf die Siedlungsentwicklung wird davon ausgegangen, dass die Belastung für eine Siedlung umso geringer ist, je weiter die Straße von einer Siedlung bzw. von Bauland bzw. Bauerwartungsland entfernt ist. Damit variiert die Wirkungsintensität der Trasse zwischen sehr ho Bauwerk mehr als 500 m). Die Wirkungsintensität in der Betriebsphase ist aufgrund der weiten Entfernung von offenen Streckenabschnitten zu Siedlungs(erweiterungs)gebieten bzw. aufgrund der langen Tunnelbereiche in allen Teilräumen gering.

Auswirkungen bezüglich Lärm (auf bestehende Wohngebäude) bzw. bezüglich Luftschadstoffe werden in den Themenbereichen Siedlungsraum - Lärm sowie Luft und Klima behandelt. Die Auswirkungen durch Erschütterungen während der Betriebsphase sind vernachlässigbar gering. Während der Bauphase können durch das Verwenden diverser Baumaschinen bzw. Bautechni-

ken Erschütterungen entstehen. Da die Schwingungen jedoch sehr stark mit der Entfernung abnehmen, und sich keine Siedlungen in unmittelbarer Nähe zur Baustelle befinden, ist mit keinen negativen Auswirkungen im Untersuchungsgebiet zu rechnen.

Die Wirkungsintensität in der Bauphase ist ebenso wie in der Betriebsphase von der Lage des Bauwerks abhängig. Allerdings ist im Vergleich zur Betriebsphase die Fläche der unmittelbaren Beeinträchtigung in der Bauphase größer. Neben den Auswirkungen, die von der Baustelle der Trasse ausgehen, sind zusätzlich die Baustelleneinrichtungen und Baustellenzufahrten sowie ein baubedingter Puffer von 10 m Breite um die Trasse zu beurteilen. Durch den Wegfall der Einhausungsbauwerke am Tunnel Tradenberg, dem Umweltschutztunnel Stetten und dem Umweltschutztunnel Kreuzenstein ist insbesondere in den zugehörigen Teilräumen die Wirkungsintensität auf die Siedlungsentwicklung in der Bauphase höher als in der Betriebsphase.

Im Bereich Siedlungsentwicklung sind Maßnahmen zu setzen, welche die negativen Auswirkungen des Vorhabens auf die Siedlungsentwicklung reduzieren und gleichzeitig die Nutzung der Optionen der Siedlungsentwicklung ermöglichen.

Im Teilraum Enzersfeld / Hagenbrunn tragen die vorgesehenen ökologischen Ausgleichsflächen zu einer Erhöhung der Strukturvielfalt der bislang ausgeräumten Kulturlandschaft bei und bereichern somit die Siedlungsstruktur. Zur Reduktion der Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung sind u.a. Maßnahmen entlang der südlichen Siedlungsgrenze von Enzersfeld vorgesehen, die jedoch zum Teil in die Kompetenz der örtlichen Raumplanung fallen. Im anschließenden Teilraum Tunnel Tradenberg werden die Flächen auf der überschütteten Einhausung für siedlungsstrukturell geeignete Nutzungen verwendet, die auch eine ökologische Funktion erfüllen müssen und mit der Gemeinde abzustimmen sind. Ähnliches gilt für die große Anzahl an Einhausungsflächen im Teilraum Stetten / Flandorf, wo zudem die regionale Grünzone des Donaugrabens durch die Gewässerverlegung des Stettner Ortsgrabens aufgewertet wird.

Im Teilraum Korneuburg / Leobendorf sollen die Siedlungserweiterungen durch Maßnahmen der örtlichen Raumplanung möglichst benachrangigt sowie die Aufschließungsqualität der Betriebsgebiete gesteigert werden. In den Korneuburger Donauauen sind keine Maßnahmen im Themenbereich Siedlungsentwicklung erforderlich.

In der Bauphase wird allgemein die Flächenbeanspruchung auf ein notwendiges Minimum reduziert. In den Teilräumen sind gegen die Siedlungsgebiete Sichtschutzmaßnahmen in Form von „grünen Wänden“ (Landschaftswall bzw. bei beengten Platzverhältnissen bloßer Sichtschutz) vorgesehen.

Durch die Ausgleichs- und Schutzmaßnahmen ergibt sich für den Themenbereich Siedlungsentwicklung in der Betriebsphase der S 1 West im Teilraumen Enzersfeld / Hagenbrunn keine, in den Teilräumen Tunnel Tradenberg, Stetten / Flandorf und Korneuburg / Leobendorf eine ge-

ringe Restbelastung. In der Bauphase wird die Restbelastung nach Setzen der Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen im Teilraum Enzersfeld / Hagenbrunn als gering, in den Teilräumen Tunnel Tradenberg, Stetten / Flandorf und Korneuburg / Leobendorf als mittel eingestuft.

Zusammenfassend betrachtet ist das Vorhaben S 1 West gemäß den der gegenständlichen UVE zugrunde liegenden technischen Angaben bei Einhaltung der vorgesehenen Ausgleichs- und Schutzmaßnahmen aus der fachlichen Sicht des Themenbereichs Siedlungsentwicklung umweltverträglich.

3.1.4.1 Wechselwirkungen mit anderen Themenbereichen

Zwischen den einzelnen Themenbereichen treten zum Teil deutliche Wechselwirkungen auf, wie z. B. zu den Themenbereichen Landschaftsbild und Erholung, Boden, Land- und Forstwirtschaft, Pflanzen und deren Lebensräume sowie Tiere und deren Lebensräume. Im Einzelnen bestehen u. a. folgende Wechselwirkungen:

Die Erreichbarkeit von Einrichtungen, zentralen Diensten und Gemeinden (Themenbereich Infrastruktur) ist ein wesentlicher Standortfaktor für die regionale und kommunale Wirtschaftsentwicklung (Themenbereich Regionalentwicklung). Gerade auch durch den Ausbau einer hochrangigen Straßenverbindung, wie der S 1, ergibt sich für die anrainenden Regionen und Gemeinden eine Standortaufwertung. Die Nutzung dieser Entwicklungschancen ist eine Herausforderung der Regionalpolitik und der Standortpolitik des Landes und der Gemeinden.

Das für die Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen erforderliche Wegenetz wird auch für die Aufschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke genutzt. Gestaltungsmaßnahmen werden mit den Anforderungen der Land- und Forstwirtschaft abgestimmt.

Ein Teil des Wegenetzes (Themenbereich Infrastruktur) wird auch für Erholungszwecke genutzt (z. B. als Radwege und Radrouten oder als Wander- und Spazierwege). Attraktiv gestaltete Wegeführungen erhöhen den landschaftlichen Reiz und damit den Erholungswert dieser Einrichtungen. Ebenso werden z. T. auch landwirtschaftliche Wege für Erholungszwecke genutzt.

Maßnahmen zur Erhöhung der visuellen Vielfalt der Landschaft werden häufig entlang von Wegen gesetzt (z. B. Alleen). Damit wird durch landschaftsbildlich begründete Maßnahmen die Attraktivität der Wegebeziehungen gesteigert. Zudem wird bei den Modellierungen der Landschaft auf die Führung der Wege Rücksicht genommen.

Der Themenbereich Kulturgüter weist eine enge Verflechtung zum Landschaftsbild auf. Markante Gebäude und Kulturdenkmale können das Erscheinungsbild der Landschaft erheblich aufwerten. Blickbeziehungen zu dominanten Bauwerken geben dem Land-

schaftsraum ein bestimmtes Gepräge und erleichtern die Orientierung. Zu den landschaftsbildprägenden Dominanten zählen in erster Linie Kulturgüter, wie Kirchen, Kapellen, Schlösser, Stifte u. dgl. Diese Kulturobjekte besitzen damit nicht nur kulturhistorischen sondern auch einen ästhetischen Wert.

Kulturdenkmale bilden auch attraktive Anziehungspunkte für Erholungssuchende. Daher ist die Beachtung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Kulturgüter auch bedeutend für das Erholungspotential eine Region.

Maßnahmen des Lärmschutzes verändern die Optionen der Siedlungsentwicklung, da durch Lärmschutzmaßnahmen auch Siedlungserweiterungsgebiete geschützt werden.

Vom Bau und Betrieb einer Schnellstraße ausgehende Lärmbelastungen wirken nicht nur auf die Wohnobjekte und den Siedlungsraum, sondern auch auf die freie Landschaft und damit die Erholungseignung der Landschaft. Lärmschutzmaßnahmen tragen damit auch zur Verringerung der Störung der Erholungssuchenden durch Lärm bei. Umgekehrt erzeugen Lärmschutzwände und -wälle visuelle Wirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholungslandschaft. Daher ist deren Ausgestaltung auch auf die Erhaltung der Erholungsfunktion der Landschaft auszurichten.

Insgesamt zeigt sich, dass zwischen dem Themenbereich Regional- und Siedlungsentwicklung eine Vielfalt an Wechselbeziehungen zu vielen anderen Themenbereichen bestehen, die im Rahmen der UVE auch entsprechend beachtet wurden.

3.2 DER FACHBEREICH SIEDLUNGS- UND WIRTSCHAFTSRAUM IN DER STÄDTEBAU-UVP: „FLUGFELD ASPERN SÜD“

Dem Fachbeitrag Siedlungs- und Wirtschaftsraum kommt bei Städtebauvorhaben besondere Bedeutung zu, da diese viele raumplanerische Elemente aufweisen. Am Beginn der Untersuchungen steht die städtebauliche Analyse des Masterplans hinsichtlich der Überprüfung der Einhaltung von Planungsrichtwerten und Zulässigkeit von Nutzungen gem. raumplanerischer Vorschriften sowie die Klärung der Übereinstimmung mit bestehenden Planungsvorgaben auf europäischer, nationaler, regionaler und örtlicher Ebene. Die im Masterplan vorgegebenen Ziele einer nachhaltigen Stadtentwicklung sind hinsichtlich Defizite bei der Umsetzung zu untersuchen und weiterzuentwickeln. Hauptaugenmerk bei der Bearbeitung liegt in der Beurteilung der Auswirkungen hinsichtlich der Darstellung möglicher Änderungen in der Raumstruktur infolge der Veränderung des Zentrengefüges innerhalb Wiens sowie den Auswirkungen des neuen Stadtteils auf das Wiener Umland (Position des Flugfelds Aspern in der CENTROPE-Region).

Weiters ist die Darstellung der Beeinflussung der demographischen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Entwicklungen auf lokaler und regionaler Ebene vorgesehen. Die geplanten Flächennutzungen sind auf die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte und Planungsrichtwerte entsprechend den Widmungskategorien sowie hinsichtlich der Konflikte mit der unmittelbaren Nachbarschaft zu untersuchen. Dies umschließt auch die Wirkungen auf umliegende Wohngebiete, Erholungsräume und sensible Nutzungen.

3.2.1 Projektbeschreibung „Das Vorhaben uns sein Umfeld“

Auf dem Areal des ehemaligen Asperner Flugfelds im 22. Wiener Gemeindebezirk, nördlich der alten Ortskerne von Aspern und Eßling, ist im Stadtentwicklungsplan Wien 2005 für die nächsten Jahrzehnte ein Stadterweiterungsgebiet vorgesehen. Zur Koordination dieses mehrere Jahrzehnte dauernden Prozesses wurde ein Masterplan ausgearbeitet, der eine übergeordnete Leitlinie für die langfristige generelle bauliche Realisierung auf Flächen des Asperner Flugfelds darstellt.

In den Jahren 2010 bis 2014 soll auf dem südlichen Teilraum des im Masterplan Flugfeld Aspern dargestellten Stadtentwicklungsgebietes das Städtebauvorhaben „Asperner Flugfeld Süd“ verwirklicht werden. Dazu ist eine Bebauung mit Wohn- und Geschäftsbauten einschließlich dazugehöriger Infrastruktureinrichtungen im Ausmaß von ca. 540.000 m² Bruttogeschoßfläche für ca. 5.600 Einwohner und 3.500 Arbeitsplätze vorgesehen.

Es wird ein Höchstmaß an Nutzungsmischung im Projektbereich angestrebt und für die einzelnen Baufelder deren künftige Nutzung und Dichte definiert. Im Westen des Vorhabensgebiets ist die Errichtung von Wohnbauten, teilweise mit flexibler Nutzung im Erdgeschoß, vorgesehen.

Östlich anschließend an die Wohnquartiere ist die Errichtung sozialer Infrastruktureinrichtungen geplant. Im nördlichen Bereich sind die Nutzungen Forschung und Entwicklung, Büro und Hotel vorgesehen. Im Südosten, anschließend an das bestehende Gewerbegebiet, wurden weitere Gewerbenutzungen festgelegt.

Die angestrebte städtische Ausprägung des Vorhabens verlangt eine hohe Dichte, wobei die höchsten Nutzungsdichten im Bereich der künftigen U-Bahn-Station zu finden sind (Geschoßflächenzahl: 3 - 5). Die Wohnnutzungsbereiche weisen Geschoßflächenzahlen von 1,8 – 3,2 auf. Die Festlegung der maximalen Bauhöhen erfolgt auf Basis der Definition von Bauklassen gemäß Wiener Bauordnung. Dem überwiegenden Anteil der Wohnbauten und Gebäude für Forschungseinrichtungen wird die Bauklasse mit maximal 21 m Höhe zugeordnet. Die im Süden des Gebiets liegenden Bebauungen fallen in die Bauklasse mit maximal 16 m Gebäudehöhe. Im Nordosten des Vorhabensgebiets sind zwei Hochhäuser mit 50 m bzw. 35 m Höhe geplant.

Die städtebaulichen Maßnahmen im Zuge des Projektes „Asperner Flugfeld Süd“ werden im Norden von einer großen Wasserfläche (Asperner Landschaftsteich) begrenzt, die nicht nur eine Naherholungsfunktion für weite Teile des 22. Wiener Gemeindebezirks haben wird, sondern genügend Attraktivität bieten soll, dass auch im Gebiet des ehemaligen Flugfelds Aspern der 22. Wiener Gemeindebezirk weiter wachsen kann. Denselben Zwecken dienen im Gelände des ehemaligen Flugfelds Aspern gelegene Grünanlagen (Asperner Landschaftspark). Davon ausgehend erstreckt sich ein Grünzug in südwestlicher Richtung. Einen zentralen Bestandteil dieses Grünzugs wird das Element Wasser in Form eines künstlichen Oberflächengewässers einnehmen.

Überwiegend innerhalb und teils auch in der Nähe des Städtebauvorhabens „Asperner Flugfeld Süd“ wurde entsprechend den Baufeldern ein Straßennetz entwickelt. Dieses besteht aus einer Straße, die sich in späteren Jahren zu einer Ringstraße weiterentwickeln kann, und darauf aufbauenden Radialstraßen. Innerhalb der Baufelder sind Nebenstraßen (zum Teil als Sackgassen) vorgesehen. Ergänzend dazu sind vor allem entlang von Grünanlagen Geh- und Radwege vorgesehen. Ausgehend vom Straßenstück An den alten Schanzen ist zudem die Führung eines öffentlichen Linienbusses vorgesehen, welcher über die künftige Ringstraße an die Station „Flugfeld Süd“ der U-Bahn-Linie U2 angeschlossen wird.

Die Anbindung der Straßen im Städtebauvorhaben „Asperner Flugfeld Süd“ an das bestehende öffentliche Straßennetz erfolgt im Süden an die Groß-Enzersdorfer Straße (Hauptstraße B 3). Zwei Straßen münden in die Johann-Kutschera-Gasse (eine davon über die bestehende Bernhardinerallee) und binden die Straßen des Städtebauvorhabens an diese an.

Der frühest mögliche Baubeginn des Städtebauvorhabens „Asperner Flugfeld Süd“ ist Anfang 2010. In Abhängigkeit vom Baubeginn in den einzelnen Baufeldern erfolgen die Fertigstellung und der Bezug der Bauten im Zeitraum 2012 bis 2014. Das wesentliche Ziel einer durchdachten

Baulogistik ist die Minimierung der LKW-Belastung und damit des notwendigen An- und Abtransports von Erdmassen und Baustoffen außerhalb des Stadtentwicklungsgebietes. Es wird daher eine weitgehende Unterbringung bzw. Verwertung von Überschussmassen im Vorhabensgebiet angestrebt. Alle verbleibenden Baumassen werden entweder aufbereitet und wieder verwendet (Kies) oder weitgehend über die Bahn an- und abtransportiert. So können die Fahrten im öffentlichen Straßennetz außerhalb des Städtebauvorhabens weitgehend reduziert werden.

