

4. ÄNDERUNG DES ÖRTLICHEN RAUMORDNUNGSPROGRAMMES

FLÄCHENWIDMUNGSPLAN

Umwelt- und Erläuterungsbericht

MARKTGEMEINDE MATZEN-RAGGENDORF

KG Raggendorf

INHALT

1	Einleitende Bemerkungen	4
1.1	Planungsintention	4
1.2	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes / Systemabgrenzung	4
2	Grundlagenerhebung	5
2.1	Lage und Kurzbeschreibung der Planungsgemeinde	5
2.2	Bevölkerungsentwicklung	6
2.3	Flächenbilanz	8
2.4	Verkehrswesen und Erreichbarkeiten	8
3	Bewertung der Umweltauswirkungen	12
3.1	Methodik	12
3.2	Gemeindeumweltdokumentation / Referenzrahmen	14
3.3	Grundsätzliche Informationen zum Planungsfall	26
3.4	Beurteilung der Umweltauswirkungen	33
4	Variantenvergleich	41
5	Vorgesehene Widmungsänderung: Ausweisung von Vö-Busbahnhof (öffentliche Verkehrsfläche - Busbahnhof) (KG Raggendorf)	44
5.1	Ausgangssituation	44
5.2	vorgesehene Änderung	45
5.3	Beurteilungskriterien	46
6	Zusammenfassung	51
6.1	Schlussfolgerung / Zusammenfassung	51
6.2	Überwachung und Umweltauswirkungen	51
6.3	Zusammenfassung und Prüfergebnis	52

ANHANG

Verordnungstextentwurf

Kundmachung

Hinweis an die Gemeinde

Zustimmung Straßenbauabteilung (STBA3-A-42/023-2019)
vom 22. Mai 2019

Pläne zur Flächenwidmungsplanänderung
(SR-Darstellung, Farbdarstellung)

1 Einleitende Bemerkungen

1.1 Planungsintention

Durch die Marktgemeinde Matzen-Raggendorf verkehren die Landesbahn Gänserndorf-Mistelbach sowie die Stammersdorfer Lokalbahn, die sich - von Gänserndorf bzw. Obersdorf ausgehend südlich von Groß-Schweinbarth zu einer zweigleisigen Trasse vereinigen und ab dem Bahnhof Groß-Schweinbarth eingleisig bis nach Bad Pirawarth geführt werden. Mit Ende 2019 wird der Bahnbetrieb auf diesem „Schweinbarther Kreuz“ eingestellt und soll (bereits ab September 2019) durch ein Busangebot ersetzt werden (aktuell laufende Planungen des VOR [Verkehrsverbund Ostregion] und der NÖ Landesverkehrsplanung). Zum Betrieb dieses ist die Errichtung eines Busbahnhofes notwendig, welcher am südwestlichen Ortsrand von Raggendorf unweit des derzeitigen Bahnhofes „Raggendorf Markt“ situiert sein soll.

Für die Errichtung ist die widmungstechnische Grundlage als Vö-Busbahnhof (öffentliche Verkehrsfläche – Busbahnhof) zu schaffen.

1.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes / Systemabgrenzung

Gegenstand dieser Untersuchungen sind die, aus der Widmung eines rund 2.300 m² großen Bereichs als Verkehrsfläche (zur Errichtung eines Busbahnhofes) hervorgehenden Umweltauswirkungen.

Das Untersuchungsgebiet umfasst dabei im Wesentlichen die KG Raggendorf (Marktgemeinde Matzen-Raggendorf), da diese unmittelbar von der Errichtung und dem Betrieb des Busbahnhofes betroffen ist.

Es werden aufgrund der sich ergebenden veränderten Verkehrsströme aber auch Aussagen bezüglich den Einzugsbereich des bisherigen „Schweinbarther Kreuzes“ und somit des künftigen Busangebotes getrof-

Die Marktgemeinde Matzen-Raggendorf besteht aus drei Katastralgemeinde mit den gleichnamigen Ortschaften: Klein-Harras, Matzen und Raggendorf. Matzen ist dabei nicht nur einwohner-, sondern auch flächenmäßig die größte Katastralgemeinde.

Tabelle 1: Flächengröße Marktgemeinde Matzen-Raggendorf

Katastralgemeinde			davon Wald	
	ha	km ²	ha	% an Gesamtfläche
Klein-Harras	930,8	9,31	309,2	33,2%
Matzen	1.797,3	17,97	823,9	45,8%
Raggendorf	849,2	8,49	65,4	7,7%
GESAMT	3.577,3	35,77	1.198,5	33,5%

Quelle: DKM (BEV), Stichtagsdaten 2016.

2.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Marktgemeinde Matzen-Raggendorf hat derzeit 2.799 EinwohnerInnen. Die Bevölkerungszahl ist seit 1981 deutlich gestiegen (von 2.416 auf 2.796, das sind + 15,9 %). Gegenüber 2011 ist die Wohnbevölkerung bis heute um ca. 4,6 % angewachsen.

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung der Marktgemeinde Matzen-Raggendorf, des politischen Bezirks Gänserndorf und des Bundeslandes Niederösterreich 1869 bis 2019

Jahr	Gemeinde		Politischer Bezirk		Bundesland	
	absolut	1869=100	absolut	1869=100	absolut	1869=100
1869	2.238	100	54.352	100	1.077.232	100
1880	2.372	106	61.639	113	1.152.767	107
1890	2.558	114	65.754	121	1.213.471	113
1900	2.681	120	71.208	131	1.310.506	122
1910	2.720	122	78.066	144	1.425.238	132
1923	2.560	114	79.332	146	1.426.885	132
1934	2.532	113	82.466	152	1.446.675	134
1939	2.446	109	84.401	155	1.455.373	135
1951	2.446	109	81.910	151	1.400.471	130
1961	2.614	117	81.910	151	1.400.471	130
1971	2.460	110	76.749	141	1.374.012	128
1981	2.418	108	76.532	141	1.420.816	132
1991	2.416	108	75.288	139	1.427.849	133
2001	2.416	108	75.288	139	1.427.849	133
2011	2.501	112	80.687	148	1.473.813	137
2019	2.583	115	88.475	163	1.545.804	143
	2.583	115	88.475	163	1.545.804	143
	2.675	120	95.841	176	1.614.693	150
	2.675	120	95.841	176	1.614.693	150
	2.799	125	103.686	191	1.668.281	155
	2.799	125	103.686	191	1.668.281	155

Quelle: „Ein Blick auf die Gemeinde“ der Statistik Austria, Online-Abfrage im August 2016

Die Mehrzahl der EinwohnerInnen lebt in Matzen (1.676 Personen). Raggendorf zählt 648 EinwohnerInnen. Die mit Abstand kleinste Katastralgemeinde ist Klein-Harras mit 351 Personen.

Sowohl die Geburten-, als auch die Wanderungsbilanz sind für Matzen-Raggendorf grundsätzlich positiv (Geburtenbilanz als Saldo zwischen Geburten- und Sterbefälle, Wanderungsbilanz als Saldo zwischen Zu- und Abwanderung in die / aus der Gemeinde). Die Wanderungsbilanz ist mit einem Plus von mindestens 2,8 % pro Dekade dabei deutlich positiv. Die Geburtenbilanz weist (mit Ausnahme des Zeitraums 1981 bis 1991) ein knappes Plus von +0,4 % pro Dekade auf, ist daher eher als ausgeglichen zu sehen.

Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung durch Geburten- und errechnete Wanderungsbilanz in der Marktgemeinde Matzen-Raggendorf, dem politischen Bezirk Gänserndorf und dem Bundesland Niederösterreich

Wohnbevölkerung	Gemeinde		Politischer Bezirk		Bundesland	
	absolut	in ‰	absolut	in ‰	absolut	in ‰
Veränderung 1981-1991						
insgesamt	85	3,5	5.399	7,2	45.964	3,2
durch Geburtenbilanz	-69	-2,9	-1.618	-2,1	-19.117	-1,3
durch Wanderungsbilanz	154	6,4	7.017	9,3	65.081	4,6
Veränderung 1991-2001						
insgesamt	82	3,3	7.788	9,7	71.991	4,9
durch Geburtenbilanz	11	0,4	-1.029	-1,3	-7.287	-0,5
durch Wanderungsbilanz	71	2,8	8.817	10,9	79.278	5,4
Veränderung 2001-2011						
insgesamt	92	3,6	7.366	8,3	68.889	4,5
durch Geburtenbilanz	10	0,4	-1.373	-1,6	-16.634	-1,1
durch Wanderungsbilanz	82	3,2	8.739	9,9	85.523	5,5

Quelle: „Ein Blick auf die Gemeinde“ der Statistik Austria, Online-Abfrage im August 2016

2.3 Flächenbilanz

Für die Marktgemeinde Matzen-Raggendorf ist eine Flächenbilanz / Baulandbilanz vorhanden. Die letzte Aktualisierung erfolgte im Zuge der 3. Änderung des örtlichen Raumordnungsprogramms (Flächenwidmungsplanes) (im Jahr 2018). Durch die gegenständlichen Widmungsvorhaben wird das Bauland der Gemeinde nicht verändert. Es ergeben sich daher auch keine Auswirkungen auf die Flächenbilanz.

2.4 Verkehrswesen und Erreichbarkeiten

2.4.1 motorisierter Individualverkehr

Der Siedlungsverband von Matzen wird in Nord-Süd-Richtung durch die Landesstraße 18 (Spannbergerstraße/Hauptstraße/Reyersdorferstraße) durchquert, die von Spannberg nach Reyersdorf führt. Die von Groß-Schweinbarth nach Angern führende L19 wird in Matzen durch die L18 unterbrochen. Die im Süden des Ortsgebietes von Matzen abzweigende L3159 stellt eine direkte Verbindung nach Gänserndorf dar. Die L3032

stellt die Verbindung zwischen Matzen und Raggendorf dar (sie zweigt unweit des Ortsgebietes von Matzen von der L19 Schweinbartherstraße ab), sie quert Raggendorf in Nord-Süd-Richtung und stellt nach Süden hin die Anbindung nach Auersthal dar.

Eine wesentliche Erschließungsstraße stellt die Landesstraße B220 dar, die von Kollnbrunn in südöstlicher Richtung nach Gänserndorf verläuft, sie quert Raggendorf in Nordwest-Südost-Richtung.

