

6 ALLGEMEIN VERSTÄNDLICHE ZUSAMMENFASSUNG (GEM. § 6 ABS.1 Z6 UVP-G 2000)

6.1.1 ZIELSETZUNG

Um die stark frequentierte Südbahn zu entlasten, ist ein vollständiger zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie geplant. Eine zweite leistungsfähige Bahnstrecke im Südraum von Wien, die primär als Ausweich- und Ergänzungsstrecke für die Südbahn dient, soll entstehen. Dies ermöglicht einerseits, schnelle Personenzüge, die zwischen Wiener Neustadt und Wien Meidling nicht halten, auf die Pottendorfer Linie umzuleiten. Andererseits können Güterzüge über die Pottendorfer Linie und die Ostschleife Inzersdorf geführt werden. Durch diese Maßnahmen werden die Südbahn und die Durchfahrtsgleise des neuen Wiener Hauptbahnhofs entlastet.

Der geplante Ausbau ist auch eine Reaktion auf den wachsenden Mobilitätsbedarf der Region. Er verbessert weiters das Nahverkehrsangebot. Durch die Erneuerung der Eisenbahnanlagen und die Anpassung an den Stand der Technik und den heutigen Standard sowie die barrierefreie Ausstattung wird die Attraktivität der Bahn gesteigert.

Insgesamt soll durch den Ausbau der Pottendorfer Linie die Nutzung der Bahn in den betroffenen Gemeinden, die in den letzten Jahren zurück gegangen ist, wieder verstärkt werden.

6.1.2 GESAMTSTRECKE

Die Pottendorfer Linie zweigt im Bahnhof Wien Meidling von der Südbahn ab und führt über Inzersdorf, Ebreichsdorf, Wampersdorf und Ebenfurth nach Wiener Neustadt. Die ursprünglich eingleisige Strecke ist seit 1974 elektrifiziert und im Abschnitt zwischen Bahnhof Wampersdorf und Wiener Neustadt zweigleisig ausgebaut.

6.1.3 GEGENSTÄNDLICHER STRECKENABSCHNITT

Das gegenständliche Projekt beginnt nördlich von Hennersdorf und reicht bis südlich von Münchendorf. Dieser Abschnitt hat eine Länge von ca. 13 km. Er besteht aus 3 Streckenabschnitten und den 3 Bahnhöfen Hennersdorf, Achau und Münchendorf.

Im ersten Streckenabschnitt, der vom **Projektbeginn bis zum Bahnhof Hennersdorf** verläuft, werden zu den 2 bestehenden Gleisen 3 Nebengleise zugelegt. Die Unterführung des Johanniswegs sowie die Brücke über den Petersbach werden neu errichtet. Die Gleise steigen an, sodass der höher gelegte Bahnhof Hennersdorf erreicht wird.

Im **Bahnhof Hennersdorf** liegen 3 Gleise. Er besteht aus einem Insel- und einem Randbahnsteig sowie den für den Betrieb erforderlichen Technikgebäuden. Die Bahnsteige sind zum Großteil überdacht. Unter dem Bahnhof wird auf Straßenniveau eine Fußgängerpassage errichtet. In dieser sind Geschäfte und Betriebsräume angeordnet. Die Bahnsteige sind über Treppen und Lifte von der Passage bzw. vom Vorplatz erreichbar. Nach dem Bahnhof Hennersdorf verlaufen die Bahngleise stetig fallend.

Zwischen Hennersdorf und Achau wird eine neue Brücke für die Gemeindestraße errichtet. Die Gleise werden derart verlegt, dass eine Fahrgeschwindigkeit von 160 km/h möglich ist. Kurz vor Achau liegen die Gleise wieder ähnlich hoch wie derzeit.

Unmittelbar vor dem Bahnhof Achau quert die **Aspangbahn** die Pottendorfer Linie. Die Aspangbahn wird um maximal ca. 3 m höher gelegt, sodass die Pottendorfer Linie unter der Aspangbahn verlaufen kann. Durch diese Höherlegung kann auch die Straße L 2079 unter der Aspangbahn durch geführt werden. Bei der B 11 bleibt die Eisenbahnkreuzung bestehen. Durch minimale Anpassung der Höhe der Aspangbahn könnte die B 11 ebenso unter dieser durchgeführt werden.

Nach der Querung steigen die Gleise der Pottendorfer Linie wieder leicht an. Der **Bahnhof Achau** liegt ca. 1,5 m über Gelände. Er besteht aus 2 Überholgleisen, die mittig verlaufen und 2 weiteren Gleisen, an welche die seitlichen Randbahnsteige angrenzen. Auf den Bahnsteigen befinden sich je eine verglaste Wartekoje, ein Infopoint und ein Fahrkartenautomat. Über die Fuß- und Radunterführung sind die Bahnsteige mittels Stiegen und Liften erreichbar. Parkplätze sind beidseits der Gleise vorgesehen. Neben diesen Anlagen werden die für den Betrieb erforderlichen technischen Gebäude neu errichtet.

Nach dem Bahnhof Achau wird die Gleislinie verbessert, sodass die Strecke mit einer Fahrgeschwindigkeit von 200 km/h befahrbar ist. **Zwischen Achau und Münchendorf** steigt die neue Bahnlinie um bis zu maximal ca. 5 m an. Vor Münchendorf liegen die neuen Gleise nur ca. 1 m über den bestehenden. Durch diese Höherlegung können die B 16 und andere querende Straßen unter der Bahn durch geführt werden.

Vor dem **Bahnhof Münchendorf** steigen die Bahngleise auf maximal 3 m über dem Bestand an. Auch der Bahnhof Münchendorf liegt in dieser Höhe. Danach fallen die Gleise wieder, um den Bestand südlich von Münchendorf erreichen zu können. Die Himberger Straße und die Straße L 2005 können dadurch unter der Bahn durch geführt werden. Eine Gemeindestraße wird als Brücke über die Pottendorfer Linie geführt.

Der Bahnhof besteht aus 2 teilweise überdachten Inselbahnsteigen. 2 Hauptgleise laufen mittig und 2 Überholgleise seitlich der Inselbahnsteige. Eine Personenpassage, die auch als Radwegunterführung dient, sowie Lifte und Treppen führen zu den Inselbahnsteigen. Die Bahnsteige sind mit je einem verglasten Wartebereich, einem Fahrkartenautomaten und einem Infopoint ausgestattet. Westlich der Gleise ist ein Parkplatz und ein 24 h-ÖBB-Shop geplant. Die für den Betrieb erforderlichen technischen Einrichtungen sind in Bahnhofsnähe angeordnet.

6.1.4 BENACHBARTE STRECKENABSCHNITTE

Von Wien Meidling bis zur Liesing wird der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie demnächst fertig gestellt.