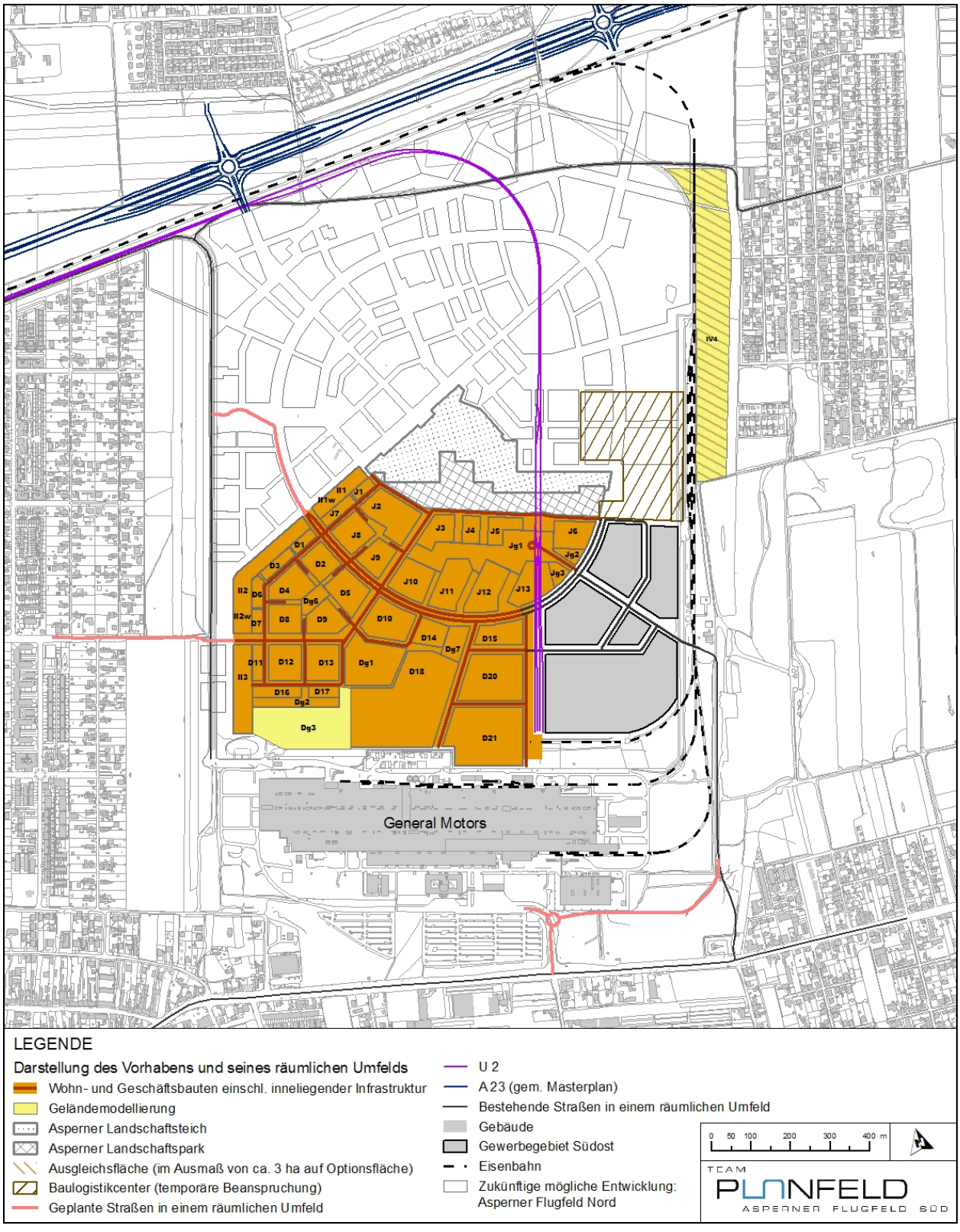

Abbildung 12: Darstellung des Vorhabens und seines räumlichen Umfeldes, RaumUmwelt® Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung

Im südlichen Bereich des ehemaligen Asperner Flugfeldes beabsichtigt die Wien 3420 Aspern Development AG ein Städtebauvorhaben zu entwickeln und sodann über Investoren realisieren

zu lassen. Die Stadt Wien, Magistratsabteilung Straßenverwaltung und Straßenbau (MA 28), beabsichtigt die Durchführung von Straßenbauvorhaben, die funktional für die Erschließung Städtebauvorhaben Asperner Flugfeld Süd essentiell und erforderlich sind. Das Areal liegt im 22. Bezirk am nordöstlichen Wiener Stadtrand und war von 1912-1945 Standort des Flughafens von Wien. Bis zur Schließung des Flughafens 1977 wurde das Gelände für diverse zivile Flugzwecke bzw. auch für Autorennen genutzt. Seit den 80er Jahre befindet sich am südlichen Rand des Flugfeldes das Werksgelände der General Motors Powertrain Austria GmbH.

Erste Ideen zur städtebaulichen Entwicklung des Geländes entstanden im Zuge der Stadterweiterungsphase zu Beginn der 1990er Jahre. Im Stadtentwicklungsplan 2005 wurde das Flugfeld Aspern als „Potentialfläche für größere Stadtentwicklungsprojekte - Zentrum mit regionaler Bedeutung“ definiert und als Bestandteil des Zielgebietes U 2-Donaustadt/Aspern Seestadt auf die entwicklungspolitische Agenda der Stadt gesetzt. Nach der EU-weiten Ausschreibung eines städtebaulichen Vergabeverfahrens wurde der Sieger 2006 mit der Ausarbeitung eines Masterplans für das gesamte Flugfeld beauftragt, der die übergeordneten Leitlinien für die langfristige generelle bauliche Realisierung darstellt.

Im räumlichen Umfeld bestehen weitere Planungen und konkrete Entwicklungsabsichten:

Das derzeit in Entwicklung befindliche Gewerbegebiet Südost östlich des Vorhabens weist auf 16 ha eine Bruttogeschoßfläche von 110.000 m² auf und ist über die Groß-Enzersdorfer Straße erreichbar.

Gemäß Planungen der Wiener Linien soll Ende 2013 die Verlängerung der U 2-Nord von der Aspernstraße bis zum Flugfeld Aspern mit vier geplanten Stationen (davon eine vorläufig nur im Rohbau vorbereitet) in Betrieb gehen.

Ausgehend vom Gebiet Stadlau / Hirschstetten ist eine Verlängerung der A 23 bis zum Knoten Raasdorf an der Wiener Stadtgrenze mit Fertigstellung 2016 geplant und wird zukünftig auf Höhe Flugfeld Aspern mit zwei Anschlussstellen an das Planungsgebiet anbinden.

Im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens wird im östlichen Grünzug eine Fläche zur Unterbringung von Aushubmaterial in Form einer Geländemodellierung und gleichzeitig als Ausgleichsfläche im Umfang von rd. 3 ha herangezogen, darauf aufbauend erfolgten Planungen zur Ausgestaltung als Grünzug Ost.

Ausgehend vom Masterplan, der eine Gesamtbeplanung des Flugfeldes Aspern vorsieht, besteht die Möglichkeit der Entwicklung im Nordteil des Asperner Flugfeldes innerhalb des vorgesehenen Zeithorizonts 2025. Gemäß Masterplan sind die Struktur bildenden Elemente „Nördliches Viertel, Bahnhof und Geschäftsstraße“, „Nordteil der Ringstraße“, „Gewerbegebiet“ und „Superblocks entlang der U-Bahn“ vorgesehen.

3.2.2 Prüfgegenstand

Mit der Novelle des UVP-Gesetzes im Jahr 2004 wurde im Anhang I mit der Ziffer 18 der neue UVP-Tatbestand des Städtebauvorhabens eingeführt. Gemäß Z 18 lit. b fallen darunter alle Städtebauvorhaben mit einer Nutzfläche von mehr als 100.000 m2, wobei auch die zugehörigen Aufschließungsstraßen einzubeziehen sind.

3.2.3 UVE-Methodik im Detail

Einheitliche Vorgaben zur Untersuchungsmethodik:

Folgende Grundstruktur der Untersuchungsmethodik, die der Methodik der ökologischen Risikoanalyse folgt, wird im Hinblick auf die Gewährleistung der Nachvollziehbarkeit und der Vergleichbarkeit der Fachbeiträge vorgegeben:

- *Ermittlung der Beeinflussungssensibilität*
  Themenbereichsspezifische Bestandserfassung und -analyse anhand von Kriterien sowie Bewertung des Bestandes
- *Ermittlung der Wirkungsintensität*
  Analyse der Wirkung des geplanten Vorhabens im Hinblick auf Art (Wirkfaktoren) und Stärke der Einwirkungen auf Kriterienebene
- *Ermittlung der Erheblichkeit der Auswirkungen (Eingriffserheblichkeit)*
  Verknüpfung von Beeinflussungssensibilität (Bestandsbewertung) und Wirkungsintensität (Stärke der Einwirkungen) auf Kriterienebene
- Entwicklung von Maßnahmen für die jeweilige Planungsstufe
- Optimierung des geplanten Vorhabens oder
- *Beurteilung der Wirksamkeit von Maßnahmen* bezogen auf die festgelegten Kriterien
- *Ermittlung der verbleibenden Auswirkungen* (Restbelastung) auf Basis der Verknüpfung von Erheblichkeit und Wirksamkeit der Maßnahmen für die Kriterien

Textliche Beschreibung:

Das Vorhaben kann sich unterschiedlich negativ oder auch positiv auf die Umwelt sowie Raumstruktur auswirken. Um dieses Beziehungsgeflecht zu erfassen, wird bei der Bewertung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nachfolgend beschriebene Vorgangsweise gewählt.

1. Schritt: Beurteilung der Beeinflussungssensibilität der Ist-Situation

Als erster Schritt erfolgt eine Beschreibung und Bewertung der Ist-Situation des Untersuchungsraumes. Dabei wird die **Beeinflussungssensibilität** in fünf Stufen bewertet:

A: keine bis sehr geringe Sensibilität

B: geringe Sensibilität

C: mittlere Sensibilität

D: hohe Sensibilität

E: sehr hohe Sensibilität

Grundsätzlich gilt: Je höher die Schutzwürdigkeit bzw. Sensibilität eines Schutzgutes nach UVP-Gesetz bzw. der dazugehörigen Nutzungen ist und je empfindlicher das Schutzgut auf mögliche Projektwirkungen reagiert, desto höher wird es eingestuft.

2. Schritt: Beurteilung der Wirkungsintensität des Vorhabens

Im zweiten Schritt werden die Wirkungen des Vorhabens auf sein Umfeld erfasst und dargestellt. Darauf aufbauend erfolgt eine Prognose der **Wirkungsintensität des Vorhabens** in fünf Stufen:

1 - keine Wirkung / Verbesserung

2 - geringe Wirkung

3 - mittlere Wirkung

4 - hohe Wirkung

5 - sehr hohe Wirkung

Das Vorhaben umfasst das (zum Beurteilungszeitpunkt) vorliegende technische Projekt. Es enthält noch nicht die Maßnahmen, mit denen wesentliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens vermieden, eingeschränkt oder soweit möglich ausgeglichen werden sollen.

3. Schritt: Beurteilung der Eingriffserheblichkeit des Vorhabens

Die Eingriffserheblichkeit des Vorhabens resultiert letztlich aus der Verschränkung von Beeinflussungssensibilität und Wirkungsintensität des Bauwerks. Damit erfolgt als **dritter Schritt** die **Beurteilung der Eingriffserheblichkeit** des Vorhabens.

Die Eingriffserheblichkeit ist ein Maß für die Erheblichkeit der Vorhabensauswirkung. Sie wird durch die Gegenüberstellung der Beeinflussungssensibilität mit der Wirkungsintensität des Vor-

habens in Form einer Matrix in sechs Stufen ermittelt, wobei Stufe I die geringste und Stufe VI die höchste Eingriffserheblichkeit darstellt; diese Stufen sind:

I: keine Auswirkung / Verbesserung

II: geringe Auswirkung

III: mittlere Auswirkung

IV: hohe Auswirkung

V: sehr hohe Auswirkung

VI: untragbar hohe Auswirkung

Die Eingriffserheblichkeit des Vorhabens wird getrennt für Bau- und Betriebsphase beurteilt, und zwar zunächst ohne dass Maßnahmen zur Reduktion der Auswirkungen des Vorhabens berücksichtigt werden.

4. Schritt: Festlegung der Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen

Aufbauend auf der Ermittlung der Eingriffserheblichkeit werden als vierter Schritt **Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen** entwickelt und vorgeschlagen. Diese dienen der Vermeidung bzw. Minderung der Wirkungsintensität des Bauwerkes und damit der Reduktion der Eingriffserheblichkeit. Letztlich geht es bei der Festlegung der Maßnahmen darum, die **Umweltverträglichkeit** herzustellen.

5. Schritt: Beurteilung der Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen

Im fünften Schritt erfolgen die **Beurteilung** der **Wirksamkeit** und Effizienz der vorgeschlagenen **Maßnahmen** und die Ansprache der nach der Umsetzung dieser Maßnahmen verbleibenden **Restbelastung** auf den Siedlungs- und Wirtschaftsraum. Mit zunehmender Eingriffserheblichkeit wächst die Notwendigkeit der Entwicklung wirksamer Ausgleichsmaßnahmen, um ein umweltverträgliches Projekt zu erhalten. Erst der Grad der Maßnahmenwirksamkeit lässt die Ableitung der verbleibenden Restbelastung zu. Diese wird als Maß für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens herangezogen.

Bei einer sehr guten Wirksamkeit der Maßnahmen wird die Eingriffserheblichkeit um zwei Klassen, bei guter Wirksamkeit um eine Klasse und bei partiell wirksamen Maßnahmen um bis zu einer Klasse rückgestuft. Die hier im Einzelnen vorzunehmende Vorgehensweise muss, um den Gegebenheiten im Einzelfall entsprechen zu können, einer individuellen Expertenbeurteilung vorbehalten bleiben. Daher wird auf eine exakte Abbildungsregel bewusst verzichtet.

6. Schritt: Ermittlung der Restbelastung

Abschließend wird als sechster Schritt eine themenbezogene **Gesamteinschätzung der Auswirkungen** des Vorhabens (einschließlich der vorgeschlagenen Maßnahmen) vorgenommen und eine zusammenfassende Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens (= **Restbelastung**) gemacht. Die Restbelastung gliedert sich wie die Eingriffserheblichkeit in sechs Stufen:

- keine Belastung / Verbesserung
- geringe Belastung
- mittlere Belastung
- hohe Belastung
- sehr hohe Belastung
- untragbar hohe Belastung[86]

Die Untersuchungsmethodik zur Ermittlung der Restbelastung folgt dabei dem Schema folgender Matrix:

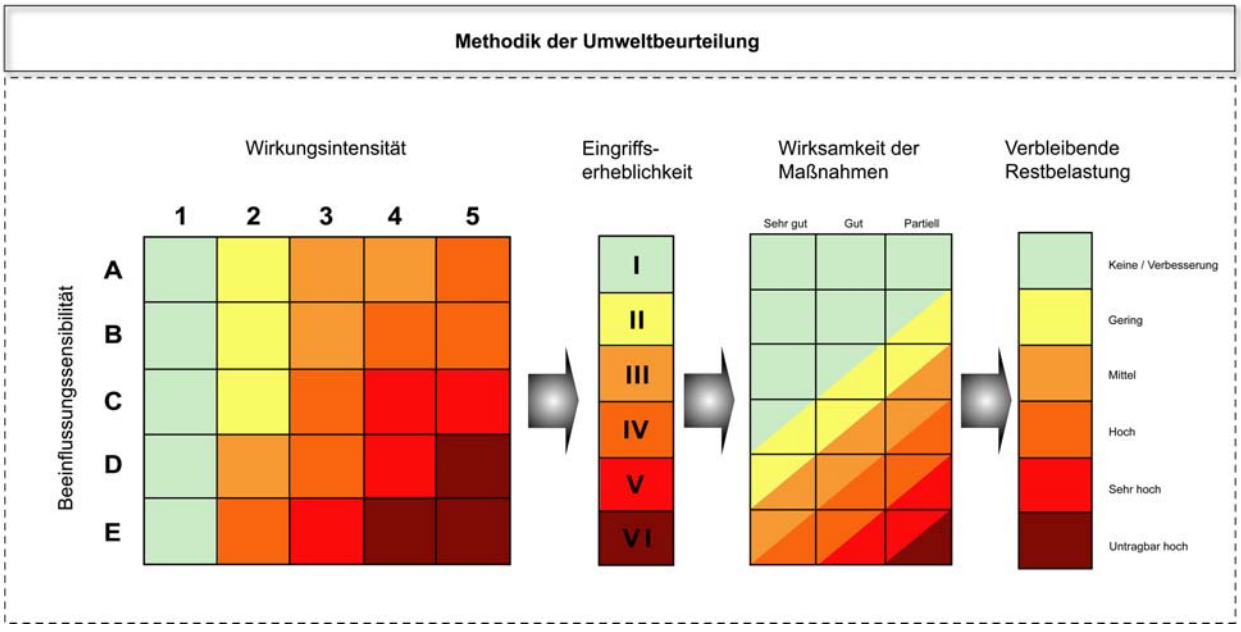

Abbildung 13: Methodik der Umweltbeurteilung, RaumUmwelt® Planungs-GmbH

[86] Sollte die Restbelastung Stufe VI erreichen, bedeutet dies, dass eine außerordentliche hohe Eingriffserheblichkeit auch mit Maßnahmen nicht zu beherrschen ist. Damit wäre das Projekt im Themenbereich nicht umweltverträglich.