Das Ortsgebiet von Klein-Harras, das an der L15 liegt, ist nicht direkt mit den Orten Matzen oder Raggendorf verbunden, der Matzner Wald liegt zwischen den Siedlungskörpern, eine Erreichbarkeit ist über Hohenruppersdorf bzw. Groß-Schweinbarth gegeben.

Abbildung 3: Übergeordnetes Straßennetz in Matzen



Quelle: NÖ Atlas (<http://atlas.noel.gv.at>), Abfrage vom 19. Juni 2019

2.4.2 öffentlicher Verkehr

Mit der Lokalbahn Gänserndorf - Mistelbach und der Stammersdorfer Lokalbahn („Schweinbarther Kreuz“) verfügt die Gemeinde Matzen-Raggendorf derzeit noch über eine Bahnanbindung. Es handelt sich dabei um die Verbindungsstrecken zwischen der Schnellbahn S2/S7 in Obersdorf-Pillichsdorf bzw. der Schnellbahn S1 in Gänserndorf und Groß-Schweinbarth bzw. Bad Pirawarth.

Die Fahrtzeit vom Bahnhof Matzen (Bahnstraße) nach Wien Nord - Praterstern beträgt dabei ca. 56 min bzw. 1 h 13 min² mit einem Umstieg in Gänserndorf bzw. Obersdorf. Diese Relation wird im Halbstundentakt bedient.

Abbildung 4: dzt. bestehende Bahn- und Bushaltestellen in Raggendorf



Quelle: Eigene Darstellung, Basis: Flächenwidmungsplan, DKM (BEV), google satellite

² <http://fahrplan.oebb.at>. Abfrage vom 19. Juni 2019. Fahrt von Matzen im Weinviertel Bahnhof nach Wien Mitte – Landstraße Bahnhof.

Durch die Buslinien 322 (Wolkersdorf S-Bahn/Gänserndorf S-Bahn), 421 (Gänserndorf - Matzen - Mistelbach/Zistersdorf), 424 (Gänserndorf - Hohenrappersdorf - Zistersdorf, bzw. Schülerverkehr Schönkirchen - Reyersdorf), 495 (Wien Aderklaaer Straße – Deutsch-Wagram – Kollnbrunn), 522 (Gänserndorf – Spannberg – Dürnkrot) und 523 (Gänserndorf - Ebenthal - Waidendorf/Spannberg) ist das Gemeindegebiet an das Regionalbusnetz angebunden. In Matzen werden dabei die Haltestellen Spannbergerstraße, Hauptstraße und Schule angefahren, in Raggendorf die Haltestelle Hauptstraße, in Klein-Harras Ortsmitte.

2.4.3 innerörtliche Erreichbarkeiten

Die ursprünglichen Ortskerne zeichnen sich in ihrer kompakten Gebäudeanordnung durch kurze Wege und rasche Erreichbarkeiten aus, auch bestehen immer wieder Fußwegverbindungen als Abkürzungen. Die später erfolgten Siedlungserweiterungen bringen oft längere Wege mit sich, auch fehlen hier Durchstiche für Fußgänger und Radfahrer. Insgesamt sind die Erreichbarkeiten – nicht zuletzt aufgrund der geringen Größe der Ortsgebiete – in den drei Katastralgemeinden jedoch als gut zu bewerten.

Das Kleinregionale Rahmenkonzept sieht (unter dem Motto "wein | viertel | stunde") als ein wesentliches Ergebnis, das schlussendlich auch im Leitbild für die räumliche Entwicklung der Kleinregion Südliches Weinviertel verankert wurde, eine gute Erreichbarkeit der Bevölkerung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge (Bildungs- und Kinderbetreuungseinrichtungen, Nahversorgung,...) vor. Es soll dabei dem Prinzip einer "Region der kurzen Wege" gefolgt werden. Als Ziel wurde in diesem Zusammenhang vorgesehen, dass Einrichtungen der Grundversorgung von Siedlungsteilen innerhalb einer Viertelstunde zu Fuß (entspricht einer Reichweite von ca. 1 km) erreicht werden sollen.

3 Bewertung der Umweltauswirkungen

3.1 Methodik

In der Marktgemeinde Matzen-Raggendorf wird im Zuge der gegenständlichen Änderung des Örtlichen Raumordnungsprogrammes eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt. Der Untersuchungsrahmen umfasst eine Bewertung von Auswirkungen oder Unverträglichkeiten, die im Zusammenhang mit der vorgesehenen Ausweisung einer Widmungsfläche für die Realisierung eines Busbahnhofes insbesondere die Aspekte

- mögliche Auswirkungen durch verstärktes Verkehrsaufkommen (**menschliche Gesundheit und Sachwerte – Lärm, Luftschadstoffe**)
- vorhandene Ackerwertigkeit, sparsamer Umgang mit natürlichen Ressourcen, Versiegelung/Versickerung (**Boden - Bodenverbrauch**) sowie
- mögliche Verschiebungen im Modal Split zugunsten des ÖPNV und der Umwelt (**Verkehr – Verkehrsabwicklung, Potential für ÖPNV/Umweltverbund, Unfallgefahren/Verkehrssicherheit**)

betreffen können.

Betreffend die menschliche Gesundheit und Sachwerte – Lärm, Luftschadstoffe werden dabei insbesondere mögliche Auswirkungen durch die, durch das verstärkte Verkehrsaufkommen bewirkte Lärm- und andere Emissionen untersucht.

Betreffend den Boden - Bodenverbrauch werden die Bodenqualität und die, durch die Versiegelung der Fläche zu erwartenden Auswirkungen auf die Versickerung von Oberflächenwässern untersucht.

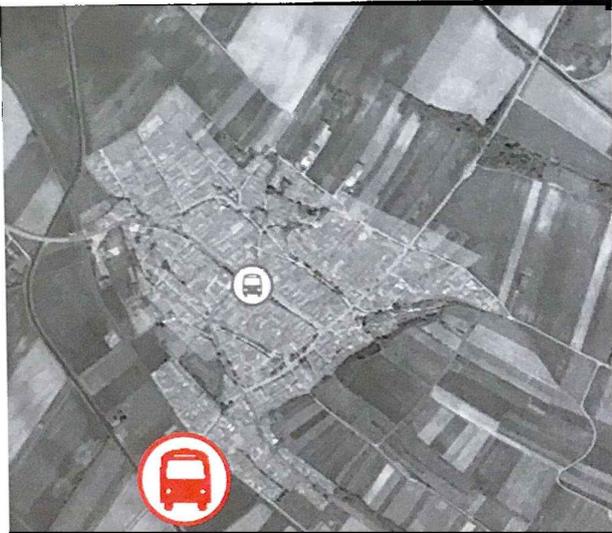
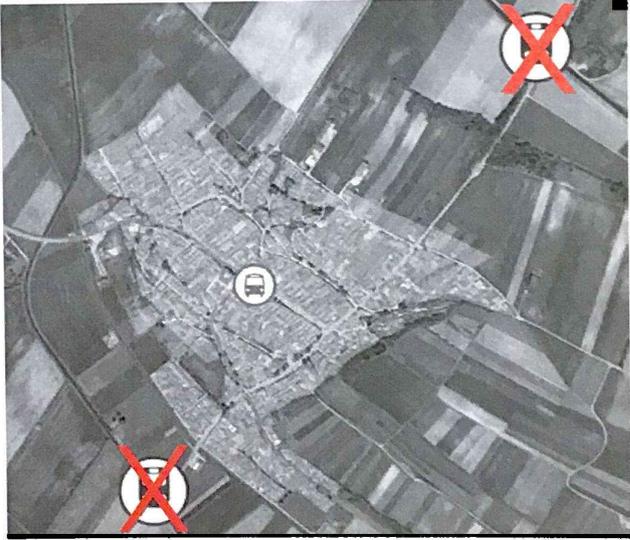
Der Themenbereich Verkehr – Potential für ÖPNV/Umweltverbund, Verkehrsabwicklung und Unfallgefahren/Verkehrssicherheit wird im Zuge

einer Abschätzung der zu erwartenden Auswirkungen, die sich insbesondere durch das geänderte Einzugsgebiet ergeben, eingehend behandelt.

All diese Kriterien werden entsprechend bewertet und mögliche Auswirkungen aufgezeigt.

Anschließend daran werden die Varianten (Planungsfall und Planungsnullfall) gegenübergestellt und entsprechend der bewerteten Kriterien gereiht.

Tabelle 2: Übersicht Varianten (Variantenprüfung im Rahmen der SUP)

Planungsfall	Planungsnullfall
	
<p>Widmung sowie nachgelagerte Errichtung eines Busbahnhofes und die Einführung der Buslinien 530 und 535 (in Ergänzung zum aktuell bereits bestehenden Busangebot)</p>	<p>Einstellung des Bahnbetriebes ohne Implementierung eines Ersatzangebotes</p>

3.2 Gemeindeumweltdokumentation / Referenzrahmen

Die Gemeindeumweltdokumentation beinhaltet – anhand konkreter Schutzgüter – eine Beschreibung und Analyse des derzeitigen Umweltzustandes. Gleichzeitig werden relevante Umweltprobleme und somit auch Vorgaben / Rahmenbedingungen für die vorgesehenen Widmungsmaßnahmen in der Marktgemeinde Matzen-Raggendorf aufgezeigt.