Im Abschnitt von der Liesing bis zum Bahnhof Hennersdorf ist die Planung abgeschlossen. Das Genehmigungsverfahren wird in Kürze abgeschlossen. Im eingereichten Projekt wurde angenommen, dass der Bahnhof Hennersdorf in unveränderter Höhenlage errichtet wird. Da im

vorliegenden Projekt die Planung einen hoch gelegten Bahnhof in Hennersdorf vorsieht, wurde im gegenständlichen Projekt eine Adaptierung der Bahntrasse ab der Querung der Schnellstraße S 1 geplant.

Für den Abschnitt Ebreichsdorf bis Wampersdorf werden derzeit mögliche Varianten untersucht. Diese bildet die Grundlage für die weitere Planung.

6.1.5 BESCHREIBUNG DER BAUPHASE

Bei der Planung der Bauphasen wurden

- die weitgehende Einhaltung des Fahrplans;
- die Vermeidung von gleichzeitigen Einschränkungen in benachbarten Bahnhöfen;
- die Durchführung der Totalsperre im Bereich Hennersdorf in den Sommermonaten;
- die gleichzeitige Errichtung des Abschnitts Achau und des Abschnitts Münchendorf sowie der späterer Beginn des Abschnitts Hennersdorf

berücksichtigt.

Bedingungen wie

- die Erhaltung der bestehenden Straßenquerungen bzw. die Errichtung von Provisorien,
- die Minimierung der Umleitungen,
- die möglichst rasche Errichtung der Lärmschutzwände,
- die Vermeidung von Abend-, Nacht-, Samstags-, Sonntags und Feiertagsarbeiten sowie
- die Durchführung von Arbeiten im Gleisbereich in betriebsarmen bzw. betriebsfreien Zeiten

wurden ebenso bei der Bauphasenplanung berücksichtigt.

Die Hauptbauzeit beträgt ca. 57 Monate. Die Strecke ist in 3 Bauabschnitte unterteilt. Insgesamt wird die Baudauer auf 14 Bauphasen, die auf die betrieblichen und technischen Randbedingungen abgestimmt sind, aufgeteilt. Der Beginn der Bauarbeiten ist mit ca. September 2010 und die Fertigstellung mit ca. Ende 2015 geplant. In der Bauphase kommt es zu maximal ca. 590 LKW-Fahrten nördlich der Aspangbahn-Querung und zu maximal ca. 200 LKW-Fahrten südlich davon. Diese werden vor allem durch die Erd- und Betonierarbeiten bedingt. Diese Maximalanzahl tritt während insgesamt 4 Baumonaten auf. In den restlichen Baumonaten kommt es zu weniger LKW-Fahrten.

In der Bauphase werden neben der Errichtung der neuen Gleise die dafür erforderlichen Fundamente (Unter- und Oberbau), die Entwässerungsanlagen, die Begleitwege, die neuen Bauwerke für die querenden Straßen und die Aspangbahn sowie die neuen Brücken über die Gewässer errichtet. Jene Brücken oder Unterführungen, die bestehen bleiben können, werden erneuert. Es erfolgt der Um- und Ausbau der 3 Bahnhöfe inklusive der Errichtung der PKW-Abstellanlagen bei den Bahnhöfen Achau und Münchendorf. Die Oberleitungen, Sicherungs- und Telekommunikationsanlagen werden erneuert. Die Weichen werden mit Fernbedienungen und

elektrischen Weichenheizungen ausgerüstet. Die Räume für die Leit- und Systemtechnik, die Telekom und die Energie werden errichtet. Die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen werden umgesetzt.

6.2 Geprüfte Alternativen

Sollte das Vorhaben nicht durchgeführt werden und die derzeitigen Gleise und Bahnhöfe unverändert bleiben, kann einerseits die Anzahl der Personen- und Güterzüge erhöht und andererseits die Betriebszeit verlängert werden. Auf der bestehenden Strecke können bei **Unterbleiben des Vorhabens** somit ca. 90 Züge zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr, ca. 20 Züge zwischen 19:00 Uhr und 22:00 Uhr und ca. 50 Züge zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr verkehren. Dies bedeutet eine deutliche Erhöhung des bestehenden Bahnverkehrs, der derzeit nur zwischen 05:00 Uhr und 22:00 Uhr stattfindet. In diesem Zeitraum fahren die Schnellbahnen und Eilzüge im 1-Stundentakt sowie weitere 9 Güterzüge.

Durch die zusätzlichen Züge und vor allem durch die Güterzüge in der Nacht ist die Errichtung von Lärmschutzwänden, der Einbau von Lärmschutzfenstern und der Einbau eines Erschütterungsschutzes erforderlich. Nur durch diese Maßnahmen können die Grenzwerte eingehalten werden. Auch kommt es zu längeren Wartezeiten an den bestehenden Eisenbahnkreuzungen. Weiters wird das Abfallaufkommen in den Bahnhöfen verdoppelt. Auch die Querungsmöglichkeiten für Tiere werden durch den erhöhten Zugverkehr verringert, wodurch die Jagdwirtschaft beeinflusst werden kann.

Die Erhöhung der Luftschadstoffe kann durch den Einsatz moderner Dieselloks ausgeglichen werden. Der zusätzliche Feinstaub infolge des Abriebs ist unerheblich.

Die beim Ausbau der Pottendorfer Linie geplanten Verbesserungen der Bahnentwässerung sowie die Umsetzung ökologischer Maßnahmen, wie die neuen Grünverbindungen, die Wanderkorridore und die Begrünung der Bahndämme entfallen beim Unterbleiben des Vorhabens.

Im Zuge der Planung wurde eine **Variante** untersucht, bei der die Gleise vom Streckenbeginn bis zum Bahnhof Hennersdorf in paralleler Höhe zum Gelände verlaufen. Dadurch wird der Zugang für FußgängerInnen und RadfahrerInnen vom Westen zum Bahnhof erschwert. Die Straße L 2008 wird unter der Bahn durchgeführt. Die Grenzwerte für Zugslärm können mit Lärmschutzwänden eingehalten werden. Diese zerschneiden das Ortsbild jedoch ein wenig. Die Böschungflächen, die sekundäre Lebensräume und potenzielle Entwicklungsflächen für Tiere und Pflanzen darstellen, entfallen. Da die Unterführung weiter in das Grundwasser hinein reicht, wird dieses etwas stärker beeinträchtigt als beim gegenständlichen Projekt. Bei den AnrainerInnen in Hennersdorf sind unmerklich höhere Luftschadstoffmengen zu erwarten. Die Grenzwerte werden jedoch eingehalten.

Als Verbesserungspotenzial dieser Variante kann die Verringerung der Zugerschütterungen und die Vergrößerung des Hennersdorfer Fischteichs bewertet werden.