Das Ergebnis ist eine Aussage bezüglich der Umweltverträglichkeit des Vorhabens, das dabei das technische Projekt sowie alle entwickelten Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen umfasst. Diese werden dadurch zum untrennbaren Bestandteil des Vorhabens.

3.2.3.1 Untersuchungs- und Teilräume

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes für den Fachbeitrag Siedlungs- und Wirtschaftsraum erfolgte so, dass jenes Gebiet, auf das Auswirkungen auf Raum und Umwelt durch das geplante Städtebauvorhaben „Asperner Flugfeld Süd“ zu erwarten sind, abgedeckt ist. Dazu wurde in Anlehnung an die Siedlungsstruktur ein *standortbezogener Untersuchungsraum* festgelegt [siehe Abbildung 14], der folgendermaßen begrenzt wird:

- Norden: Ostbahn (Wien – Marchegg – Bratislava),
- Osten: Telephonweg und Raphael-Donner-Allee,
- Süden: Wiethegasse, Dumreichergasse und Heustadelgasse,
- Westen: Hausfeldstraße.

Abbildung 14: Standortbezogener Untersuchungsraum im Themenbereich Siedlungs- und Wirtschaftsraum, RaumUmwelt® Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung

Der standortbezogene Untersuchungsraum enthält somit die unmittelbar angrenzenden Siedlungsgebiete, sowie die alten Ortskerne von Aspern und Eßling. Der Abstand zum Vorhabensgebiet beträgt daher stellenweise bis zu 900 m.

Für die Bearbeitung wurde der standortbezogene Untersuchungsraum nochmals in einzelne Teilräume mit jeweils homogenen Nutzungsstrukturen untergegliedert, um eine nachvollziehbare Beurteilung sicherstellen zu können. Die Teilräume gliedern sich wie folgt [vgl. Abbildung 15]:

- I – Flugfeld Aspern
- II – General Motors
- III – Stadtrandsiedlung, Hausfeldstraße
- IV – Einfamilienhaussiedlung, Gedächtniswald
- V – Alte Ortskerne Aspern, Eßling
- VI – Wegmayersiedlung, Heustadelgasse

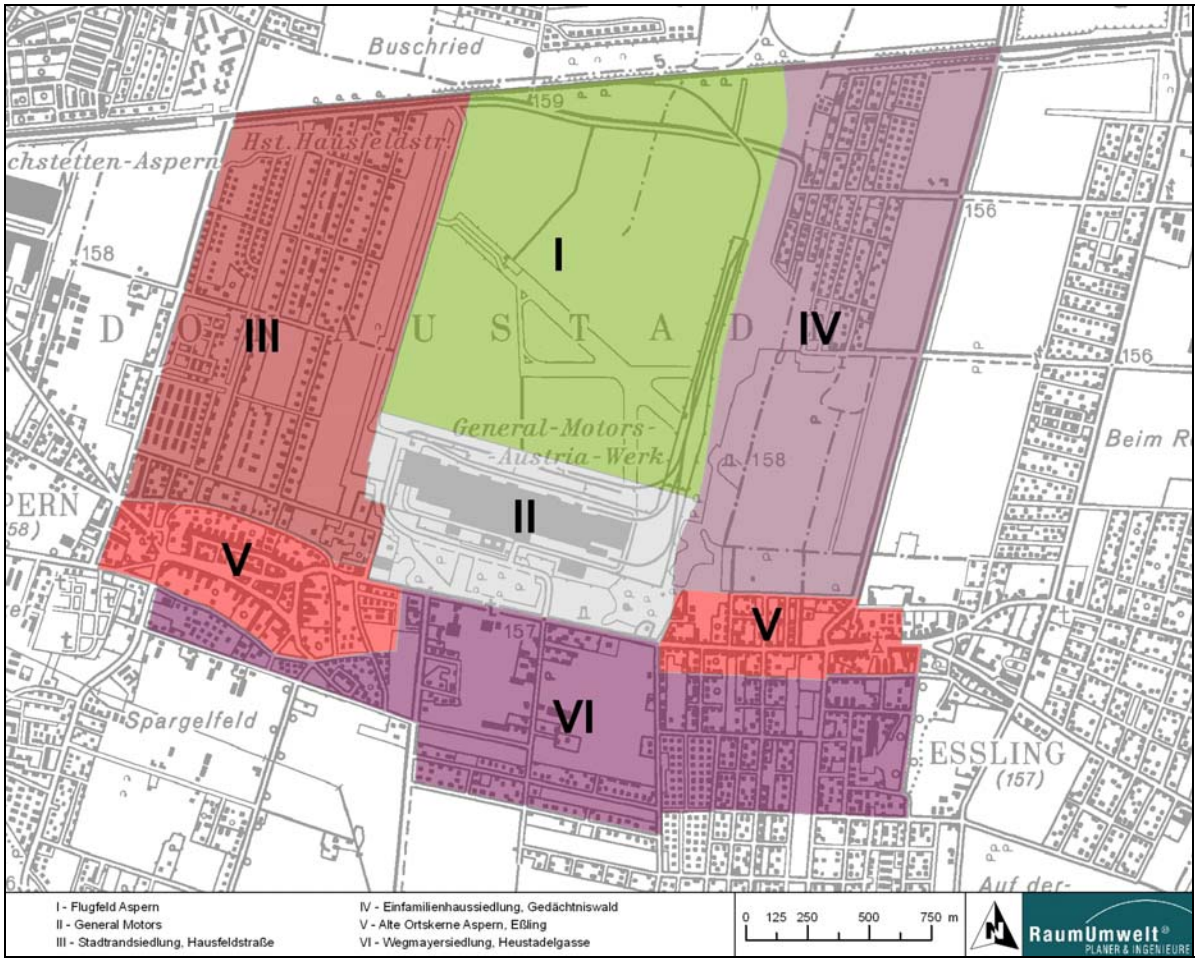

Abbildung 15: Übersicht über Teilräume im standortbezogenen Untersuchungsraum, RaumUmwelt® Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung

Zur Darstellung funktionaler Verflechtungen zwischen Wien und dem Umland bzw. dem Flugfeld Aspern und den lokalen Zentren im Bezirk Donaustadt, wurde der Untersuchungsraum ausgeweitet und wird in weiterer Folge als *funktionaler Untersuchungsraum* bezeichnet. Dieser umfasst je nach Themengebiet innerhalb des Fachbeitrags Siedlungs- und Wirtschaftsraum den gesamten Stadtraum Wiens und die unmittelbar angrenzenden Gemeinden (funktionaler Untersuchungsraum im weiteren Sinne) bzw. nur den 22. Wiener Gemeindebezirk (funktionaler Untersuchungsraum im engeren Sinne). Der funktionale Untersuchungsraum im engeren Sinne stellt somit den von mittelbaren Projektwirkungen betroffenen Siedlungsraum dar.

3.2.3.2 Zeitliche Abgrenzung

Für den Fachbeitrag Siedlungs- und Wirtschaftsraum wurden folgende Planfälle angenommen und betrachtet:

Modifizierter Bestand: Bestand 2007 mit der Annahme, dass das Gewerbegebiet Südost bereits besteht, da sich dieses derzeit in Entwicklung befindet,

Planfall 2013: Großteil des Asperner Flugfelds Süd bereits bebaut, ohne U2-Verlängerung ins Flugfeld Aspern, ohne S 1 Teilrealisierung von Groß-Enzersdorf bis Korneuburg,

Planfall 2014 – Basisszenario: Asperner Flugfeld Süd zur Gänze bebaut, mit U2-Verlängerung ins Flugfeld Aspern, mit S 1 Teilrealisierung von Groß-Enzersdorf bis Korneuburg,

Planfall 2025 – Endausbaustufe: Vollbebauung des Flugfeld Asperns gem. Masterplan, Ausbau des Marchegger Asts der Ostbahn, A 23 Spange Flugfeld Aspern, Vollausbau S 1 Wiener Außenringschnellstraße.

Der „modifizierte Bestand“ wird zur Beurteilung der Ist-Situation und folglich für die Festlegung der Beeinflussungssensibilität herangezogen. Die Auswirkungen des Vorhabens werden für die Planfälle 2013, 2014 und 2025 untersucht und verbal beschrieben. Die Bewertung der Auswirkungen mittels der ökologischen Risikoanalyse erfolgt jedoch nur für den Planfall 2014, der aus diesem Grunde den Zusatz „Basisszenario“ trägt. Die Ermittlung der Zusatzimmissionen in Bezug auf Lärm und Luft bezieht sich auf die Differenz zwischen Planfall und Referenzplanfall, d.h. auf die Fortschreibung der Ist-Situation.

3.2.3.3 Grundlagen und Bearbeitungszugang

Die Beschreibung und Bewertung der Bestandssituation zum Siedlungs- und Wirtschaftsraum erfolgte im festgelegten Untersuchungsraum mittels Literaturstudium und eigenen Erhebungen durch Geländebegehungen. Dabei bezieht sich die Beschreibung der Ist-Situation auf den funktionalen als auch standortbezogenen Untersuchungsraum.

Zur Bewertung der Bestandssituation wurden nur die Flächen innerhalb des standortbezogenen Untersuchungsraumes herangezogen. Die Bestimmung der Beeinflussungssensibilität in Bezug auf die Siedlungsentwicklung erfolgte u.a. anhand der im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan für das Stadtgebiet von Wien ausgewiesenen Widmungen, mit denen auch das Maß der in diesem Gebiet zulässigen Umwelteinwirkungen festgelegt wurde. Demnach sind je nach Widmungsart der anrainenden Flächen die Auswirkungen des Vorhabens unterschiedlich zu beurteilen.

Zur Nachvollziehbarkeit der Bewertung wurde eine Aggregation der Flächenwidmung vorgenommen, indem Widmungen mit ähnlicher Nutzung und gleicher Sensibilität in Gruppen zusammengefasst und entsprechend einklassifiziert wurden [vgl. Tabelle 16].

Auch in Gebieten, für die derzeit eine Bausperre besteht (z.B. Flugfeldareal), wurden die vor Inkrafttreten der Bausperre gültigen Flächenwidmungen zur Bewertung der Sensibilität herangezogen, da der Flächenwidmungsplan nur aus formalrechtlichen Gründen außer Kraft getreten ist, jedoch davon ausgegangen werden kann, dass die planerischen Zielsetzungen weiterhin bestehen.

Flächenwidmung (aggregiert)			
Flächenwidmung (aggregiert) - UVE	**Widmungsarten Wien**	**Wiener Bauordnung**	**Klassen der Sensibilität**
Bauland			
Wohngebiet	Wohngebiete, Wohngebiet-Geschäftsviertel, Gartensiedlungsgebiete, Gartensiedlungsgebiet-Gemeinschaftsanlage, Kleingartengebiete für ganzjähriges Wohnen, Gebäude für öffentliche Zwecke (z.B. Schulen)	§ 6 Abs. 2 § 6 Abs. 6 § 6 Abs. 7 § 6 Abs. 10 § 6 Abs. 13	sehr hoch
Gemischtes Baugebiet	Gemischte Baugebiete, Gemischtes Baugebiet-Geschäftsviertel, Gemischtes Baugebiet-friedhofsbezogen	§ 6 Abs. 8 § 6 Abs. 10 § 6 Abs. 13	hoch
Sondergebiet	sonstige Grundflächen für die Errichtung best. nicht unter eine andere Widmung fallende Gebäude bzw. Nutzungen	§ 6 Abs. 2 § 6 Abs. 4 § 6 Abs. 14	hoch
Betriebsgebiet	Gemischtes Baugebiet-Betriebsbaugebiet	§ 6 Abs. 9 § 6 Abs. 13	mäßig
Industriegebiet	Industriegebiete, Industriegebiet mit best. Verwendungs- oder Nutzungsart	§ 6 Abs. 11 § 6 Abs. 13	mäßig
Grünland			
Freizeit und Erholung	Erholungsgebiete: Parkanlagen, Kleingartengebiete, Sport- und Spielplätze, Freibäder, Grundflächen für Badehütten, sonstige für die Volksgesundheit und Erholung der Bevölkerung notwendige Grundflächen; Schutzgebiete: Parkschutzgebiete; Friedhöfe	§ 6 Abs. 2 § 6 Abs. 4 § 6 Abs. 5	sehr hoch

Grüngürtel	Schutzgebiete: Wald und Wiesengürtel, Wald und Wiesengürtel landwirtschaftliche Nutzung	§ 6 Abs. 3	hoch
Sondergebiet	Sondernutzungsgebiete, Lagerplätze und Ländeflächen, Lagerplätze mit best. Lagerungen	§ 6 Abs. 4 § 6 Abs. 12 § 6 Abs. 13 § 6 Abs. 14	gering
Land- und Forstwirtschaft	Ländliche Gebiete	§ 6 Abs. 1	sehr gering

Tabelle 16: Widmungsgeneralisierung und Bewertungsstufen der Sensibilität nach Widmungsarten, RaumUmwelt® Planungs-GmbH

Neben der **Flächenwidmung** sind die **Funktionszusammenhänge** eine weitere Prüfgröße zur Beurteilung der Sensibilität der Teilräume. Wesentliche Indikatoren für diese Prüfgröße sind Wegeverbindungen zum nächstgelegenen Zentrum, Blickbeziehungen bzw. Vorbelastungen durch Barrieren oder Trennlinien.

Weiters geht auch das lokale **Stadtklima** im standortbezogenen Untersuchungsraum als Prüfgröße in die Bewertung der Beeinflussungssensibilität ein. Dazu wird der Versiegelungsgrad des Bodens, der Durchgrünungsanteil und die Dichte der Bebauung (Bebauungsstruktur) analysiert. Demnach sind Gebiete mit einem guten bis sehr guten Stadtklima als gering sensibel zu bewerten, während Gebiete mit einem bereits schlechten Stadtklima als hoch sensibel einzustufen sind, wobei zusätzlich die Nutzungsart im Teilraum eine Rolle spielt.

Daneben erfolgt eine Bewertung der Sensibilität hinsichtlich der **Immissionsbelastungen** (Luft, Lärm) auf die Siedlungsgebiete im standortbezogenen Untersuchungsraum anhand der Vorbelastung der Gebiete. So wird ein Siedlungsgebiet mit einer erhöhten Immissionsbelastung, bei der bereits ohne Vorhaben eine Grenzwert-Überschreitung zu verzeichnen ist, als hoch sensibel eingestuft, Gebiete mit keiner Vorbelastung als gering sensibel. Dieser Klassifizierung liegt die Tatsache zugrunde, dass bereits vorbelastete Siedlungsgebiete nicht in unbelastete Gebiete verlegt werden können. Daher ist eine Gleichverteilung von Belastungen anzustreben [vgl. Tabelle 17].