Schutzgut	Thema	Gebietsprofil (Schutzziele bzw. Umweltzustand) <i>Erläuterungen zur Anwendung, mögliche Inhalte</i>
1) Boden / Untergrund	Bodenverbrauch in Bezug auf Dauersiedlungsraum und Vorkommen im Gebiet/Region	<p>Die Marktgemeinde Matzen-Raggendorf erstreckt sich auf einer Fläche von 35,59 km². Der Dauersiedlungsraum wird von der Statistik Austria mit 68,05 % angegeben. Dies liegt deutlich unter dem Prozentsatz des Politischen Bezirks Gänserndorf (86,84 %) und leicht höher als der Wert von Niederösterreich (60,56 %).³</p> <p>Die Gemeinde Matzen-Raggendorf besteht aus drei Katastralgemeinden mit jeweils einem Ort, die historischen Ortskerne sind dicht besiedelt, die Gebäude sind größtenteils in geschlossener Bebauungsweise angeordnet. Im Laufe der Jahre entwickelten sich die Siedlungskörper weiter, die in den vergangenen Jahrzehnten angelegten Siedlungen weichen von den historischen Gegebenheiten ab und sind vorrangig durch offene Bebauungsweise</p>

³ vgl. www.statistik.at, Schlagwort „Dauersiedlungsraum“, Online-Abfrage am 26. Juni 2019

		<p>geprägt.</p> <p>Das Gemeindegebiet ist von landwirtschaftlichen Ackerflächen und vor allem weitläufigen Waldflächen geprägt: Etwa 33,42 % der Gemeindefläche sind Waldflächen. Dieser Prozentsatz liegt weit über dem des Bezirks Gänserndorf (13,60 %).⁴</p>
	Versiegelungsgrad	<p>Der Versiegelungsgrad ist innerhalb der Ortschaften naturgemäß relativ hoch – bedingt durch Verkehrswege und befestigte Höfe der landwirtschaftlichen Betriebe. In den neueren Siedlungen liegen durch die reine Wohnnutzung mehr Grünflächen in den Privatgärten vor. Einige Grünflächen in den Ortsgebieten wie Parks oder straßenbegleitende Vegetationsstreifen sorgen für Versickerungsflächen.</p> <p>Das Siedlungsgebiet umfasst eine Größe von etwa 308 ha, das entspricht 8,65 % der Gesamtfläche des Gemeindegebietes.⁵</p> <p>Nennenswerte versiegelte Flächen außerhalb der Ortsgebiete sind keine ge-</p>

⁴ vgl. www.noe.gv.at, Statistische Daten der Gemeinden, Bezirke und des Bundeslandes, Online-Abfrage am 26. Juni 2019

⁵ vgl. vgl. www.statistik.at, Schlagwort „Dauersiedlungsraum“, Online-Abfrage am 26. Juni 2019

		geben, es bestehen zahlreiche Fördersonden der OMV, hierbei handelt es sich jedoch um jeweils kleine Bereiche.
2) Wasser	Grundwasser-Qualität	Zur Grundwasserqualität sind keine Untersuchungen bekannt.
	Grundwasser-Quantität	Zu den Grundwasserständen im Gemeindegebiet sind keine Messungen bekannt.
	Oberflächengewässer-Qualität	<p>Es bestehen einige kleine Gerinne in der Gemeinde – der Klein-Harras-Bach durchläuft Klein-Harras und mündet im Gemeindegebiet von Groß-Schweinbarth in den Weidenbach. Der Weidenbach fließt in südöstlicher Richtung und durchläuft das Ortsgebiet von Raggendorf. Nordwestlich von Matzen entspringt der Ruster Graben und durchläuft das Ortsgebiet, zwei weitere Arme münden südöstlich des Matzner Ortsgebietes ein. Zur Gewässergüte liegen derzeit keine Informationen vor.</p> <p>Es bestehen keine stehenden Gewässer in der Gemeinde, in den letzten Jahren wurden und werden Retentionsbecken geschaffen, die dem Hochwasserschutz dienen und sich positiv auf das Mikroklima auswirken.</p>

3) Luft, Klima	Verunreinigung aus Anlagen (Hausbrand, Industrie und Freizeit, ...)	<p>Im Gemeindegebiet bestehen keine industriellen Anlagen, die zu übermäßigen Luft-Verunreinigung führen würden. Immissionen stammen größtenteils aus Hausbrand.</p> <p>Fernwärmeanlagen sind keine vorhanden. Die Nutzung von Solarenergie erfolgt vereinzelt in Einfamilienhäusern.</p>
	Verunreinigung aus Verkehr	<p>Das Gemeindegebiet wird von mehreren Landesstraßen durchquert, als höchstrangige ist die B220 zu nennen, die in Kollnbrunn von der B7 abzweigt und durch Raggendorf nach Gänserndorf führt. Sie stellt also eine regional bedeutsame Verbindungsstraße dar, während die anderen Landesstraßen eher für die kleinräumige Erreichbarkeit relevant sind.⁶</p> <p>Verhältnismäßig lange Wege ergeben sich aus dem Umstand, dass das Ortsgebiet von Klein-Harras aufgrund der topographischen Gegebenheiten nicht direkt an Raggendorf bzw. Matzen angebunden ist, es sind Umwege über Groß-Schweinbarth bzw. Hohenrappersdorf in Kauf zu nehmen.</p> <p>Die Busverbindungen sind hauptsächlich an den Bedürfnissen von Schülern</p>

⁶ vgl. atlas.noe.gv.at, „NÖ Straßen“, Online-Abfrage am 26. Juni 2019

		<p>und Pendlern orientiert.</p> <p>Durch das Gemeindegebiet von Matzen-Raggendorf verlaufen zwei Nebenbahnlinien, zum einen die Strecke Obersdorf - Groß-Schweinbarth mit der Haltestelle Raggendorf-Markt, zum anderen die Strecke Bad Pirawarth - Gänserndorf mit den Haltestellen Raggendorf und Matzen. Die Züge verkehren regelmäßig (tagsüber jeweils zumindest im Ein-Stunden-Takt) und ermöglichen eine Erreichbarkeit der S1/Nordbahn in Gänserndorf bzw. der S2 in Obersdorf.</p>
	Durchlüftung, Mikro-klima	<p>Die Landschaft im Gemeindegebiet ist leicht hügelig und vergleichsweise stark bewaldet. Schneisen, Inversionswetterlagen oder andere klimatische Besonderheiten sind keine bekannt.</p>

4) Natur, Landschaft	NATURA 2000	<p>In der Gemeinde besteht eine Ausweisung gemäß Natura 2000. Diese befindet sich in der Katastralgemeinde Matzen südöstlich des Ortsgebietes. Es handelt sich dabei um das FFH-Schutzgebiet „Pannonische Sanddünen“.⁷</p> <p>Die Natura2000-Gebiete in der Umgebung weisen Entfernungen von 7 km zu den Vogelschutz- und FFH-Gebieten "March-Thaya-Auen" entlang des Marchflusses, 7,5 km zum FFH-Gebiet "Pannonische Sanddünen" bzw. dem Vogelschutzgebiet "Sandboden und Praterterrasse" in der Gemeinde Weikendorf, knapp 11 km zum FFH-Gebiet "Weinviertler Klippenzone" in den Gemeinden Ladendorf bzw. Mistelbach, 19 km zum FFH-Gebiet "Bisamberg" in den Gemeinden Bisamberg bzw. Hagenbrunn zur jeweils nächstgelegenen Gemeindegrenze auf.</p>
	NÖ Naturschutz	<p>Im Gemeindegebiet liegen keine Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete bzw. Naturparks.</p> <p>Naturdenkmäler bestehen am südlichsten Rand des Gemeindegebietes, es handelt sich um Baumgruppen bzw. Waldbestände in der Ernestinen-Remise</p>

⁷ vgl. www.noe.gv.at, NÖ-Atlas, Online-Abfrage am 26. Juni 2019

		auf den Parzellen 1511/2, 1511/10 und 1511/12 in der KG Matzen. ⁸
	Wald	Wie erwähnt besteht in der Marktgemeinde Matzen-Raggendorf mehr Wald als in übrigen Gemeinden des Bezirkes. Für den Matzner Wald ist im Waldentwicklungsplan die Nutzfunktion festgelegt. Lediglich für den Bereich um den Sportplatz in Matzen ist im Waldentwicklungsplan die Wohlfahrtsfunktion ausgewiesen. Für kleinere Waldflächen im Gemeindegebiet sowie Windschutzanlagen ist die Schutzfunktion festgelegt.
	sonstige naturräumliche Besonderheiten	In der Gemeinde liegen keine naturräumlichen Besonderheiten vor – die Landschaft zeigt die für das Weinviertel typischen Hügel, die Flächennutzung ist dominiert von Landwirtschaft, die Siedlungen liegen größtenteils in Tieflagen.

⁸ vgl. www.noe.gv.at, NÖ-Atlas, Online-Abfrage am 26. Juni 2019

	Erholungsfunktion	<p>Die Erholungsfunktion der Landschaft besteht hauptsächlich als lokales Naherholungsgebiet für Radfahrer und Spaziergänger, die weitläufigen Waldflächen weisen hier eine besonders hohe Attraktivität auf. Besonders schützenswerte Erholungsräume bestehen in der Region nicht.</p> <p>Im Bereich des Anstiegs von Wiener Becken zum Weinviertler Hügelland ist ein guter Ausblick über das Wiener Becken bis zum Schneeberg gegeben. Dementsprechend sind die Agrarwege entlang des südlichen Waldrandes beliebte Spazier- und Radwege für die Bevölkerung der Umgebung.</p>
5) Gefahren f. d. menschliche Gesundheit und Sachwerte	Immissionen aus Anlagen (Lärm, Geruch, Erschütterungen)	Derzeit bestehen keine übermäßigen Immissionen aus bestehenden Anlagen.
	Immissionen aus dem Verkehr (Lärm, Erschütterungen)	<p>Die Lärmemissionen der Landesstraße B220 und der anderen, vergleichsweise niederrangigen Landesstraßen sind nicht außerordentlich stark und wirken sich nicht übermäßig störend auf die Anrainer aus.</p> <p>Immissionen aus dem Schienenverkehr werden von den Bewohnern von Raggendorf und Matzen wahrgenommen, da zwei Nebenbahnen das Gemeindege-</p>

		biet durchlaufen.
	Unfallgefahren	Derzeit sind keine Unfallhäufungspunkte bekannt. Die Querung der Landesstraßen im Ortsgebiet ist aufgrund der vergleichsweise geringen Fahrzeugaufkommen gefahrlos möglich.
	Standortgefahren	<p>Im Bereich steil abfallender Hänge weist die geogene Gefahrenhinweiskarte Flächen aus, im Bereich derer Rutsch- oder Sturzprozesse möglich sind.</p> <p>Laut Auskunft des Umweltbundesamtes gibt es im Bereich der Gemeinde keinen Eintrag im Verdachtsflächen- oder Altlastenflächenkataster.⁹</p> <p>Die digitale Karte über Naturgefahren des Lebensministeriums gibt für die Ortsgebiete der Marktgemeinde keine Gefährdung durch HQ100 an. Die Gemeinde ist dennoch in Kontakt mit der Abteilung WA3 der NÖ Landesregierung, um Baulandausweisungen an entsprechend ungefährdeten Stellen vorzunehmen.</p>

⁹ Vgl. https://secure.umweltbundesamt.at/altlasten-service/map_public.xhtml, Online-Abfrage am 2. Februar 2017

