

**Zahl** GZ. BMVIT-311.401/0024-IV/IVVS-ALG/2017

## **Verhandlungsschrift**

### **Ort der Amtshandlung**

Messe Wien, Exhibition & Congress Center (Saal Stolz),  
1020 Wien, Messeplatz 1

### **Datum der Amtshandlung**

23. - 24. und 27. – 29. November 2017

### **Beginn**

9.30 Uhr

### **Gegenstand der Amtshandlung**

Antrag der ASFINAG Bau Management GmbH im Vollmachtsnamen der ASFINAG und der Stadt Wien auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz und auf Erlassung eines teilkonzentrierten Genehmigungsbescheides gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 insbesondere in Verbindung mit § 24f Abs. 1 UVP-G 2000, § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971, § 17 Forstgesetz 1975, § 94 Abs. 1 und 2 Luftfahrtgesetz 1957, und den anwendbaren Regelungen des Wasserrechtsgesetzes 1959 (insbesondere §§ 10, 32 und 38 WRG) betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)

### **Leiterin der Amtshandlung**

Mag.<sup>a</sup> Michaela Hackl (bmvit, Abt. IV/IVVS4)

### **Protokollführer**

Mag. Daniel Nestler (bmvit, Abt. IV/IVVS4)

### **Weitere amtliche Organe und sonstige Anwesende**

#### Für die Behörde

DI Christof Rehling (interner UVP-Koordinator, bmvit, Abt. IV/IVVS1)

DI Karl Schönhuber (externer UVP-Koordinator; Sachverständiger FB Luftschadstoffe und Klima )

Univ.- Prof. DI Dr. Martin Fellendorf (Sachverständiger FB Verkehr und Verkehrssicherheit)

Ao. Univ.-Prof. DI Dr. Christian Kirisits (Sachverständiger FB Lärm)

Dr. Thomas Edtstadler (Sachverständiger FB Humanmedizin)  
Dr. Hans Peter Kollar (Sachverständiger FB Tiere und deren Lebensräume)  
DI Thomas Knoll (Sachverständiger FB Pflanzen und deren Lebensräume)  
DI Martin Kühnert (Sachverständiger FB Forstwirtschaft und Wildökologie)  
DI Dr. Kiril Atanasoff-Kardjaleff (Sachverständiger FB Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten)  
DI Hans Emrich (Sachverständiger FB Raumplanung, Sachgüter, Ortsbild, Freizeit und nicht-landschaftsgebundene Erholung)  
Dr. Christoph Blesl, ASV (Sachverständiger FB Kulturgüter)  
Univ. Prof. DI Dr. Rainer Flesch (Sachverständiger FB Erschütterungen)  
Mag. Christian Wolf (Sachverständiger FB Hydrogeologie)  
DI Kerstin Moser (Sachverständige FB Grundwasser und Oberflächengewässer)

Mag. Thomas Aichenauer (bmvit, Abt. IV/IVVS4)  
Mag. Herwig Lamprecht (bmvit, Abt. IV/IVVS4)  
Mag. Sascha Wolkerstorfer (bmvit, Abt. IV/IVVS4)  
DI Christa Thell (externe Koordination)

#### Für die Projektwerberin (ASFINAG)

DI Alexander Walcher (Geschäftsführer ASFINAG BMG)  
DI Thomas Schröfelbauer (Projektleiter ASFINAG BMG)  
Rechtsanwalt Dr. Dieter Altenburger, MSc, Jarolim Flitsch Rechtsanwälte GmbH  
Mag. Florian Kubin (ASFINAG)  
Weitere siehe Anwesenheitsliste Beilage .1

#### Aufnahme des Protokolls

Brigitte Haselberger (bmvit, Abt. IV/IVVS1)  
Maria Raffetseder (bmvit, Abt. IV/IVVS3)  
Karin Tempsch (bmvit, Abt. IV/IVVS4)

#### Sonstige Anwesende

Die weiteren Anwesenden sind in der Anwesenheitsliste (**Beilage .1**) zur Verhandlungsschrift gemäß Registrierung beim Saaleinlass angeführt.  
Die Anwesenheiten an den weiteren Verhandlungstagen ergeben sich aus den Anwesenheitslisten des jeweiligen Verhandlungstages.

## **BLOCK 1 – ERÖFFNUNG, PROJEKTVORSTELLUNG, VORSTELLUNG DES UVG, ALLGEMEINES, VERKEHR UND VERKEHRSSICHERHEIT, RAUMORDNUNG UND SACHGÜTER**

#### Die Leiterin der Amtshandlung

- eröffnet die Verhandlung, begrüßt die Anwesenden im Namen des bmvit und legt den Gegenstand der Verhandlung dar; stellt sich vor und ersucht die weiteren Behördenvertreter sowie die Sachverständigen der Behörde, sich vorzustellen;
- hält fest, dass die Identität der bei dieser Verhandlung Anwesenden bereits im Rahmen der durchgeführten Einlasskontrolle festgestellt worden ist und etwaige Vertretungsbefugnisse im Zuge der Eintragung in die Rednerliste festgestellt wurden;

- verweist darauf, dass das gegenständliche Verfahren nach den Bestimmungen für Großverfahren gemäß § 44a ff AVG geführt wurde und der Genehmigungsantrag vom 1.10.2014 sowie die erweiternden Anträge mit Edikt vom 14. Juli 2016 in der Kronen Zeitung, im Kurier und im Amtsblatt zur Wiener Zeitung kundgemacht wurden; die öffentliche Auflage fand ordnungsgemäß vom 25. Juli 2016 bis 19. September 2016 statt;
- hält fest, dass die heutige mündliche Verhandlung mit Edikt vom 10. Oktober 2017 in der Kronen Zeitung, im Kurier sowie im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und durch Kundmachung an den Amtstafeln der Standortgemeinden rechtzeitig und ordnungsgemäß kundgemacht wurde. Die Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens, der materienrechtlichen Gutachten sowie weiterer Unterlagen und Antragsweiterungen der ASFINAG BMG als Bevollmächtigte der ASFINAG gemäß WRG erfolgte vom 10.10.2017 bis 6.12.2017. Eine Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme bestand bis 22.11.2017.
- erinnert die Sachverständigen an ihre Wahrheitspflicht und an ihren Sachverständigeneid und macht auf die Folgen einer falschen Aussage eines Sachverständigen vor einer Verwaltungsbehörde (gerichtliche Strafbarkeit) aufmerksam;
- erläutert den Zweck der Verhandlung, der darin besteht, den für die Entscheidung maßgeblichen Sachverhalt festzustellen und den Parteien Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Rechte und rechtlichen Interessen zu geben
- erklärt, dass Parteistellung im anhängigen Verfahren all jenen zukommt, die dem Parteienkreis des § 19 UVP-G 2000 zugerechnet werden können und – abgesehen von den Sonderregelungen für die Formalparteien – eine rechtserhebliche Einwendung gem. § 44b Abs. 1 AVG während der öffentlichen Auflage 2016 erhoben haben. Parteistellung haben auch jene Personen, die von den Ergänzungsanträgen gem. WRG vom 27.2.2017 und vom 1. 6. 2017 sowie von den weiteren Unterlagen erstmals (neu) betroffen sein können und bis 22. November 2017 bei der Behörde schriftlich Einwendungen erhoben haben.
- gibt bekannt, dass sich in diesem Verfahren vier Bürgerinitiativen konstituiert haben (Bürgerinitiative "Netzwerk Verkehrsregion Wien-NÖ", Bürgerinitiative "Hirschstetterten", Bürgerinitiative "Lebenswerte Seestadt", Bürgerinitiative "Rettet die Lobau - Natur statt Beton"); gibt bekannt, dass während der öffentlichen Auflage rund 540 Stellungnahmen bzw. Einwendungen eingebracht wurden, die in den Stellungnahmebänden des UVG beantwortet wurden;
- weist darauf hin, dass bereits schriftlich erhobene Einwendungen bei der mündlichen Verhandlung nicht wiederholt werden müssen.
- weist darauf hin, dass die mündliche Verhandlung für die Tage 23. – 24. sowie 27. – 29. November 2017 anberaumt ist und der Verhandlungsverlauf gemäß der im Edikt vom 10.10.2017 angekündigten Einteilung nach Blöcken erfolgt. Sollte der Verhandlungsverlauf eine Änderung dieses Zeitplanes erfordern, wird dies in der Verhandlung bekannt gegeben.

Zum Protokoll hält die Verhandlungsleiterin fest, dass eine Verhandlungsschrift entsprechend den Bestimmungen des AVG (§§ 14 und 44) als Ergebnisprotokoll abgefasst werden wird. Zu Dokumentationszwecken wird die Verhandlung zusätzlich auf Tonband aufgezeichnet.

Das Wort wird nur jenen Verfahrensbeteiligten erteilt werden, die sich in die Rednerliste (**Beilage /2**) eingetragen haben. Die Verhandlungsleiterin ersucht die Parteien jeweils nach ihrer Wortmeldung, in einer Verhandlungspause, gegebenenfalls am Ende des Verhandlungsta-

ges ihr Vorbringen zu Protokoll zu geben. Folgende Mitarbeiter des bmvit stehen den Parteien zur Unterstützung bei der Protokollierung zur Verfügung:

Mag. Thomas Aichenauer (bmvit, Abt. IV/IVVS4)

Mag. Herwig Lamprecht (bmvit, Abt. IV/IVVS4)

Mag. Sascha Wolkerstorfer (bmvit, Abt. IV/IVVS4)

Die Wortmeldung ist anschließend zu unterfertigen. Es besteht zudem für jeden „Verfahrensbeteiligten“ die Möglichkeit, nach dem Schluss der mündlichen Verhandlung das gesamte Verhandlungsprotokoll zu unterfertigen. Es kann nur zu Protokoll gegeben werden, was zuvor in der mündlichen Verhandlung mündlich vorgetragen wurde. So sind insbesondere vorbereitete Schriftstücke oder Gutachten mündlich vorzutragen und können in schriftlicher Ausfertigung als Beilage zur Verhandlungsschrift genommen werden.

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass das Fotografieren sowie Film- oder Tonbandaufnahmen während der Verhandlung untersagt sind. Insbesondere erfolgt dies aufgrund des Persönlichkeitsschutzes der Verfahrensparteien und um einen ungestörten Verhandlungsverlauf zu gewährleisten. Die anwesenden Vertreter der Presse werden ersucht, ihre Aufnahmen vor der ersten Wortmeldung eines Verfahrensbeteiligten zu machen.

Ein Vertreter der Projektwerberin (DI Schröfelbauer) stellt das Projekt vor.

Der interne UVP-Koordinator (DI Rehling) stellt das Umweltverträglichkeitsgutachten vor.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. Glanz Reinhard das Wort (Stgn. Nr. 274) in eigener Sache:

Ich befürchte, dass die Lebensqualität beeinträchtigt wird durch die Lufterwärmung und durch die Verschlechterung der Luft. Die Trassenführung wäre meiner Meinung nach besser unterirdisch zu bauen. Es ist geplant eine Abfahrt (Schleife) in die Seestadt zu errichten. Die Schleife ist ca. 300 m von meinem Haus entfernt und durch das Bauprojekt wird die Lärmbelastung steigen.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass die FB Luft und Lärm erst im nächsten Block behandelt wird.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. Blanc Peter das Wort (Stgn. Nr. 221) in eigener Sache:

Die Hälfte der Donaustadt wird durch das geplante Projekt nochmals geteilt. Auf eine barrierefreie Gestaltung wird nicht Rücksicht genommen. Die Auf- und Abfahrten werden nicht für sinnvoll befunden, weil man nicht in beide Richtungen auffahren kann. Lediglich eine Grünbrücke kann nicht ausreichend sein. Meine Frage wäre, ob die S 1 Spange trotzdem gebaut

wird, auch wenn das Projekt Stadtstraße für sich nicht genehmigt wird, weil die Stadtstraße zur A 23 führt, die mehr oder weniger schon jetzt ein „Parkplatz“ ist.

Das Bauvorhaben trägt nicht dazu bei, das Ziel des Masterplans Verkehr zu erreichen, sodass der Individualverkehr (MIV) bis zum Jahr 2020 auf einen Anteil von 25 % reduziert wird und dem Smart City Konzept ebenso nicht entspricht und die Treibhausgasemissionen bis 2030 in Wien pro Kopf um 35 % zu senken.

Ich bezweifle die Sinnhaftigkeit der Projektstückelung und -teilung und bin der Meinung, dass diese nur aufgrund der Genehmigungsfähigkeit geschieht.

#### Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Beide Vorhaben sind mit dem gleichen Verkehrsmodell berechnet worden, so dass mit den gleichen Verkehrsbelastungen pro Planfall gearbeitet wird. Daher ist auch kein Bruch in den Verkehrszahlen an der Anschlussstelle zu erkennen. Zur vorgebrachten Trennwirkung: Die ÖBB plant den Marchegger Ast zweigleisig auszubauen. Bereits durch diesen Ausbau wird die bisherige Trennwirkung erhöht, da die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer geändert werden müssen. Durch die jetzige Planung werden Verkehrswege gebündelt, so dass insgesamt die Trennwirkung minimiert wird.