Die **zweite**, im Zuge der Planung untersuchte **Variante** sieht die Errichtung des Bahnhofs Hennersdorf unter der Erdoberfläche vor. Dazu ist die Unterquerung des Johanniswegs und des

Petersbachs nördlich von Hennersdorf erforderlich. Die Rampe vom nördlichen Projektbeginn müsste stärker als erlaubt geneigt sein. Im Bahnhofsbereich müssen aufgrund der Sicherheitsbestimmungen und des Zuglärms 2 Tunnel für die Bahnsteige und ein Tunnel mit 2 Gleisen für die Durchfahrt errichtet werden. Durch die speziellen Tiefbau- und Wasserbaumaßnahmen sowie die Gleisumlegungen wird die Bauzeit dabei wesentlich verlängert.

In der Bauphase ergibt sich durch die Rampen und Tunnel ein wesentlich höheres Abfallaufkommen. Weiters wird der Flächenbedarf durch die Baumaßnahmen und die temporäre Verlegung des Petersbachs erhöht. Deswegen muss unter anderem eine größere Fläche des Hennersdorfer Fischteichs zugeschüttet werden. Die temporäre Verlegung des Petersbachs beeinträchtigt auch die im Gewässer lebenden Tiere und Pflanzen sowie das Bach-Ökosystem nachteilig. Weiters sind umfangreiche Maßnahmen erforderlich, um den schon in der Bauphase unterbrochenen natürlichen Verlauf des Grundwassers teilweise aufrecht erhalten zu können.

In der Betriebsphase unterbricht der Tunnel weiterhin den natürlichen Fluss des Grundwassers. Diese untragbar nachteiligen Auswirkungen können nur durch massive Maßnahmen ausgeglichen werden. Die Lage des Tunnels ruft zudem im Grundwasser deutlich stärker spürbare und hörbare Erschütterungen hervor. Auch die endgültige Lage des Petersbachs über dem Eisenbahntunnel ist aus ökologischer Sicht selbst bei naturnaher Gestaltung des Bachbetts wesentlich nachteiliger, da dieser vom Grundwasser abgeschnitten ist. Die Luftschadstoffe treten nicht mehr in Bahnhofsnähe, jedoch konzentriert bei den Tunnelleingängen auf.

Als Verbesserungen dieser zweiten Variante können die Verringerung des Zuglärms, die zusätzlichen Wildwechsellmöglichkeiten über den Tunnel, der geringere Flächenbedarf durch die verringerten Böschungflächen und die geringere Beeinträchtigung des Ortsbilds sowie die geringere Zerschneidung durch die Tieflage angeführt werden.

6.3 Beschreibung der Umwelt, der Auswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen gegen nachteilige Auswirkungen

6.3.1 SCHUTZGUT MENSCHEN UND DEREN LEBENSÄUME

6.3.1.1 Leben, Gesundheit und Wohlbefinden

Die Bestandsmessungen zeigen, dass die **Lärmsituation** im Untersuchungsraum maßgeblich aus dem Schienenverkehrslärm der Pottendorfer Linie und der Aspangbahn sowie dem Verkehrslärm aus dem umliegenden Straßennetz geprägt ist. Im nördlichen Bereich wurden auch Schallimmissionen aus Flugbewegungen des Flughafens Wien-Schwechat sowie aus Gewerbebetrieben aufgenommen. Die Lärmschutz-Grenzwerte werden weder in der Nacht noch am Tag erreicht bzw. überschritten.

Die Berechnung der durchschnittlichen Lärmbelastung infolge der *Bautätigkeiten* zeigt, dass es lediglich bei einem Anrainer zu Überschreitungen des Grenzwerts kommt, die jedoch durch objektseitige Lärmschutzmaßnahmen verringert werden. Aufgrund der punktuell und kurzzeitig relativ hohen Schallemissionen verschiedener Baugeräte kommt es zu wesentlich nachteiligen Auswirkungen in der Bauphase. Mit Ausnahme von drei Bereichen in Achau wird der Grenzwert in

der *Betriebsphase* bei allen Wohnanrainern unterschritten. Durch objektseitige Maßnahmen ist sichergestellt, dass bei den betroffenen Anrainern die Innenräume ausreichend geschützt sind. Im Vergleich zur Bestandssituation kommt es daher zu geringfügig nachteiligen Auswirkungen auf Leben, Gesundheit und Wohlbefinden der Menschen.

Entlang der Bestandstrasse treten nur bei sehr nahegelegenen Wohnhäusern fallweise spürbare **Erschütterungen** auf. Bei diesen besteht jedoch guter Erschütterungsschutz. Lediglich im Bereich des Bahnhofs Achau ist regelmäßig mit spürbaren Erschütterungen zu rechnen, guter Erschütterungsschutz besteht jedoch auch in diesem Bereich.

Aufgrund der geringen Intensität und der zeitlich begrenzten Dauer sind die Erschütterungen in der *Bauphase* bei den Anrainern als geringfügig nachteilig einzustufen. In der *Betriebsphase* sind aufgrund der Verwendung von Unterschottermatten im Bereich der Hochlage Hennersdorf keine spür- und hörbaren Erschütterungen selbst in den nächstgelegenen Wohngebieten zu erwarten.

Die bestehenden Beleuchtungsanlagen in den Bahnhöfen und Haltestellen der Pottendorfer Linie bleiben in ihrem Ausmaß im Bereich von ortsüblichen **Lichtstärken**.

Da vorwiegend tagsüber gearbeitet wird, sind *Baustellenbeleuchtungen* nur in Einzelfällen erforderlich. Somit sind Beeinträchtigungen durch Licht in der *Bauphase* nur in geringfügigem Maß zu erwarten. Die Abschirmung des Scheinwerferlichts von Lokomotiven durch Lärmschutzwände sowie die ortsübliche Bahnhofsbeleuchtung in den Siedlungsgebieten führen zu lediglich geringfügig nachteiligen Auswirkungen während des *Betriebs*.

Entlang der Bestandstrasse der Pottendorfer Linie werden die Grenzwerte bezüglich **Elektromagnetische Felder** für zeitlich unbegrenzten Aufenthalt in allen untersuchten Bereichen deutlich unterschritten.

Da im Großteil der *Bauphasen* nur ein Gleis in Betrieb sein wird, kann davon ausgegangen werden, dass die elektromagnetischen Felder in der *Bauphase* vergleichbar mit jenen im Bestand sind und als geringfügig nachteilig bewertet werden. Die durch Weichenheizungsanlagen, Schaltgerüste und Kabelaufführungen verursachte Veränderung der elektromagnetischen Felder in der *Betriebsphase* hat weder auf Anrainer noch auf Arbeitnehmer nachteilige Auswirkungen.