Klassen der Sensibilität – Siedlungs- und Wirtschaftsraum		
Prüfgröße	**Indikatoren**	**Klassen der Sensibilität**
Flächenwidmung	Grünland-Land- und Forstwirtschaft	- A - sehr gering
	Grünland-Sondergebiet	- B - gering
	Bauland-Betriebsgebiet, Bauland-Industriegebiet	- C - mäßig
	Bauland-Gemischtes Baugebiet, Bauland-Sondergebiet, Grünland-Grüngürtel	- D - hoch
	Bauland-Wohngebiet, Grünland-Freizeit und Erholung	- E - sehr hoch
Funktions-zusammenhänge	keine Wegeverbindung zu nächstgelegenem Zentrum, bestehende Barriere	- A - sehr gering
	keine direkte Wegeverbindung zu nächstgelegenem Zentrum, keine bzw. nur vereinzelte Blickbeziehungen zu Zentrum durch optische Trennlinie	- B - gering
	Hauptwegeverbindung zu nächstgelegenem Zentrum, keine bzw. nur vereinzelte Blickbeziehungen zu Zentrum durch optische Trennlinie	- C - mäßig
	Hauptwegeverbindung zu nächstgelegenem Zentrum, Blickbeziehungen zu Zentrum vorhanden	- D - hoch
	Zentrumsfunktion, engmaschiges Wegenetz in verschiedene Richtungen vorhanden	- E - sehr hoch
Stadtklima	gutes bis sehr gutes Stadtklima → keine Wärmeinseln durch geringen Versiegelungsgrad des Bodens, starke Durchgrünung und lockere Bebauungsstruktur	- B - gering
	mäßig gutes Stadtklima: → kleinräumige Tendenz zu Wärmeinseln durch mittleren Versiegelungsgrad des Bodens, mäßige Durchgrünung und dichtere Bebauungsstruktur	- C - mäßig
	kein gutes Stadtklima: → Ausbildung Wärmeinseln durch hohen Versiegelungsgrad des Bodens, geringe Durchgrünung und dichte Bebauungsstruktur	- D - hoch
Vorbelastung durch Immissionen	keine Vorbelastung in Siedlungsgebieten → geringe Empfindlichkeit gegenüber Neubelastungen	- B - gering
	mäßige Vorbelastung in Siedlungsgebieten durch erhöhte Immissionsbelastung ohne Grenzwert-Überschreitung → mäßige Empfindlichkeit gegenüber Neubelastungen	- C - mäßig
	vorbelastet im Bereich der gesetzlichen Grenzwerte aufgrund erhöhter Immissionsbelastung mit Grenzwert-Überschreitung → hohe Empfindlichkeit gegenüber Neubelastungen	- D - hoch

Tabelle 17: Indikatoren zur Bewertung der Beeinflussungssensibilität im Themenbereich Siedlungs- und Wirtschaftsraum, RaumUmwelt® Planungs-GmbH

3.2.3.4 Beschreibung der Ist-Situation

Zur Beurteilung der Bestandssituation wurden einerseits u.a. die funktionale und zentralörtliche Gliederung, die Bevölkerungsentwicklung, die Wirtschaftsstruktur, die Beschäftigungs- und Pendlersituation, der Verkehr, das Zentrengefüge und die Stadtentwicklungsgebiete in räumlicher Nähe zum ehemaligen Flugfeld Aspern untersucht. Andererseits wurde für den standortbezogenen Untersuchungsraum die Sensibilität anhand der Prüfgrößen aktuelle Flächenwidmung, bestehende Funktionszusammenhänge, lokales Stadtklima und Vorbelastungen des Raumes durch Immissionen abgeschätzt.

3.2.3.5 Bewertung der Beeinflussungssensibilität

Analog zu der in Kapitel 3.2.3.3 beschriebenen Klassifikation, wird die Beeinflussungssensibilität für den Siedlungs- und Wirtschaftsraum teilraumbezogen festgelegt. Dabei wird die Sensibilität anhand der Prüfgrößen Flächenwidmung (generalisiert), Funktionszusammenhänge, Stadtklima und Vorbelastung durch Immissionen (Lärm, Luft) bewertet und für jeden Teilraum zu einer Gesamtsensibilität zusammengefasst. Der Mittelwert aus der Gesamtsensibilität der einzelnen Teilräume ergibt schließlich eine Gesamteinschätzung der Beeinflussungssensibilität im Fachbeitrag Siedlungs- und Wirtschaftsraum für den standortbezogenen Untersuchungsraum. Prinzipiell gilt: je höher die Schutzwürdigkeit bzw. Sensibilität eines Schutzgutes nach UVP-Gesetz bzw. der dazugehörigen Nutzung ist und je empfindlicher das Schutzgut auf mögliche Projektwirkungen reagiert, desto höher wird es eingestuft [vgl. Tabelle 17].

Das sich am nordöstlichen Stadtrand von Wien befindende ehemalige Flugfeld Aspern liegt zwischen den alten Ortskerngebieten von Aspern und Eßling. Das Areal wird sowohl im Süden als auch im Osten und Norden vorwiegend durch Flächen mit landwirtschaftlicher Nutzung begrenzt. Westlich vom Flugfeld verläuft in Nord-Süd-Richtung ein als Wald und Wiesengürtel gewidmetes Schutzgebiet, das in Form eines Gehölzstreifens das Flugfeld vom westlichen Siedlungsgebiet Asperns (Stadtrandsiedlung) räumlich trennt.

Beeinflussungssensibilität - Siedlungsentwicklung	
Teilraum I – Flugfeld Aspern	B – gering
Teilraum II – General Motors	B – gering
Teilraum III – Stadtrandsiedlung Hausfeldstraße	D – hoch
Teilraum IV – Einfamilienhaussiedlung, Gedächtniswald	C – mäßig
Teilraum V – Alte Ortskerne Aspern, Eßling	D – hoch
Teilraum VI – Wegmayersiedlung, Heustadelgasse	D – hoch

Gesamteinschätzung der Beeinflussungssensibilität	**C – mäßig**

Tabelle 18: Zusammenfassende Darstellung der Beeinflussungssensibilität im standortbezogenen Untersuchungsraum, RaumUmwelt® Planungs-GmbH

Im unmittelbar angrenzenden Nahbereich an das Flugfeld Aspern, d.h. in einem Abstand von max. 150 m zum Vorhaben, überwiegen somit jene Flächen mit einer sehr geringen bis mäßigen Beeinflussungssensibilität. Im „Hinterland", d.h. einem Abstand von mehr als 150 m zum Vorhaben, dominieren jene Flächen mit einer hohen Beeinflussungssensibilität [vgl. Tabelle 18]. Zusammenfassend kann daher die Beeinflussungssensibilität hinsichtlich der Siedlungsentwicklung auf mäßig eingestuft werden.

3.2.3.6 Prognose und Bewertung der Auswirkungen ohne Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen

Die teilraumbezogene Bewertung der Wirkungsintensität für den Fachbeitrag Siedlungs- und Wirtschaftsraum erfolgt anhand der Wirkfaktoren Veränderung von Funktionszusammenhängen im funktionalen Untersuchungsraum, Stadtklima im standortbezogenen Untersuchungsraum sowie Lärmbelastung und Luftschadstoffbelastung von Siedlungsflächen mittels nachstehender Prüfgrößen [vgl. Tabelle 19].

Wirkfaktoren	Prüfgrößen
Veränderung von Funktionszusammenhängen im funktionalen Untersuchungsraum	• Erreichbarkeiten • Zentrengefüge (Veränderung/Störung lokaler Zentren, Entfernung zu lokalen Zentren) • Trennung/Isolation bestehender Ortsteile bzw. Einbindung/ Integration in einem bestimmten Abstand • Konflikte aufgrund unterschiedlicher Nutzungsarten gemäß planungsrechtlichen Festlegungen in unmittelbarer Nachbarschaft
Stadtklima des neuen Stadtteils	• Lage von Grünzügen, Wasserflächen und Straßenzügen zur Durchlüftung des Stadtteils und Vermeidung von Windkanälen • Versiegelungsgrad des Bodens • Dichte der Bebauung und Raumkanten
Lärmbelastung von Siedlungsflächen	• Betroffenheit von Siedlungsgebieten • Einhaltung der Grenzwerte nach ÖNORM S 5021 bezogen auf die Flächenwidmung
Luftschadstoffbelastung von Siedlungsflächen	• Betroffenheit von Siedlungsgebieten

Tabelle 19: Übersicht über Wirkfaktoren zur Beurteilung der Auswirkungen im Themenbereich Siedlungs- und Wirtschaftsraum, RaumUmwelt® Planungs-GmbH

Die Beschreibung der Auswirkungen bezieht sich hingegen nicht ausschließlich auf die Wirkfaktoren aus Tabelle 19, sondern auch auf andere, für ein Städtebauvorhaben wesentliche Beurteilungsaspekte wie z.B. Flächenbeanspruchung, räumliche Festlegungen und Wohnwert. Dabei werden generell die drei Planfälle 2013, 2014 und 2025 untersucht und verbal beschrieben, sofern wesentliche Unterschiede zu erwarten sind [vgl. Definition Planfälle, Kapitel 3.2.3.2].

Ergänzend dazu werden allgemeine Aussagen zur Erschütterung auf den Siedlungsraum getroffen. Hinsichtlich Licht und Beleuchtung ist keine weiterführende Betrachtung erforderlich, da die im Beleuchtungskonzept vorgesehene Straßenbeleuchtung und Flächenbeleuchtungsanlagen nicht über das übliche Ausmaß hinausgehen. Somit sind keine negativen Auswirkungen auf den Siedlungsraum zu erwarten.

Für die in Tabelle 19 aufgelisteten Wirkfaktoren werden zusätzlich pro Prüfgröße die Auswirkungen des Vorhabens für den Planfall 2014 - Basisszenario mittels einer fünfstufigen Bewertungsskala anhand beschriebener Indikatoren beurteilt. Zur Nachvollziehbarkeit der Bewertung, werden die Bewertungsstufen der Wirkungsintensität für die einzelnen Wirkfaktoren (Prüfgrößen) nachfolgend anschaulich dargestellt:

Klassen der Wirkungsintensität – Veränderung Funktionszusammenhänge, Stadtklima/Siedlungsraum	
Indikatoren	**Wirkung**
keine Änderung bzw. Verbesserung der Erreichbarkeiten; keine Änderung bzw. Verbesserung im Zentrengefüge; keine Änderung bzw. Integration angrenzender Ortsteile; keine Konflikte bzgl. unterschiedlicher Nutzungen, keine Änderung bzw. Verbesserung des lokalen Stadtklimas	1 – keine/ Verbesserung
geringfügig negative Veränderung der Erreichbarkeiten; geringfügig negative Veränderung im Zentrengefüge; kaum Integration angrenzender Ortsteile; geringe Konflikte bzgl. unterschiedlicher Nutzungen; geringfügig negative Veränderung des lokalen Stadtklimas	2 – gering
mäßig negative Veränderung der Erreichbarkeiten; mäßig negative Veränderung im Zentrengefüge; keine Integration angrenzender Ortsteile; keine maßgeblichen Konflikte bzgl. unterschiedlicher Nutzungen; mäßig negative Veränderung des lokalen Stadtklimas	3 – mittel
maßgeblich negative Veränderung der Erreichbarkeiten; maßgeblich negative Veränderung im Zentrengefüge; Trennung funktionell miteinander verflochtener angrenzender Ortsteile; hohe Konflikte bzgl. unterschiedlicher Nutzungen; maßgeblich negative Veränderung des lokalen Stadtklimas	4 – hoch
erheblich negative Veränderung der Erreichbarkeiten durch zusätzliche Zerschneidung bestehender Wegebeziehungen; erheblich negative Veränderung im Zentrengefüge; Isolation angrenzender Ortsteile; erhebliche Konflikte bzgl. unterschiedlicher Nutzungen; erheblich negative Veränderung des lokalen Stadtklimas	5 – sehr hoch

Tabelle 20: Bewertungsstufen der Wirkungsintensität zur Veränderung von Funktionszusammenhängen und Stadtklima auf den Siedlungs- und Wirtschaftsraum, RaumUmwelt® Planungs-GmbH

Analog zu der oben beschriebenen Klassifikation, wird die Wirkungsintensität für den Siedlungs- und Wirtschaftsraum teilraumbezogen festgelegt und aus der Verknüpfung von Beeinflussungssensibilität und Wirkungsintensität die Eingriffserheblichkeit ermittelt. Die Auswirkungen werden dazu anhand der Wirkfaktoren Veränderung Funktionszusammenhänge, Stadtklima, Lärmbelastung und Luftschadstoffbelastung bewertet und für jeden Teilraum zu einer Gesamtwirkungsintensität und folglich zu einer Eingriffserheblichkeit zusammengefasst. Das Referenzjahr für die Bewertung ist der Planfall 2014, nur die Berechnungen zur Luftgüte wurden im Sinne einer worst-case-Betrachtung für den Planfall 2013 durchgeführt.

Der Wirkfaktor „Flächenbeanspruchung“ stellt im Rahmen der Städtebau-UVP einen Sonderfall dar. Da bei dem Vorhaben Asperner Flugfeld Süd nicht von einem negativen Flächenverbrauch von Bauland oder Erholungsflächen im Sinne des UVP-G gesprochen werden kann, erfolgt nur eine generelle Beschreibung der Auswirkungen. Diese fließen jedoch nicht in die Gesamtbeurteilung ein.

Eine weitere Ausnahme bilden die „weichen“ Beurteilungsaspekte „räumliche Festlegungen“ und „Wohnwert“. Für diese wird zwar eine Wirkungsintensität festgelegt, die sich auf den funktionalen Untersuchungsraum bezieht, aber es erfolgt weder eine teilraumbezogene Betrachtung, noch die Ermittlung der Eingriffserheblichkeit. Dennoch stehen diese Kriterien gleichwertig neben den obgenannten Wirkfaktoren.

Bauphase

Die Eingriffserheblichkeit für die Bauphase wird hier nach Teilräumen gegliedert dargestellt, da diese als Basis für die Festlegung von Schutz- und Ausgleichmaßnahmen zur Reduktion der vorhabensbedingten Auswirkungen dient. Demnach ergeben sich vorhabensbedingt für den Teilraum VI keine Belastungen, für das General Motors Gelände (Teilraum II) und die alten Ortskerne Aspern, Eßling (Teilraum V) mittlere Belastungen, während für das Flugfeldareal (Teilraum I), die Stadtrandsiedlung (Teilraum III) und die Einfamilienhaussiedlung Gedächtniswald hohe Belastungen während der Bauphase zu erwarten sind. Die hohen Belastungen im Teilraum III resultieren aus der hohen Sensibilität, während die Auswirkungen der Eingriffe nur mit mittel bewertet wurden.

Eingriffserheblichkeit – Siedlungsentwicklung				
	Teilräume	**Sensibilität**	**Wirkungs-intensität**	**Erheb-lichkeit**
Bauphase	Teilraum I – Flugfeld Aspern	B	4	**IV**
	Teilraum II – General Motors	B	3	**III**
	Teilraum III – Stadtrandsiedlung Hausfeldstraße	D	3	**IV**
	Teilraum IV – Einfamilienhaussiedlung Gedächtniswald	C	3	**IV**
	Teilraum V – Alte Ortskerne Aspern, Eßling	D	2	**III**
	Teilraum VI – Wegmayersiedlung, Heustadelgasse	D	1	**I**
	Gesamteinschätzung	**C**	**3**	**IV**

Tabelle 21: Zusammenfassende Darstellung der Eingriffserheblichkeit in der Bauphase im standortbezogenen Untersuchungsraum, RaumUmwelt®Planungs-GmbH

Zusammenfassend ergibt sich für den standortbezogenen Untersuchungsraum in der Bauphase bei einer durchschnittlich mittleren Wirkungsintensität der vorhabensbedingten Eingriffe eine hohe Eingriffserheblichkeit für den Siedlungs- und Wirtschaftsraum.