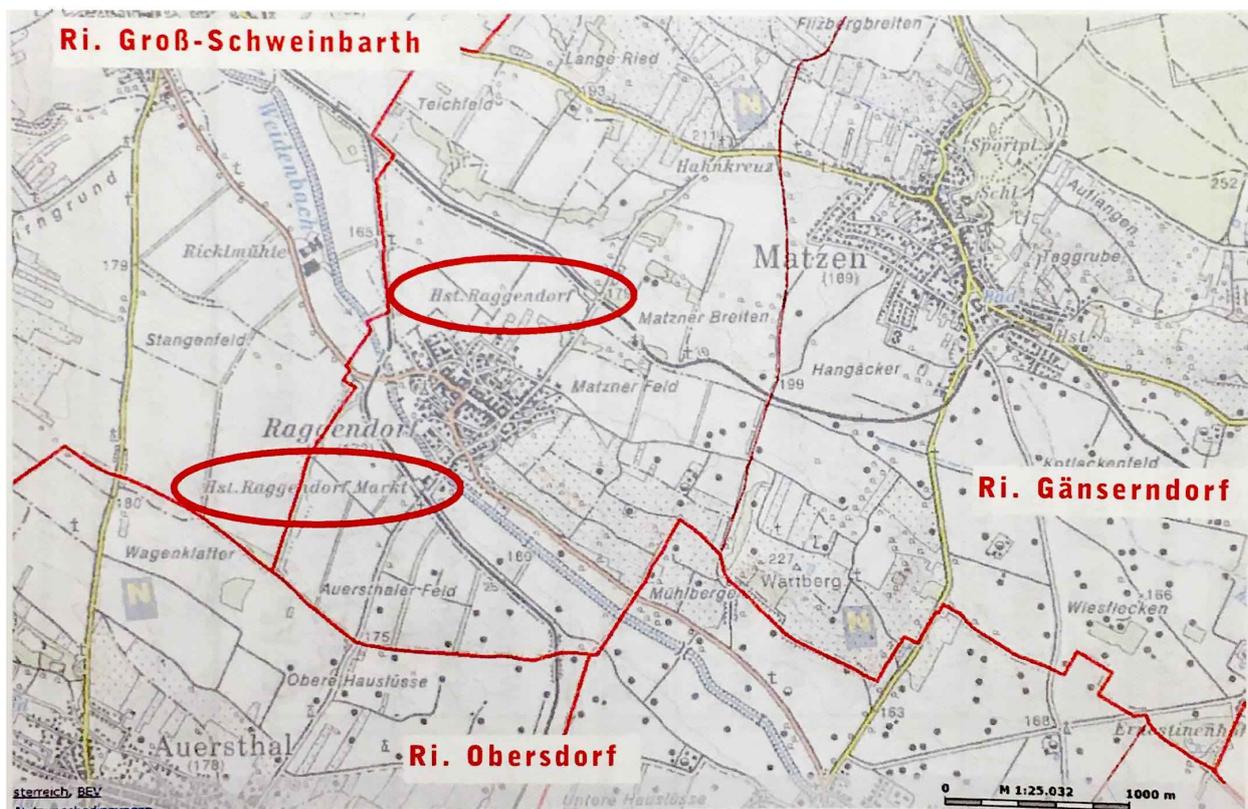
	Störung anderer Nutzungen durch Hangwasser	Es bestehen an einigen Stellen Gefährdungen durch Hangwässer, die Weiterentwicklung der Siedlungstätigkeit erfolgt deshalb in ständiger Rücksprache mit der Abteilung WA3 der NÖ Landesregierung, bekannte Gefährdungen werden im Flächenwidmungsplan entsprechend berücksichtigt bzw. kenntlichgemacht.
	Störung anderer Nutzungen durch Hochwasserabfluss	Derzeit sind keine Nutzungsstörungen durch Hochwasserabfluss bekannt.
6) Kultur, Ästhetik	Archäologie, kulturelles Erbe, Denkmalschutz	Im Umfeld des Schlosses Matzen liegt ein Bodendenkmal, bei Bautätigkeiten sind entsprechende Maßnahmen zu setzen. Unter Denkmalschutz stehen die Schlösser Matzen und Raggendorf, die drei Ortskirchen, drei weitere Gebäude sowie der Pfarrhof in der KG Matzen und einige Denkmäler im Gemeindegebiet.
	Ortsbild, Siedlungsstruktur	Die drei Orte der Gemeinde weisen typische historische Formen auf: der Hauptort Matzen ist ursprünglich als Mehrstraßendorf mit Rechteckplatz

	<p>entstanden, Raggendorf als Breitstraßendorf. Klein-Harras ist ursprünglich als Längsangerdorf angelegt.</p> <p>Alle drei Ortschaften weisen geschlossene Ortskerne auf. Besondere Sichtbeziehungen bestehen keine. Das Schloss in der Katastralgemeinde Matzen liegt auf einer Anhöhe innerhalb des Waldes und ist weithin sichtbar. Innerhalb des Ortes bestehen jedoch keine wesentlichen Sichtbeziehungen.</p> <p>Das Schloss (ein Renaissancebau) in der Katastralgemeinde Raggendorf liegt im Gegensatz dazu innerhalb des Ortsgebietes. Auch hier bestehen keine besonderen Sichtbeziehungen.</p>
Landschaftsbild	<p>Das Gemeindegebiet der Marktgemeinde Matzen-Raggendorf liegt im Bereich des Anstieges vom Marchfeld zum Weinviertler Hügelland: Nach dem ebenen Wiener Becken steigt die Landschaft leicht an. Dieser Anstieg ist eine günstige Lage für den Weinbau. Durch die Weingärten, den Wald und die Äcker ist die Landschaft abwechslungsreich und teilweise auch kleinräumig strukturiert. Prägend auf das Erleben der Landschaft sind andererseits auch die zahlreichen Fördersonden der OMV.</p>

3.3 Grundsätzliche Informationen zum Planungsfall

Derzeit bestehen in der KG Raggendorf aufgrund der Linienführung der Stammersdorfer Lokalbahn und der Lokalbahn Gänserndorf-Mistelbach („Schweinbarther Kreuz“) zwei Bahnhaltstellen, die alternierend angefahren werden, da sie an unterschiedlichen Schenkeln der Bahntrasse liegen. Insgesamt fahren derzeit 87 Züge täglich an Werktagen (an Wochenenden und feiertags 32 Züge täglich) die Stationen Raggendorf und Raggendorf Markt an.

Abbildung 5 **Bahnhaltstellen Raggendorf und Raggendorf Markt**



Quelle NÖ-Atlas, Abfrage im Juni 2019

Alternativ vorgesehen ist die Etablierung neuer Buslinien, die im Endausbau mittels E-Bussen betrieben werden sollen. Vorgesehen sind dabei eine deutliche Verdichtung des Haltestellennetzes in der Region (um den

Einzugsbereich dieses ÖPNV-Angebots zu erhöhen) sowie ein erhöhter Takt (samt erweiterter Betriebszeiten).

Abbildung 6: vorgesehene Verbesserung der Erreichbarkeiten (Erweiterung Einzugsbereich des ÖPNV Angebots)



3

Quelle: VOR (Verkehrsverbund Ostregion)

Nachfolgende Tabelle 3 stellt das aktuelle Bahnangebot dem künftigen Busangebot in der KG Raggendorf gegenüber. Abgesehen von den beiden Bahnhaltstellen besteht in Raggendorf die Bushaltstelle Raggendorf Hauptstraße. Künftig werden statt der beiden Bahnhaltstellen der neu geschaffene Busbahnhof und die genannte Haltestelle Raggendorf Hauptstraße angefahren werden.

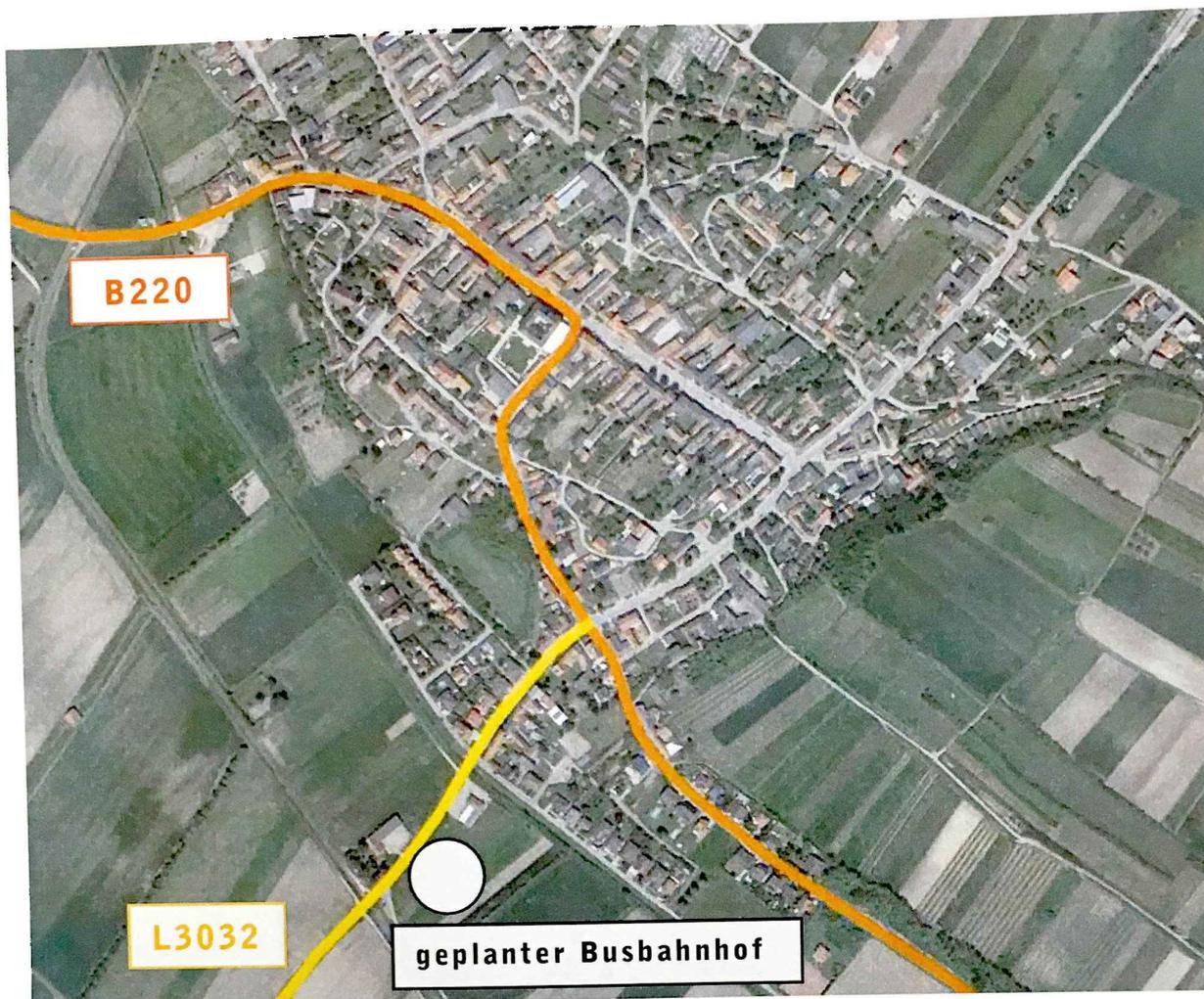
Tabelle 3: Gegenüberstellung des derzeitigen Bahnverkehrs (beide Bahnhaltstellen) mit dem künftigen Busangebot in Raggendorf