Die Bestandsmessungen der **Luftschadstoffe** zeigen teilweise Überschreitungen bei NO₂ (Tagesmittelwert), PM₁₀ (Tagesmittelwert) sowie O₃, für sämtliche andere Parameter werden die Grenzwerte zum Schutz des Menschen eingehalten bzw. deutlich unterschritten.

Die Zusatzbelastung durch Luftschadstoffe in der *Bauphase* hat aus medizinischer Sicht keine negativen Auswirkungen auf das Leben, die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anrainer. Während der *Bauphase* wird die Staubbelastung auf den unbefestigten Fahrbahnen durch ständiges Feuchthalten der Wege verhindert. Ebenso wenig entstehen aus dem *Betrieb* des Vorhabens aus medizinischer Sicht nachteilige Auswirkungen. Die Grenzwerte für NO₂ werden bei allen nahegelegenen Wohnanrainern deutlich unterschritten bzw. lediglich irrelevant erhöht. Hinsichtlich der Feinstaubbelastung kommt es durch das Vorhaben im Bereich der Wohnanrainer über das Jahr gesehen zu keiner messbaren Veränderung. Jedoch können 1 bis 4 Überschreitungstage nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Im Bestand ist die Grundwasserqualität durch sehr hohe Sulfat- und Chloridkonzentrationen gekennzeichnet, stellenweise sind auch Grenzwertüberschreitungen bei Ammonium zu beobachten. Alle drei Substanzen stammen jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht von der Eisenbahnanlage.

Durch die sachgerechte Entsorgung von Baustellenwässern ist nicht damit zu rechnen, dass Trinkwassernutzungen qualitativ beeinträchtigt werden. Es sind daher keine Auswirkungen auf Menschen durch **flüssige Emissionen** in der *Bauphase* zu erwarten. Durch die sachgerechte Ableitung der Oberflächenwässer der Bahnanlagen nach Stand der Technik ist nicht damit zu rechnen, dass Trinkwassernutzungen im Umfeld des Vorhabens qualitativ beeinträchtigt werden. Auswirkungen auf Menschen durch flüssige Emissionen während des *Betriebs* sind daher nicht zu erwarten.

6.3.1.2 Siedlungsraum und Wirtschaftsraum

Die Trasse der Pottendorfer Linie quert im Untersuchungsraum die Gemeindegebiete von Vösendorf, Hennersdorf, Biedermannsdorf, Achau, Laxenburg und Münchendorf. Folgende rechtlich verbindliche überörtliche Festlegungen sind im Nahbereich der Trasse zu berücksichtigen:

- Wasserschongebiet in den Gemeinden Hennersdorf und Biedermannsdorf;
- Eignungszone für den Abbau von Ton in Hennersdorf/Biedermannsdorf;
- Regionale Grünzonen in Krottenbach, Mödling, Aubach, Triesting und Fischa;
- Erhaltenswerte Landschaftsteile in Achau, Münchendorf und Ebreichsdorf.

Hinsichtlich **hydrologischer Veränderungen, Abfälle** und **Flächenbeanspruchung** ist weder in der *Bau-* noch in der *Betriebsphase* mit Auswirkungen zu rechnen.

Aufgrund von Verzögerungen im Bahnverkehr und von Behinderungen im Bereich von Straßenquerungen kommt es in der *Bauphase* zu geringfügig nachteiligen Auswirkungen in Bezug auf **Trennwirkungen**. In der *Betriebsphase* kommt es aufgrund der niveaufreien Ausführungen einiger Kreuzungen zu Verbesserungen gegenüber dem Bestand.

Im Hinblick auf die Veränderung des Erscheinungsbilds des Orts sind aufgrund der Errichtung von bis zu 5 m hohen Lärmschutzwänden und der Hochlage der Trasse im Siedlungsbereich von Hennersdorf sowohl in der *Bau-* als auch in der *Betriebsphase* geringfügig nachteilige Auswirkungen zu erwarten.

Mit Auswirkungen auf den **Wirtschaftsraum** ist weder in der *Bau-* noch in der *Betriebsphase* zu rechnen.

6.3.1.3 Landwirtschaft

Der Untersuchungsraum wird vor allem durch landwirtschaftliche Nutzung geprägt, es herrscht Ackerbau (hauptsächlich Getreide, ferner Zuckerrüben, Sonnenblumen und Erbsen) vor. Landwirtschaftliche Vorrangzonen, schwer wiederherstellbare Sondernutzungen oder überregional

bedeutsame Kulturen sind nicht vorhanden. Die Flächen sind durch ein gutes Wegenetz erschlossen. Die Wertigkeit der Ackerflächen ist überwiegend hoch, im Steinfeld auch mittel oder gering.

In der *Bauphase* werden 37 ha landwirtschaftliche **Fläche** beansprucht, davon bleiben 29 ha auch in der Betriebsphase für die Landwirtschaft verloren, was durch keinerlei Maßnahmen ausgleichbar ist. Die Produktion im weiteren Untersuchungsraum bleibt jedoch weiterhin gesichert. Schutzmaßnahmen während der Bauphase stellen jedoch sicher, dass angrenzende Nutzungen nur geringfügig durch **Luftschadstoffe** oder **Trennwirkungen** beeinträchtigt werden. Auch in der *Betriebsphase* sind keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Immissionen (Luftschadstoffe, Abwässer, Abfälle) zu erwarten.

6.3.1.4 Forstwirtschaft und Waldökologie

Im Untersuchungsraum haben **Waldflächen** einen sehr geringen Anteil, es herrschen schmale Windschutzanlagen mit hoher Schutz- und Wohlfahrtsfunktion (kaum Nutzwald) vor.

Durch das Vorhaben werden dauernde Rodungen im Ausmaß von ca. 2,8 ha notwendig. Diese werden jedoch im Verhältnis von mehr als 1:3 wieder aufgeforstet, die verbleibenden Flächen werden während der Bauphase gesichert, erhebliche Trennwirkungen sind nicht zu erwarten. Auswirkungen durch Luftschadstoffe sowie Abwässer und hydrologische Veränderungen während der Bau- und Betriebsphase werden geringfügig sein.

6.3.1.5 Jagdwirtschaft und Wildökologie

Die Situation für die Jagdwirtschaft ist von den großflächigen landwirtschaftlichen Nutzungen mit geringem Anteil von Gehölzsäumen und Grünlandnutzungen sowie von mehreren Verkehrsbauwerken mit hohem Fallwildwirkung geprägt. Die vorherrschenden Wildarten sind Reh, Hase, Fasan und Rebhuhn, vereinzelt Wildschwein. An Raubwild sind Fuchs, Dachs, Marder und Greifvögel anzutreffen. In revierpolitischer Hinsicht stehen die Genossenschaftsjagden Vösendorf, Hennersdorf, Biedermannsdorf, Achau und Münchendorf sowie die Eigenjagd Wienerberger Baustoffindustrie mit dem Vorhaben in Zusammenhang. Es ist zu erwarten, dass das Wild den Baumaßnahmen ausweichen wird und sich an den Baulärm gewöhnt. In der Betriebsphase werden Auswirkungen durch Lärm und Flächenbeanspruchung unerheblich sein (es wird sogar durch Ausgleichsmaßnahmen zu einer Zunahme von wertvollen Lebensräumen kommen), die bestehende Trennwirkung wird jedoch trotz Maßnahmen durch die Zunahme des Zugverkehrs (auch nachts) wesentlich verstärkt (Fallwild).