Betriebsphase

Wie vorher beschrieben, ergibt sich in Zusammenfassung der vorangegangenen Betrachtungen für die weichen Faktoren (räumliche Festlegungen, Wohnwert) in der Betriebsphase folgende Wirkungsintensität:

WIRKUNGSINTENSITÄT WEICHE FAKTOREN		
Räumliche Festlegungen		**Wirkungsintensität**
Regionalentwicklung	Konformität	1 - keine
Das Vorhaben entspricht in der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung dem Räumlichen Leitbild des *Regionalen Entwicklungskonzeptes Wien – Umland Nordost.*	+	
Stadtentwicklung	Konformität	2 - gering
Das Vorhaben entspricht durch Integration der vorhandenen Grünzüge den Festlegungen des *Grüngürtel Wien 95*.	+	
Das Vorhaben leistet etliche Beiträge im Sinne des *Klimaschutzprogramms der Stadt Wien* (u.a. Versorgung mit Fernwärme, Energiekennzahlen für Gebäude unter den gesetzlichen Vorgaben, Baulogistik), der den verkehrsbezogenen Berechnungen zugrunde gelegte Modal Split widerspricht jedoch dem Maßnahmenprogramm des KLiP Wien.	+ / -	
Das Vorhaben erfüllt hinsichtlich Ausweisung als Eignungszone und ÖV-Erreichbarkeit zwei wesentliche Kriterien des *Hochhauskonzeptes 02*.	+	

WIRKUNGSINTENSITÄT WEICHE FAKTOREN		
Das Vorhaben ist die Teilrealisierung einer konsensualen Zielsetzung der *Strategischen Umweltprüfung Wien Nordost*, in dessen Zusammenhang sich weitere Zielsetzungen(u.a. Siedlungsstruktur, ÖV-Anbindung) berücksichtigt finden. Bezüglich des hochrangigen Straßennetzes besteht teilweise ein Widerspruch, teilweise ist die Umsetzung der Zielsetzungen der *SUPerNOW* noch nicht abgeschlossen.	+ / -	
Die im *Masterplan Verkehr Wien 2003* für den potentiellen Wohn- und Betriebsstandort Flugfeld Aspern vorgesehene leistungsfähige Anbindung an das hochrangige Straßen- und Schienennetz ist teilweise (U-Bahn) erfolgt. Das Vorhaben widerspricht beim Modal Split den Zielen des Masterplans, die Mobilitätschancen werden hingegen gewährleistet.	+ / -	
Das Flugfeld Aspern ist Teil eines der strategischen Projekte des *Strategieplans Wien 2004*. Das Vorhaben entspricht als eine erste Etappe der Realisierung und inklusive etlicher damit in Zusammenhang stehender Entwicklungen (Gründung Wien 3420, Handbuch öffentlicher Raum, Entwurf von Modellbebauungen, etc.) in weiten Bereichen den Zielen des Strategieplans bzw. stellt erste Schritte in diese Richtung dar, wobei die tatsächliche Zielerfüllung in der Umsetzung (u.a. auch internationale Ausrichtung der Ansiedlungen) derzeit nicht absehbar ist.-	+	
Das Flugfeld Aspern ist Teil eines der Zielgebiete des *Stadtentwicklungsplanes Wien 2005.* Damit in Zusammenhang definierte Maßnahmen (Masterplan, früher Grünraum, Gewerbegebiet) sind erfüllt. Das Vorhaben entspricht als Teilrealisierung noch nicht einem Zentrum mit regionaler Bedeutung, ist jedoch als erste Etappe der Zielerreichung zu sehen. Städtebauliche Kennwerte folgen teilweise nicht dem Leitbild der baulichen Entwicklung des *STEP 05*.	+	
Wohnwert		**Wirkungsintensität**
Das Vorhaben wurde hinsichtlich der Kriterien „Besonnung“, „Nutzungsmischung“, Gender Mainstreaming“ und „Grün- und Freiräume“ beleuchtet, wobei es durch die städtebauliche Struktur, die Breite und Verteilung der vorgesehenen Nutzungen sowie die quantitative und typologisch vielfältige Deckung des Grünflächenbedarfs durchgehend gute Voraussetzungen für einen positiven Wohnwert bietet. Bei maximaler Ausnutzung der durch die Bauklassen möglichen Gebäudehöhen kann die Besonnung der Innenhöfe der Baufelder mit vorwiegender Wohnnutzung durchgehend gewährleistet werden, sofern diese von Bebauung frei bleiben. Eine mögliche Reduzierung der Belichtung unterer Stockwerke bei einigen benachbarten Baufeldern kann bei vorwiegend gewerblicher Nutzung der entsprechenden Geschoße durchaus erwünscht sein. Jedenfalls ist auf eine optimale Staffelung der Gebäudehöhen innerhalb der in den Bauklassen zulässigen Spannen zu achten. Eine Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich des Kriteriums „Besonnung“ kann jedoch erst in Abhängigkeit einer weiteren Detaillierung erfolgen, die im Rahmen der der gegenständlichen Bewertung zugrunde liegenden Flughöhe nicht gegeben ist.		1 - keine
Gesamteinschätzung		**1 – keine Wirkung**

Tabelle 22: Wirkungsintensität weiche Faktoren, RaumUmwelt®Planungs-GmbH

Es kann festgestellt werden, dass insgesamt von den durch die weichen Faktoren hervorgerufenen Eingriffen keine Wirkungsintensität ausgeht.

Nun wird für den Fachbeitrag „Siedlungs- und Wirtschaftsraum“ die Eingriffserheblichkeit für die Betriebsphase gegliedert nach Teilräumen dargestellt, da diese als Basis für die Festlegung von

Schutz- und Ausgleichmaßnahmen zur Reduktion der vorhabensbedingten Auswirkungen dient. Demnach ergeben sich vorhabensbedingt für die Teilräume IV und VI keine Belastungen, für das General Motors Gelände (Teilraum II) geringe Belastungen und für das Flugfeldareal (Teilraum I), die Stadtrandsiedlung (Teilraum III) und die alten Ortskerne Aspern, Eßling (Teilraum V) mittlere Belastungen.

Eingriffserheblichkeit – Siedlungsentwicklung				
Betriebsphase	**Teilräume**	**Sensibilität**	**Wirkungs-intensität**	**Erheb-lichkeit**
	Teilraum I – Flugfeld Aspern	B	3	**III**
	Teilraum II – General Motors	B	2	**II**
	Teilraum III – Stadtrandsiedlung Hausfeldstraße	D	2	**III**
	Teilraum IV – Einfamilienhaussiedlung Gedächtniswald	C	1	**I**
	Teilraum V – Alte Ortskerne Aspern, Eßling	D	2	**III**
	Teilraum VI – Wegmayersiedlung, Heustadelgasse	D	1	**I**
	Gesamteinschätzung	**C**	**2**	**II**

Tabelle 23: Zusammenfassende Darstellung der Eingriffserheblichkeit in der Betriebsphase im standortbezogenen Untersuchungsraum, RaumUmwelt®Planungs-GmbH

Zusammenfassend ergibt sich für den standortbezogenen Untersuchungsraum in der Betriebsphase bei einer durchschnittlich geringen Wirkungsintensität der vorhabensbedingten Eingriffe eine geringe Eingriffserheblichkeit für den Siedlungs- und Wirtschaftsraum.

3.2.3.7 Festlegung von Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen, Beurteilung von deren Wirksamkeit und der verbleibenden Restbelastung

Aufbauend auf der Beurteilung der Wirkungsintensität und der Ermittlung der Eingriffserheblichkeit sind für das Schutzgut „Menschen – Lebensräume (Nutzung)“ gemäß § 6 UVP-G Maßnahmen zu setzen, „mit denen wesentliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens vermeiden, eingeschränkt oder – soweit möglich – ausgeglichen werden sollen“ (Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen). Diese dienen der Herabsetzung der Auswirkungen des ggst. Vorhabens auf die Umwelt und der Reduktion der Eingriffserheblichkeit, damit die Umweltverträglichkeit des Vorhabens sichergestellt werden kann.

Die getroffenen Maßnahmen reduzieren die Eingriffserheblichkeit des Vorhabens. Die Beurteilung ihrer Wirksamkeit und Effizienz ist die Basis zur Ermittlung der Restbelastung. Sie erfolgt in drei Stufen:

- sehr gut wirksam → Reduktion der Eingriffserheblichkeit um zwei Stufen

- gut wirksam → Reduktion der Eingriffserheblichkeit um eine Stufe
- partiell wirksam → Maßnahmen, die punktuell wirken und zu kaum einer Reduktion der Eingriffserheblichkeit beitragen

Bauphase

Der Maßnahmenkatalog für die Bauphase umfasst vorwiegend Maßnahmen zur Aufrechterhaltung von Funktionszusammenhängen, zur Erhöhung der Akzeptanz der erforderlichen Baumaßnahmen gegenüber den Anrainern (Informationsmanagement) sowie zur Reduktion der baustellenbedingten Staubbelastung und der baustellenbedingten Lärmimmissionen. Die Maßnahmen haben insgesamt eine gute Wirksamkeit und finden für alle vom Vorhaben betroffenen Teilräume Anwendung.

Nun wird für den Fachbeitrag „Siedlungs- und Wirtschaftsraum" die Maßnahmenwirksamkeit und Restbelastung für die Bauphase gegliedert nach Teilräumen dargestellt. Nach Wirksamwerden der vorgeschlagenen Maßnahmen können für alle Teilräume die verbleibenden Auswirkungen um eine Stufe reduziert werden. Somit ergeben sich vorhabensbedingt für den Teilraum VI keine Restbelastungen, für das General Motors Gelände (Teilraum II) und die alten Ortskerne Aspern, Eßling (Teilraum V) geringe Restbelastungen, für das Flugfeldareal (Teilraum I), die Stadtrandsiedlung (Teilraum III) und die Einfamilienhaussiedlung Gedächtniswald (Teilraum IV) eine mittlere Restbelastung.

Maßnahmenwirksamkeit und Restbelastung – Siedlungsentwicklung				
	Teilräume	**Erheblichkeit**	**Maßnahmenwirkung**	**Restbelastung**
Bauphase	Teilraum I – Flugfeld Aspern	IV	gut	mittlere
	Teilraum II – General Motors	III	gut	geringe
	Teilraum III – Stadtrandsiedlung Hausfeldstraße	IV	gut	mittlere
	Teilraum IV – Einfamilienhaussiedlung Gedächtniswald	IV	gut	mittlere
	Teilraum V – Alte Ortskerne Aspern, Eßling	III	gut	geringe
	Teilraum VI – Wegmayersiedlung, Heustadelgasse	I	keine	keine
	Gesamteinschätzung	**IV**	**gut**	**mittlere**

Tabelle 24: Zusammenfassende Darstellung der Maßnahmenwirksamkeit und Restbelastung in der Bauphase, RaumUmwelt® Planungs-GmbH

Zusammenfassend ergibt sich für den standortbezogenen Untersuchungsraum in der Bauphase bei einer durchschnittlich guten Wirksamkeit der Maßnahmen eine mittlere Restbelastung für den Siedlungs- und Wirtschaftsraum.

Betriebsphase

Da bereits im Masterplan wesentliche Aspekte/Zielsetzungen der Stadtplanung Berücksichtigung finden (z.B. Nutzungsmischung Arbeiten und Wohnen, Schaffung neuer Fuß- und Radwegeverbindungen sowie deren Vernetzung mit den umgebenden Siedlungen, Entwicklung eines lokalen Zentrums mit Nahversorgungsfunktion und Dienstleistungseinrichtungen, Anbindung des Vorhabens an das hochrangige öffentliche Verkehrsnetz, Schaffung neuer qualitativ hochwertiger Grünräume, Dachbegrünung etc.), die in das technische Projekt Städtebau übernommen wurden, umfasst der Maßnahmenkatalog vorwiegend Maßnahmen aus dem Fachbeitrag Lärm. Diese betreffen jedoch nur das Vorhabensgebiet selbst (Teilraum I). Überdies werden auch Maßnahmen für den Wirkfaktor Stadtklima getroffen (Teilraum I), sowie zur Verbesserung der Funktionszusammenhänge (Teilraum V).

Abschließend wird für den Fachbeitrag „Siedlungs- und Wirtschaftsraum“ die Maßnahmenwirksamkeit und Restbelastung für die Betriebsphase gegliedert nach Teilräumen dargestellt. Nach Wirksamwerden der vorgeschlagenen Maßnahmen ergeben sich vorhabensbedingt für die Teilräume IV und VI keine Restbelastungen, für das Flugfeldareal (Teilraum I), das General Motors Gelände (Teilraum II) und die alten Ortskerne Aspern, Eßling (Teilraum V) geringe Restbelastungen, für die Stadtrandsiedlung (Teilraum III) durch die partielle Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahme eine mittlere Restbelastung.

Maßnahmenwirksamkeit und Restbelastung – Siedlungsentwicklung				
Betriebsphase	**Teilräume**	**Erheblichkeit**	**Maßnahmenwirkung**	**Restbelastung**
	Teilraum I – Flugfeld Aspern	III	gut	geringe
	Teilraum II – General Motors	II	keine	geringe
	Teilraum III – Stadtrandsiedlung Hausfeldstraße	III	partiell	mittlere
	Teilraum IV – Einfamilienhaussiedlung Gedächtniswald	I	keine	keine
	Teilraum V – Alte Ortskerne Aspern, Eßling	III	gut	geringe
	Teilraum VI – Wegmayersiedlung, Heustadelgasse	I	keine	keine
	Gesamteinschätzung	**II**	**partiell**	**geringe**

Tabelle 25: Zusammenfassende Darstellung der Maßnahmenwirksamkeit und Restbelastung in der Betriebsphase, RaumUmwelt®Planungs-GmbH

Zusammenfassend ergibt sich für den standortbezogenen Untersuchungsraum in der Betriebsphase bei einer durchschnittlich partiellen Wirksamkeit der Maßnahmen eine geringe Restbelastung für den Siedlungs- und Wirtschaftsraum.

3.2.4 Zusammenfassende Darstellung

Die Gesamteinschätzung der Beeinflussungssensibilität für den standortbezogenen Untersuchungsraum wurde mit „mäßig“ festgelegt.

Erhebliche Auswirkungen während der **Bauphase** sind v.a. durch deutliche Zusatzbelastungen hinsichtlich der Luftschadstoffimmissionen zu erwarten. So muss trotz staubmindernder Maßnahmen mit zusätzlichen Tagen gerechnet werden, an denen der Kurzzeitmittelwert für PM10 bei den Anrainern der umliegenden Siedlungsgebiete überschritten wird. Diese Auswirkungen sind allerdings temporär und beschränken sich nur auf den Zeitraum der Bauphase (2010 bis 2014). Zusätzlich wird es durch die Großbaustelle zu einer verstärkten Barrierewirkung kommen. Die baustellenbedingte Flächeninanspruchnahme betrifft, mit Ausnahme des Baustellenlogistikcenters, keine weiteren Flächen. Die Gesamteinschätzung der Wirkungsintensität in der Bauphase wird mit „mittel“ eingestuft. Die daraus resultierende Eingriffserheblichkeit „hoch“ kann durch die gute Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen (z.B. Informationszentrum für Anwohner, Aufrechterhaltung und Sicherung von Fuß- und Radwegeverbindungen, Reduktion baustellenbedingter Staubbelastung durch Befeuchtung, Reduktion baustellenbedingter Lärmbelastung durch Erstellung eines schalltechnischen Projekts) um eine Stufe reduziert werden. Für die Bauphase verbleibt damit eine mittlere Restbelastung.

Die Auswirkungen in der **Betriebsphase** betreffen v.a. die Veränderung von Funktionszusammenhängen (z.B. Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Entwicklung eins neuen lokalen Zentrums, Schaffung neuer Fuß- und Radwegeverbindungen, Nutzungskonflikte) sowie projektinduzierte Zusatzbelastungen hinsichtlich Luft und Lärm. Insgesamt gehen vom Vorhaben nur geringe negative Wirkungen auf die umliegenden Siedlungsgebiete aus, während die positiven Effekte überwiegen. Die Gesamteinschätzung der Wirkungsintensität in der Betriebsphase wird daher mit „gering“ eingestuft. Die daraus resultierende Eingriffserheblichkeit „gering“ kann durch die partielle Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen, die sich fast ausschließlich nur auf das Vorhabensgebiet selbst beziehen (z.B. Konzept zur Förderung der Verknüpfung zwischen Aspern und Flugfeld, diverse Lärmschutzmaßnahmen im Vorhabensgebiet), um keine Stufe reduziert werden. Für die Betriebsphase verbleibt damit eine geringe Restbelastung.

3.2.4.1 Wechselwirkungen mit anderen Themenbereichen

Der Fachbeitrag Siedlungs- und Wirtschaftsraum steht in Wechselwirkung mit vielen anderen Fachbeiträgen. Unter seinem Dach werden die Ergebnisse verschiedenster Fachbeiträge gebündelt und in ihrer Zusammenschau betrachtet:

Fachbeitrag Freizeit und Erholung (Grünraumversorgung, Erholungsnutzung, etc.)

Fachbeitrag Sach- und Kulturgüter (Liegenschaften, Nutzungen, Verkehrs- und technische Infrastruktur, Gebäude, etc.)

Fachbeitrag Stadt- und Landschaftsbild (Blickbeziehungen, Räumliche Barrierewirkungen, etc.)