	Bahn			Bus		
	Mo-Fr	Sa	SoFe	Mo-Fr	Sa	SoFe
tägliche Fahrten*	87	32	32	110	66	66
Intervall	30 min/1h	2h	2h	30 min/1h	1h	1h
Betriebsdauer	4.49	6.50	6.50	4.35	6.41	6.41
	- 21.36	- 21.36	- 21.36	- 23.16	- 22.47	- 22.47

Quelle eigene Darstellung, Fahrpläne des VOR

Das durch die Einstellung des Bahnbetriebes entfallende ÖPNV-Angebot soll durch Autobusse bereitgestellt werden. Diese sollen auf den Landesstraßen **L3032** sowie **B220 (je nach Linienführung)** verkehren, wobei alle Fahrzeuge auch den geplanten Busbahnhof Raggendorf anfahren (also auch die auf der B220 verkehrenden, von der der Busbahnhof knapp 280 m entfernt liegt).

Abbildung 7: Verlauf der Landesstraßen L3032 und B220 in Raggendorf



Quelle: Eigene Darstellung. Basis: google satellite

Die Auersthaler Straße (L3032) stellt die Verbindung zwischen der B220 und dem Busbahnhof dar und wird von den Bussen befahren werden. Die Verkehrsfläche weist eine Regelbreite von 14 m (= Hauptverkehrsstraße im Sinne des § 32 des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014) auf, es bestehen beidseitige Gehsteige und teilweise Abstellflächen.

Abbildung 8: Breite des Straßengrundes der Auersthaler Straße L3032 im Ortsgebiet von Raggendorf



Quelle: Eigene Darstellung. Basis: DKM (BEV), Orthofotos Epoche 4 (Land NÖ)

Für den Bereich liegen Zählungen zum Verkehrsaufkommen vor, für die Landesstraße L3032 aus dem Jahr 2007, für die B220 stammen die aktuellsten Werte aus den Jahren 2014 bzw. 2015. Nachfolgende Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. Tabelle Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. zeigen die Verkehrsaufkommen an den genannten Stellen:

Tabelle 4: Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße L3032 sowie der B220

Zählstelle				jDTV	
Straße	Lage km	Nummer	Nächster Ort	Kfz (Fzg/24h)	LkwÄ (Fzg/24h)
L3032	2,899 ^{x1}	L3032.003	Auersthal	635*	24*
L3032	4,375 ^{x2}	L3032.004	Matzen	378*	17*
B220	12,600 ^{x3}	B220.013	Groß-Schweinbarth	3.721**	351**
B220	4,050 ^{x4}	B220.004	Reyersdorf	7.307***	402***

Datenherkunft: Amt der NÖ Landesregierung

Anmerkungen:

- * JDTV 07.06.2007 00:00 bis 14.06.2017 00:00
- ** JDTV Mo-Fr 2015
- *** JDTV Mo-Fr 2014

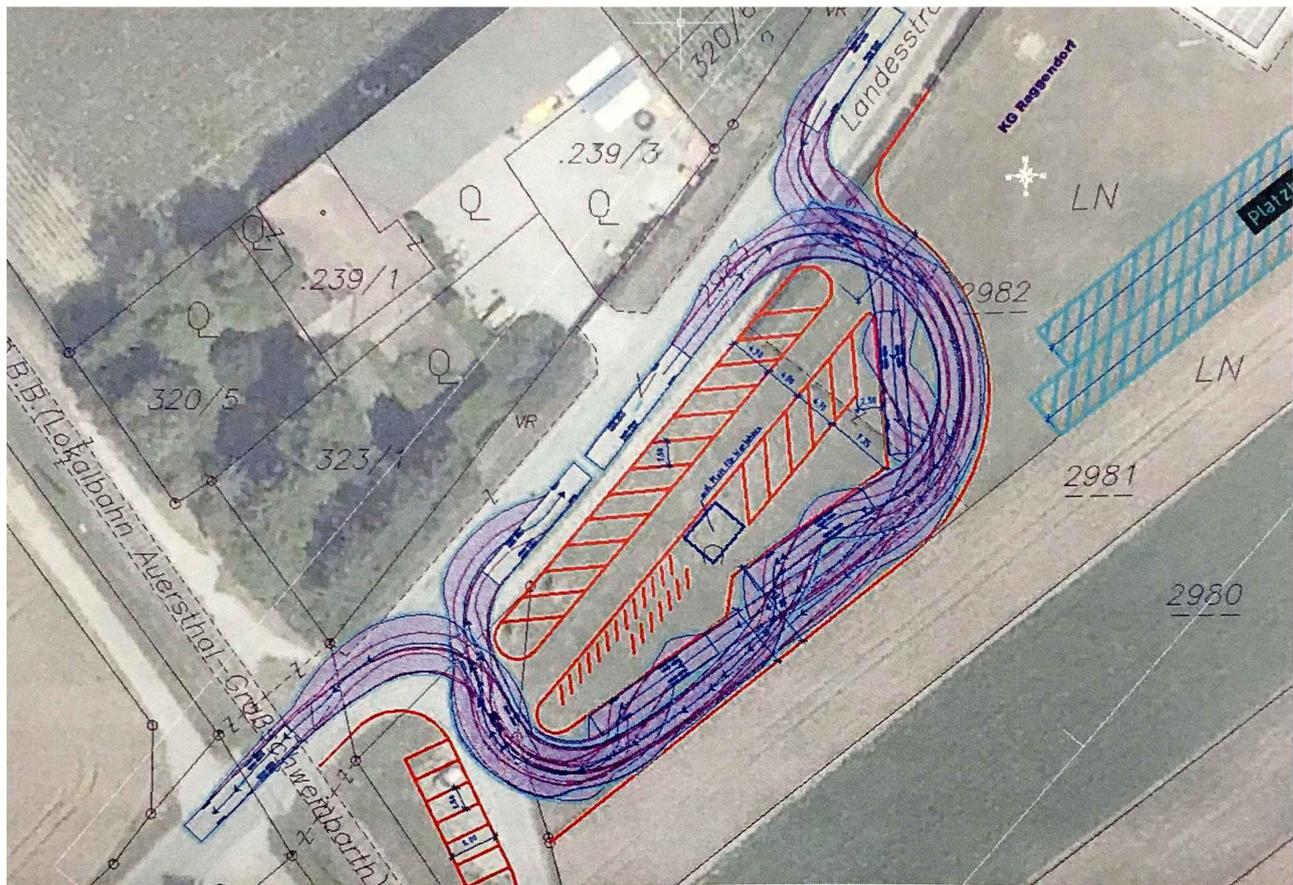
Lage der Zählstellen:

- x1 südwestlich des Ortsgebiets, an der Bahnquerung der Auersthalerstraße
- x2 nordöstlich des Ortsgebietes, an der Bahnquerung
- x3 nördlich von Groß-Schweinbarth
- x4 Grenze Reyersdorf und Schönkirchen

Das zusätzliche Autobusaufkommen (als Ersatz zum Personenverkehr am Schweinbarther Kreuz) von 110 Fahrten/24h werktags bzw. 66 Fahrten/24h an Wochenenden und Feiertagen stellt eine Zunahme der LKW-ähnlichen Fahrzeuge um rund 25 % auf der B220 und eine deutliche Zunahme auf der L3032 dar.

Die Planungen zum Busbahnhof Raggendorf gehen konkret von drei Busbuchten, rund 25 PKW-Stellplätzen sowie rund 40 bis 50 Radabstellplätzen aus. Eingeplant ist weiters der Platz für ein eventuelles Wartehäuschen.

Abbildung 9: Planung zum Busbahnhof Raggendorf



Quelle: schneider consult Ziviltechniker GmbH, Mai 2019 (im Auftrag der Landesstraßenplanung / des Verkehrsverbunds Ostregion)

3.4 Beurteilung der Umweltauswirkungen

3.4.1 Risiken für die menschliche Gesundheit und Sachwerte

Hinsichtlich der Risiken für die menschliche Gesundheit und Sachwerte wird nachfolgend auf die Auswirkungen durch **Lärm** und **Luftschadstoffe** eingegangen. Beide Aspekte stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit der Zunahme des Verkehrsaufkommens bzw. der Verlagerung der Verkehrsbewältigung von der Schiene auf die Straße. Im Zuge der strategischen Umweltprüfung werden jedoch vorwiegend die zu erwartenden Auswirkungen des vorgesehenen Busbahnhofes geprüft.

3.4.1.1 Schallemissionen

3.4.1.1.1 Planungsfall Ausweisung Vö-Busbahnhof

Das Ortsgebiet von Raggendorf wird durch das zusätzliche Autobusaufkommen von mehr Schall betroffen sein, dem gegenüberzustellen ist jedoch die Einstellung des Fahrbetriebes auf der Bahntrasse, auf der derzeit 87 (werktags) bzw. 32 (an Wochenenden sowie Feiertagen) Diesel-Triebwagen verkehren. Die Eisenbahnkreuzungen an den Haltestellen Raggendorf und Raggendorf Markt sind ungeregelt, die Pfeifsignale der Triebwagen entfallen demnach künftig, am nördlichen Ortsrand von Raggendorf, wo der westliche Gleiskörper die Landesstraße B220 quert, ist die Eisenbahnkreuzung derzeit von einer Lichtsignalanlage mit Läutwerk gesichert, auch diese wird stillgelegt werden und keine Schall- und Lichtemissionen mehr verursachen.