Die Verhandlungsleiterin erläutert, dass die Vorhabens-Abgrenzung gemäß den Bestimmungen des UVP-G erfolgt ist.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. DI Lenz Peter in Vertretung für die Standortgemeinde Wien das Wort:

Die Stadt Wien begrüßt dieses Projekt. Seitens der Stadt Wien wurde am 16.09.2016 eine Stellungnahme betreffend mehrere Fachthemen abgegeben. Diese wurden im Zuge des Verfahrens von den jeweiligen GutachterInnen beantwortet bzw. auch Maßnahmen in den jeweiligen Teilgutachten vorgeschrieben. Damit sind diese für die Standortgemeinde hinlänglich berücksichtigt.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. Benda Alfred das Wort (Stgn. Nr. 22, 212/214) in eigener Sache, für seine Familie und in Vertretung für die BI BürgerInnen-Netzwerk Verkehrsregion Wien NÖ > Nordost, kurz: BNWN (siehe **Vollmacht in Beilage /58**):

Ich spreche nun zum Thema Verkehrszahlen und zur Abgrenzung der benachbarten Projekte. Dieses Projekt durch bestehendes Wohngebiet widerspricht dem Masterplan Verkehr der Stadt Wien. Unsere Kinder werden die Folgen tragen.

Ich lese nun den Brief meiner Tochter vor (trägt vor wie aus **Beilage /12**):

*„Mein Name ist Marion Benda, ich bin 18 Jahre alt und habe im Sommer maturiert. Zur Zeit und in den kommenden Monaten befinde ich mich in Neuseeland, weshalb ich leider heute nicht anwesend sein kann, sodass ich meinen Vater, Alfred Benda, bitte und bevollmächtige im Zuge der öffentlichen Verhandlungen zur geplanten S1-Spange/Stadtstraße meinen Text*

vorzulesen.

*Warum bin ich gegen den Bau der geplanten S1-Spange/Stadtstraße? Es gibt dazu einige Gründe, einige offensichtlicher als andere. Manche wichtiger, andere weniger wichtig. Aber es gibt genug davon.*

*Ich bin selbst in Hirschstetten aufgewachsen. Ich bin es gewohnt die Tangente rauschen zu hören, obwohl ich weit davon entfernt wohne, viel weiter, als die geplante S1-Spange/Stadtstraße entfernt sein wird. Ich bin nicht gegen Autos, ich habe inzwischen selbst den Führerschein, fahre gerne mit dem Auto, wenn es notwendig ist.*

*Was hat das alles mit der geplanten S1-Spange/Stadtstraße zu tun?*

*Unsere Wirtschaft funktioniert durch ein Wechselspiel von Angebot und Nachfrage. Aus Erfahrung und Statistiken wissen wir, dass die Nachfrage steigt, wenn mehr Angebot vorhanden ist. Warum sollte ich mir als Autofahrerin die Mühe machen, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, wenn mein Auto direkt vor der Haustüre steht und mich direkt zu meinem Zielort bringt? Warum sollte ich die geplante S1-Spange/Stadtstraße, wenn einmal gebaut, nicht benützen? Das bedeutet aber, dass diese neue Straße unweigerlich mehr Verkehr anziehen wird. Und vom Verkehr hat Hirschstetten bereits heute mehr als genug!*

*Mehr Verkehr bedeutet mehr Lärm und auch Feinstaubbelastung. Ich selbst bin Allergikerin, und auch wenn ich Verkehrslärm schon gar nicht mehr wahrnehme, weil sich mein Gehirn daran gewöhnt hat, wird meine Allergie von Jahr zu Jahr schlimmer. Von klein auf wurde mir vom späteren möglichen Rauchen abgeraten, weil es der Lunge schadet. Mir wurde gesagt, ich soll draußen Sport machen, an der „frischen“ Luft. Aber sehr frisch ist diese leider nicht mehr. Wir ersticken im Feinstaub und Mikrofeinstaub bereits jetzt, leben in einem Feinstaubsanierungsgebiet, nur merken wir das kaum. Wir merken das oft erst am Ende unseres Lebens, das statistisch gesehen wesentlich früher endet, als in einem Gebiet mit geringer Feinstaubbelastung.*

*Und der Verkehrslärm. Dass ich diesen nicht mehr aktiv wahrnehme, bedeutet nicht, dass dieser Lärm mich nicht belastet. Die Sinne des Menschen sind so ausgerichtet, dass sie sich in kurzer Zeit an Gerüche, Geräusche oder andere Reize gewöhnen. Da ich also mit der Lärmbelastung bereits aufgewachsen bin, empfinde ich diese bewusst meist nicht mehr als störend. Dennoch nehme ich diese Geräusche wahr und liefere damit die ganze Zeit Informationen an mein Gehirn. Diese Belastung führt zu einem dauerhaften Distress, welcher dem Körper langfristig schadet. Dabei rede ich nicht nur von Verdauungsstörungen sowie Magenbeschwerden, sondern vor allem auch von Migräne und innerer Unruhe sowie Schlaflosigkeit.*

*Ich bin bereits mit einer hohen Feinstaub- und Lärmbelastung aufgewachsen und möchte nicht, dass meine Kinder oder die kommenden Generationen mit einer immer höheren Belastung zu kämpfen haben. Was ist denn mit dem Smart City Konzept der Stadt Wien passiert? Smart wäre es doch, für die Zukunft nachhaltig zu planen. Smart wäre es, jene zu schützen, die sich nicht selbst schützen können. Die Kinder, die heute auf dem Spielplatz spielen, die in den Kindergärten draußen sind, sie alle sind unsere Zukunft. Sie mögen vielleicht noch nicht verstehen, was Feinstaub überhaupt ist, dennoch sind sie ihm bereits ausgesetzt. Wollen wir denn, dass die nächsten Generationen nur mit Allergietabletten und Asthmasprays aus dem Haus gehen können? Wollen wir mit dem Rauschen von Straßen das des Windes übertönen?*

*Ganz zu schweigen vom Landschaftsbild. Eine so breite S1-Spange/Stadtstraße wirkt einschneidend. Hirschstetten war für mich immer ein kleiner verwinkelter Stadtteil der Donaustadt, verglichen mit Kagran oder Kaisermühlen. Dies ist einer der Gründe, warum ich mich in*

*dieser Gegend wohl fühle. Bis heute hatte ich das Gefühl, auf den Straßen gefahrlos mit dem Fahrrad fahren zu können. Mit dieser geplanten Autobahn bzw. autobahnähnlichen Straße wird sich alles ändern. Anstatt Maßnahmen zu setzen, den Verkehr zu reduzieren, schaffen wir Maßnahmen den Verkehr erst richtig anzuheizen. Wollen wir zukünftigen Generationen zeigen, dass es heute in der Stadt noch immer „besser“ ist mit dem Auto zu fahren, statt mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln? Wollen wir den Kindern den heute bereits knappen Platz draußen zum Spielen wegnehmen, denn der Aufenthalt draußen wird immer ungesünder? Sind denn Autos wichtiger als Mensch und Tier in ihrem Lebensraum? Meine Damen und Herren, meine Kinder sollen dereinst lernen zu teilen und Rücksicht zu nehmen. Sie sollen sich ihr eigenes Bild machen und für ihre eigenen Überzeugungen eintreten. Sie sollen gesund sein und glücklich. Und dies bedeutet, es ist meine Aufgabe, oder vielmehr unsere Aufgabe, sie und unser aller Zukunft bereits heute zu schützen. Ja, auch ich fahre mit dem Auto. Und ich tue es, wenn es keine guten öffentlichen Verbindungen gibt. Aber ich versuche, meine Wege zu Fuß, mit dem Rad oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen. Und ich bin mir sicher, dass noch viel mehr Bürger und Bürgerinnen so denken werden wie ich, wenn Donaustadt für die Menschen, die hier leben, zukunftsorientiert gestaltet wird und nicht mehr vor allem für die Autos, die hier fahren und durchfahren. Keinen S1-Spangen-Stadtstraßen-Moloch!“*

(siehe zur zugehörigen Tabelle hinsichtlich Verkehrsprognosen für einzelne Straßenabschnitte in **Beilage .12**)

Die Verhandlungsleiterin erläutert, dass der vorgelesene Brief (Marion Benda) mehrere FB betrifft und das Vorbringen betreffend Immissionen ab morgen im Block 2 behandelt werden.

Herr Benda:

Ich zitiere die UVE, Seite 43, Punkt 3.2.2, und habe einige Fragen dazu:

*„3.2.2 Verkehrliche Wirkungen im Überblick*

*Die aktuelle Verkehrsuntersuchung zeigt, dass es im gesamten Untersuchungsraum bis zum Jahr 2030 zu einer deutlichen Zunahme des Straßenverkehrs kommen wird (Verkehrsleistung ca. + 79 %).“*

*„Wird die zu erwartende Verkehrsnachfrage auf das Prognosenetz ohne Errichtung der S 1 Spange Seestadt Aspern bzw. der Stadtstraße Aspern umgelegt (Nullplanfall 0.D.2 2030), so kommt es zu noch stärkeren Leistungsfähigkeitseinschränkungen an der Hirschstettner Straße und der Erzherzog-Karl-Straße, als aktuell schon bestehen.“*

*„Dies führt zu einem massiven Ausweichverkehr vor allem ins untergeordnete Netz der Landes- und Gemeindestraßen (+ 56 %).“*

Frage 1: Wieso sind die beiden hier angeführten Prozentsätze exakt gleich wie in den UVP Unterlagen zur Stadtstrasse, obwohl die Verkehrszahlen beim UVP-Planfall 2030 bei Stadtstraße und S1-Spange nicht ident sind?

Frage 2: Wie kommen Sie zur Annahme, dass die Verkehrsleistung um ca. +79% zunimmt? Welche verkehrsverhindernden bzw. -lenkenden Maßnahmen wurden berücksichtigt, im Detail?

- Ausbau der Ostbahn / Marchegger Ast?
- Straßenbahnlinie nach Groß Enzersdorf?
- Straßenbahnlinie 25 bis in die Seestadt, als Verbindung zur U2 Aspernstraße und weiter bis U1 Kagran?
- Parkraumbewirtschaftung im 22. bzw 21. Bezirk?

Frage 3: Wie kommen Sie zur Annahme, dass die Verkehrsleistung um ca. +79% zunimmt?

Ich widerspreche dieser Annahme von 79%! Sie schaffen Tatsachen, wo keine Tatsachen sind! Erfahrungen, die wir alle gemacht haben, und welche auch über Studien belegt sind: Engpässe im Straßennetz haben als Konsequenz, dass Verkehrsteilnehmer sich um Alternativen kümmern. Das ist ein simples ökonomisches Prinzip, das Abwägen der vorhandenen Möglichkeiten. Wenn es Alternativen gibt, so wird die für einen bequemste, kostengünstigste etc. gewählt. Das kann dann zB ein attraktives öffentliches Verkehrsmittel sein. Der vergünstigte Jahrespreis und Bewerbung desselbigen hat zu einer klaren verstärkten Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in Wien geführt. Neue Straßen hingegen lösen nicht ein mögliches Stau-Problem, sondern verlagern sie bloß bis zum nächsten Engpass, was in Folge Begehrlichkeiten für einen weiteren Straßen-Ausbau weckt. Das geht so immer weiter. Neue Straßen erzeugen zusätzlichen Verkehr, weil logischerweise ein besseres Angebot nach simplen ökonomischen Gesetzen die Nachfrage erhöht. Der Ausbau der Straßen löst also die eventuell bestehende Übernutzung des Straßennetzes zur Hauptverkehrszeit nicht, im Gegenteil, er verschärft sie. Intelligenter wäre es, den Verkehr in der bestehenden Infrastruktur besser zu lenken und praktische Alternativen anzubieten – mit marktwirtschaftlichen Preismechanismen. Nur wenn Nutzer die Kosten der Mobilitätsentscheidung spüren, haben sie einen Anreiz, das zu berücksichtigen und sich zwischen Alternativen zu entscheiden. Wenn die Alternativen dann noch Vorteile bringen, werden sie gerne angenommen.

Eine lokale Umfahrung von Hirschstetten wäre eine Alternative zu diesem Vorhaben. Ich denke zudem, dass bestimmte Zahlen in der UVE zB zur Quadenstraße, wo ich wohne, unplausibel sind.

Ich zitiere nochmals aus der UVE:

*„Mit Errichtung der S 1 Spange Seestadt Aspern bzw. der Stadtstraße Aspern können große Teile des Prognoseverkehrs auf die neue, leistungsfähige Trasse gebündelt werden. Der Großteil des auf der S 1 Spange Seestadt Aspern prognostizierten Verkehrs wird mit 95 % vom Quell-Zielverkehr und Binnenverkehr bestimmt.“*

Frage 1: Erklären Sie und belegen Sie, wie sie zu diesen Aussagen kommen.

Frage 2: Was verstehen Sie unter Binnen- bzw. Quell/Zielverkehr?

Frage 3: Es ist wichtig über den Anteil des Pendlerverkehrs zu sprechen.