Fachbeitrag Luft, Fachbeitrag Lärm, Fachbeitrag Erschütterungen (Auswirkungen auf den Siedlungs- und Wirtschaftsraum im Sinne des Humanschutzes, etc.)

Fachbeitrag Beschattung und Fachbeitrag Klima (Auswirkungen auf den Siedlungs- und Wirtschaftsraum im Sinne des Wohnwertes, etc.)

3.3 VERGLEICH DER FALLBEISPIELE

3.3.1 Straßen-UVP im Sinne einer Projekt-UVP

Ziel der Projekt-UVP ist es, mögliche Auswirkungen eines Straßeninfrastrukturprojektes (in diesem Falle der S 1 West) auf die Umwelt vor der Umsetzung (also vor dem Bau) zu prüfen. Die UVP ist damit ein zentrales Instrument des vorsorgenden Umweltschutzes.

Die Untersuchung und Prüfung richten sich nach den strengen gesetzlichen Vorgaben zum Schutz der Menschen und ihrer Gesundheit, zum Schutz ihrer Ansprüche an den Raum, zur Bewahrung der natürlichen und kulturellen Ressourcen, zum Schutz der Landschaft sowie der Pflanzen und Tiere und ihrer Lebensräume. Es ist also aus rechtlichen Aspekten nur möglich, eine Bundesstraße mit größtmöglichem Schutz für die Bevölkerung zu errichten.

Zugleich ist die UVP eine Messlatte für die Arbeit der Planer, denn dabei zeigt sich, ob die hohen Anforderungen erfüllt werden können: größtmögliche Verkehrswirkung, größtmöglicher Schutz vor Lärm und Immissionen sowie größtmögliche Schonung der Umwelt.

Die Prüfung bezieht sich nicht allein auf die geplante Straße, sondern auch auf die Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz sowie auf die Belastungen während der Bauphase.

Nur wenn sämtliche Voraussetzungen erfüllt sind, kann die Behörde die Umweltverträglichkeit per Bescheid feststellen.

3.3.1.1 Umsetzungsprobleme

Die S 1 West ist ein gutes Beispiel für einen (Straßen-)Verkehrsträger, der unter der Zielsetzung argumentiert wird, eine erhöhte Standortgunst sowie eine verbesserte regionale und überregionale Erreichbarkeit herbeizuführen. Diese (zumindest beabsichtigten) Verbesserungen sind thematisch im Fachbereich Siedlungs- und Wirtschaftsraum angesiedelt, finden dort aber faktisch keinen Niederschlag. Die Abschöpfung der sich durch die Errichtung der Verkehrsinfrastruktur ergebenden Entwicklungspotentiale liegt jedoch nicht in der Hand des jeweiligen Projektwerbers, sondern stellt eine Herausforderung für die Regional- und Standortpolitik der Gemeinden dar. Dementsprechend sind die in der UVE zu beschreibenden Auswirkungen im Fachbereich Siedlungs- und Wirtschaftsraum teilweise sehr schwierig prognostizierbar, da diese oft von politischen Willensentscheidungen abhängig sind.

3.3.2 Städtebau-UVP im Sinne einer Plan-UVP (SUP)

Die SUP hat sich aus der Projekt-UVP entwickelt. In zahlreichen UVP-Verfahren hat sich gezeigt, dass es zu spät ist, wenn Umweltbelange erst dann zum Thema werden, wenn bereits fertig ausgearbeitete Projekte (etwa eine neue Straßentrasse oder ein Freizeitzentrum) zur Ge-

nehmigung eingereicht werden. Auf dieser Projekt-Ebene ist der Blick bereits auf ein einzelnes Großprojekt fokussiert. Grundsätzliche, strategische Betrachtungen des komplexen Planungssystems sind ausgeblendet. Im Rahmen einer Projekt-UVP kann zwar das eingereichte Einzelprojekt in Details verbessert werden. Es gelingt aber nicht mehr, alternative Lösungen im Gesamtsystem zu erarbeiten. An diesem Punkt setzt die Strategische Umweltprüfung an. Sie zielt auf die möglichst umweltgerechte Entwicklung von strategischen Gesamtplänen und auf eine ökologische Optimierung bereits bei Grundsatz- und Bedarfsentscheidungen (z.B. Bedarf an Siedlungserweiterungen an oder hochrangigen Verkehrsstraßen). Die SUP stellt damit eine Vorstufe der Projekt-UVP dar. Wie die Erfahrungen zeigen, können ungeklärte Grundsatz- und Bedarfsfragen im UVP-Verfahren oft zu Hindernissen im Verfahrensablauf werden, v.a. in der Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung. Damit kann die SUP auch zu einer Entlastung der Projekt-UVP beitragen.

Auf höheren Planungsebenen besteht in der Regel entsprechender Handlungsspielraum für zukünftige Entwicklungen. Im Rahmen der SUP können verschiedene strategische Alternativen, die zur Erreichung der gewünschten Entwicklungsziele führen, dargestellt und bewertet werden. Durch eine rechtzeitige Prüfung dieser Alternativen können einerseits Handlungsspielräume aufgezeigt und andererseits die Umweltauswirkungen und generellen Folgewirkungen der verschiedenen Alternativen geprüft und abgewogen werden. Die Entscheidungsträger bekommen durch die SUP fachlich fundierte und gesamthafte Informationen, um umweltfreundlichere, nachhaltigere Alternativen aus einer Summe von Möglichkeiten herauszufiltern. Entsprechende Planungsentscheidungen können somit auch aus Umweltsicht abgesichert werden. Durch die SUP können sogar kostenintensive Fehlplanungen auf Projekt-Ebene vermieden werden, da früh genug auf Planungs-Ebene erkannt wird, welche Projekte auch im Sinne der Nachhaltigkeit in ein ausgewogenes Gesamtkonzept passen und welche nicht.

Die SUP dient dazu, dass Umweltaspekte bei strategischen Planungsüberlegungen frühzeitig bedacht und auch berücksichtigt werden - gleichberechtigt wie ökonomische oder soziale Belange. Im Rahmen einer SUP werden Umweltauswirkungen von Plänen, Konzepten oder Programmen (z.B. von Regionalentwicklungsplänen, Verkehrskonzepten, Abfallwirtschaftsplänen, Energiekonzepten, Tourismusprogrammen,...) ermittelt. Wie auch bei der Städtebau-UVP „Flugfeld Aspern Süd“ auch ein Plan, hier der Masterplan, geprüft wurde und nicht ein bereits detailliertes Projekt wie die Schnellstraße S 1 West.

3.3.2.1 Umsetzungsprobleme

Eine Städtebau-UVP ist viel komplexer als die im Kapitel 3.1 beschriebene Infrastruktur-UVP. Bei dieser Art werden mehrere Projekte untersucht. Beim Flugfeld Aspern Süd sind das unter anderem der Städtebau, der Straßenbau und die U2. Eines dieser Projekte würde ohne die anderen keinen Sinn ergeben, denn was wäre ein Siedlungserweiterungsgebiet ohne die dazu

notwendige infrastrukturelle Erschließung. Aus diesem Grund wurde hier auch parallel eine Infrastruktur-UVP durchgeführt.

Normalerweise werden vor der Erstellung der UVP eine SUP und auch die Flächenwidmung durchgeführt. Bei dieser Städtebau-UVP wurde jedoch die UVP und SUP zeitgleich erstellt und die Flächenwidmung hintangestellt, wodurch sich natürlich ein wesentlicher Unterschied in der Bewertung ergab, da hier die künftige Flächenwidmung nicht berücksichtigt werden konnte, und die bestehende Flächenwidmung aufgrund dieses Großprojektes außer Kraft gesetzt wurde.

Der Fachbereich Siedlungs- und Wirtschaftsraum leistet hier aber eine ganzheitliche Betrachtung des Städtebauvorhabens mit vielen Wechselwirkungen zu anderen Fachbereich, wodurch viele Abhängigkeiten, v.a. in zeitlicher Hinsicht bestehen. Sie zeigt umfassend auf, welche städtebaulichen Wirkungen der neue Stadtteil auf die umliegenden Siedlungsgebiete hat.

Daraus ergibt sich, dass viele Untersuchungsinhalte dieses Fachbereiches „weiche Faktoren" sind, die sich nicht über die ökologische Risikoanalyse (Festlegung Wirkungsintensität, Eingriffserheblichkeit etc.) bewerten lassen, sondern nur über eine verbale Beschreibung. Ein Beispiel dafür sind die Wirkfaktoren „Wohnwert" oder „Räumliche Festlegungen". Beim „Wohnwert" wurde das Vorhaben hinsichtlich der Kriterien Besonnung, Nutzungsmischung, Gender Mainstreaming und Grün- und Freiräume beleuchtet, wobei es durch die städtebauliche Struktur, die Breite und Verteilung der vorgesehenen Nutzungen sowie die quantitative und typologisch vielfältige Deckung des Grünflächenbedarfs durchgehend gute Voraussetzungen für einen positiven Wohnwert bietet, kann dies nicht nach dem gleichen Schema, wie zum Beispiel der Wirkfaktor Funktionszusammenhänge, beurteilt werden.

Somit ist es wichtig, das Gleichgewicht zwischen verbal beschriebenen und einklassifizierten Wirkfaktoren zu finden.

Eine andere Schwierigkeit bei der Verfassung des Fachbeitrags Siedlungs- und Wirtschaftsraum für die Umweltverträglichkeitserklärung ergab sich hinsichtlich der unterschiedlichen Abgrenzung des Untersuchungsraumes im Fachbeitrag Siedlungs- und Wirtschaftsraum und im Fachbeitrag Lärm. Für die Teilräume alte Ortskerne Aspern und Eßling und Wegmayersiedlung/Heustadelgasse wurde daher mittels einer Analogieabschätzung zu den Lärmberechnungen Teilstück Hauptstraße B 3 im Bereich General Motors eine Beurteilung der Lärmbelastung vorgenommen. Somit wurden auch die Immissionen doppelt bewertet, einerseits im Fachbeitrag Lärm und noch einmal im Fachbeitrag Siedlungs- und Wirtschaftsraum.

Eigentlich hätte das Projekt auch in sich selbst geprüft werden müssen, d.h. die Wirkungen innerhalb des Vorhabens. Wie wirkt ein Baublock auf den benachbarten bzw. gibt es Auswirkungen der geplanten Straßen auf die geplante Bebauung. Dies wurde bei dieser UVP jedoch nicht berücksichtig.

3.3.3 Wesentlichen Unterschiede

Bezüglich des Konkretisierungsgrades des Vorhabens ist festzuhalten, dass sich der Tatbestand eines Städtebauvorhabens von den typischen UVP-Projekten (z.B. technische Anlagen, konkrete Eingriffe in die Natur) unterscheidet. Die letztendlich genaue Ausgestaltung des Vorhabens ist bei der UVP noch nicht bekannt. Vielmehr wird sinnvoller Weise an ein Planungsstadium angeknüpft, das Aussagen und Beurteilungen der aus dem Gesamtprojekt resultierenden Umweltauswirkungen erlaubt. Die Genehmigungspflicht einzelner Bauten oder Projektbestandteile (z.B. Straße, Einkaufszentrum, Beherbergungsbetrieb, Gewerbebetrieb) bleibt davon unberührt.

Infolge der oben erwähnten Ungewissheit der zukünftigen tatsächlichen Ausgestaltung der Gebäude und Anlagen ist die Bearbeitungstiefe deutlich geringer als bei einer Infrastruktur-UVP bzw. Projekt-UVP – bildhaft gesprochen ist die „Flughöhe“ größer.

Die planliche Darstellung erfolgt nur auf Basis von „Baufeldern“ mit zu Grunde gelegten Bauklassen, die genaue Form und Höhe von Gebäuden ist innerhalb der Grenzen der Baufelder und der Bauklassen offen. Zusätzlich werden Angaben wie Bruttogeschoßfläche, Parkplätze, Nutzungskategorien angeführt sein. Bei zu detaillierten Vorgaben würde dies auch ein Problem hinsichtlich der Investoren mitbringen, da diese natürlich gewisse Freiheiten bei der Ausgestaltung ihrer Bauwerke bevorzugen.

Wohingegen bei der Infrastruktur-UVP das Projekt detailliert ausgeplant ist. Hier ist das Technische Projekt bis ins kleinste Detail erfasst, von Regelquerschnitten bis Tunnelausgestaltungen und Begleitbauwerken.

Ein weiterer Unterschied ist die Untersuchungsmethodik. Die UVE der Infrastruktur-UVP wird penibel nach der ökologischen Risikoanalyse bewertet, wobei bei der Städtebau-UVP dies aufgrund der „weichen Faktoren“ nicht möglich ist.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt ist Gegenstand der Infrastruktur UVP, beim Städtebau sollte jedoch das Vorhaben auch auf sich selbst, aufgrund der vielen verschiedenen Vorhabensteile, geprüft werden. Dies wurde jedoch bei der vorliegenden Städtebau-UVP nicht realisiert.

Ein weiterer Unterschied sind die untersuchten Wirkfaktoren im Fachbereich Siedlungsentwicklung. Die Infrastruktur-UVP behandelt folgende Themen:

- Entfernung vom Bauwerk, abhängig von dessen Lage
- Widerspruch zum Regionalen Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland
- Widerspruch zu den örtlichen Entwicklungskonzepten

- Flächenbeanspruchung
- Lärmbelastung von Siedlungsflächen
- Lärmbelastung von Siedlungsflächen

Hingegen die Städtebau-UVP geht von diesen Wirkfaktoren aus:

- Widerspruch zu räumlichen Festlegungen: Regionalentwicklung, Stadtentwicklung (Grüngürtel Wien 95, Klimaschutzprogramm der Stadt Wien, Hochhauskonzept 02, SU-PerNOW, Masterplan Verkehr Wien 2003, Strategieplan Wien 2004, Stadtentwicklungsplan Wien 2005)
- Wohnwert
- Veränderung von Funktionszusammenhängen im funktionalen Untersuchungsraum
- Stadtklima des neuen Stadtteils
- Lärmbelastung von Siedlungsflächen
- Luftschadstoffbelastung von Siedlungsflächen

Die Flächenbeanspruchung, und im Besonderen der Verbrauch von Baulandflächen, ist im Fachbeitrag Siedlungs- und Wirtschaftsraum im Allgemeinen ein maßgeblicher Faktor zur Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt. Von einem Flächenverbrauch an Bauland im Sinne des in Infrastruktur-UVPs üblicherweise verwendeten Kontexts kann jedoch im Rahmen einer Städtebau-UVP nicht ausgegangen werden. Hier wird auf unbebautem Stadtgebiet ein städtebauliches Projekt entwickelt, das von der Stadt, die in diesem Falle teilweise Grundeigentümer ist, getragen und forciert wird. Ebenso kann auch nicht die Rede von einer Inanspruchnahme von Flächen mit hoher Erholungseignung oder intensiver Erholungsnutzung sein, da für die Bürger jahrzehntelang das Areal des Asperner Flugfelds nicht zugänglich war. Die für die Freizeitgestaltung wichtigen Grünzüge östlich und westlich des Flugfelds bleiben von dem Städtebauvorhaben unberührt. Dennoch werden grobe Aussagen zur Flächenbeanspruchung getroffen, wenngleich sie als Wirkfaktor in die Bewertung der Auswirkungen nicht eingehen. Dies begründet sich darin, dass von keinen negativen Auswirkungen im Sinne von Verbrauch an Bauland- und Erholungsflächen ausgegangen werden kann.

Die Flächenbeanspruchung bei der Infrastruktur-UVP wird auf Basis der bestehenden Flächenwidmung ermittelt. Bei der Städtebau-UVP ist dies nicht möglich, da erst nachträglich die Flächenwidmung für den neuen Stadtteil erfolgt.