6.3.1.6 Fischereiwirtschaft

Die meisten Oberflächengewässer im Untersuchungsgebiet (Hennersdorfer Ziegelteich, Krottenbach, Mödlingbach, Heidbach, Schwechat, Triesting) werden fischereilich genutzt (Forellen, Äschen, Karpfenartige). Die Bauarbeiten an den Fließgewässern und am Hennersdorfer Ziegelteich werden geringfügige Einschränkungen für die Fischerei mit sich bringen, es sind jedoch Maßnahmen unter Beteiligung der Fischereiberechtigten vorgesehen. In der Betriebsphase kann

es durch Einleitungen unbedenklicher Wässer zu geringfügigen Auswirkungen kommen, der Hennersdorfer Ziegelteich wird im Zuge von Ausgleichsmaßnahmen vergrößert.

6.3.1.7 Freizeit, Erholung und Tourismus

Im Trassenbereich existieren eine Reihe von Erholungs- und Freizeiteinrichtungen. In Vösendorf übernimmt der in der Siedlung Seepark gelegene Badesee eine wichtige Erholungsfunktion. Im Südosten des Siedlungsgebiets von Hennersdorf liegt eine Badeteichsiedlung an ehemaligen Ziegelteichen, die zu Fischereizwecken und für Badehütten genutzt werden. In der Gemeinde Laxenburg befindet sich der Schlosspark, der eine wichtige Naherholungsfunktion übernimmt. Außerdem sind im Untersuchungsraum verschiedene Sportanlagen sowie Spielplätze und Radwege zu finden.

In *Bau- und Betriebsphase* kommt es zu geringfügig nachteiligen Auswirkungen im Bereich der Sportplätze von Achau und Münchendorf im Zuge von **Lärmbelastungen**.

Während der *Bauphase* sind die Hennersdorfer Fischteiche aufgrund von Umbaumaßnahmen einer hohen Belastung durch **Flächenbeanspruchung** und **Geländeveränderungen** ausgesetzt, was zu einer geringfügig nachteiligen Bewertung führt. Der Umbau führt zu einer Vergrößerung der nutzbaren Wasserflächen um 875 m² in der *Betriebsphase* und somit zu einer Verbesserung gegenüber dem Bestand. Durch die Niveaufreimachung der Eisenbahnkreuzung mit dem Radweg EuroVelo 9 ist außerdem mit einer Verbesserung hinsichtlich **Trennwirkungen** zu rechnen.

Hinsichtlich **Erschütterungen, Luftschadstoffe, Elektromagnetischer Felder** und **Veränderungen des Erscheinungsbilds** ist weder in der *Bau-* noch in der *Betriebsphase* mit Auswirkungen auf diesen Themenbereich zu rechnen.

6.3.1.8 Abfallwirtschaftliche Zielsetzungen

Abfälle treten an der Pottendorfer Linie derzeit durch Fahrgäste (in Bahnhöfen und in den Zügen, Größenordnung von 10 t jährlich) sowie durch Bahnpersonal (in Bahnhöfen und Rottenunterkünften sowie bei der Streckeninstandhaltung, vereinzelt auch gefährliche Abfälle wie Reste von Mineralölprodukten, Lacke usw.) auf.

In der *Bauphase* sind große Mengen von chemisch unbelastetem Aushubmaterial zu erwarten, von dem etwa 820.000 t nicht im Vorhabensgebiet verwertet und daher weggeschafft werden müssen. Ferner sind Abbruchmaterialien der bestehenden Anlagen sowie Betriebsmittel und Baustellenabfälle zu erwarten, von denen Stoffe wie Asbestzementbauteile und mit Mineralölprodukten belastete Materialien (z.B. Holzschwellen, stellenweise Gleisschotter und Unterbau) als gefährlich einzustufen sind. Gefährliche Abfälle werden einer fachgerechten Entsorgung zugeführt.

In der *Betriebsphase* sind Abfälle analog zum Ist-Zustand zu erwarten, wobei Veränderungen einerseits durch höhere Fahrgastzahlen sowie mögliche neue Kleingewerbebetriebe im Bahnhof Hennersdorf und andererseits durch Wegfall von Bahnhofspersonal zu erwarten sind.

6.3.2 SCHUTZGUT TIERE, PFLANZEN UND DEREN LEBENSRÄUME

6.3.2.1 Tiere und deren Lebensräume

Das Untersuchungsgebiet beherbergt artenreiche **Amphibien- und Reptilienvorkommen**, die teilweise von hoher naturschutzfachlicher Bedeutung sind. Als wertvolle Lebensräume und Laichgewässer dienen vor allem die ehemaligen Ziegelteiche und Schottergruben. Die gebietsquerenden Fließgewässer sowie die bestehenden Bahndammbereiche stellen wichtige Ausbreitungsachsen und Grünkorridore für die Tiere dar. Auch für die **Vogelwelt** gelten die Strukturen entlang der Bahnstrecke als wichtige Lebensräume sowohl innerhalb der Kulturlandschaft als auch im Bereich der Siedlungen. Es sind vor allem die Gebüschsäume sowie Schutt-Rasenflächen entlang der Bahn als Bruträume für zahlreiche Vogelarten von Bedeutung. Einige der vorkommenden Brutvogelarten gelten in Österreich als gefährdet. Besonders zu erwähnen sind hier die Haubenlerche und die Zwergdommel. Als Lebensraum für zahlreiche **Heuschreckenarten** sind im Untersuchungsgebiet die Achauer Heide sowie die Fläche der Remise Seedörfel bei Laxenburg von Bedeutung.

Als Lebensraum für die **im Wasser lebenden Tiere** sind die Bäche im Untersuchungsgebiet sowie die Schwechat und die Triesting zu nennen. In Bezug auf die Fischbestände weisen der Petersbach und die Schwechat zwar einen guten Zustand auf. Unter Berücksichtigung der Lebensbedingungen für die Gewässerfauna werden die Fließgewässer im Untersuchungsgebiet jedoch insgesamt mit mäßig bis unbefriedigend bewertet. Stehende Gewässer finden sich in Form von Fisch- und Deponieteichen (Hennersdorf).