- Snizek Straßenverkehrszählung 2015 Eßlinger Hauptstraße Landesgrenze – Automat 1199): 18.569 KFZ  
     → kurz vor Asperner Heldenplatz Höhe Wimpffengasse 25.525 KFZ gezählt  
     → Differenz weniger als 7.000 KFZ!
- Das bedeutet, dass 73% des Verkehrsaufkommens Pendlerverkehr ist, der nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln vernünftig abgeholt wird, weil das bis heute ignoriert wird!!



(siehe zu den zugehörigen Tabellen „3.3. Eßlinger Hauptstraße Landesgrenze (Automat 1199“)“ und „909.3 Groß Enzersdorfer Straße bei Wimpffengasse“ in **Beilage J12**)

DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin):

Im Verkehrsbericht Einlage 2-2.1 des Einreichprojektes sind die mit dem Verkehrsmodell ermittelten Planfälle dargestellt. Grundsätzlich erscheint eine Diskussion über jede einzelne Verkehrsbelastung auf jeder einzelnen Kante (Straße) nicht sinnvoll. Wenn Herr Benda die konkreten Planfälle nennt, auf die er sich bezieht, ist es möglich, mit den Belastungskarten aus dem Fachbericht die angesprochenen Kanten zu projizieren und anzusehen.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Das verwendete Verkehrsmodell umfasst weitestgehend die Ostregion und ist damit weitaus größer als der Planungsraum (direktes Umfeld der Spange S1) und der verkehrliche Untersuchungsraum, der durch die Abb. 2.1.1.-1 in der Einlage 2.2-1 grün schraffiert ist. Der Untersuchungsraum wird westlich durch die B8 (Wagramer Straße) und östlich ungefähr durch Parbasdorf, Glinzendorf sowie im Süden durch Groß-Enzersdorf begrenzt. Alle Fahrten, die innerhalb des Untersuchungsraumes beginnen, sind Quellverkehre. Alle Verkehre, die im Untersuchungsraum enden, sind Zielverkehre und Verkehre, die im Untersuchungsraum beginnen und enden, sind Binnenverkehre. Der Durchgangsverkehr beginnt und endet außerhalb des Untersuchungsraumes. Nur 5% der Verkehre auf der S1 Spange sind nach dieser Definition Durchgangsverkehre, da z.B. auch Verkehre mit Quelle oder Ziel in Raasdorf oder Groß-Enzersdorf laut dieser Definition nicht als Durchgangsverkehr gezählt werden.

Herr Benda:

Wie kann man dem Pendlerverkehr neue Möglichkeit bieten? Die Donaustadt hat ein Problem mit einpendelndem Verkehr, welches mit diesem Projekt nicht gelöst, sondern verstärkt wird. Das Problem wird nur verlagert.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Laut UVP-G sind alle geplanten und direkt absehbaren verkehrlichen Maßnahmen in den Planfällen zu berücksichtigen. Politische Willensbekundungen ohne direkt absehbaren Realisierungszeitpunkt fließen in eine UVP nicht ein. Geprüft wurde daher das eingereichte Projekt mit allen fix geplanten bzw. absehbaren Entwicklungen.

Herr Benda:

Zum Thema Reisezeiten zitiere ich aus der UVE:

*„Zusätzlich kommt es durch die Errichtung der S 1 Spange Seestadt Aspern sowie der Stadtstraße Aspern zu Reisezeitverkürzungen. Denn durch den Ausbau der hochrangigen Straßeninfrastruktur wird generell der verlagerbare Verkehr aus dem untergeordneten (Landes- und) Gemeindestraßennetz auf das hochrangige Straßennetz gebündelt, wodurch es aufgrund des Ausbaustandards und der Leistungsfähigkeit dieser Straßen zu einer Verringe-*

*rung der Reisedauer kommt. Die werktägliche Reisezeitsumme im UVE-Maßnahmenplanfall 1.D.2 2030 verringert sich gegenüber dem Nullplanfall um ca. - 16 %.“*

Frage 1: Wie kommen Sie auf eine Verkürzung der Reisezeit, wenn der Verkehr mit Sicherheit nicht von der Stadtstraße auf die A23 abfließen wird können?

Frage 2: Wohin wird der Verkehr fließen, der nicht in den Megastau auf der A23 sich hinten anstellt?

Frage 3: Der Verkehr auf der A23 nimmt mit dem Bau der Stadtstraße wesentlich mehr zu als ohne Bau der Stadtstraße!

Dr. Sedlmayer (für die Projektwerberin):

Die besprochene Reisezeitverkürzung von 16% entsteht im Untersuchungsraum im Vergleich zum Nullplanfall, weil durch das Vorhaben das untergeordnete Netz entlastet wird und auf der Spange schneller gefahren werden kann. Insgesamt kommt es aufgrund der Entwicklung (z.B. Zunahme an Bevölkerung und Arbeitsplätzen in der Donaustadt) zu mehr Verkehr. Im Ausbauplanfall (2030) wird eine zusätzliche Donauquerung (Lobautunnel) unterstellt, weshalb es zu einer Abnahme der Reisezeit kommt.

Im Fachbericht wurde in einer Differenzdarstellung die Zu- (rote Darstellung) und Abnahme (grüne Darstellung) dargestellt und dies ist hier im Plan zu erkennen [zeigt Plan]. Im untergeordneten Netz kommt es in Summe durch das Projekt zu Entlastungswirkungen.

Herr Benda:

Ich halte dies nicht für plausibel und nur plakativ dargestellt. Bei der ASt. Hirschstetten und auf der Stadtstraße wird es Stau geben.

RA Dr. Altenburger (für Projektwerberin):

Politische Willenserklärung können im Verfahren nicht berücksichtigt werden. Eine willkürliche Projektteilung ist nicht gegeben. Die Abgrenzung der beiden Projekte ist kompetenzrechtlich durch den Gesetzgeber geregelt. Die Stadtstraße ist Gemeindestraße und die Spange Seestadt eine Bundesstraße. Es liegt nicht in der Hand der Projektwerberin, Teile mit zu beantragen, die nicht in ihre Kompetenz fallen.

Einwendungen zum Projekt Stadtstraße sind in jenem Verfahren anzusprechen und hier nicht verfahrensgegenständlich.

Die Verhandlungsleiterin verweist ebenfalls auf die vom Gesetzgeber vorgegebene kompetenzrechtlich gebotene Aufteilung der Behördenzuständigkeit hinsichtlich des Straßenwesens.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. Manoutschehri Robert das Wort (Stgn. Nr. 391) in eigener Sache:

Ich persönlich bin mit meiner Familie – unter Aufgabe einer Innenstadtwohnung - bewusst an den grünen Stadtrand gezogen, um meinen Kindern eine hohe Lebensqualität wie gute Luft und fehlender Straßenlärm sowie viel Grünraum zu bieten. Diese ist nun in Gefahr!

Hinterfragung der Sinnhaftigkeit:

Im Hinblick auf gesundheitliche Aspekte der Anrainer kommt es u.a. zu Verlust von Lebensqualität mit schweren gesundheitlichen Beeinträchtigungen bis hin zu Wertverlusten an Gebäuden und Eigentum. Leider wurde bei der Verkehrsplanung zu wenig auf die heutige bereits bestehende Infrastruktur Rücksicht genommen, da die ersten Pläne zu einer solchen Umfahrung vor etwa 30 Jahren entstanden, als sich noch eine ländliche Struktur vor Ort befand. Heute geht diese Streckenführung mitten durch dichtes Wohngebiet in der zuzureichenden Region Wiens.

Die Verhandlungsleiterin verweist auf die Einteilung der Verhandlung in Blöcke und weist Herrn Manoutschewi darauf hin, dass er sich zwar für den heutigen Tag zum Block 1 (Verkehr, Verkehrssicherheit, Raumordnung) eingetragen hat, dass Vorbringen betreffend die persönliche Betroffenheit durch Immissionen aber erst im Block 2 ab morgen behandelt werden.

Ergänzend weist die Verhandlungsleiterin darauf hin, dass Einwendungen bezüglich der persönlichen Betroffenheit auch im Stellungnahmenband beantwortet wurden.

Die Verhandlungsleiterin weist Herrn Manoutschewi zudem darauf hin, dass er gerne ab morgen zum Thema persönliche Betroffenheit durch Immissionen wieder eine Wortmeldung abgeben kann.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht um 10:41 Uhr für eine Pause.

Die Verhandlungsleiterin nimmt die Verhandlung um 11:10 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. Benda Alfred erneut das Wort (Stgn. Nr. 22, 212/214) in eigener Sache, für seine Familie und in Vertretung für die BI BNWN (siehe **Vollmacht in Beilage ./58**):

Nun zu den Planfällen: Hier gibt es paar Unklarheiten im Vergleich von Bestand zu den gerechneten Planfällen, genauer gesagt zur Hausfeldstraße, Quadenstraße und Ziegelhofstraße. Ich bitte um die Pläne dazu. Ich spreche diesbezüglich sowohl für die BI und in eigener Sache. In der UVE (UVE-Bericht Seite 46, Plan 1 zur Verkehrsstärken-Übersicht 2012) sind Planzahlen und auch Bestandszahlen hins. Hausfeldstraße mit 2800 Fahrzeugen angeführt. Was bedeutet das?

Dr. Sedlmayer (für die Projektwerberin)

Im Verkehrsbericht Einlage 2-2.1 des Einreichprojektes auf Seite 74 ist ersichtlich, dass die Belastung auf der Hausfeldstraße deutlich höher abgebildet ist als scheinbar auf dem Übersichtsplan aus der UVE. Denn dieser bildet auch die angrenzenden Niederösterreichischen Umlandgemeinden mit ab. Die für die Auflistung von Herrn Benda herangezogene Darstellung bezieht sich auf eine Darstellung mit geringerer Auflösung, um einen größeren Bereich überblicksartig darstellen zu können. Die Details sind im Fachbericht Verkehr Einlage 2-2.1 in den entsprechenden Planfalldarstellungen dargestellt.

Im Verkehrsbericht sieht man, dass die Belastung der Hausfeldstraße nicht 2800 Fahrzeuge beträgt. Diese Abbildung ist sehr ungünstig, weil zusätzlich Quergassen eingerechnet worden sind. Es handelt sich um einen Ablesebericht. Sie haben die Werte falsch abgelesen.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Die von Herrn Benda vorgebrachten Verkehrszahlen werde ich prüfen. In der Verkehrsuntersuchung gibt es pro Planfall vier Darstellungen – für je zwei Planausschnitte je eine Darstellung mit Querschnittsbelastungen für Kfz/24h und Lkw/24h und eine zweite Darstellung mit richtungsbezogenen Kfz-Belastungen. Für eine vertiefte Antwort auf die von Herrn Benda vorgelegte Tabelle wird auf den Verhandlungstag am 24.11.2017 verwiesen.

Die Verhandlungsleiterin stellt diese Frage zurück bis der SV Prof. Fellendorf die angesprochene Verkehrszahlen von Herrn Benda überprüft hat.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. Ing. Neyder Thomas das Wort (Stgn. Nr. 191) in eigener Sache:

Vorweg möchte ich die Protokollierung kritisieren. Es ist für uns nicht möglich, jedes Wort vorher zu überlegen, aufzuschreiben und es später nur vorlesen. Ich kann alternativ nur sprechen und mir das Gesagte merken. Das macht keinen Sinn. Deswegen gehe ich davon aus, dass die Behörde selbst protokolliert. Ich stehe aber zur Verfügung, das Protokoll anschließend zu vervollständigen.

Wie ich gesehen habe, zerschneidet das Projekt massiv die Donaustadt, v.a. die Querverbindung zwischen Neu Essling und Essling. Dies stellt gerade für uns Neu Esslinger ein Problem dar, da wir von drei Seiten von der der Autobahn eingekreist sind. Wir werden dabei auch von der Nahversorgung, z.B. von der Lebensmittelversorgung abgeschnitten. Wie komme ich nun konkret zu meinem Lebensmittelhändler am Telefonweg bzw. nach Essling?

Kann ich die ASt. Telefonweg direkt überqueren? Kann ich mit allen Fahrzeugen (z.B. auch Mopeds) oder zu Fuß überqueren? Nachdem Fußgänger und Radfahrer offensichtlich direkt queren können, welchen Umweg bedeutet es für den Autoverkehr?

Den Ausführungen der Projektwerberin möchte ich entgegenen, dass für eine Strecke, für die wir derzeit 1 min mit dem Auto benötigen, künftig z.B. 5 Minuten benötigen werden.

Wie kann ich meinen Wocheneinkauf künftig mit öffentlichem Verkehr machen? Wie geht das?

Die Vertreter der Projektwerberin haben gesagt, ich könnte dazu den öffentlichen Verkehr benutzen. Wissen aber selber nicht wie.

Ich halte fest, dass die Projektwerberin etwas in den Raum stellt, aber dass alles, was unangenehm ist, nicht Teil des Projektes ist. Für uns ist dieses Projekt eine massive Verschlechterung. Wir benötigen länger z.B. zur Apotheke und Nahversorgung. Trotzdem wird es uns als Verbesserung verkauft, was es definitiv nicht so ist.

Wie ist die Route zur nächsten Apotheke in der Seestadt?