In der folgenden Tabelle sind die Unterschiede der beiden UVPs zusammengefasst:

Infrastruktur-UVP „S 1 West“	**Städtebau-UVP „Flugfeld Aspern Süd“**
Ein detailliert ausgeplantes Technisches Projekt wird geprüft	Tatsächliche Ausgestaltung ist ungewiss, es wird nur der Masterplan, keine Details eines technischen Projektes geprüft, da die Flughöhe dies aus nicht zulässt.
Untersuchungsmethodik rein nach ökologischer Risikoanalyse	Untersuchungsmethodik eine Mischung aus ökologischer Risikoanalyse und verbaler Bewertung
Hier werden nur die Wirkungen der Trasse auf das Umfeld untersucht.	Wirkungen des Projektes auf die Umwelt und auch auf sich selbst
Wirkfaktoren: ❑ Widerspruch zu räumlichen Festlegungen ❑ Entfernung vom Bauwerk ❑ Lärmbelastung ❑ Luftschadstoffbelastung ❑ Flächenbeanspruchung	Wirkfaktoren: ❑ Widerspruch zu räumlichen Festlegungen ❑ Lärmbelastung ❑ Luftschadstoffbelastung ❑ Veränderung von Funktionszusammenhängen im funktionalen Untersuchungsraum ❑ Stadtklima ❑ Wohnwert
Wirkfaktor Flächenbeanspruchung als Auswirkung	Hier keine Flächenbilanz notwendig, da alles auf einem Grundstück, von einem Eigentümer mit der gleichen Widmung ist.
Gültige Flächenwidmung während des Projektes	Flächenwidmung wird erst nachträglich für das Projektgebiet erstellt

Tabelle 26: Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Unterschiede, eigene Bearbeitung

4 SCHLUSSBETRACHTUNG

4.1 KRITISCHE BETRACHTUNG

Alternative Lösungsmöglichkeiten werden oft nicht oder nur unzureichend behandelt. Es lässt sich eine Tendenz zum Allround-Abwägungs-Instrumentarium erkennen, obwohl die ökonomischen Belange kein zu integrierender Umweltbelang der UVP sind. Defizite entstehen dadurch auch in folgenden Teilbereichen:

- Mischung von Nutzungen/Nutzungsinteressen und neutralen Schutzgütern
- Gefahr von Doppelbewertungen, Doppelbegutachtungen/-aufwand
- Eingeschränkte bis fehlende Betrachtung der Wechselwirkungen
- Keine transparenten Bewertungen und eingeschränkte Aggregationsmöglichkeit mit Folgen für den Ausgleich.

Ebenso ist anzuführen, dass für eine Städtebau-UVP immer noch Methodenfreiheit herrscht. Man versuchte diese UVP nach der ökologischen Risikoanalyse zu betrachten, kam jedoch drauf, dass es eigentlich nicht möglich ist, da zu viele weiche Faktoren dies nicht zulassen.

Eine Besonderheit bei dieser Städtebau-UVP ist auch, dass hier eine Städtebau und eine Straßen-UVP parallel abgehandelt wurden.

4.2 EMPFEHLUNGEN AUS RAUMPLANERISCHER SICHT

Unter Städtebauvorhaben sollte nicht die konkrete Errichtung der Bauten, sondern die Erschließung eines Geländes zum Zwecke der gesamthaften multifunktionellen Bebauung mit Wohn- oder Geschäftsbauten (einschließlich der zugehörigen Infrastruktureinrichtungen wie Einkaufszentren, Einrichtungen zur Nahversorgung, Kindergärten, Schulen, Veranstaltungsflächen, Hotels und Gastronomie, Parkplätze udgl.) verstanden werden.

Städtebauliche Vorhaben stehen zeitlich vor nachfolgenden konkreten Einzelvorhaben. Es müssen somit auch nicht jene detaillierten Unterlagen wie in den nachfolgenden Einzelgenehmigungsverfahren (z.B. Bau-, Gewerberecht oder Veranstaltungsrecht etc.) vorgelegt werden, da im Zuge eines UVP-Verfahrens für ein Städtebauvorhaben nicht einzelne Wohn- oder Bürogebäude oder Infrastruktureinrichtungen bewilligt werden. Dies wäre auch kaum möglich, da zum Zeitpunkt der UVP-Genehmigung des Städtebauvorhabens bestimmte Einzelvorhaben noch überhaupt nicht feststehen bzw. deren zeitliche Realisierung oft viel später erfolgt. Es war daher eine besondere Herausforderung des gegenständlichen Projektes, die spezifischen Be-

sonderheiten eines Städtebauprojektes an der inhaltlichen Schnittstelle zwischen dem 2007 beschlossenen „Masterplan Flugfeld Aspern“ und der zukünftigen Objektplanung zu bewältigen.

Da sich aber die Umsetzung solch komplexer Vorhaben über einen langen Zeitraum erstreckt, kann sich immer wieder die Notwendigkeit von Umplanungen ergeben, die nicht möglich wären, wenn der UVP-Bescheid im Zug dieser Ausführung nicht an die neue Situation angepasst werden könnte. Die Novelle 2009 des UVP-G stellt fest, dass der UVP-Bescheid bis zur vollständigen Ausführung (Fertigstellung der Bebauung) von der UVP-Behörde geändert werden kann.[87]

[87] BGBl. I NR. 87/2009

ZUSAMMENFASSUNG

Die Entstehung der Umweltverträglichkeitsprüfung Ende der 70-er Jahre in den USA war ein wichtiger Fortschritt für den Umweltschutz. Sie ist heute ein weit verbreitetes Verfahren Verfahren zur Feststellung möglicher negativer Auswirkungen von Großprojekten auf die Umwelt. Diese Umweltauswirkungen müssen bei der Planungs- und Ausführungsphase ermitteln, beschrieben und bewertet werden.

Die UVP stellt eine deutliche Qualitätsverbesserung gegenüber vorherigen Instrumenten der Vorhabensgenehmigung dar und ist somit ein wichtiger Schritt hin zu einem vorsorgenden und ganzheitlichen Umweltschutz. Sie dient dem Projektwerber als Planungsinstrument und zur Entscheidungsvorbereitung.

Ziel der UVP ist es

- Umweltschäden nach dem Vorsorgeprinzip von vornherein zu vermeiden;
- die Umweltauswirkungen ganzheitlich und umfassend, nicht nur sektoral und ausschnittsweise zu betrachten;
- eine bessere Vorbereitung der Projekte und der Genehmigungsverfahren zu erreichen;
- Umweltbelange mit dem gleichen Stellenwert wie andere Belange in die Abwägung und Entscheidung einzubringen;
- die Genehmigungsverfahren von Vorhaben unter Beteiligung der Öffentlichkeit transparenter und nachvollziehbarer zu gestalten.

Zu Beginn der Arbeit werden die gesetzlichen Grundlagen der UVP dargestellt. Eine Zusammenfassung der Historie, die verfassungsrechtlichen Grundlagen für das UVP-G und das UVP-G selbst, mit besonderem Augenmerk auf die Umweltverträglichkeitserklärung sind die Inhalte dieses Kapitels.

Der Hauptteil der Arbeit besteht aus der Darstellung der beiden Beispielprojekte. Einerseits wird die Siedlungsentwicklung des Fachbeitrages Siedlungs- und Wirtschaftsraum der UVE einer Infrastruktur-UVP behandelt, andererseits wird dies auch für eine Städtebau-UVP wiedergegeben.

Durch die bevorstehende EU Osterweiterung hat der Großraum Wien mit bedeutenden regionalwirtschaftlichen und verkehrlichen Auswirkungen zu rechnen. Weiters ist aufgrund der zentralen Stellung der Bundeshauptstadt Wien und der Entwicklung St. Pöltens zu einer vollwirksamen Landeshauptstadt mit einer signifikanten Erhöhung im Ziel- und Quellverkehr zu rechnen. Diesen Entwicklungen wird das vorhandene Straßennetz in der Ostregion nicht mehr gerecht. Es wurden daher bereits in zahlreichen Untersuchungen und Konzepten Maßnahmen definiert, welche in der aktuellen Fassung des Bundesstraßengesetzes 1971 vom 19.08.1999 Berück-

sichtigung fanden und somit gesetzlich verankert wurden. Im Bundesstraßen-Übertragungsgesetz vom 29.03.2002 wurde die B305 im gegenständlichen Abschnitt nunmehr ein Teil der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße. Nebst der Projektbeschreibung und dem Prüfgegenstand wird hier besonderes Augenmerk auf die UVE-Methodik im Detail gelegt. Die RVS kommt hier als Bewertungsmethode zur Anwendung.

Das „Flugfeld Aspern Süd“ wird hier als Beispielprojekt für eine Städtebau-UVP genauer betrachtet. Für das ehemalige Flugfeld Aspern wurde ein Masterplan entwickelt und beschlossen, der langfristig die Errichtung eines neuen Stadtteils im 22. Wiener Gemeindebezirk zum Ziel hat. Dem Fachbeitrag Siedlungs- und Wirtschaftstraum kommt beim Städtebauvorhaben besondere Bedeutung zu, da diese viele raumplanerische Elemente aufweisen. Am Beginn dieses Kapitels wurde das Vorhaben und sein Umfeld näher beschreiben, bevor hier ebenfalls die Bewertungsmethodik im Detail erläutert wird. Bei dieser UVE wurde versucht, ebenfalls eine ökologische Risikoanalyse als Bewertungsmethode anzuwenden, nur war dies aufgrund der vielen weichen Faktoren nicht möglich. Die Wirkfaktoren „Wohnwert“ oder „Stadtklima“ lassen sich anhand von Festlegung von Wirkungsintensität, Eingriffserheblichkeiten etc. nicht bewerten, sondern erhielten eine verbal beschriebene Bewertung. Es war somit wichtig hier ein Gleichgewicht zwischen verbal beschriebenen und einklassifizierten Wirkfaktoren zu finden.

Schlussendlich wurden die wesentlichen Unterschiede dieser beiden Projekte dargestellt. Es ist hier zu erwähnen, dass sich der Tatbestand eines Städtebauvorhabens von den typischen UVP-Projekten (wozu auch die Infrastruktur-UVP zählt) unterscheidet. Da beim „Flugfeld Aspern Süd“ letztendlich die genaue Ausgestaltung des Vorhabens beim Erstellen der UVE noch nicht bekannt ist. Hingegen bei der S 1 West stand das technische Projekt mit all seinen Details bereits zum Zeitpunkt der Untersuchung fest.

ABSTRACT

The emergence of Environmental Impact Assessment in the USA at the end of the 1970s was an important step forwards for environmental protection. Today it is a widely used process for determining the possible negative effects which large projects may have on the environment. These environmental effects must be ascertained, described and assessed in the planning and execution phases.

The EIA represents a clear improvement in quality compared to previous tools for planning approval and is consequently an important step towards preventative and integrated environmental protection. The project agent can use it as a planning tool and in operations research.

The aim of the EIA is

- to avoid environmental damage from the outset in accordance with the Precautionary Principle;
- to consider the environmental effects in an integral and comprehensive manner, not just by sector and in parts;
- to achieve better preparation for the project and the approval process;
- to accord environmental concerns the same value as other issues in weighting and decision making;
- to design the approval process for projects with the involvement of the general public, transparently and with traceability, from the outset.

The statutory principles of the EIA are outlined at the beginning of the work. A summary of the history, the constitutional legal basis of the EIA Law and the EIA Law itself, with special focus on the environmental impact declaration, form the contents of this chapter.

The main part of the work consists of a presentation of the two sample projects. On the one hand this involves the settlement development part of the settlement and economic zone technical paper of the EID of an infrastructure EIA, and on the other hand this will then be reproduced for an urban development EIA too.

Due to the impending EU expansion in the East, the metropolitan area of Vienna must allow for significant regional economic and traffic effects. Furthermore, the central location of the federal capital Vienna and the development of St. Pölten into an effective regional city with a significant increase in target and source traffic must be taken into account. The existing road network in the eastern region will no longer be able to cope with these developments. Consequently measures had already been defined through countless research and concepts which were taken into account in the current version of the Federal Road Network Law of 1971 dated 19.08.1999 and

were therefore legally established. In the Federal Road Transfer Law dated 29.03.2002 the current section of the B305 became from then on part of the Vienna S 1 outer ring road highway. Together with the project description and the test specimen, particular focus will be placed here on the EIA methodology in detail. RVS come into use here as an assessment method.

The “Aspern South Airfield” will be considered more precisely here as a sample project for an urban development EIA. A master plan which had the long-term goal of constructing a new city district in the 22nd district of Vienna was developed and resolved upon for the former Aspern airfield. The settlement and economic zone technical paper assumes particular importance for urban construction planning, as it features many of these spatial planning elements. At the beginning of this chapter the plan and its environment were described in more detail, before the assessment methodology is also explained in detail. With this EID the application of an ecological risk analysis as an assessment methodology was also tried, only this was not possible due to flexible factors. The power factors “imputed income” or “urban climate” cannot be assessed by means of establishing the intensity of their impact, intervention relevance etc, but received a verbally described assessment. Consequently it was important here to find a balance between verbally described and single classified power factors.

Finally, the significant differences in these two projects were demonstrated. It should be mentioned here that the facts for an urban development differ from typical EIA projects (which also includes the infrastructure EIA). Because in the end with the “Aspern South Airfield” the exact design of the development was still not known at the time the EID was produced. On the contrary, with the S 1 West the technical project had already been established with all its details at the time of the research.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Aarhus-Konvention	Am 25. Juni 1998 in der dänischen Stadt Århus unterzeichnete und am 30. Oktober 2001 in Kraft getretene UNECE-Übereinkommen über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten. Dieses Übereinkommen ist der erste völkerrechtliche Vertrag, der jeder Person Rechte im Umweltschutz zuschreibt.
ABl.	Amtsblatt der EU
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BI	Bürgerinitiative
BMLFUW	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
B-VG	Bundesverfassungsgesetz
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung
EFP	Einzelfallprüfung
EG	Europäische Gemeinschaft
Espoo-	Übereinkommen über die UVP im grenzüberschreitenden Rahmen, BGBl. III Nr. Übereinkommen 201/1997
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EWR	Europäische Wirtschaftsraum
idF	in der Fassung
idgF	in der geltenden Fassung
IG-L	Immissionsschutzgesetz – Luft, BGBl. I Nr. 115/1997
i.V.m.	in Verbindung mit
KFZ	Kraftfahrzeug
NEPA	National Environmental Policy Act
NGO	Nichtregierungsorganisation
NÖ ROG	Niederösterreichisches Raumordnungsgesetz
ÖB-RL	Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie
ÖEK	Örtliches Entwicklungskonzept
regROP	Regionales Raumordnungsprogramm

RL	Richtlinie
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
S.	Seite
sog.	sogenannt
SUP	Strategische Umweltprüfung
UBA	Umweltbundesamt
Udgl.	und dergleichen
UNECE	Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen
UVE	Umweltverträglichkeitserklärung
UV-GA	Umweltverträglichkeitsgutachten
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-ÄndRL 1997	UVP-Änderungsrichtlinie, RL 97/11/EG des Rates vom 03.03.1997, ABl. Nr. L 73 S.5 vom 14.03.1997
UVP-ÄndRL 2003	RL 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26.05.2003, ABl. Nr. L 156 S.17 vom 25.06.2003
UVP-G	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
UVP-G 1993	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz idF BGBl. Nr. 697/1993, bis zur UVP-G-Novelle 2000
UVP-G 2000	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz idF BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 2/2008
UVP-G-Novelle 2000	Novelle des UVP-G, BGBl. I Nr. 89/2000
UVP-G-Novelle 2004	Novelle des UVP-G 2000, BGBl. I Nr. 153/2004
UVP-G-Novelle 2005	Novelle des UVP-G 2000, BGBl. I Nr. 14/2005
UVP-G-Novelle 2006	Novelle des UVP-G-2000, BGBl. I Nr. 149/2006
UVP-RL	Umweltverträglichkeitsprüfungsrichtlinie, RL des Rates vom 27.6.1985 über die UVP bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, 85/337/EWG, ABl. Nr. L 175 S.40 vom 05.07.1985 idF der UVP-ÄndRL 2003
Vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
Z	Ziffer

LITERATURVERZEICHNIS

Altenburger, Dieter & Wojnar, Petra 2005*. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz: UVP-G 2000 idF BGBl I 200514 ; Praxiskommentar.* Stand 2005. Wien: LexisNexis ARD Orac. URL: http://deposit.ddb.de/cgi-bin/dokserv?id=2678896&prov=M&dok_var=1&dok_ext=htm.