Ab Dezember 2021 sollen anstelle der vorerst eingesetzten Dieselse (Abgasnorm EURO VI) Elektrobusse zum Einsatz kommen, wodurch sich die Schallemissionen reduzieren werden.

Im Bereich des Busbahnhofes selbst sind vermehrte Schallemissionen nicht nur durch das Zu- und Abfahren der Busse zu erwarten, sondern

insbesondere in den Morgen- und Abendstunden auch durch verstärktes PKW-Aufkommen (im Zusammenhang mit der im Bereich des Busbahnhofes vorgesehenen, rund 25 KFZ Stellplätze umfassenden Park- & Rideanlage). Aufgrund der siedlungsabgewandten Lage und der daraus resultierenden Entfernung von mindestens 90 m zum Wohnbauland von Raggendorf (Bereich Weidenbachstraße) können erhebliche Auswirkungen durch allfällige Schallemissionen des Busbahnhofes ausgeschlossen werden.

Das unmittelbar gegenüber der Beurteilungsfläche liegende Bauland an der Auersthaler Straße ist als Bauland-Betriebsgebiet gewidmet und daher als nicht-lärmsensible Widmungsart nicht beurteilungsrelevant. Ebenso nicht beurteilungsrelevant ist in diesem Zusammenhang das benachbarte Bauland-Sondergebiet der Feuerwehr.

Abbildung 10: Situierung des geplanten Busbahnhofes in Bezug zum Wohnbauland von Raggendorf



3.4.1.1.2 Planungsnullfall

Die Einstellung des Bahnbetriebes mit Ende 2019 wird zwar die derzeit bestehende Lärmkulisse der Bahn (Triebwagenmotor- und – fahrgeräusche, Pfeifsignale, Läutwerk an technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen) bewirken, ohne entsprechendes Ersatzangebot im ÖPNV wird jedoch unweigerlich ein erhöhtes mIV-Aufkommen mit den entsprechenden Schallemissionen (Motor- und Rollgeräusche) hervorgerufen.

Vom Standort des geplanten Busbahnhofes würden im Planungsnullfall keine Emissionen (mit Ausnahme allfälliger, landwirtschaftlicher Tätigkeiten) ausgehen.

3.4.1.2 Luftschadstoffe

3.4.1.2.1 Planungsfall Ausweisung Vö-Busbahnhof

Die derzeit im Bahnbetrieb eingesetzten Triebwagen sind seit über 30 Jahren in Betrieb und werden mit Diesel betrieben, was entsprechende Schadstoffemissionen mit sich bringt. Die Autobusse entsprechen der Abgasnorm EURO VI bzw. werden ab Dezember 2021 Elektrobusse zum Einsatz kommen, welche im laufenden Betrieb keine Luftschadstoffe ausstoßen.

Ein, wenn auch nicht wesentlich höheres Aufkommen an Luftschadstoffen könnte aus dem zusätzlichen PKW-Verkehr am Standort der vorgesehenen Park- & Rideanlage (am Areal des Busbahnhofes) resultieren, wodurch jedoch andererseits (durch Verlagerung von PKW-Fahrten auf den ÖPNV) zusätzliche Fahrleistung (somit auch damit verbundene Luftschadstoffe) vermieden werden können.

3.4.1.2.2 Planungsnullfall

Die Einstellung des Bahnbetriebes mit Ende 2019 ohne entsprechendes Ersatzangebot im ÖPNV wird durch das sich ergebende erhöhte mIV-Aufkommen unweigerlich eine Zunahme an Luftschadstoffen und Feinstaub bewirken.

Vom Standort des geplanten Busbahnhofes selbst würden im Planungsnullfall keine Emissionen (mit Ausnahme allfälliger, landwirtschaftlicher Tätigkeiten) ausgehen.

3.4.2 Risiken für den Boden

3.4.2.1 Versiegelung

3.4.2.1.1 Planungsfall Ausweisung Vö-Busbahnhof

Die Widmung öffentliche Verkehrsfläche-Busbahnhof wird auf einem Bereich von rund 2.300 m² ausgewiesen. Somit wird die Grundlage für eine mögliche Versiegelung der gesamten Fläche geschaffen.

Die Versiegelung der Fläche erfolgt in so geringer Ausdehnung wie möglich, so werden die südwestlich des angrenzenden Agrarweges im Zusammenhang mit der Bahnhaltestelle bereits bestehenden geschotterten PKW-Stellflächen (bereits bestehende Stellplätze im Zusammenhang mit der Bahnhaltestelle) beibehalten, um die neu zu befestigenden Flächen gering zu halten. Die Fläche selbst wird aufgrund der Nutzungsansprüche als Busbahnhof asphaltiert bzw. als Betonfahrbahn gestaltet werden, wobei die neu geschaffenen PKW-Stellplätze mit Betonverbundsteinen ausgestattet werden, eine Wasserversickerung in den Fugen ist hier gegeben. Ein Teil der Stellplätze wird von einem Grünstreifen umgeben, der weitere Versickerungsmöglichkeiten bietet (Baumpflanzungen sind nach derzeitigem Projektstand nicht vorgesehen). Weiters wird östlich an den Bereich angrenzend ein Auffangbecken errichtet werden, so dass die anfal-

lenden Oberflächenwässer auf der Parzelle selbst verbleiben und lokal versickern.

3.4.2.1.2 Planungsnulldfall

Wird von der Widmungsausweisung abgesehen, verbleibt die Fläche als Grünland-Land- und Forstwirtschaft ausgewiesen, eine Versiegelung wäre im Fall der Errichtung landwirtschaftlicher Gebäude möglich, angesichts der Eigentumsverhältnisse (die Parzelle liegt im Gemeindeeigentum) ist dieses Szenario derzeit jedoch unwahrscheinlich.

3.4.2.2 Bodenqualität

Zum Untergrund der Widmungsfläche wurde Einsicht in die digitale Bodenkarte genommen, so zeigt sich dass der Boden aus Kalk hervorgegangenes Kolluvium ist, der Untergrund ist tiefgründig und mäßig feucht, die Durchlässigkeit wird als gering eingestuft. Der stark kalkhaltige und demnach alkalische Boden ist mittelhumos, die Ackerwertigkeit hoch. Die Körnigkeit des Bodens wird als lehmiger Schluff eingestuft.

Abbildung 11: Wertigkeit des Ackerlandes lt. digitaler Bodenkarte



Quelle bodenkarte.at, Abfrage am 25. Juni 2019

3.4.2.2.1 Planungsfall Ausweisung Vö-Busbahnhof

Im Fall der Umwidmung der Fläche als Vö-Busbahnhof steht künftig hochwertiges Ackerland im Ausmaß von rund 2.300 m² langfristig nicht mehr als landwirtschaftliche Produktionsfläche zur Verfügung.

3.4.2.2.2 Planungsnullfall

Die Fläche kann im Fall des Planungsnullfalles weiterhin wie bisher genutzt werden.

3.4.3 Chancen für die Verkehrsabwicklung, ÖPNV/Umweltverbund, Unfallgefahren und Verkehrssicherheit

3.4.3.1 Potential für ÖPNV/Umweltverbund

3.4.3.1.1 Planungsfall Ausweisung Vö-Busbahnhof

Der deutlichste Vorteil des Ausbaus des Busangebotes in der Region besteht in der Vervielfachung der Erreichbarkeit für die Bevölkerung: die Bahnhaltstellen liegen oftmals außerhalb bzw. in Randlage der Siedlungskörper, wohingegen Bushaltstellen inmitten der Orte situiert sind und auch mehrere pro Ortsgebiet angelegt werden können. So hat die Berechnung des VOR ergeben, dass – bei einem Einzugsbereich von 500 m – derzeit 4.800 Personen um die Haltestellen der Lokalbahn Gänserndorf-Mistelbach („Schweinbarther Kreuz“) leben. Künftig können – ebenfalls bei einem Einzugsbereich von 500 m – knapp 13.700 Personen erreicht werden, da die Bushaltstellen wie erwähnt zentraler liegen als die Bahnhaltstellen.

Weiters erfolgt eine Verbesserung der Versorgung durch die Taktverdichtung und Ausdehnung der Betriebszeiten. Ab Herbst 2020 ist ein weiterer Ausbau des Angebotes geplant, so etwa ein Talentebus zur Anbindung der Schulen und ein Theaterbus als spätabendliche Verbindung.

Diese Verbesserung des Angebots lässt eine Verschiebung des Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes erwarten.

3.4.3.1.2 Planungsnullfall

Die Einstellung des Bahnbetriebes ohne Schaffung eines adäquaten Ersatzangebotes wird unweigerlich einen Anstieg im mIV zur Folge haben, da die Mobilität der Bevölkerung ansonsten nicht mehr gegeben sein würde.

3.4.3.2 Verkehrsabwicklung, Unfallgefahren/Verkehrssicherheit

3.4.3.2.1 Planungsfall Ausweisung Vö-Busbahnhof

Die genannte Verschiebung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes hat potentiell einen Rückgang an Fahrten im öffentlichen Straßennetz zur Folge, wodurch sich die Verkehrsabwicklung vereinfacht und demzufolge eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erwarten ist.

Die Unfallgefahr auf den Eisenbahnkreuzungen entlang der Strecke, die mehrheitlich unbeschränkt sind, ist künftig gebannt, dem gegenüber ist aber das erhöhte Autobusaufkommen in der Region zu stellen, wodurch sich potentielle Gefahrensituationen ergeben können – insgesamt wird diesbezüglich von einer unveränderten Situation ausgegangen.

3.4.3.2.2 Planungsnullfall

Wird der Bahnbetrieb auf der Landesbahn Gänserndorf-Mistelbach sowie der Stammersdorfer Lokalbahn („Schweinbarther Kreuz“) eingestellt, ohne ein alternatives Angebot im öffentlichen Verkehr zu schaffen, ergibt sich zwangsläufig eine Zunahme des mIV mit den daraus folgenden negativen Folgen für Verkehrsabwicklung und Verkehrssicherheit – das gesteigerte Verkehrsaufkommen kann gefährliche Situationen und Unfälle bewirken, da die Verkehrsabwicklung schwieriger zu bewältigen wird.