Die *Bauarbeiten* des Vorhabens erstrecken sich analog zum Trassenverlauf linear über die verschiedenen Lebens- und Aufenthaltsräume der vorkommenden Tierarten. Daher haben die Tiere die Möglichkeit, ihre Aufenthaltsorte bei **Lärmeinwirkungen** zu verlagern bzw. sich in andere nicht beanspruchte Bereiche zurückzuziehen. Die baustellenbedingten **Erschütterungen** werden zum größten Teil von den Lärmeinwirkungen überlagert. Daher sind lediglich geringfügige Irritationen der Tiere möglich, die sich im unmittelbaren Nahbereich der Trasse aufhalten. Störwirkungen durch **Lichteinflüsse** sind nur in Einzelfällen zu erwarten und können durch den Einsatz von insektenfreundlichen Natriumdampfampfen auf ein geringfügig nachteiliges Ausmaß verringert werden. Weitere elektrische Geräte kommen in der Bauphase nicht zum Einsatz. Daher können Beeinträchtigungen durch **elektromagnetische Strahlung** ausgeschlossen werden. Die infolge des Baustellenverkehrs sowie der Erdarbeiten entstehenden Staubaufwirbelungen weisen eine ähnliche Zusammensetzung wie der durch landwirtschaftliche Arbeiten entstehende Staub auf. Da auch die behördlich festgelegten Grenzwerte eingehalten werden, sind keine Auswirkungen infolge von **Luftschadstoffen** auf die Tiere im Untersuchungsgebiet zu erwarten. Die Freisetzung von **Abwässern** wird durch entsprechende Vorkehrungen auf der Baustelle verhindert. Ebenso gelangen keine **Abfälle** auf die von Tieren genutzten Flächen. Die durch die Errichtung der Brücken bedingten **Veränderungen des Wasserabflusses** zeigen keine Auswirkungen auf die landlebenden Tiere. Für die Tierwelt der Fließgewässer können Auswirkungen jedoch nicht ausgeschlossen werden. Einerseits ist im Zuge der Bauarbeiten die Einleitung von Baugrubenwässern in die nächstgelegenen Fließgewässer möglich. Dadurch sind geringfügige Beeinflussungen der Gewässerfauna möglich. Andererseits bewirken die Errichtung der Brückenbauwerke sowie der Verlegung des Krottenbachs Einflüsse auf die Wassertiere, die

durch die vorgesehenen Maßnahmen nur teilweise verringert werden können. Daher werden die Flächebeanspruchungen und hydrologische Veränderungen in diesem Zusammenhang als wesentlich nachteilig gewertet. Ebenso ergibt die vorübergehende Verrohrung des Krottenbachs eine **Trennwirkung** innerhalb dieses Gewässers, die sich wesentlich nachteilig auf die Lebewesen im Bachbett auswirkt. Trennwirkungen an Land sind lediglich für Amphibien und Reptilien zu erwarten und werden als geringfügig nachteilig bewertet.

Das Ausmaß der **Flächenbeanspruchungen** der Lebensräume von Land- und Wassertieren wird durch Ausgleichsmaßnahmen, die bereits in der Bauphase wirken, verringert. Hierzu zählen beispielsweise die Erweiterung des Hennersdorfer Ziegelteichs oder die Absicherung von verbleibenden Flächen.

Die Erhaltungsziele des im Untersuchungsgebiet liegenden Teile der Natura 2000 „Feuchte Ebene Leithaauen“ werden durch die Bauarbeiten nicht beeinträchtigt.

In der *Betriebsphase* des Vorhabens werden die zusätzlichen **Lärmbelastungen** durch die Errichtung von Lärmschutzwänden weitgehend von den sensiblen Tierlebensräumen abgeschirmt. Die bahnbedingten **Erschütterungen** können zwar nicht verringert werden, es wird jedoch davon ausgegangen, dass sich die Tiere im Nahbereich der Trasse rasch an diese Störwirkung gewöhnen und daher nur geringfügig beeinflusst werden. Weitere Störungen sind durch **Lichtemissionen** der Lokomotiven und der Bahnhofsbeleuchtungen möglich. Durch den Einsatz von insektenfreundlichen Beleuchtungskörpern entstehen auch hier lediglich geringfügig nachteilige Einflüsse.

Die durch den Betrieb der Eisenbahnstrecke verursachten elektromagnetische Felder zeigen keine Beeinflussungen auf die Tierwelt. Ebenso sind durch die zusätzlichen **Luftschadstoffe**, die **Abwässer** infolge des Einsatzes von Unkrautbekämpfungsmitteln sowie die **Änderungen des Wasserabflusses** keine Auswirkungen auf die landlebenden Tiere im Untersuchungsgebiet zu erwarten. Für die Gewässerfauna ergeben sich jedoch geringfügige Auswirkungen durch diese Wirkfaktoren. Einerseits können durch die Einleitungen der Trassenwässer flüssige Emissionen in die Fließgewässer gelangen. Andererseits ergeben sich auch geringfügige Veränderungen der Abflusssituation der Gewässer, die ebenfalls als geringfügig nachteilig für die im Wasser lebenden Tiere zu werten sind.

Durch den Bahnbetrieb können in seltenen Fällen **Abfälle** auf der offenen Strecke anfallen. Diese werden vom Streckedienst entfernt und es verbleiben somit geringfügig nachteilige Einflüsse. Ebenso geringfügig werden die Einflüsse durch Flächenbeanspruchung und Trennwirkungen gewertet. Die **Flächenverluste** werden durch umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen mehr als kompensiert. Hier werden insbesondere für die Vogelwelt, für Amphibien und Heuschrecken geeignete Strukturen geschaffen. Es ergeben sich geringfügig nachteilige Auswirkungen auf die Gewässerfauna infolge der Flächenbeanspruchung für die Brückenbauwerke. Die projektbedingten **Trennwirkungen** werden durch die Gestaltung der Grünflächen und Gewässerquerungen sowie die Errichtung von Kleintierdurchlässen reduziert. In Bezug auf die Tierlebensräume im Wasser verbleiben jedoch durch den Verlust der Ufervegetation geringfügig nachteilige Auswirkungen.

6.3.2.2 Pflanzen und deren Lebensräume

Die **Pflanzenwelt** im Untersuchungsgebiet ist stark von der ackerbaulichen Nutzung beeinflusst. Als höherwertige Pflanzenstandorte sind daher die bahnnahen Flächen sowie die Achauer Heide und der Bereich des Seedörfles von Bedeutung. Im Bereich von Hennersdorf sowie nördlich des Krottenbachs wurden einige vom Aussterben bedrohte Pflanzenarten, wie beispielsweise der Acker-Mannsschild oder die Geteilte Segge vorgefunden.