APA-OTS 2005*. Umweltdachverband: UVP-Novelle ist europarechtswidrig!* URL: http://www.ots.at/presseaussendung.php?ch=politik&schluessel=OTS_20050228_OTS0068 [Stand 2008-03-12]

BMLFUW - Lebensministerium 2007*. Das UVP Verfahren*. URL: http://www.umweltnet.at/article/articleview/27822/1/7237/# [Stand 2008-03-11]

Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit: *UVP-G 2000:* konsolidierte Fassung. 2006. Online im Internet: URL: http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/uvpsupemas/uvpoesterreich1/uvpg/ [Stand 13.03.08]

Bökemann, Dieter 1999. *Theorie der Raumplanung: Regionalwissenschaftliche Grundlagen für die Stadt-, Regional- und Landesplanung*. 2. Aufl., zugl. unveränd. Nachdr. d. 1. Aufl. München , Wien: Oldenbourg

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft Umwelt und Wasserwirtschaft (Hg.)*. Rundschreiben UVP-G 2000: Rundschreiben zur Durchführen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G 2000).*

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft Umwelt und Wasserwirtschaft*. Umweltverträglichkeitsprüfung.*

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft Umwelt und Wasserwirtschaft 2001*. UVP-Handbuch Verkehr*. Wien.

Caldwell, Lynton K. 1998*. The National Environmental Policy Act: An agenda for the future*. Bloomington: Indiana Univ. Press. Online im Internet: URL: http://www.gbv.de/dms/spk/sbb/recht/toc/247834645.pdf

Cernusca, Alexander 1990*. Umweltverträglichkeitsprüfung: Theorie und Praxis*. Innsbruck: Universitätsverlag Wagner

Dallhammer, Erich 2006*. IMProving the IMPlementation of Environmental IMPact Assessment - (IMP)3 Verbesserung der Anwendung der Umweltverträglichkeitsprüfung*. URL: http://www.oir.at/?pid=8649&etxsid=-1 [Stand 2008-03-12]

Eberhartinger, Susanna 2000. Umweltverträglichkeitsprüfung: UVP-Systeme und ihre Anwendungsbereiche in der EU*.* Diplomarbeit. Technische Universität.

Eberhartinger-Tafill, Susanna 2005*. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000. UVP-G 2000 ; Kommentar.* Stand: 1. Juni 2005. Wien: Bohmann

Eberhartinger-Tafill, Susanna 2006*. Leitfaden Einzelfallprüfung gemäß UVP-G 2000: Aktualisierung 2006*. Wien.

Ennöckl, Daniel & Raschauer, Nicolas 2006*. Kommentar zum UVP-G: Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz.* 2., vollst. neu bearb. u. erw. Aufl. /// Zweite, vollständig neu bearbeitete und erweiterte Auflage. Wien u.a. /// Vienna: Springer; Springer-Verlag/Wien. (Springer-11776 /Dig. Serial]). Online im Internet: URL: http://dx.doi.org/10.1007/978-3-211-31400-5

1997. Richtlinie des Rates über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten: 85/337/EWG*:* 03.03.1997, 26.05.2003. Online im Internet: URL: http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/uvpsupemas/uvpoesterreich1/uvpg/ [Stand 13.03.08]

2003. Richtlinie 2003/35/EG des europäischen Parlaments und des Rates über die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und

Programme und zur Änderung der Richtlinien 85/337/EWG und 96/61/EG des Rates in Bezug auf die Öffentlichkeitsbeteiligung und den Zugang zu Gerichten: RL 2003/35/EG*:* 25.06.2003. Online im Internet: URL: http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/uvpsupemas/uvpoesterreich1/uvpg/ [Stand 13.03.08]

Forster, Rainer*. UVP - Umweltverträglichkeitsprüfung*. URL: http://www.vlr.gv.at/vorarlberg/umwelt_zukunft/umwelt/natur-undumweltschutz/weitereinformationen/aufgaben_leistungen/fachbereichuvp.htm [Stand 17.03.08]

Guntrum, Jochen. Nachhaltigkeit in Planung und Recht: Implementierung des Nachhaltigkeits-gedankens in das deutsche Umweltrecht und Planungssystem - Status Quo und Zukunftsperspektiven -*.* Diplomarbeit. Technische Universität.

Hauer, Andreas, Nußbaumer, Markus L. & Hauer-Nußbaumer 2006*. Österreichisches Raum- und Fachplanungsrecht: Handbuch in Einzelbeiträgen*. Engerwitzdorf: Pro Libris Verlagsgesellschaft. (Serie Umweltrecht, 2). Online im Internet: URL: http://www.agi-imc.de/intelligentSEARCH.nsf/alldocs/09414415EA028324C12571FE00517A92/

Heng, Michael H. *Was bedeutet: konsolidierte Fassung eines Gesetzestextes siehe Inhalt!!!* URL: http://www.advocatus.de/heng/weblog.php?id=P445 [Stand 2008-03-13]

Holoubek, Michael & Holoubek-Potacs 2002*. Handbuch des öffentlichen Wirtschaftsrechts*. Wien: Springer. (Springers Handbücher der Rechtswissenschaft).

Jessel, Beate 2002. *Ökologisch orientierte Planung. eine Einführung in Theorien, Daten und Methoden* ; 92 Tabellen. Stuttgart: Ulmer. (UTB, 2280).

Klaffl, Ingrid, u.a. 2006*. UVP-Evaluation: Evaluation der Umweltverträglichkeitsprüfung in Österreich*. Wien: Umweltbundesamt. (Report / Umweltbundesamt, Bd. REP-0036 /// [N.F. 36Bd). Online im Internet: URL: http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0036.pdf

Köhler, Martin & Schwarzer, Stephan 1997*. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz: Kommentar und systematische Einführung zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz samt den Kompetenzgrundlagen für das UVP-G, der UVP-Richtlinie und der ECE-Konvention von Espoo*. Wien: Manz [u.a.]. (Kurzkommentare zum Umweltrecht, Bd. Bd. 3Bd).

Kreutzfeldt, Claudia 2004*. Nachhaltige Beschaffung: Herausforderungen für die nachhaltige öffentliche Beschaffung in der Tschechischen Republik im Zuge der EU-Osterweiterung*. Dresden: Professur für Betriebswirtschaftslehre Betriebliche Umweltökonomie, TU Dresden (Herausgeber). (Dresdner Beiträge zur Lehre der Betrieblichen Umweltökonomie, 14) [Stand 2008-03-13]

Magistrat der Stadt Wien, MA 18. *Stadtentwicklungsplan Wien 2005*. Wien 2005

Magistrat der Stadt Wien, MA 18. *Strategieplan Wien.* Wien 2004

Magistrat der Stadt Wien, MA 18. *SUPerNOW Strategische Umweltprüfung für den Nordosten Wiens*. Endbericht. Wien 2003

Magistrat der Stadt Wien, MA 18, Werkstattbericht Nr. 38*. Stadtentwicklungsbericht 2000.* Wien 2001

Magistrat der Stadt Wien, MA 18. Werkstattbericht Nr. 58. *Masterplan Verkehr Wien 2003*. Wien 2003

ÖGUT - Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik 2002*. ÖGUT - Archiv des Themenbereichs Partizipation [Stand* 2008-03-14]: Diskussionspapier über den Anpassungsbedarf und Umsetzungsmöglichkeiten in der österreichischen Rechtsordnung. URL: http://www.oegut.at/de/themen/partizipation/archiv.php [Stand 2008-03-14]

Prem, Georg J. 2005. Zur UVP-Pflicht von Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken*.* Diplomarbeit. Technische Universität.

Projektteam Flugfeld Aspern, Schönfeld, MA21B. *Masterplan Flugfeld Aspern*. Wien 2006

Raschauer, Nicolas 2006. *Handbuch Umweltrecht*. Wien: WUV-Univ.-Verl. Online im Internet: URL: http://deposit.ddb.de/cgi-bin/dokserv?id=2824091&prov=M&dok_var=1&dok_ext=htm

RaumUmwelt®Planungs-GmbH. *Einreichunterlagen zum UVE-Städtebauvorhaben Asperner Flugfeld Süd: Bericht Fachbeitrag Siedlungs- und Wirtschaftsraum [EZ III.1-1.1]*. Wien 2009

RaumUmwelt®Planungs-GmbH. *S 1, Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Landesgrenze Wien/NÖ bis Knoten Eibesbrunn A 5/S 1/B 7, Einreichprojekt 2004, Einlage 6 1 Regional- und Siedlungsentwicklung, i.A. Amt der NÖ Landesregierung (Planzeichen S1/58-03), i.V. der ASFiNAG (Projektnr.: P.02.401.0004)*. Wien 2004.

Ritter, Markus 1995. *Umweltverträglichkeitsprüfung und konzentriertes Genehmigungsverfahren nach dem UVP-G*. Wien, New York: Springer. (Wirtschafts- und verwaltungsrechtliche Studien, 8).

Schärmer, Dominik 2003. Genehmigung von Großprojekten nach dem UVP-G 2000. Dissertation. Universität Innsbruck. URL: http://media.obvsg.at/display_object-id=65981 [Stand 2008-03-13]

Sommer, Andreas 2007. *UVP-Vorhaben: Methodischer Leitfaden für Behörden und Projektwerber*. Salzburg: Land Salzburg, vertreten durch die Abteilung 16 Umweltschutz

Stark, Tanja 2008. *Die Anlagen-Umweltverträglichkeitsprüfung in Österreich. unter besonderer Berücksichtigung der UVP von Freizeit- und Vergnügungsparks sowie Hotelanlagen / Klagenfurt, Alpen-Adria-Univ., Dipl.-Arb., 2008*

Umweltbundesamt. *Ablauf des UVP-Verfahrens*. URL: http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/uvpsupemas/uvpoesterreich1/verfahrensablauf/ [Stand 2008-03-17]

Umweltbundesamt. *Die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE)*. URL: http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/uvpsupemas/uvpoesterreich1/uve/ [Stand 2008-03-17]

Umweltbundesamt. *Fachliche Schwerpunkte in der UVP*. URL: http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/uvpsupemas/uvpoesterreich1/schwerpunkte/ [Stand 2008-03-17]

Umweltbundesamt. *Überblick zum UVP-G 2000*. URL: http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/uvpsupemas/uvpoesterreich1/uvpg/ [Stand 2008-03-13]

Umweltbundesamt. *Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)*. URL: http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/uvpsupemas/uvpoesterreich1/ [Stand 2008-03-17]

UVP-Gesellschaft e.V. 2006. *Umweltverträglichkeitsprüfung: Informationen für die interessierte Öffentlichkeit. Die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter öffentlicher und privater Vorhaben ; mit Kurzinfos zur Strategischen Umweltprüfung, Umweltprüfung in der Bauleitplanung u.v.m.* Hamm: UVP-Ges.

Weiland, Ulrike, u.a. 2007. Einführung in die Raum- und Umweltplanung. Paderborn: Schöningh. URL: http://www.utb-studi-e-book.de/9783825283636/1/0.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Die UVP im Verfassungsgefüge, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft Umwelt und Wasserwirtschaft 2001, UVP-Handbuch Verkehr, A2 S.3, Wien. 9

Abbildung 2: Verfahrensablauf, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft Umwelt und Wasserwirtschaft. Umweltverträglichkeitsprüfung, S.14 18

Abbildung 3: Verfahrensablauf für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken, Umweltbundesamt, UVE-Leitfaden, Überarbeitete Fassung 2008, S.13.....22

Abbildung 4: Schema der ökologischen Risikoanalyse gemäß RVS 04.01.11 31

Abbildung 5: Ablaufschema zur Erklärung der Umweltverträglichkeit; RVS 04.01.11 35

Abbildung 6: Planerischer und Verfahrensrechtlicher Ablauf der Städtebau-UVP Flugfeld Aspern Süd, RaumUmwelt®Planungs-GmbH.....41

Abbildung 7: Übersichtskarte Vorhaben S 1 West, RaumUmwelt®Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung.....44

Abbildung 8: Verknüpfungsmatrix zur Ableitung der Eingriffserheblichkeit, RaumUmwelt®Planungs-GmbH 47

Abbildung 9: Standort- und Anrainergemeinden zur Abgrenzung des weiteren Untersuchungsraumes RaumUmwelt®Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung.....50

Abbildung 10: Räumliche Gliederung des Untersuchungsraums in Teilräume, RaumUmwelt®Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung 51

Abbildung 11: Planausschnitt „Regional- und Siedlungsentwicklung - Auswirkungen, Maßnahmen und Restbelastung“, RaumUmwelt®Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung.....58

Abbildung 12: Darstellung des Vorhabens und seines räumlichen Umfeldes, RaumUmwelt®Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung 70

Abbildung 13: Methodik der Umweltbeurteilung, RaumUmwelt®Planungs-GmbH.....75

Abbildung 14: Standortbezogener Untersuchungsraum im Themenbereich Siedlungs- und Wirtschaftsraum, RaumUmwelt®Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung.....76

Abbildung 15: Übersicht über Teilräume im standortbezogenen Untersuchungsraum, RaumUmwelt®Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung.....77

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Grundschema zur Bewertung der Sensibilität; RVS 04.01.11 31

Tabelle 2: Grundschema zur Bewertung der Eingriffsintensität; RVS 04.01.11 32

Tabelle 3: Schema zur Ermittlung der Eingriffserheblichkeit (Belastung), Einstufung der Erheblichkeit der Auswirkungen; RVS 04.01.11 33

Tabelle 4: Schema der Beurteilung der Maßnahmenwirkung; RVS 04.01.11 33

Tabelle 5: Schema zur Ermittlung der verbleibenden Auswirkungen, Einstufungen der verbleibenden Auswirkungen; RVS 04.01.11 34

Tabelle 6: Verbale Beschreibung der Ent-/Belastungsstufen für die Schutzgüter; RVS 04.01.11.....35

Tabelle 7: Zusammenhänge zwischen Schutzgütern und Auswirkungen (generelle Mindestanforderung der zu beurteilenden Auswirkungen); RVS 04.01.11.....36

Tabelle 8: Gliederung des Untersuchungsraums in Teilräume, RaumUmwelt®Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung.....51

Tabelle 9: Widmungsgeneralisierung der Widmungsarten gem. NÖ ROG im Zuge der UVE 54

Tabelle 10: Bewertungsstufen der Sensibilität der Siedlungsentwicklung, RaumUmwelt®Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung.....55

Tabelle 11: Sensibilität des Teilraums 1 Enzersfeld / Hagenbrunn, RaumUmwelt®Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung.....56

Tabelle 12: Zusammenfassende Darstellung der Beeinflussungssensibilität – Siedlungsentwicklung, RaumUmwelt®Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung.....56

Tabelle 13: Bewertungsstufen der Sensibilität der Siedlungsentwicklung, RaumUmwelt®Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung.....57

Tabelle 14: Siedlungsentwicklung: Wirkungsintensität und Eingriffserheblichkeit, RaumUmwelt®Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung.....59

Tabelle 15: Maßnahmenwirksamkeit und Restbelastung im Betrieb und Bau, RaumUmwelt®Planungs-GmbH, eigene Bearbeitung.....62

Tabelle 16: Widmungsgeneralisierung und Bewertungsstufen der Sensibilität nach Widmungsarten, RaumUmwelt®Planungs-GmbH 80

Tabelle 17: Indikatoren zur Bewertung der Beeinflussungssensibilität im Themenbereich Siedlungs- und Wirtschaftsraum, RaumUmwelt®Planungs-GmbH 81

Tabelle 18: Zusammenfassende Darstellung der Beeinflussungssensibilität im standortbezogenen Untersuchungsraum, RaumUmwelt®Planungs-GmbH.....83

Tabelle 19: Übersicht über Wirkfaktoren zur Beurteilung der Auswirkungen im Themenbereich Siedlungs- und Wirtschaftsraum, RaumUmwelt®Planungs-GmbH 83

Tabelle 20: Bewertungsstufen der Wirkungsintensität zur Veränderung von Funktionszusammenhängen und Stadtklima auf den Siedlungs- und Wirtschaftsraum, RaumUmwelt®Planungs-GmbH 84

Tabelle 21: Zusammenfassende Darstellung der Eingriffserheblichkeit in der Bauphase im standortbezogenen Untersuchungsraum, RaumUmwelt®Planungs-GmbH 86

Tabelle 22: Wirkungsintensität weiche Faktoren, RaumUmwelt®Planungs-GmbH 87

Tabelle 23: Zusammenfassende Darstellung der Eingriffserheblichkeit in der Betriebsphase im standortbezogenen Untersuchungsraum, RaumUmwelt®Planungs-GmbH 88

Tabelle 24: Zusammenfassende Darstellung der Maßnahmenwirksamkeit und Restbelastung in der Bauphase, RaumUmwelt®Planungs-GmbH.....89

Tabelle 25: Zusammenfassende Darstellung der Maßnahmenwirksamkeit und Restbelastung in der Betriebsphase, RaumUmwelt®Planungs-GmbH 90

Tabelle 26: Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Unterschiede, eigene Bearbeitung.....98