Dieses Projekt ist für uns Anrainer eine massive Verschlechterung. Neu Essling wird eigentlich von Wien abgeschnitten und künftig sehr schwer zu erreichen sein. Unsere Grundstücke werden dadurch entwertet. Wer zahlt uns diese Entwertung?

Um wie viel bin ich schneller in Hirschstetten, wenn ich statt auf der Breitenleer Straße auf der ASt. Telefonweg auffahre?

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Essling und Neu-Essling sind künftig ohne eine Befahrung der Schnellstraße für Fußgänger, Radfahrer und Kfz über die künftige Anschlussstelle Telefonweg miteinander verbunden. Die Erreichbarkeit mit dem Kfz beider Ortsteile wird durch die Schnellstraße insgesamt verbessert; bei einzelnen Fahrbeziehungen im Nahbereich sind Umwege möglich aber zumutbar.

DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin):

Die künftige Verbindung zwischen Breitenleerstraße und B3 erfolgt über die ASt Telefonweg, von Norden ist diese über die Schafflerhofstraße angebunden. Nach Querung der S 1 und der Bahnstrecke 117 wird der Telefonweg südlich der S 1 angebunden. Der Telefonweg nördlich der S 1 wird für den Öffentlichen Verkehr und den Radverkehr angebunden, um durch Beschränkung des MIV eine Entlastung des bestehenden Siedlungsgebiets im Bereich Telefonweg südlich der Breitenleerstraße zu erreichen. Für ÖV und Radverkehr sind Anbindungen an den Telefonweg Nord vorgesehen, um hier eine entsprechende Qualität zu gewährleisten. Auf der ASt Telefonweg ist zudem ein eigener Radweg vorgesehen.

RA Dr. Altenburger (für die Projektwerberin):

Gegenstand der UVP ist nicht, einzelne Fahrten für den einzelnen Bürger zu untersuchen. Wenn Sie jetzt jede einzelne Fahrt, die Sie täglich oder wöchentlich durchführen, besprechen wollen, dann ist das hier der falsche Ort. Der SV Prof. Fellendorf hat die verkehrliche Situation geprüft und schon hinreichend dargelegt. Die Beurteilung des Verkehrs verfolgt einen globaleren Ansatz, im Sinne der Beurteilung von Netzwirkungen, und nicht die Beurteilung jeder Fahrt eines jeden Bürgers. Das überschreitet den Zweck einer UVP und würde auch den Umfang weit überschreiten.

Sie können jetzt noch hundert Fallkonstellationen erzählen, wo Sie überall mit dem Auto offensichtlich herumfahren, obwohl Sie ein Straßengegner sind.

Herr Ing. Neyder:

Ich fordere die ASFINAG auf, die Aussage, dass ich ein Straßengegner bin, zurückzunehmen. Diese Aussage ist falsch, ich bin definitiv kein Straßengegner und ich wehre mich gegen diese Unterstellung.

Hr. Altenburger wurde mehrmals von mir aufgefordert die Aussage zurück zu nehmen, ist dieser nicht nachgekommen.

Die Verhandlungsleiterin ersucht die Beteiligten sachlich zu bleiben und ersucht Herrn Ing. Neyder mit seinem Vorbringen fortzufahren.

Herr Ing. Neyder:

Ich möchte es hier auch nicht auf kleine Scheiben herunterbrechen. Im Großen und Ganzen ist für die Bevölkerung keine Verbesserung zu sehen, was ich mit einzelnen Fällen belegen wollte und die Projektwerberin nicht lösen konnte. Für die Einpendelnden wird es vielleicht besser gehen, da diese länger auf dem hochrangigen Straßennetz sind, für die Anrainer wird es jedoch keine Verbesserungen geben.

Wie wird die Einbindung in die A 23 gelöst? Es ist sehr kritisch, da die A 23 keine freien Ressourcen mehr hat, den Verkehr aufzunehmen.

Wenn das Vorhaben Stadtstraße nicht gebaut wird, wie sieht es dann aus?

Wurde geprüft, dass der Stau auf der Stadtstraße nicht auf die S 1 Spange Seestadt zurückreicht?

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Die A23 ist nicht Gegenstand dieses Projekts ist, sondern der Stadtstraße. Dies ist ein anderes Verfahren.

DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin):

Wie bereits öfters erwähnt, sind die verkehrlichen Nachweise der Straßenelemente für die Stadtstraße Aspern der Stadt Wien in jenem Verfahren (gemeint: Stadtstraße) zu beurteilen. Ich kann Ihnen jedoch, vorgreifend auf jenes Verfahren, mitteilen, dass die Leistungsfähigkeit der Straßenelemente/Kreuzungen untersucht und als ausreichend bewertet wurde. Dies wird jedoch in jenem Verfahren abgehandelt werden.

Herr Ing. Neyder:

D.h. wenn ich es richtig verstanden habe, hält die ASFINAG fest, dass das Straßennetz um die Spange Seestadt so leistungsfähig ist, dass es auf der Spange Seestadt nicht zu Staus kommen kann.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Ich habe die Verkehrsqualität für die Planfälle der S1 Spange geprüft. Keine Verkehrsanlage (freie Strecke, Rampen, Anschlussstellen) weist eine schlechtere Verkehrsqualität als Level of Service (LOS) C auf. LOS C heißt Befriedigend; dh. dichter Verkehr ohne größere Staus.

Herr Ing. Neyder:

Und für diese Verkehrsqualität (Level of Service C) wurden auch die Auswirkungen auf die Luftschadstoffe geprüft?

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Ja.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. Mag. Hartl Georg das Wort (Stgn. Nr. 56) in eigener Sache und für die BI BNWN:

Als Bewohner des Nahbereichs künftiger Hochleistungsstraßen fühle ich mich betroffen, durch die zu erwartende schlechtere Lebensqualität, durch die Zunahme des Verkehrs. Wir befinden uns in der Vergangenheit. Es ist ein Gefühl wie in einer Zeitmaschine. Seit mehr als 40 Jahren wissen wir, dass zusätzliche Autostraßen zusätzlichen Verkehr generieren. Ich fühle mich in die Vergangenheit versetzt. Neuere Erkenntnisse, Klimawandel, Erderwärmung dürften hier unbekannt sein.

Es soll also gebaut werden, obwohl man weiß, dass durch die geplanten Schnellstraßen der Verkehr in Wien nicht weniger, sondern mehr wird. Was z.B. die Esslinger Hauptstraße anbelangt, wird sich die Frequenz von 20 000 KFZ pro Tag auf 25 000 steigern, laut Asfinag. Es kommt also zu keiner Entlastung. Wie kommen Sie darauf, dass der Ortskern von Essling entlastet würde? Die von der Asfinag dargestellte Entlastung des Ortskerns Essling ist unwahr.

Wir in Österreich versiegeln täglich eine Fläche von 20 ha Grund mit Beton. Zusätzliche Schnellstraßen und Autobahnen treiben dieses Übel beträchtlich weiter.

Ich wende mich daher an die Fachleute und die Öffentlichkeit und appelliere an alle redlich Intellektuellen in unserem Land, doch nicht irrationale, sondern vernünftige Verkehrslösungen auszuarbeiten, die nicht den Individualverkehr steigern, sondern den großzügigen Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel fördern.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Herr Hartl vergleicht in seiner Darstellung fälschlicherweise die Verkehrszahlen aus unterschiedlichen Zeithorizonten. Der Untersuchungsraum wird durch Zuzug sowohl in Donaustadt als auch im Marchfeld künftig eine bedeutende Verkehrszunahme erfahren, die sowohl über den Öffentlichen Verkehr als auch über private Kfz abgewickelt wird. Ohne die S1 Spange wird der Verkehr auf den heutigen Hauptachsen B3 und Breitenleer Straße weitaus stärker steigen als mit S1 Spange. Es ist daher richtig, von einer künftigen Verkehrsentslastung zu sprechen, selbst wenn der Verkehr absolut auch mit S1 Spange noch zunehmen wird.

Herr Mag. Hartl:

Das Vorhaben wirkt im Vergleich zu jetzt nicht entlastend. Es kommt auch zu einem zunehmenden Flächenverbrauch.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Herrn Ing. Mutzek Heinz (Stgn. Nr. 12,188, 409) in eigener Sache, für die BI BNWN und für 39 weitere Einwender (Vollmachten in **Beilage .37**) das Wort:

Ich bringe vor wie in meinem schriftlichen Eröffnungsstatement, welches ich als Beilage zum Protokoll gebe (siehe in **Beilage .21**).

Auszugweise aus dem schriftlichen Eröffnungsstatement: Wir haben Parteistellung in allen benachbarten Vorhaben. Diese Projekte sind schon sehr lange geplant und in dieser Form nicht nötig. Der TEN-Verkehrskorridor von Danzig bis Raasdorf wird den Verkehr weiter anziehen. Österreich kommt seinen internationalen Verpflichtungen hinsichtlich Klimawandel nicht nach und in diesem Zusammenhang zitiere ich den Alt-Bundespräsidenten Heinz Fischer, der dies bestätigt. Ich fordere die Behörde auf, den Sachstandsbericht 2014 zu behandeln. Ich lege dieses Dokument als Beilage (siehe in **Beilage .168\***) ein: 1079 Seiten zu den Auswirkungen des Klimawandels in Österreich beginnend 2014 bis 2100 und dieses Projekt trägt seinen Beitrag.

Ich bringe als Beilage zu Protokoll zu Auswirkungen des Klimawandels in Österreich den Sachstandsbericht „Klimawandel 2014“, welcher zeigt, dass Auswirkungen schon im Laufe des Projekts spürbar werden.

(\*Anmerkung: Bericht wurde nur in Form eines Links abgegeben:

[http://hw.oeaw.ac.at/APPC\\_AAR2014.pdf](http://hw.oeaw.ac.at/APPC_AAR2014.pdf))

Weiters bringe ich vor:

Die Anschlussstelle Hirschstetten ist nicht Teil dieses Verfahrens, das halten wir für einen Mangel, weil es sich bei der Anschlussstelle um ein Bundesstraßenprojekt handelt, welches in ursächlichem Zusammenhang zum Projekt steht.

Warum wurde die verkehrliche Wirksamkeit der Anschlussstelle Hirschstetten im Projekt nicht dargestellt?

Wurden die Auswirkungen der ASt Hirschstetten in sämtlichen Fachbereichen dargestellt?

Die Verhandlungsleiterin erläutert, dass die Vorhabensabgrenzung anhand des UVP-G erfolgte. Zu den Wirkungen der ASt. wird auf den Stellungnahmenband verwiesen.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Die Anschlussstelle Hirschstetten ist nicht Gegenstand dieser UVP. Sie wird gegenständlich als Zulaufstrecke und im Projekt Stadtstraße-Aspern als Zulaufstrecke behandelt.

DI Rehling (BMVIT):

Die ASt. Hirschstetten wurde als Zulaufstrecke in den relevanten Fachbereichen wie Verkehr, Luft und Lärm beurteilt.

Herr Ing. Mutzek:

Laut UVGA S. 138 wurde die Entwicklungszone Hausfeld genannt. Was ist das für eine Entwicklungszone und welche Verkehrszahlen resultieren daraus?

Die zweitgrößte Entwicklungszone im 22. Bezirk ist ein städtebauliches Projekt und zieht daher ein UVP-Verfahren nach sich. Welche Zahlen wurden zu Grunde gelegt, welche konkreten Größenordnungen wurden angenommen?



Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

In der Verkehrsuntersuchung sind alle absehbaren verkehrlich relevanten geplanten Stadtentwicklungen zu berücksichtigen. Gemäß Unterlagen der Stadt Wien sollen in der östlichen Donaustadt bis 2030 insgesamt ca 45.000 zusätzliche Einwohner eine Wohnung finden. Neben der Seestadt Aspern ist das Hausfeld ein weiteres Stadtentwicklungsprojekt der Stadt Wien. Dieses Gebiet wird in der Verkehrsuntersuchung (Einlage 2.-2.1, Abb 3.2.1-2) als „Oberes Hausfeld“ bezeichnet.

Dr. Sedlmayer (für die Projektwerberin):

Im Fachbericht Verkehr, Einlage E 2-2.1 ist die Entwicklungszone Hausfeld abgebildet und die Annahmen dargestellt. Das bedeutet im Prognosehorizont 2030 eine zusätzliche Verkehrserzeugung von 8.800 Fahrten, im Prognosehorizont 2019 beträgt es 1.900 KfZ/24 h, im Prognosehorizont 2024/25 beträgt es 8.600 Kfz/24 h.

Herr Ing. Mutzek:

Welche Zahlen wurden für das Logistikzentrum Lavaterstraße, welches sich im Eigentum des Investors Haselsteiner befindet, berücksichtigt?

Es findet bereits jetzt eine erhebliche Anzahl von LKW-Fahrten auf Grund dieses Logistikzentrums statt. Zukünftig werden wahrscheinlich mehr LKW-Fahrten erfolgen, weil im Projekt der Stadtstraße eine eigene AS Lavaterstraße (als nicht Gegenstand des UVP-Projekts) vorgesehen ist.

Ich bitte darum, noch im Laufe der Verhandlung die Zahlen zur Entwicklungszone Hausfeld und zum Logistikzentrum Lavaterstraße zu bekommen.