Während der *Bauphase* sind einerseits Beeinflussungen der Pflanzen durch **Luftschadstoffen** in Form von Staub- und Stickstoffeintrag möglich. Diese Auswirkungen werden jedoch durch die vorgesehenen Maßnahmen wie z.B. die Befeuchtung von nicht befestigten Baustraßen auf ein geringfügiges Maß reduziert. Andererseits werden insbesondere im Bereich von Münchendorf hoch sensible Vegetations- und Biotopflächen beansprucht. Auch hier wird durch umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen, die bereits in der Bauphase wirksam werden, eine Reduktion der Auswirkungen infolge der **Flächenbeanspruchungen** erreicht. Die vorhandenen Biotopflächen sind bereits im Bestand durch die Bahnlinie durchschnitten und werden daher durch den Ausbau der Strecke nicht weiter durch **Trennwirkungen** beeinflusst. Einflüsse durch **flüssige Emissionen, Abfälle** oder **hydrologische Veränderungen** bewirken keine Beeinträchtigungen der Pflanzenwelt.

Die in der *Betriebsphase* entstehenden **Luftschadstoffe** wirken vor allem im Trassennahbereich. Hier befinden sich jedoch keine sensiblen Pflanzenstrukturen. In weiterer Entfernung zur Trasse liegen die Belastungen unterhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte. Insgesamt ergeben sich daher geringfügig nachteilige Auswirkungen. **Flüssige Emissionen** durch den Einsatz von Unkrautbekämpfungsmitteln sowie die durch den Bahnbetrieb anfallenden **Abfälle** wirken sich ebenfalls geringfügig nachteilig aus. Von der vorhabensbedingten **Flächenbeanspruchung** sind vor allem Wiesen und Flächen, auf denen sich selbständig natürliche Vegetation gebildet hat, betroffen. Durch das hohe Ausmaß an Ausgleichsflächen verbleiben jedoch lediglich geringfügig nachteilige Auswirkungen. Im Vergleich zur bestehenden Situation ergeben sich keine Veränderungen des für die Pflanzen relevanten **Wasserhaushalts. Trenn- oder Zerschneidungseffekte** sind ebenso bereits im Bestand gegeben und zeigen in der Betriebsphase des Vorhabens keine Auswirkungen auf die Pflanzenwelt.

6.3.3 SCHUTZGUT BODEN

Der Untergrund besteht im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebiets aus Tonen und Schluffen („Wiener Tegel“) sowie im südlichen Bereich aus Schottern der Schwechat und der Triesting.

Die Böden über dem Tegel sind hauptsächlich als Tschernoseme (Schwarzerden) anzusprechen, die sich durch ihre Tiefgründigkeit und Fruchtbarkeit auszeichnen. Lediglich im Bereich südlich der Schwechat (Grießlüsse) sind auf den Schottern flachgründige steinige Böden anzutreffen („Steinfeld“).

Der in der *Bauphase* anfallende wertvolle Oberboden wird seitlich gelagert und bei der nachfolgenden Rekultivierung wiederum eingesetzt und geht daher nicht verloren. Es sind daher keine Auswirkungen durch Flächenbeanspruchung zu erwarten.

Die Auswirkungen durch Änderungen im Wasserhaushalt werden in *Bau-* wie *Betriebsphase* dadurch geringfügig gehalten, dass die Bauabwässer während der Bauphase und die Trassenabwässer während der Betriebsphase nach ordnungsgemäßer Klärung ins Grundwasser versickert oder in die Vorfluter geleitet werden.

Eine Verdachtsfläche in Hennersdorf liegt in unmittelbarer Nähe des Vorhabens. Sollten kontaminierte Anschüttungen angetroffen werden, werden diese ordnungsgemäß entsorgt.

6.3.4 SCHUTZGUT WASSER

Die vom Vorhaben betroffenen **Oberflächengewässer** entlang der Pottendorfer Linie lauten von Norden nach Süden: Petersbach und Hennersdorfer Ziegelteich (beide Hennersdorf), Krottenbach, Mödlingbach, Heidbach und Schwechat (alle vier Achau), sowie Triesting mit Mühlkanal (Münchendorf). Die Fließgewässer im Siedlungsbereich sind überwiegend verbaut, der ökologische Zustand mäßig bis unbefriedigend. Bei Hochwässern ist bei mehreren Fließgewässern mit Ausuferungen zu rechnen.

In der *Bauphase* werden manche Oberflächengewässer im Querungsbereich umgebaut, Verunreinigungen können durch eine Reihe von Wasserschutzmaßnahmen geringfügig gehalten werden. Der Hennersdorfer Ziegelteich wird randlich eingeschüttet, angrenzend jedoch um einen größeren Flächenbetrag erweitert. Sobald die projektgemäßen Gewässerumlegungen und Bahnentwässerungsarbeiten durchgeführt sind, wird es keine flächenmäßigen oder durch Trennwirkung bedingten Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer geben. Geringfügige Einleitungen von unbedenklichem Trassenabwasser in Oberflächengewässer in der *Betriebsphase* werden durch Rückhaltebecken mit Reinigungseinrichtungen in ihrer Auswirkung gemindert. Im Querungsbereich mit der Trasse wird die Hochwassersituation bei einer Reihe von Gewässern verbessert.

Grundwasser kommt einerseits in den Schottern der Schwechat und Triesting (knapp unter der Geländeoberfläche), andererseits in kleinräumigen Sandlinsen des Wiener Tegels (lokal unterschiedliche Wasserspiegel, teilweise unter Druck) vor. Das Grundwasser fließt nach Osten bis Nordosten. Die Grundwasserqualität ist von ungewöhnlich hohen natürlichen Gehalten an Sulfat und Chlorid sowie von lokalen, vermutlich durch menschliche Aktivität verursachten Ammoniumbelastungen gekennzeichnet. Betreffend Grundwassernutzungen sind in erster Linie Nutzwasserbrunnen (für Gebäude und Bewässerung) zu erwähnen. Das Wasserschongebiet für die Therme Oberlaa ist erst in größeren Tiefen relevant.

Kleinräumige Absenkungen des Grundwasserspiegels werden während der *Bauphase* im Nahbereich mancher Objekte (z.B. Brückenfundamente) nicht ausgeschlossen werden können, bleiben aber insgesamt geringfügig. Ein Feldbrunnen wird beansprucht, für ihn wird ein Ersatzbrunnen eingerichtet. Trotz Gewässerschutzmaßnahmen sind geringfügige qualitative Beeinträchtigungen in der Bauphase möglich. In der Betriebsphase sind geringfügig nachteilige Auswirkungen durch Versickerungen sowie außerbetriebliche Ereignisse (z.B. Auslaufen

wassergefährdender Flüssigkeiten aus lecken Kesselwagen) denkbar, diese werden jedoch nach Stand der Technik begrenzt.