4 Variantenvergleich

Auf Basis der in Kapitel 3.4 vorgenommenen Beurteilung der Umweltauswirkungen des Planungsfalls sowie des Planungsnullfalls resultiert nachstehender Variantenvergleich (vergleichende Gegenüberstellung der Umweltauswirkungen der untersuchten Fälle):

Tabelle 5: Variantenvergleich – Zusammenstellung der zu erwartenden Umweltauswirkungen

		Planungsfall Widmung Vö-Busbahnhof	Planungsnullfall
menschliche Gesundheit und Sachwerte	Schallemissionen	Lärmbelastung der Dieseltreibwägen und von Eisenbahnkreuzungen entfällt, kurzfristig erhöhte Schallemissionen durch erhöhtes Busaufkommen, künftig jedoch E-Busse +	Lärmbelastung durch Eisenbahnkreuzungen entfällt, erhöhte Lärmbelastung durch gesteigerten mIV ~
	Luftschadstoffe	mittelfristige Schadstoffreduktion durch Umstieg von Dieseltreibwägen auf E-Autobusse +	Schadstoffzunahme durch gesteigertes mIV-Aufkommen ~
Boden	Versiegelung	Versiegelung des Großteils der Fläche, Retentionseinrichtungen zur lokalen Versickerung gegeben ~	ungehinderte Versickerung auch weiterhin möglich +
	Bodenqualität	Verlust hochwertigen Ackerlandes für landwirtschaftliche Produk- ~	bisherige Nutzung weiterhin möglich +

		tion	
Verkehrsabwicklung	Potential für ÖPNV /Umweltverbund	13.700 statt bisher 4.800 Personen im Einzugsbereich lässt Verschiebung im Modal-Split zugunsten des ÖPNV erwarten +	mIV-Steigerung aufgrund fehlenden ÖPNV-Angebots ~
	Verkehrsabwicklung Unfallgefahren Verkehrs-sicherheit	mIV-Fahrtenrückgang bewirkt verbesserte Verkehrsabwicklung und erhöhte Verkehrssicherheit +	mIV-Anstieg lässt erhöhte Unfallgefahr erwarten ~

	Planungsfall Widmung Vö-Busbahnhof			Planungsnullfall		
	+	~	-	+	~	-
ANZAHL der WERTUNGEN	4	2	0	2	4	0

Zeichenerklärung:

- + Verbesserung des Status quo zu erwarten
- ~ unerhebliche, negative Auswirkungen zu erwarten
- wesentliche, negative Auswirkungen zu erwarten

Im Zuge der durchgeführten Strategischen Umweltprüfung wurde die Planung (Widmung von Vö-Busbahnhof aufgrund der Einstellung des Bahnbetriebes und der Schaffung eines alternativen Busangebotes) dem Planungsnullfall (Beibehaltung der Grünland- Land- und Forstwirtschaft-Widmung sowie Einstellung des Bahnbetriebes ohne Bereitstellung eines Busangebotes) gegenübergestellt. Dabei wurden mögliche Umweltauswirkungen beider Fälle dokumentiert und bewertet. Die vergleichende Gegenüberstellung dieser Prüfung (Variantenprüfung) zeigt ein deutliches Überwiegen der positiven Auswirkungen für den Planungsfall, während im Planungsnullfall von einer Verschlechterung gegenüber der Bestands-situation auszugehen ist.

Insbesondere die positiven Auswirkungen auf den Umweltverbund (ÖPNV) wiegen die teils negativen Auswirkungen durch Oberflächenversiegelung und Bodenverbrauch auf.

Dieser untersuchte Planungsfall soll im örtlichen Raumordnungsprogramm (Flächenwidmungsplan) der Marktgemeinde Matzen-Raggendorf umgesetzt werden.

5 Vorgesehene Widmungsänderung: Ausweisung von Vö-Busbahnhof (öffentliche Verkehrsfläche - Busbahnhof) (KG Raggendorf)

5.1 Ausgangssituation

Südwestlich des Ortsgebietes von Raggendorf soll im Bereich zwischen dem Feuerwehrareal und der Bahnhaltestelle Raggendorf-Markt ein Busbahnhof geschaffen werden. Die Fläche soll als Ladepunkt (Elektroladestellen) und Abstellmöglichkeit für die künftig anstatt der Bahntriebwagen eingesetzten Elektrobusse dienen, die das Angebot an ÖPNV in der Region gewährleisten werden.

Abbildung 12: Vorgesehene Widmungsfläche südwestlich des Siedlungsgebietes von Raggendorf

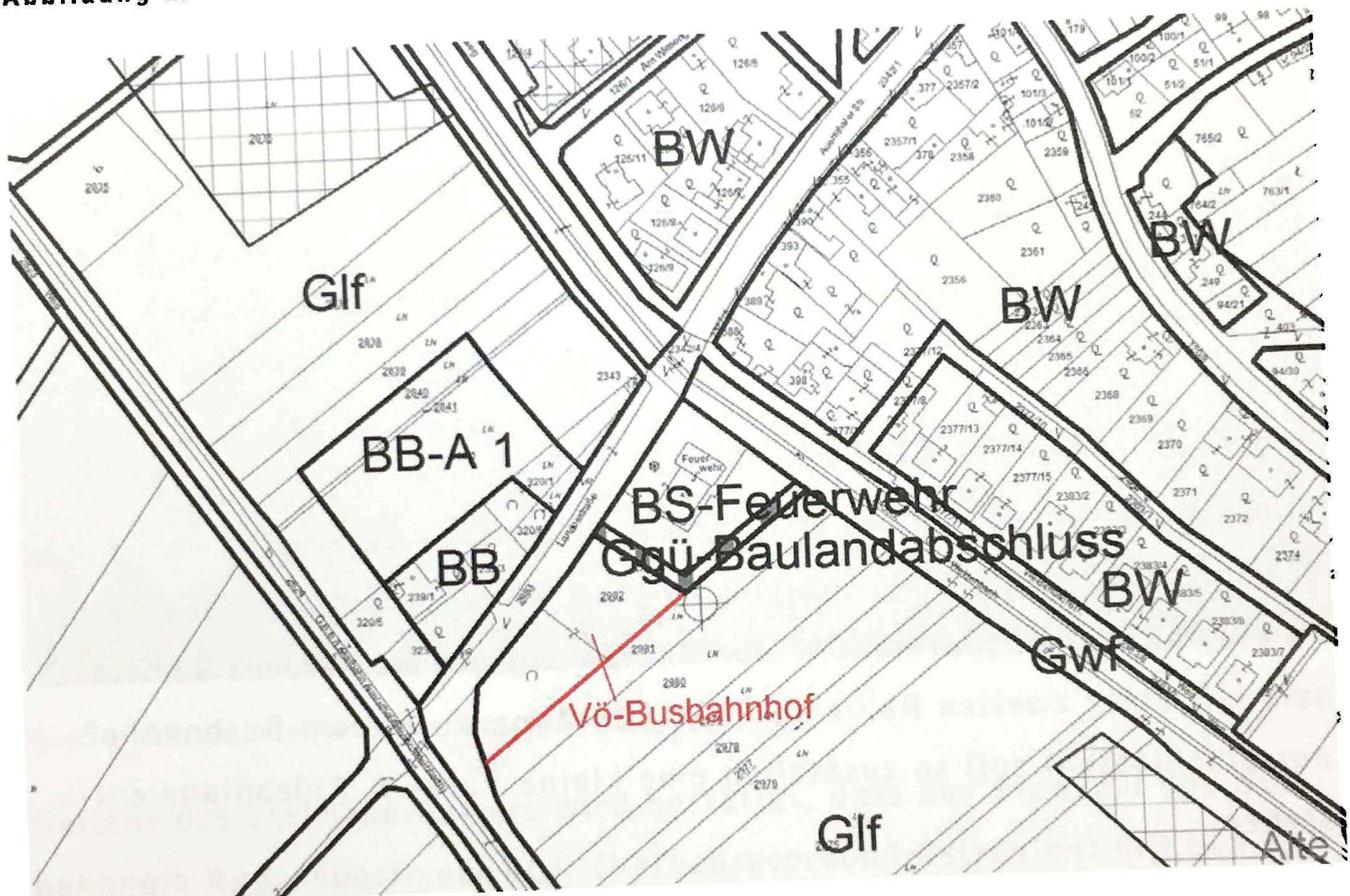


Quelle: Eigene Darstellung, auf Basis der Farbornthofotos Epoche 4 (Befliegung 2015) (NÖ-Atlas, Abfrage vom 19. Juni 2019)

5.2 vorgesehene Änderung

Die nun konkret vorgesehene Widmungsfläche umfasst einen Teil des Grundstücks 2982 (KG Raggendorf) in einem Ausmaß von rund 2.300 m². Die Fläche befindet sich im Eigentum der Gemeinde und ist bislang als Bauland-Sondergebiet-Feuerwehr, Ggü-Baulandabschluss (nordöstlicher Teil, der von der örtlichen Freiwilligen Feuerwehr genutzt wird) und Grünland-Land- und Forstwirtschaft (südwestlicher Teil, der Gegenstand der vorliegenden Umwidmung ist) gewidmet.

Abbildung 13: vorgesehene Änderung des Flächenwidmungsplanes



5.3 Beurteilungskriterien

5.3.1 strukturelle Voraussetzungen

Die Widmungsfläche liegt an der Landesstraße L3032, die entlang der nördlichen Parzellengrenze verläuft. Jenseits der Landesstraße ist eine Fläche im Ausmaß von rund 1.700 m² als Bauland-Betriebsgebiet (BB) gewidmet und bebaut, weiters sind rund 4.200 m² als Bauland-Betriebsgebiet-Aufschließungszone (BB-A) ausgewiesen. Der Bereich ist also eindeutig gewerblich geprägt bzw. für eine solche Nutzung vorgesehen, die Errichtung eines Busbahnhofes ordnet sich optimal in das Nutzungsgefüge ein.

Südwestlich der Widmungsfläche verlaufen ein Güterweg bzw. die Bahntrasse der Stammersdorfer Lokalbahn. Südöstlich liegen landwirtschaftlich genutzte Flächen, im Nordosten grenzt wie erwähnt das Areal der Freiwilligen Feuerwehr an, nordöstlich dessen der Weidenbach verläuft.

5.3.2 Verkehrsabwicklung

Vorgesehen sind eine, jeweils auf die Belange des Busverkehrs ausgelegte Ein- und Ausfahrt zum Busparkplatz. Weiters sollen entlang der Auersthalerstraße Schrägparkplätze (für PKWs) angeordnet werden. Gemeinsam mit einer zweiten Reihe an PKW-Schrägparkern (vom Busbahnhof aus erschlossen) soll so zusätzlich eine kleine Park- & Rideanlage entstehen.