Dr. Sedlmayer (für die Projektwerberin):

Zum Logistikzentrum: Dieses wurde als Bestand berücksichtigt, die Strukturdaten dazu basieren auf den Daten der MA21 Stadtplanung und ÖROK.

Herr Ing. Mutzek:

Meine nächste Frage bezieht sich auf die Vorbelastung des Straßennetzes, konkret auf eine Tabelle und Grafik auf der S. 141 des UVGA. Hier wird einerseits eine hohe Steigerung der Verkehrsraten im Nullplanfall dargestellt (weiterer Ausbau des Siedlungsgebietes ohne S 1 Spange). Diese Tabelle mit den Prognosehorizonten enthält keine Angaben über den Korridor für Pendlerverkehr von Süßenbrunn nach Breitenlee und weiter über die Hausfeldstraße zur Quadenstraße. Diese Korridorzahlen sind deshalb relevant, weil diese unser Wohngebiet betreffen.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Als Sachverständiger habe ich genau die Plausibilität des Verkehrsmodells am Bestand geprüft, indem ich unter anderem gezählte Querschnittsbelastungen mit modellierten Werten verglichen habe. Dies betrifft auch die angesprochenen Korridore in Hirschstetten. Die Datenbasis ist verglichen mit anderen Verkehrsmodellen als gut einzustufen.

Herr Ing. Mutzek:

Die Zählstelle auf der Hausfeldstraße Position 7 ist außerhalb des von mir genannten Korridors. Diese Strecke ist ein sogenannter „Schleichweg“ und ist daher für zukünftige Belastungen relevant und ist in dieser Tabelle kein beispielhafter Streckenabschnitt. Diese Zahlen wirken sich auf alle anderen Sachverständigengutachten aus, ua. im Überlappungsbereich der beiden Projekte S 1 Spange und Stadtstraße. Ich bitte um Aufnahme dieser fehlenden Daten in das UVGA.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Der Bereich Hausfeldstraße wird von mir noch geprüft (Anmerkung: siehe Antwort auf Herrn Benda am 24.11.)

Dr. Sedlmayer (für die Projektwerberin):

Im Verkehrsmodell Ostregion werden selbstverständlich alle Korridore abgebildet, natürlich auch die Hausfeldstraße. Wir gehen davon aus, dass die Verkehrsstärken in diesem Bereich korrekt abgebildet sind.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. RA Mag. Schachinger Wolfram das Wort in Vertretung für mehrere Bürgerinitiativen und einzelne Einwender (siehe Vollmachten in **Beilage ./7**):

Ich möchte zu mehreren allgemeinen, insb. rechtlichen Aspekten Stellung nehmen und in der Folge einen Detailaspekt betreffend Verkehr ansprechen.

1. Ich vertrete weit über 1000 Betroffene des Vorhabens. Meine folgenden Ausführungen gelten für sämtliche von mir vertretenen Einschreiter. Vorab ersuche ich die ASFiNAG, sich von der vorherigen diskreditierenden Aussage ihres anwaltlichen Vertreters: dem Sinne nach „Ich dachte, sie sind Straßengegner und benützen doch das Auto“ zu distanzieren. Festzuhalten ist, dass eine derartige Distanzierung nicht erfolgt ist.
2. Leider kann ich erst jetzt zu Wort kommen (aufgrund der von der Behörde vorgenommenen Rednereinteilung). Aufgrund eines gravierenden Verfahrensmangels ist die gesamte Verhandlung obsolet. Ich ersuche die Verhandlungsleiterin, die Verhandlung unmittelbar zu unterbrechen/abzuberäumen. Dies aus folgendem Grund:

Wie sie, s.g. Fr. Mag. Hackl eingangs festgehalten haben, können durch die beiden Projektänderungen 2017 neu Betroffene oder anders Betroffene Einwendungen gegen das Vorhaben erheben bzw. konnten sie dies nach ihren Ausführungen bis gestern, wenn nicht innerhalb der Verhandlung. Ich habe diese Ausführungen zwar nicht erwartet, sondern bin davon ausgegangen, dass ich dies erst rechtlich in der Verhandlung darlegen werde müssen, freue mich umso mehr, dass sie bereits erfolgt sind. Diese rechtlich vollkommen zutreffenden Ausführungen stehen aber nicht im Einklang mit dem Edikt vom 10.10.2017. Dieses Edikt enthält gerade keine derartige Belehrung über die Möglichkeit der Erhebung von Stellungnahmen und Einwendungen. Auf S. 4 ist nämlich dem rechtlich richtigen Vorbringen widersprechend lediglich festgehalten, dass „zu den aufgelegten Unterlagen können gem. § 45 Abs. 3 AVG

*von den Parteien des Verfahrens innerhalb von 6 Wochen bis längstens 22. November 2017 schriftliche Stellungnahmen [...] abgegeben oder in der Verhandlung vorgebracht werden.“ Dies unter dem Titel „II. Information über das Umweltverträglichkeitsgutachten und weiterer Unterlagen“.*

Es erfolgte somit gerade im Edikt keine Belehrung, dass anders oder neu Betroffene Einwendungen erheben können. Das Verfahren ist somit grob mangelhaft, die Stellungnahmen- und Einwendungsfrist ist jedenfalls zu wiederholen. Im Sinne der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit des Verfahrens/der Verhandlungsführung ist diese daher unmittelbar abubrechen und erst durchzuführen, wenn eine neue rechtskonforme ediktale Frist abgelaufen ist.

Die Verhandlungsleiterin verweist darauf, dass die mündliche Verhandlung der Ermittlung des Sachverhaltes dient. Das Edikt vom 10.10.2017 enthält im übrigen einen entsprechenden Hinweis. Das Edikt entspricht den gesetzlichen Vorgaben und die Verhandlung wird fortgeführt.

RA Dr. Altenburger (für die Projektwerberin):

Ich verweise aufs Edikt, Seite 4, unter Punkt 5 auf den Textteil, welcher besagt, dass von den Änderungen neu betroffene Einwendungen erheben können.

RA Mag. Schachinger:

Zu dem eben erfolgten Einwand des anwaltlichen Vertreters der Antragstellerin, dass auf S. 4 des Ediktes Punkt 5 unter „Hinweise:“ folgendes steht:

*„Parteistellung haben auch jene Personen, die von den Ergänzungsanträgen gem. WRG vom 27.2.2017 und vom 1.6.2017 sowie von den weiteren Unterlagen erstmals (neu) betroffen sein können. Bitte beachten Sie, dass diese erstmals (neu) betroffenen Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig, also bis 22. November 2017 bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben“* ist festzuhalten, dass dies nicht ausreichend ist. Insbesondere ist auch der Widerspruch zum vorgenannten relevant.

Wesentlich ist u.a., dass hier auch keine Aussage zu den nicht neu sondern anders Betroffenen vorliegt. Sollte die Behörde die Verfahrensschritte nicht unmittelbar wiederholen und einen Genehmigungsbescheid erlassen, werden wir die Relevanz dieses Mangels gerichtlich klären lassen.

Die Verhandlungsleiterin bittet Herrn RA Mag. Schachinger fortzufahren.

RA Mag. Schachinger:

Zur Splittung Spange/Stadtstraße halte ich ausdrücklich fest, dass hier nicht nur ein fachliches, sondern ein gravierendes rechtliches Thema vorliegt. Diese Splittung widerspricht jedenfalls den europarechtlichen Vorgaben.

Zusätzlich ist festzuhalten, dass auch die konkret zuständige Behörde bereits in anderen Verfahren sehr wohl Teile von Landesstraßen als in einem sachlichen und räumlichen Zu-

sammenhang stehend mitverhandelt hat. Auch hier wird eine gerichtliche Klärung nötigenfalls auch auf europäischer Ebene erfolgen müssen.

Selbst wenn sich die Behörde nicht der richtigen Rechtsansicht zur Splittung der beiden Vorhaben anschließt, muss ein rechtlicher Konnex zwischen den Vorhaben garantiert werden. Konkret beantrage ich daher jedenfalls, dass in einem allfälligen Genehmigungsbescheid eine dahingehende Bedingung aufzunehmen sein wird, dass das antragsgegenständliche Schnellstraßenvorhaben nur bei zeitgleicher Realisierung der Spange errichtet werden darf.

Ich weise darauf hin, dass das Verfahren einen weiteren Verfahrensmangel aufweist, nämlich im Hinblick auf die Rolle/Mitantragstellung der Stadt Wien. Diese war ursprünglich nicht Mitantragstellerin, die Vollmachten an die ASIFNAG zur Mitantragstellung erfolgten erst im laufenden Verfahren zu einem viel späteren Zeitpunkt. Es liegt somit bereits ein ursprünglicher antragsgegenständlicher Mangel vor.

Ich spreche mich ausdrücklich gegen die Art der Protokollierung und Verhandlungsführung aus. Es ist mir nicht möglich, am Verhandlungsverlauf teilzunehmen, wenn ich parallel meine Ausführungen zu Protokoll geben muss. Ich bedanke mich ausdrücklich (auch beim zuständigen Protokollführer), dass auf diese Anregung hin, mir die Möglichkeit eingeräumt wurde, meine Ausführungen in der Mittagspause zu Protokoll zu geben. Auf meine ergänzende Frage, ob es dann zwei Protokolle gibt, nämlich einerseits die Mitschrift der Behörde und die diktierter Protokollierung habe ich keine Antwort erhalten.

Die Verhandlungsleiterin erläutert, dass die Stadt Wien Mitantragstellerin im gegenständlichen Verfahren ist und der ASFINAG eine Vollmacht erteilt hat. Hinsichtlich des Einwands zur Protokollierung, weist die Verhandlungsleiterin darauf hin, dass in der Protokollecke auch in der Pause oder nach der Verhandlung protokolliert werden kann.

#### RA Mag. Schachinger:

Meine aktuell letzte Ausführung betrifft das vorhin angesprochene Projekte Hausfeld. Ich habe von ihnen, s.g. Herr DI Sedlmayr, Verkehrszahlen gehört, die durch dieses Projekt induziert sind. Hiezu meine Frage: Woher nehmen Sie diese Zahlen, konkret wie ist man anhand der Bruttogeschossfläche des Städtebauvorhabens Hausfeld auf den Verkehr (Besetzungsgrad der PKWs, etc.) gekommen?

#### Dr. Sedlmayer (für die Projektwerberin):

Die Verkehrserzeugung für die Zone Hausfeld wurde nach den Regelungen von Dr. Bosserhoff vorgenommen. Dr. Bosserhoff sammelt seit Jahrzehnten Verkehrsdaten aus Deutschland, Schweiz und Österreich. Bei Bosserhoff werden tatsächlich aufgetretene Nutzungen analysiert und die Verkehrserzeugungen ermittelt. Das entspricht dem Stand der Technik.

#### Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Bosserhoff sammelt Erzeugungsraten aus den verschiedensten Befragungen im deutschsprachigen Raum. Auch mein Institut hat bereits Daten aus Österreich an Dr Bosserhoff

übermittelt. Die Erzeugungsraten, die in Abhängigkeit von Raumnutzung, Regionaltyp, Wohn- bzw. gewerbliche Nutzung aufgeschlüsselt sind, können sehr wohl auch in Österreich eingesetzt werden. Die Raumnutzung selbst (Strukturdaten) kommen vom Magistrat der Stadt Wien und sind projektspezifisch erhoben worden.

#### RA Mag. Schachinger:

Auf ihre Ausführungen zur Heranziehung eines dt. Modells möchte ich festhalten, dass ich nicht die Heranziehung deshalb kritisiert habe, da es ein dt. Modell ist, sondern kritisiert habe, dass keine spezifischen Eingangsparameter von dem aktuell bei der MA 22 stattfindenden Städtebaufeststellungsverfahren offensichtlich berücksichtigt wurden. Konkret möchte ich wissen, welche Bewohnerzahl angesetzt wurde und welche Wohnungsgrößen/samt Belegung herangezogen wurden. Ich halte fest, dass ich hierauf keine Antwort erhalten habe und ersuche hier die Behörde, in Abstimmung mit der UVP-Behörde MA 22 zu treten.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. DI Schönauer Roland das Wort (Stgn. Nr. 194) für die BI Lebenswerte Seestadt:

Ich bin im März 2015 in die Seestadt gezogen. Diese wurde öffentlich als verkehrsberuhigter Stadtteil dargestellt, indem der motorisierte Individualverkehr auf max. 20 % begrenzt sein soll und die sanfte Mobilität in Form von Radfahren, zu Fuß gehen und öffentlichem Verkehr gefördert wird. Als Beispiel dafür mag die Errichtung der U-Bahn im Jahr 2013, wo die Seestadt noch nicht bewohnt war, dienen. Es sei angemerkt, dass bei üblichem Besetzungsgrad im motorisierten Individualverkehr die Transportkapazität einer U-Bahn-Linie ungefähr der einer Autobahn mit 10 Fahrstreifen pro Richtung entspricht.