6.3.5 SCHUTZGUT LUFT UND KLIMA

An den existierenden Luftgütemessstellen blieben in den Jahren 2005 bis 2008 die **Luftschadstoffe** Stickoxide, Kohlenmonoxid, Staubablagerung und staubgetragene Inhaltsstoffe (insbesondere Schwermetalle) sowie Benzol durchwegs unter den Grenzwerten, während bei Ozon und Feinstaub gelegentliche Überschreitungen gemessen wurden.

Während der *Bauphase* kann es trotz ordnungsgemäßen Befeuchtens der unbefestigten Baustellenflächen fallweise zu geringfügigen zusätzlichen Staubbelastungen kommen.

In der *Betriebsphase* kann es nur unter Zugrundelegung eines unrealistisch hohen Dieselanteils unter den Lokomotiven zu wesentlichen Stickoxid-Zusatzbelastungen kommen, die Grenzwerte werden jedoch nach wie vor eingehalten werden. Feinstaubbelastungen könnten in diesem Fall geringfügig zunehmen.

Das **Klima** im Untersuchungsgebiet wird als pannonisch bezeichnet, das bedeutet kühle Winter (Jännermittel knapp über dem Gefrierpunkt) und warme trockene Sommer bei einem Jahresniederschlag von durchschnittlich etwa 550 mm. Es ist an etwa 80 Tagen pro Jahr mit Frost zu rechnen. Die Durchlüftung ist gut (Windstille nur zu 10% bis 25% der Zeit), die Hauptwindrichtung ist West bis Nordwest, am zweithäufigsten ist Südost.

Kleinräumige Auswirkungen auf das lokale Klima können durch Kaltluftseebildung oberhalb von Streckenführungen in Hochlage (z.B. Hennersdorf) auftreten, werden jedoch kaum messbar sein. Treibhaus-wirksame Emissionen von Diesellokomotiven können geringfügige Auswirkungen haben, es ist jedoch zu berücksichtigen, dass durch die Verwirklichung des Vorhabens der Straßenverkehr deutlich verringert werden kann, sodass die Klimabilanz positiv ausfällt.

6.3.6 SCHUTZGUT LANDSCHAFTSBILD, STADT- UND ORTSBILD

Die vorherrschenden Landschaftstypen sind von ackerbaulichen Kulturlandschaften geprägt. Als wichtige Landschaftselemente sind Windschutzanlagen zu nennen, die die Landschaft bisweilen großräumiger, bisweilen kleinräumig (in Ortsnähe) gliedern. Der Bereich südwestlich von Hennersdorf ist von den Ziegelabbauen geprägt.

Sämtliche Orte entlang der Pottendorfer Linie basieren auf ihren ursprünglichen Dorf- und Siedlungsstrukturen. Eine Homogenität des Ortsbildes liegt jedoch kaum mehr vor. Einerseits entstehen sehr lose Siedlungsverbände mit wenig Nähe zum Ortskern (v.a. bei Badeseesiedlungen), andererseits knüpfen die Ortsentwicklungen an bestehenden Straßen- und Flurstrukturen an, die aus dem Ort führen. In Bezug auf das Ortsbild sind die Wechselbeziehungen zwischen Siedlung und bestehender Bahnstrecke als kaum relevant zu beurteilen.

In der *Bauphase* sind wesentliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds durch die Entfernung von mehreren Windschutzanlagen und Schutt-Vegetation zu erwarten. Das Ortsbild wird durch

entsprechende Schutzmaßnahmen nur geringfügig beeinflusst, lediglich in Hennersdorf sind durch die Errichtung in Hochlage merkliche Beeinträchtigungen zu erwarten. Die Beeinträchtigungen der Bauphase werden zwar durch landschaftspflegerische Maßnahmen in der Betriebsphase gemindert, die Wirksamkeit stellt sich aufgrund der erforderlichen Wuchszeit von Bäumen erst mittelfristig ein. Das Ortsbild wird in der *Betriebsphase* überwiegend durch die vorgesehenen Lärmschutzwände beeinträchtigt, durch Maßnahmen wie Bepflanzungen kann dieser Effekt jedoch etwas gemindert werden.

6.3.7 SCHUTZGUT SACH- UND KULTURGÜTER

Im Untersuchungsraum befindet sich eine Reihe von **Kulturgütern** wie Kirchen und Parks (die jedoch durch das Vorhaben nicht beansprucht werden) sowie archäologische Fundhoffnungsgebiete. Die archäologischen Fundstellen „Hennersdorfer Haide“ und „An der Bahnüberführung“ (nördlich von Achau) werden beansprucht. In der Bauphase werden diese Bereiche jedoch gesichert und bei Bedarf fachgerecht untersucht.

An **Sachgütern** sind im Untersuchungsraum in erster Linie die Pottendorfer Linie und die Aspangbahn selbst, weiters Straßen, Gas-, Öl-, Post-, Strom- und Wasserleitungen betroffen, die in der Bauphase verlegt oder geringfügig umgebaut werden müssen. Ein Wohnhaus in Münchendorf wird abgelöst und abgetragen.

6.4 Schlussfolgerung

Wesentlich nachteilige Auswirkungen in der Bauphase werden durch **Lärm** auf Menschen, durch **Luftschadstoffe** auf die Luft, durch **hydrologische Veränderungen** auf die Gewässerökologie, durch **Flächenbeanspruchung** auf die Landwirtschaft, die Gewässerökologie und Kulturgüter, durch **Trennwirkung und Geländeänderungen** auf die Gewässerökologie und das Landschaftsbild, sowie durch die **Veränderung des Erscheinungsbildes** der Landschaft erwartet. Infolge der begrenzten Dauer der Bauphase sind diese Auswirkungen jedoch akzeptabel.

In der Betriebsphase verbleiben wesentlich nachteilige Auswirkungen durch **Luftschadstoffe** auf die Luft (unter Annahme eines maximalen Diesel-Szenarios), durch **Flächenbeanspruchung** auf Landwirtschaft, Landschafts- und Ortsbild und Kulturgüter, durch **Trennwirkung** auf die Jagd und das Landschafts- und Ortsbild sowie durch die **Veränderung des Erscheinungsbildes** der Landschaft selbst.

Zusätzliche Flächen werden durch das Vorhaben in der Betriebsphase für **Freizeit, Erholung und Tourismus** sowie **Fischerei** frei, weitere Verbesserungen gibt es hinsichtlich **Trennwirkung** für Menschen und Sachgüter (bessere Verkehrsanbindungen, Ersatz von Eisenbahnkreuzungen) sowie Oberflächengewässer.

Weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase sind Schutzgüter von untragbar nachteiligen Auswirkungen betroffen.

Zusammenfassend kann aus den oben erwähnten Beschreibungen der Schutzgüter davon ausgegangen werden, dass **das Vorhaben „Pottendorfer Linie Hennersdorf – Münchendorf“ keine erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt hat.**