Die erforderlichen Kurvenradien und Schleppkurzen wurden in der Detailplanung zu diesem Projekt berücksichtigt und finden entsprechend Eingang in die vorgesehene Verkehrsflächenwidmung.

Die Landesstraße L3032 (Raggendorf – Auersthal) ist im Bereich des geplanten Busbahnhofes als eine durchaus gerade Strecke anzusehen.

Sichtbehinderungen bestehen keine, sodass davon ausgegangen werden kann, dass erforderliche Sichtweiten gegeben sind.

Abbildung 14: Blick auf die Widmungsfläche mit vorgelagerter L3032 (Auersthalerstraße)



Quelle: eigene Aufnahme vom Juni 2019

Seitens des Straßenerhalters wird bestätigt, dass der Standort des Busbahnhofs Raggendorf vom VOR (Verkehrsverbund Ostregion) mit der zuständigen Straßenbauabteilung des Landes abgestimmt wurde (STBA3-A-42/023-2019 vom 22. Mai 2019) (NÖ Straßenbauabteilung 3 - Wolkersdorf).

5.3.3 Naturgefahren

Eine Gefährdung durch HQ100 ist lt. eHORA nicht gegeben, auch verlaufen keine Hangwasserlinien (Hangwasserhinweiskarte) auf der Widmungsfläche.

Abbildung 15 HQ100-Gefährungen im Bereich der Widmungsfläche



Quelle NÖ-Atlas, Abfrage am 25. Juni 2019

Abbildung 16 Hangwasserverhältnisse im Bereich der Widmungsfläche



Quelle NÖ-Atlas, Abfrage am 25. Juni 2019

Weiter sind in der geogenen Gefahrenhinweiskarte des Landes NÖ keine Markierungen erkennbar, sodass auch vor diesem Hintergrund die natürliche Eignung des Standortes abgeleitet werden kann.

Sonstige Naturgefahren sind nicht bekannt bzw. für die Beurteilung einer Verkehrsflächenwidmung nicht weiter relevant.

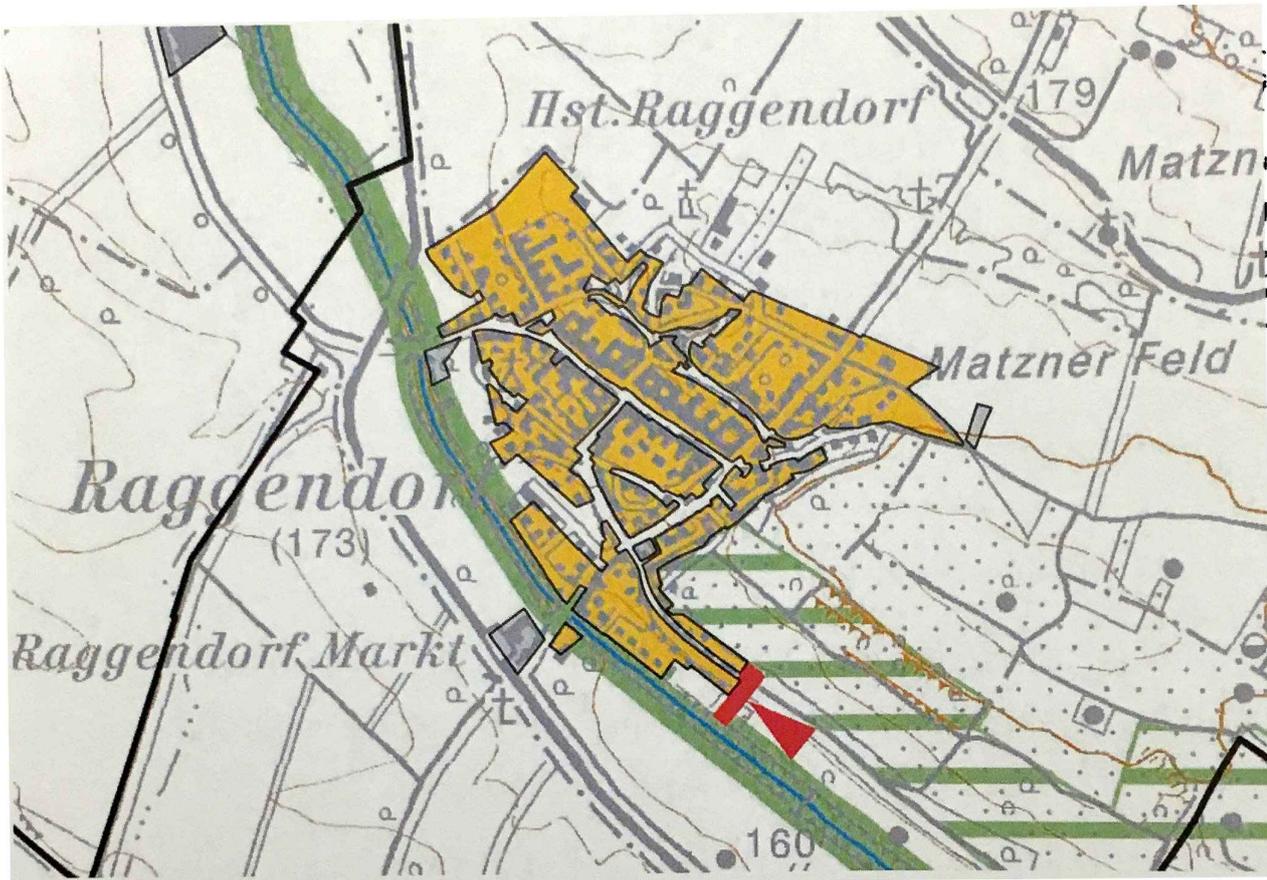
5.3.4 Regionales Raumordnungsprogramm / sektorale Raumordnungsprogramme

Matzen-Raggendorf liegt im Geltungsbereich des Regionalen Raumordnungsprogramms Wiener Umland Nordost. Für den Bereich der Umwidmungsfläche sieht das Raumordnungsprogramm keine konkreten Festlegungen vor.

Entlang des nordöstlich der Widmungsfläche verlaufenden Weidenbaches ist eine regionale Grünzone ausgewiesen, die Widmungsfläche liegt je-

doch mehr als 50 m von der Gewässerachse entfernt und somit außerhalb der im Regionalen Raumordnungsprogramm Wien Umland Nordost festgelegten regionalen Grünzone.

Abbildung 17: Ausschnitt aus dem regionalen Raumordnungsprogramm Wien Umland Nordost



Die vorgesehene Widmungsmaßnahme der Gemeinde steht somit nicht im Widerspruch zu dieser regionalplanerischen Vorgabe.

Sonstige sektorale Raumordnungsprogramme sind für die Beurteilung des gegenständlichen Widmungsvorhabens nicht maßgeblich und daher nicht weiter relevant.

5.3.5 Kleinregionales Rahmenkonzept / Örtliches Entwicklungskonzept

Als Mitgliedsgemeinde der Kleinregion Südliches Weinviertel sind für Matzen-Raggendorf auch die Vorgaben des Kleinregionalen Rahmenkonzeptes relevant. Im Rahmen der Leitbilderstellung (und SUP) wurden diese Vorgaben (insbesondere im Hinblick auf eine günstige Erreichbarkeit der Bevölkerung zu Einrichtungen der Daseinsvorsorge, unter dem Motto der "wein | viertel | stunde" berücksichtigt.

Die Widmung ermöglicht die Verbesserung der ÖPNV-Versorgung und verfolgt dementsprechend das Leitziel des KRRK.

Die Marktgemeinde Matzen-Raggendorf verfügt über kein Örtliches Entwicklungskonzept zur räumlichen Konkretisierung der Ziele und Maßnahmen der örtlichen Raumplanung der Gemeinde.

6 Zusammenfassung

6.1 Schlussfolgerung / Zusammenfassung

Die gegenständliche Ausweisung von Vö-Busbahnhof südwestlich des Ortsgebietes von Raggendorf dient zur Deckung des Bedarfs an ÖPNV in der Region nach der Einstellung des Betriebes der Lokalbahn Gänserndorf-Mistelbach und der Stammersdorfer Lokalbahn („Schweinbarther Kreuz“). Die Widmung stellt die Grundlage zur Errichtung eines Busbahnhofes (samt kleiner Park- & Rideanlage) mit der für den Betrieb von E-Bussen erforderlichen Ladeinfrastruktur dar.

6.2 Überwachung und Umweltauswirkungen

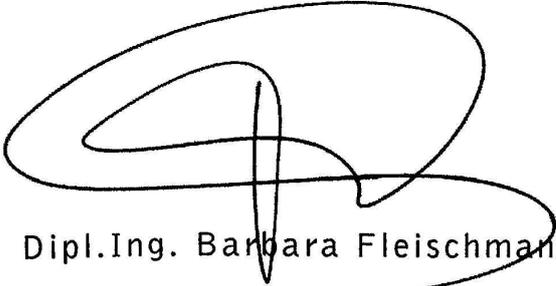
Laut § 24 Abs. 18 NÖ Raumordnungsgesetz 2014 idgF ist die Gemeinde verpflichtet, die Auswirkungen von Örtlichen Raumordnungsprogrammen auf die Umwelt und die Raumstruktur zu beobachten, um allenfalls früh-

zeitig auf unvorhergesehene negative Entwicklungen reagieren zu können. Weiters bestehen einschlägige Verpflichtungen nach § 13 Abs. 5 des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014 idgF. (Verpflichtung zur Untersuchung der naturräumlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Gegebenheiten der Gemeinde und zur ständigen Beobachtung deren Veränderungen). Im gegenständlichen Fall werden zudem die Landesverkehrsplanung und der Verkehrsverbund Ostregion (VOR) die Auswirkungen auf den Modal Split / ÖPNV beobachten, um beispielsweise Fahrplanoptimierungen vornehmen zu können.

6.3 Zusammenfassung und Prüfergebnis

Im Umweltbericht wurden mögliche relevante Umweltauswirkungen untersucht und ein Variantenvergleich mit dem Planungsnullfall durchgeführt. Dabei konnten keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt festgestellt werden.

Stillfried, im Juli 2019



Dipl.Ing. Barbara Fleischmann
Ingenieurkonsulentin für Raumplanung und Raumordnung

Bearbeitung:

Dipl. Ing. Evelyn Brito