Meines Erachtens nach kontrahiert ein Angebot in Form der dzt. geplanten Spange Aspern diese Bemühungen. Ich befürchte, dass durch den induzierten Verkehr die Bedingungen für die anderen Verkehrsteilnehmer und Bewohner der Seestadt sich verschlechtern. Außerdem befürchte ich, dass durch dieses Angebot an den motorisierten Individualverkehr die Kaufkraft der Seestadtbewohner nicht in der Seestadt gehalten werden kann, sondern in umliegende Gewerbegebiete, wie dem schon bestehenden G3 in Gerasdorf, der SCS, der Gewerbeparks an der S 2 oder neu entstehende Gewerbeparks an der S 1 – Umfahrung, Schwechat – Süßenbrunn, abfließt, und sich dadurch das Angebot an lokalem Handel verschlechtert.

Ich sehe die Spange Aspern in der dzt. geplanten Form eher als Angebot für die Speckgürtelbewohner in Einfamilienhaussiedlungen, in denen ÖPNV nicht wirtschaftlich möglich ist, und deswegen auf motorisierten Individualverkehr ausgewichen werden muss.

Da wir in der Seestadt in mehrgeschossigen Gebäuden wohnen, tw. bis zu 20, sehe ich nicht ein, dass wir mit dieser Autobahn konfrontiert werden.

Ich fordere, dass das durch eine Redimensionierung der Spange Aspern freiwerdende Geld in die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs investiert wird.

Frage: Bezugnehmend auf die Formulierung der Vertreter der Asfinag, dass politische Willenserklärungen bei Projekten nicht berücksichtigt werden können, möchte ich wissen, ob die meines Wissens nach im STEP der Stadt Wien festgehaltene geplante Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auf Stadtebene von dzt. 27 auf 20 % berücksichtigt ist, oder

ob man davon ausgehen muss, dass zur Erreichung dieses Ziels neuerlich Projekte umgesetzt werden müssen, für das Steuergeld erforderlich ist?

Frage: Bezogen auf die Behauptung der Vertreter der Asfinag, dass die Asfinag den aktuellen Entwicklungen und der aktuellen Verkehrssituation Rechnung tragen muss: In den 90er Jahren wurde die Schnellstraße S 2 von Knoten Kaisermühlen bis Süßenbrunn errichtet, mutmaßlich um die Donaustadtstraße und die Wagramer Straße zu entlasten. Der Erfolg der Entlastung war unter Mitwirkung der sich entwickelnden Gewerbeparks Stadlau und Kagran dermaßen groß, dass die Schnellstraße S 2 ein Jahrzehnt später ausgebaut werden musste und statt damals vier Fahrstreifen dzt. bis zu 13 Fahrstreifen vorzufinden sind. Ist davon auszugehen, dass im Fall der Spange Aspern ähnliche Entwicklungen zu erwarten sind, denen in 10 Jahren durch die Asfinag mit einem Ausbau der Spange Aspern Rechnung getragen werden muss?

Frage: In anderen Städte weltweit, das bekannteste Beispiel dafür ist in der Stadt Seoul, werden innerstädtische Autobahnen ersatzlos abgetragen. Erlauben Sie mir die möglicherweise polemische Frage, ob ein Neubau von Autobahnen auf Stadtgebiet noch dem Stand der Wissenschaft entspricht?

#### DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin):

Verkehrssteuerungsmaßnahmen im untergeordneten Straßennetz auch in der Seestadt selbst, liegen leider nicht im Verfügungsbereich der ASFINAG. Zur Willensbekundung im Masterplan Verkehr, den MIV-Anteil zu senken: Derartige Willensbekundungen können nicht in ein Verkehrsmodell eingearbeitet werden, sondern lediglich konkrete Maßnahmen, die zu einer Erreichung dieses Ziels führen sollen. Diese liegen jedoch im Dispositionsbereich der Stadt Wien bzw. des Landes Niederösterreich. Wenn derartige Maßnahmen im untergeordneten Netz umgesetzt werden sollen, sind das selbstverständlich eigene Projekte, die von den entsprechenden Gebietskörperschaften zu initiieren und umzusetzen sind. In diesem Zusammenhang ist auch noch anzumerken, dass die Finanzierung der ASFINAG ausschließlich aus der PKW- und LKW-Maut erfolgt. Bezüglich der Widmungstätigkeit von Gebietskörperschaften entlang von Bundesstraßen ist zu sagen, dass die ASFINAG absehbare Entwicklungen berücksichtigt, künftige Widmungen liegen jedoch nicht im Dispositionsbereich der ASFINAG.

#### Herr DI Schönauer Roland:

Ich erteile Herrn David Knapp hiermit eine Vollmacht für die BI Lebenswerte Seestadt.

Frage: Da die Lärmentwicklung mit steigender Geschwindigkeit exponentiell anwächst, frage ich mich, warum ein 4,5 km langes Stück Straße mit 100 km/h und nicht mit z.B. 70 km/h befahren werden soll und womit sich die Zeitersparnis gegenüber einer Projektierungsgeschwindigkeit von 70 km/h rechtfertigt?

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass Herrn David Knapp eine Vollmacht für die BI Lebenswerte Seestadt erteilt wird.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Die Projektierungsgeschwindigkeit betrifft die Trassierung einer Straße. Sie ist abhängig von Linienführung, die abhängig von Funktion der Straße und den topographischen Gegebenheiten gewählt wird. Hier haben wir eine gestreckte Linienführung vorliegen, die 100 km/h Projektierungsgeschwindigkeit erlaubt. Für diese Projektierungsgeschwindigkeit ist die Verkehrssicherheit mit den geringen Auflagen des Sicherheitsaudits gegeben. Es ist möglich, dass im Betrieb auch eine geringere zulässige Geschwindigkeit angeordnet wird.

Alle absehbaren Entwicklungen wie U2-Verlängerung (bereits umgesetzt) oder Park&Ride-Anlage sind bei der Ermittlung der Verkehrsbelastungen berücksichtigt worden.

Es ist nicht grundsätzlich so, dass keine Stadtautobahnen mehr gebaut werden. Sie werden nur heutzutage meist unter größerer Berücksichtigung des Stadtumfeldes gebaut.

Zu Lärm kann ich nichts sagen.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. Knapp David das Wort (Stgn. Nr. 194) für die BI Lebenswerte Seestadt (zur Vollmacht siehe Wortmeldung von Hr. DI Schönauer):

Eine Reduzierung der Projektierungsgeschwindigkeit von 100 auf 80 würde auf Grund von geringeren nötigen Kurvenradien den Flächenverbrauch bei den AST verringern.

Wäre eine Verringerung im Regelquerschnitt von 4 auf 2 Fahrstreifen möglich? Dies betrifft vor allem die Spitzenstundenbelastung. Auf welchen Level of Service würde man in der Spitzenstunde durch diese Fahrstreifenreduktion zurückfallen?

Aus verkehrlicher Sicht sehe ich das Projekt als notwendig an. Mir geht es um die Redimensionierung des Projektes insbesondere im Hinblick auf die darauffolgende Stadtstraße, die in kleinerer Ausführung geplant ist.

Dr. Sedlmayer (für die Projektwerberin):

Selbstverständlich wurde eine Spitzenstundenanalyse für die verkehrstechnischen Berechnungen durchgeführt. Die Reduktion von 4 auf 2 Streifen halte ich für unmöglich.

DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin):

Die zu Grunde gelegten Geschwindigkeiten resultieren einerseits aus Vorgaben der StVO, die Reduktion von theoretisch möglichen 130 km/h auf 100 km/h wurde im ggst. Vorhaben u.a. daher getroffen, da die Anschlussstellendichte mit einem Abstand von rund je 1 km und der erforderlichen Manöverstrecken (Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen) aus Verkehrssicherheitstechnischer Sicht keine höheren Geschwindigkeiten zulassen.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Im Verkehrsmodell werden werktägliche Tagesverkehre berechnet und aus Ganglinienvergleichen daraus auch Spitzenstundenwerte. Stundengruppenwerte bilden die Grundlage für die Luft- und Lärmberechnungen. Eine Reduktion des Querschnitts auf 2 Fahrstreifen wurde nicht geprüft, da neu geplante Schnellstraßen heutzutage mindestens 2-streifig pro Richtung als hochrangige Straßen ausgeführt werden. Bei dem prognostizierten Verkehrsaufkommen wäre eine Fahrstreifenreduktion auch abzulehnen. Die Projektierungsgeschwindigkeit gibt

die maximal fahrbare Geschwindigkeit unter Sicherheitsaspekten wider; es kann im Betrieb auch eine niedrigere zulässige Geschwindigkeit angeordnet werden. Die Lärm-, Luft- und Erschütterungsberechnungen beruhen aber auf der maximal möglichen Geschwindigkeit von 100 km/h als ungünstigstem Fall.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht um 13:00 Uhr für eine Pause.

Die Verhandlungsleiterin nimmt die Verhandlung um 14:30 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. Rehm Wolfgang das Wort (Stgn. Nr. 170) für die Umweltorganisation VIRUS:

Ich möchte mit ein paar Formalfragen beginnen und anschließend zum FB Verkehr übergehen.

Zunächst nochmals möchte ich auf die ASt. Seestadt Ost eingehen, die mitten im Projektgebiet des gegenständlichen Projekts liegt, die in engem räumlichen und sachlichen Zusammenhang steht, aber nicht dabei ist. Die ASt. ist allein nicht funktionsfähig bzw. UVP-pflichtig. Dass diese ASt. Teil des Vorhabens Stadtstraße ist, ist willkürlich und falsch, das gegenständliche Verfahren ist daher mangelbehaftet.

DI Rehling (BMVIT):

Die Parallelrampen der ASt. Seestadt Ost sind Teil des Vorhabens. Das anschließende untergeordnete Straßennetz ist nicht Gegenstand dieses Vorhabens.

Herr Rehm:

Es ist eine relativ willkürliche Abgrenzung, wenn man mitten in einem Gesamtbauwerk eine Trennung dieser Art vornimmt. Es gibt auch andere Beispiele, wo das jeweilige Land als Mit-antragsteller beitrifft. Ich nehme die Stellungnahme von DI Rehling zur Kenntnis.

Mein 2. Punkt ist, dass der Sachverständige für Luftreinhaltung, DI Schönhuber, Ingenieurkonsulent für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft ist und ich nichts gefunden habe, aus dem hervorgehen würde, dass dieser für den Fachbereich Luftreinhaltung qualifiziert ist. Ich ersuche um eine Klarstellung.

Die Verhandlungsleiterin erklärt, dass die Unbefangenheit und die Qualifikation des Sachverständigen vor seiner Bestellung geprüft wurden.

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Ich bin Ingenieurkonsulent für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft. Ich bin seit 24 Jahren im Bereich Verkehrsplanung und Immissionsplanung tätig. Ich war beteiligt an Immissionsstudien und zahlreichen Immissionsprognosen sowohl für Luftschadstoffe als auch Lärm. Bei BMVIT war ich auch als nichtamtlicher Sachverständiger für die FB Verkehr, Lärm, Luft und



Klima beim Vorhaben ASt. Hagenau tätig. Ich bin auch in einigen Arbeitskreisen und auch Mitverfasser der letzten Fassung der RVS 04.02.12.

Herr Rehm:

DI Schönhuber hat somit Erfahrung durch Praxis.

Zum Thema luftfahrtrechtliche Bewilligung möchte ich auf das Verfahren Stadtstraße verweisen, wo geprüft wird, ob es diesbezügliche Probleme geben kann. Im gegenständlichen Verfahren ist mir noch keine diesbezügliche Bestellung eines Sachverständigen bzw. Prüfung untergekommen. Darin sehe ich einen Mangel und ich fordere daher die Behörde auf, diese Prüfung vorzunehmen.

Die Verhandlungsleiterin nimmt diese Frage zu Protokoll.

Herr Rehm:

Wo finde ich das Prüfbuch?

DI Rehling (BMVIT):

Das Prüfbuch befindet sich im UVGA.

Herr Rehm:

Während der Präsentation des Vorhabens durch die Projektwerberin ist mir erneut die Nähe zu Hochspannungsfreileitungsmasten im Bereich der ASt. Raasdorf aufgefallen. Es gibt teilweise eine bedenkliche Nähe zu diesen in dem Sinne, dass Sicherheitsabstände unterschritten sein können bzw. dass eine Gefährdung für den Straßenverkehr ausgehen kann. Wo wurden derartige Unverträglichkeiten geprüft bzw. werden sie noch geprüft? Wie ist hier die Vorgangsweise?

DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin):

Die Unterquerung der 220 kV-Leitung der APG im Bereich von Raasdorf wurde in den Planungen berücksichtigt.

Die Verhandlungsleiterin spricht den Antrag auf Vertagung von Herrn Rehm vom 16.11.2017 an (**Beilage /6**) und fragt, ob dieser als Beilage zum Protokoll genommen werden soll.

Herr Rehm:

In Bezug auf die Stellungnahme vom 16.11.2017 möchte ich darauf verweisen, dass sich Mag. Schachinger heute bereits in ähnliche Richtung geäußert hat. Ich gehe davon aus, dass die Vorgangsweise, drei Verhandlungen in kurzer Zeit abzuführen, mit dem Recht auf ein faires Verfahren kollidiert. Es ist für mich nicht wesentlich, ob unsere Stellungnahme als

Beilage zu Protokoll genommen wird. Die Stellungnahme ist ohnehin bereits Aktenbestandteil.

Die Verhandlungsleiterin spricht seine ergänzenden schriftlichen Vorbringen vom 2. und 3. Oktober 2017 (**Beilagen ./3 und ./4**) an.

Herr Rehm:

Die schriftliche Stellungnahme vom 3.10.2017 betrifft den morgigen Block und werde ich morgen vorbringen. Die Stellungnahme vom 2.10.2017 ist eine Korrektur bzw. Präzisierung unserer Einwendungen; Punkte, die den morgigen Block betreffen, werde ich morgen vorbringen, soweit es den heutigen Block betrifft, werde ich es heute vorbringen.

Zum Thema Untersuchungsgebiet: Dem Verkehrsgutachten ist zu entnehmen, dass es ein Untersuchungsgebiet und einen weiteren Untersuchungsraum gibt. Das Verkehrsmodell ist sehr groß. Im Einreichprojekt sind kartenmäßige Darstellungen und Querschnitte enthalten. In den Unterlagen ist ein Bereich dargestellt, der nicht den gesamten Umfang der Verkehrsuntersuchung abdeckt. Das Untersuchungsgebiet, das dargestellt wird, ist unserer Meinung nach nicht ausreichend groß, um die Wirkungen des Vorhabens ausreichend zu erfassen. Ich beziehe mich dabei speziell auf die A 23 südlich der Donau. Das ist speziell für den Maßnahmenplanfall 2024/2025 relevant, da zu rechnen ist, dass es zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf der A 23 kommt und sich die Auswirkungen rechtsufrig der Donau fortsetzen. Dort sind wir in einem Bereich, wo es zu Grenzwertüberschreitungen bei Luftschadstoffen kommt. Es ist davon auszugehen, dass für dieses Gebiet Ergebnisse vorliegen, die für uns aber nicht nachvollziehbar und transparent sind.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Das Modellgebiet, in dem die Verkehrsbelastungen berechnet wurden, umfasst die Ostregion und ist daher verglichen zum Planungsgebiet sehr umfangreich. Der Untersuchungsraum wurde so gewählt, dass außerhalb dieses Gebiets keine Mengenänderung von  $\pm 20\%$  zwischen Nullplanfällen und entsprechenden Maßnahmenplanfällen auftritt. Differenzbelastungspläne und Streckenspinnen sind im Untersuchungsraum übersichtlich und gut nachvollziehbar dargestellt. Zusatzbelastungen sind daraus ersichtlich.

Herr Rehm:

Es war eine formalrechtliche Frage, was Teil des Verfahrens ist.

Letztendlich wird es für die Beurteilung des Vorhabens in anderen Bereichen und für die Verfahrensparteien relevant sein, was die Auswirkungen in nicht dargestellten Bereichen der Verkehrsuntersuchung sind. Die Verkehrsspinne gibt uns so diese Information nicht. Ich stelle den Antrag, die Behörde möge der Projektwerberin auftragen, die Nachvollziehbarkeit soweit zu gewährleisten, sodass für die relevanten Planfälle, insbesondere 2024/2025, für ein größeres Gebiet, insbesondere für den Bereich der A 23 rechtsufrig der Donau, die Verkehrszahlen bzw. Auswirkungen erkennbar sind.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Für mich ist der Untersuchungsraum ausreichend groß gewählt im Vergleich zum Planungsgebiet.

Dr. Sedlmayer (für die Projektwerberin):

Der Untersuchungsraum wurde ausreichend groß dargestellt.

Die Abgrenzung des Untersuchungsraums erfolgte nach UVP-G für Bereiche mit +/- 20% Verkehrsänderung. Als maßgebender Planfall wird nicht der PLF 2024/25, sondern 2030 angesehen.

Herr Rehm:

Ich merke dazu an, dass das UVP-Handbuch sicher ein wichtiges Hilfsmittel darstellt, aber Handbücher und Leitfäden keinen normativen Charakter aufweisen. In Konsequenz kann das Ausblenden verkehrlicher Änderungen, die nicht 20% erreichen, dazu führen, dass bei den Luftschadstoffen bereits geringere Änderungen in einem Bereich liegen können, wo Irrelevanzschwellen überschreiten, dieser Bereich aber nicht mehr dargestellt wird. Hier gibt es eine Darstellungslücke. Es geht eine wesentliche Information verloren, die man für den FB Luftschadstoffe benötigt.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Mit einem Verkehrsmodell wird der künftig erwartbare Verkehr berechnet. Die Kalibrierung des Verkehrsmodells wurde am Bestand 2012 durch die bereits erwähnten Kenngrößen Querschnittsbelastungen und Fahrtweitenverteilung vorgenommen. Eine Kalibrierung eines Prognosefalls verbietet sich methodisch, da in der Zukunft liegende Kenngrößen nicht beobachtbar sind. Ein gut kalibriertes Verkehrsmodell, dem keine Nachfrageschätzung sondern ein maßnahmensensitives Verkehrsnachfragemodell zugrunde liegt, ist die derzeit beste und auch international anerkannte Grundlage für ein Prognosemodell. Daher bin ich der Meinung, dass die Prognosefälle bestmöglich ermittelt wurden – erst die Zukunft wird zeigen, ob sich die Prognosen tatsächlich bewahrheitet werden.

Herr Rehm:

Eine Frage zur Kalibrierung des Verkehrsmodells: Wie bei solchen Untersuchungen üblich, wurde das Verkehrsmodell am Bestand kalibriert. Dem TGA ist zu entnehmen, dass diese Kalibrierung ausreichend ist. Prof. Fellendorf, sind Sie der Ansicht, dass daraus zwingend folgt, dass die Prognose korrekt ist. Wenn ja, ersuche ich diesbezüglich um eine Begründung.

Im Endeffekt ist eine Kalibrierung zweckmäßig, um Abweichungen und Fehler auszuschalten, die man im Vergleich zum Bestand hätte erkennen können. Ich habe es angeführt, weil häufig die erfolgreiche Kalibrierung des Verkehrsmodells angeführt wird, um allein die Qualität des Verkehrsmodells zu begründen. Diese Frage ist mit Nein zu beantworten. Eine Kalibrierung kann nicht Ersatz für weitere Schritte und Vorgangsweisen sein, die man sonst noch setzen muss. Zur Validität möchte ich aus Sammer/Röschl/Gruber zitieren (Merkblattentwurf S. 24) „Es ist darauf hinzuweisen, dass ein gut kalibriertes VM keinesfalls den Grundsätzen

*einer hohen Validität genügen muss: Eine Verhaltensfunktion kann zB gut für einen linearen Ursache-Wirkungszusammenhang kalibriert sein, wenn der Ursache-Wirkungszusammenhang aber eine monoton degressiv fallende Funktion als plausibel erscheinen lässt, ist die kalibrierte Funktion nicht valide.“. Ich würde Sie bitten, anzugeben, wie die Einschätzung Ihrer Kollegen im Hinblick auf das jetzige Projekt aus Ihrer Sicht zu beurteilen ist. Auch hinsichtlich der Linearität des Ursache-Wirkungs-Zusammenhangs der gegenständlichen Validierung.*

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Jedes mathematische Modell soll vor seinem praktischen Einsatz validiert werden; d.h. es muss überprüft werden, ob Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge realitätsnah abgebildet werden. Wenn eine Standardmethode in einer Software implementiert ist, sollte die Validierung durch den Softwarehersteller nachgewiesen werden. Wenn wie im gegenständlichen Fall die Verkehrsnachfrage durch die Bearbeiter der Verkehrsuntersuchung eigenständig erarbeitet wurde, ist die Validierung Bestandteil des Untersuchungsberichts. In diesem Fall ist ein physikalisch begründetes Standard-Gravitationsmodell für die Zielwahl und ein bimodales Verkehrsmittelwahlmodell verwendet und ausreichend genau beschrieben worden. Beide Verfahren sind international bekannte Standardverfahren, die in Lehrbüchern zur Verkehrsmodellierung nachgelesen werden können. Für die Verkehrsumlegung wurde das in Visum implementierte Gleichgewichtsverfahren verwendet, welches nicht-lineare Zusammenhänge verwendet.

Herr Rehm:

Sie haben von der Umlegung gesprochen, das betrifft die dort anzusetzende Widerstandsfunktion, die im allgemeinen quadratisch verläuft. Wie ist es aus ihrer Sicht hier gemacht worden bzw. wie verhält es sich hier im Zusammenhang mit der im allgemeinen linearen Kalibrierung?

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Ich verstehe nicht ganz, was Sie mit „linearer Kalibrierung“ meinen. Was Sammer et al. ausdrücken, ist die Tatsache, dass Modelle nicht valide sind, wenn bei Änderung eines Ursachenwertes der Ergebniswert (Wirkung) in die richtige Richtung zeigen soll. Sie haben das am Beispiel eines einfachen linearen Zusammenhangs dargestellt, was aber nicht heißt, dass alle Modelle nur auf lineare Zusammenhänge kalibriert werden. Eine quadratische Widerstandsfunktion für die Berechnung der Reisezeiten unter Berücksichtigung der Streckengeschwindigkeit in Abhängigkeit der Streckenauslastung ist gängige Praxis.

Herr Rehm:

Wenn ich richtig verstanden habe, verlässt man sich stark auf VISUM und das, was die Software vorgibt. Man verwendet bewährte Standardeinstellungen und überprüft nicht, ob diese auf den gegenständlichen Fall anwendbar sind oder nicht.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

In einer Dissertation an meinem Institut untersuchen wir zurzeit die Form der Widerstandsfunktion anhand zahlreicher Querschnittsdaten im ASFINAG-Netz. Dabei bestätigt sich der nicht-lineare annähernd quadratische Zusammenhang zwischen Streckenreisezeit und Auslastungsgrad. Besonders interessant ist der Verlauf der Widerstandsfunktion erst bei hohen Auslastungsgraden.

Herr Rehm:

Man verwendet bewährte Standardeinstellungen und überprüft nicht, ob diese auf den gegenständlichen Fall anwendbar sind oder nicht. Ich halte fest, dass der Sachverständige dies bestätigt.

Wenn ich richtig verstanden habe, gibt es bereits Ergebnisse dieser Dissertation, die gezeigt hat, dass es zu keinen signifikanten Abweichungen im ASFINAG-Netz kommt. Wir haben hier ein Projekt, dass über die „Nadelöhrverbindung“ Stadtstraße mit der A 23 verbunden ist und eine Kapazitätsreduktion bei der Stadtstraße. Wir können davon ausgehen, dass im gegenständlichen Projekt in Fahrtrichtung Stadt stärkere Auslastungen auftreten werden, die die 95% erreichen können. Ich meine dabei die S 1 Spange, den Übergabepunkt S 1 Spange zu Stadtstraße und dabei die geringere Dimensionierung der Stadtstraße. Dort ist mit einer höheren Auslastung und mehr Kapazitätsengpässen zu rechnen.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Die S1 Spange ist in den derzeitigen Prognosen erst zu etwa 70% ausgelastet. Bei diesen Auslastungen hat die Form der Widerstandsfunktion keinen praktisch nachweisbaren Einfluss auf das Umlegungsergebnis. Höhere Auslastungsgrade treten erst im Bereich der Stadtstraße nahe der Anschlussstelle Hirschstetten auf.

Die Verhandlungsleiterin weist auf das Verfahren zum Vorhaben Stadtstraße hin.

Herr Rehm:

Es ist nicht auszuschließen, dass es zu Rückwirkungen von Problemen der Stadtstraße auf die S 1 kommt. Wir haben das gegenständliche Verfahren und hier haben wir ein Problem der Stadtstraße, dass sich auf dieses Vorhaben auswirken kann und deshalb bringe ich es hier vor.

Damit in Zusammenhang stehen die Reisezeiten. Im Projekt gibt es die kumulierten Reisezeiten und daraus abgeleitet eine Reisezeitenänderung (16%). Es gibt aber keine Information, wie die Reisezeiten im Referenzfall tatsächlich aussehen. Ich will darauf hinaus: Ein Verkehrsmodell ist in erster Näherung nicht per se so intelligent, dass es Reisezeit begrenzt, im Sinne von psychologischen Parametern. Wenn man keine Vorkehrungen trifft, kann das Verkehrsmodell Reisezeiten von etwa 48h für kurze Distanzen liefern. Es ist nicht überprüfbar, ob solche Reisezeiten nicht durch geschickte Handhabung ausgeschlossen wurden. Wie wurde damit umgegangen bzw. können Sie Informationen liefern, wie nicht nur die kumulierten bzw. die Spitzenreisezeiten vorgenommen wurden?

Dr. Sedlmayer (für die Projektwerberin):

Die Reisezeiten wurden im Modell (auch für den Null-Planfall) ermittelt. Es wurden keine Reisezeitbegrenzungen unterstellt. Die Verkehrsmittel- und Routenwahl ist individuell (für jede Person) unterschiedlich, weshalb derartige Begrenzungen nicht berücksichtigt wurden.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Was Sie mit dem Reisezeitenthema ansprechen betrifft meines Erachtens in erster Linie im Extremfall das Zielwahlmodell; d.h. bei geänderten Reisezeiten ändert sich die Erreichbarkeit von Zielen. Damit können neue Ziele attraktiv werden. Dieser Umstand ist in der Verkehrsuntersuchung im Anhang in einem Ablaufdiagramm zum Verkehrsmodell ausreichend genau für eine Plausibilitätsprüfung beschrieben. Die Betrachtung der Fahrtweitenverteilungen war wichtiger Bestandteil meiner Plausibilitätsprüfungen.

Herr Rehm:

Wenn es diese Aufstellung gibt, ersuche ich die Projektwerberin, diese zur Verfügung zu stellen und beantrage, die Behörde möge der Projektwerberin auftragen, diese Information zur Verfügung zu stellen.

Dr. Sedlmayer (für die Projektwerberin):

Die Unterlagen sind im Fachbereich Einlage 2-2.1 (S. 211f) enthalten.

Herr Rehm:

Zum Thema Validierung: Zu validieren ist nicht nur das Modell selbst, sondern auch die Software und zu überprüfen, ob die Software richtig rechnet. Auf den 1. Blick scheint diese Frage nicht verständlich. Wir wissen aber aus anderen Bereichen, dass hier ein Einfluss gegeben ist (z.B. Soundplan). Dementsprechend die Frage, was VISUM betrifft. Liegen Informationen vor, dass VISUM validiert wurde?

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Zur Validierung von Visum kann ich aus erster Hand sprechen, da ich vor meiner Professur selbst an der Entwicklung von Visum mitgewirkt habe. Visum wird derzeit in 120 Ländern der Welt angewendet. Zur Qualitätssicherung kann ich ausführen, dass es neben der Entwicklungsabteilung ein separates Softwarequalitätssicherungsteam gibt, die vor jedem Softwarerelease anhand zahlreicher Testfälle Softwarefehler aufdecken soll. Eine Validierung der Software erfolgt im Rahmen einiger Testfälle, die bereits mehrfach international publiziert wurden. Eine Validierung im mathematischen Sinne kann nicht erfolgen; dies ist den zugrundeliegenden Modellen vorbehalten, die in internationalen Publikationen dokumentiert und als valide anerkannt sind (reviewed papers).

#### Herr Rehm:

Ich nehme das zur Kenntnis. Ich bin völlig überzeugt, dass bei der Entwicklung super gearbeitet wurde. Eine Verbreitung einer Software alleine liefert aber noch keinen Beweis.

Es ist im Zusammenhang mit Verkehrsmodellen und Verkehrsmodellergebnissen v.a. in jüngerer Zeit immer wieder von Erwartungswerten die Rede, der Wert, der die maximale Wahrscheinlichkeitsdichte aufweist. Woher weiß ich ohne entsprechende Qualitätssicherung, dass mein ermittelter Prognosewert tatsächlich ein Erwartungswert iS der genannten Spezifikation ist?

#### Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Sie sprechen das Thema der statistischen Sicherheit der modellierten Verkehrsbelastungswerte an. Bei Verkehrsbelastungen handelt es sich um Punktwerte, die sich täglich ändern; .dh. die zeitliche Verteilung der täglichen Verkehrsbelastungssumme unterliegt einer empirischen Verteilungsfunktion. Der werktägliche durchschnittliche Verkehr (DTVw) unterliegt saisonalen Schwankungen. Für die Verkehrsmodelle ist ein durchschnittlicher Tageswert als wahrscheinlichster Fall ohne Verteilung entscheidend.

#### Herr Rehm:

Was die Prognose betrifft, habe ich entnommen, dass man annimmt, dass dieser Wert auch der wahrscheinlichste Wert ist.

Nachdem der Erwartungswert auch in der Judikatur verstärkte Bedeutung bekommen hat, ist es wichtig, auch auf fachlicher Ebene klarzustellen, was der Erwartungswert ist.

Zum Missverständnis bei der Maximalbelastung bzw. – wert: Es war nicht die Forderung, eine Maximalbelastung je Querschnitt anzugeben. Wir haben gefordert, Konfidenzintervalle anzugeben. Die einzige Möglichkeit, ohne Ermittlung von Konfidenzintervallen auf der sicheren Seite zu liegen, wäre die Ermittlung von echten Maximal-PF. Nachdem unsere Einwendungen in Richtung einer Forderung verstanden wurden, hoffe ich, dies ausreichend geklärt zu haben. Ich werde später noch zu Qualivermo und Konfidenzintervallen kommen. Im Zusammenhang damit wird immer wieder angeführt, dass, wenn man Konfidenzintervalle berücksichtigt, dies zu Überdimensionierungen führen würde, was nicht gerechtfertigt wäre. Zudem das Kostenargument. Als Vertreter einer Umweltorganisation, deren Aufgabe es ist, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften geltend zu machen, ist es unverständlich, dass man sich nur um Überdimensionierung Sorgen macht und die dadurch ev. entstandenen Kosten. Die Frage der Unterdimensionierung und der dadurch möglicherweise entstandenen unzureichenden Schutzes des Schutzguts Mensch sind jedoch weniger Thema und halten wir dies für unausgewogen.

#### RA Dr. Altenburger (für die Projektwerberin):

Prof. Sammer hat - auch im Verfahren vor dem BVwG - ausdrücklich bestätigt, dass Qualivermo nicht dem Stand der Technik entspricht (der Stand der Technik muss allgemein anerkannt sein; dies ist konkret nicht der Fall). Das Arbeitspapier wird national und international

noch heftig diskutiert. Auch wenn man es zur nachträglichen Evaluierung herangezogen hat, sind keine anderen Ergebnisse herausgekommen. Die Angabe von Unsicherheiten bewirkt auch nicht, dass die Prognose anders zu beurteilen wäre. Es ändert sich daher auch nichts an der Umweltverträglichkeitsbeurteilung.

#### Herr Rehm:

Es ist auch von ihrer Seite zur Qualitätssicherung a la Qualivermo gesagt worden, es ist nicht Stand der Technik. Dazu merke ich an, dass Qualivermo mittlerweile in 5 Projekten eingesetzt wurde und zwar bei vier ASFInAG-Projekten und einem Landesstraßenprojekt, möglicherweise noch mehr Projekten. Auf der rechtlichen Ebene macht die österreichische Rechtsordnung (GewO, WRG) klare Vorgaben, was Stand der Technik ist. Hier wird abgestellt, dass der Stand der Technik auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruht und deren Funktionstüchtigkeit erprobt und erwiesen ist. Es kommt dabei nicht auf ein Merkblatt der FSV an oder ob SQUADRA als Modul zu VISUM veröffentlicht wird. Hierzu nur die Aussage von Prof. Sammer zu QUALIVERMO verwiesen, dass es ein sauberes Prognoseverfahren ist, es um die Ergebnisgenauigkeit geht und diese mit Qualivermo beschrieben werden kann.

Es ist mir klar, dass dieses Vorbringen in verschiedenen Verfahren kommt. Es ist aber hier relevant. Die Verfahren, wo es erprobt wurde, sind zudem nicht nur solche, wo Prof. Sammer Sachverständiger war. Die rechtliche Einschätzung ist eine solche, die von seiner Einschätzung als Sachverständiger unabhängig ist. Es ist der Wert mit der höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit anzugeben. Es ist nicht davon auszugehen, dass diese Anforderung erfüllt ist. Diese Qualitätssicherung und Konfidenzintervalle erfüllen viele Funktionen, z.B. kann auch erkannt werden, ob es manuelle Eingriffe gegeben hat.

#### Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Es findet derzeit eine intensive wissenschaftliche Diskussion mit Prof Sammer und anderen Fachkollegen im deutschsprachigen Raum zur Qualitätssicherung von Verkehrsmodellen statt, die nicht alleinig auf die statistische Sicherheit beschränkt ist. Einig ist man sich, dass prüfbare Qualitätsansprüche an Verkehrsmodelle gestellt werden sollen. Uneinigkeit herrscht jedoch unter den Modellexperten über geeignete quantitative Qualitätsmaße. Der international weit verbreitete GEH-Wert wird von Prof Sammer als statistisch nicht belegbar abgelehnt, die von ihm favorisierten Konfidenzintervalle finden dagegen international in der Darstellung von Prognosebelastungen wenig Beachtung. Ob der Prognosewert aus dem Verkehrsmodell im statistischen Sinne der Wert mit der größten Wahrscheinlichkeitsdichte ist, kann nicht gesagt werden; auch nicht im Sinne von Qualivermo, da sowohl für den Bestand als auch die Prognose normalverteilte Zufallsvariablen unterstellt werden und diese Behauptung für die Prognose nicht nachweisbar ist.

#### Herr Rehm:

Ich hoffe, ich bin nicht so verstanden worden, Qualivermo auf die Konfidenzintervalle zu reduzieren. Das eine ist die Fachdiskussion, dass andere ist, dass Sammer ausgeführt hat, dass es Bedenken bei Experten und Entscheidungsträgern gibt, dass bei Offenlegung von



Unsicherheiten von Ergebnissen die Glaubwürdigkeit generell in Frage gestellt werden könnte (psychologischer Effekt).

Im gegenständlichen Projekt sind für den Bestandsplanfall relative und absolute Konfidenzintervalle berechnet worden. Sie werden sicher nicht widersprechen, dass die Unsicherheiten der Prognose jedenfalls größer sein werden als die im Bestand ermittelten. Um die Probleme zu umschiffen, könnte man in 1. Annäherung das Konfidenzintervall vom Bestand auf die Prognose übertragen. Im gegenständlichen Fall haben wir  $\pm 14\%$  in der Verkehrsstärkenklasse 7,  $\pm 34\%$  in der Verkehrsstärkenklasse 1 und etwa 21% in der Verkehrsstärkenklasse 5 und diese passt zu den prognostizierten Verkehrsfrequenzen im gegenständlichen Projekt. D.h. es sind durchaus Werte, die relevant sein können. Diese Information hier ermittelt zu haben und komplett zu ignorieren anstatt sie weiter zu verwenden, während gleichzeitig auch Erwartungswerte nicht richtig ermittelt wurden, ist nicht kompatibel.

#### Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Qualivermo gibt Berechnungsvorschriften wie das absolute und relative 95%-Konfidenzintervall berechnet werden soll. Das ist nicht besonders schwierig und wurde auch in der gegenständlichen Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Ein notwendiger Qualitätsindikator ist, dass die absoluten Konfidenzintervalle bei steigender Verkehrsstärkeklasse steigen und die relativen Intervalle fallen. Diesen Test besteht das Verkehrsmodell für das gegenständliche Verfahren und unterstreicht damit, dass beim Bestandsmodell der Nachfrageteil nicht durch Schätzverfahren an die Zählquerschnitte „hingetrimmt“ wurde. Maßnahmensensitive Erklärungsmodelle dürfen bei der Kalibrierung nicht durch Schätzverfahren in dieser Form manipuliert werden.

Eine Kritik an dem Vergleich der Konfidenzintervalle in Qualivermo liegt darin begründet, dass man die Konfidenzintervalle über mehrere Zählstellen bildet, es aber nicht beweisbar ist, dass die Zählwerte an jedem Querschnitt in gleicher Weise streuen. Konfidenzintervalle basierend auf normalverteilten Zufallszahlen, setzen voraus, dass jeder Wert gleich und unabhängig vom nächsten verteilt ist und genau diese (iid-) Annahme kann für Prognosebelastungen nicht gemacht werden. Es wäre daher angebracht, die Streuung der Zählungen jedes einzelnen Querschnitts über historische Daten mit einfließen zu lassen. Das funktioniert für das Bestandsmodell aber für die Prognose ist es wegen fehlender Datenverfügbarkeit unmöglich.

Die Berechnung der Konfidenzintervalle nach der Verkehrsumlegung stellt keine Schwierigkeit dar und ist sowohl mit Squadra als auch manuell leicht durchführbar. Unter den Experten herrscht jedoch Uneinigkeit bezüglich der Sinnhaftigkeit der Konfidenzintervalle für die Prognosewerte. In der gegenständlichen Untersuchung ist die Berechnung auch nur für den Bestand gemacht worden, um zumindest einen Negativtest bezüglich Anwendung nicht gewollter Schätzverfahren machen zu können. Daraus kann aber nicht abgelesen werden, dass die Verkehrsstärke an genau einem Querschnitt auf der S1-Spange (Stärkeklasse 5) um ca  $\pm 21\%$  schwanken wird, nur weil die Modellwerte aller Zählwerte in diesem Verkehrsstärkeintervall um diesen Prozentsatz von den jeweils gezählten Werten variieren. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der Verlauf der AKI- und RKI-Linien als ein Gütemaß für das Bestandsmodell dient aber die absolute Intervallstreuung nicht auf die Prognosebelastung übertragbar ist.

#### Herr Rehm:

Die Diskussion bzw. Forderung ist eine sehr lang erhobene und geht bis 2005 zurück und wurde insbesondere gemeinsam mit Dr. Vrtala geführt. Es geht um die Bestimmung von Unsicherheiten und Qualivermo ist dabei das greifbarste.

Letztendlich verschließen wir uns nicht einer Optimierung. Der Vorschlag des Sachverständigen Prof. Fellendorf mit der Auswertung historischer Ganglinien für einzelne Querschnitte ist ein sehr interessanter Ansatz.

Das Thema induzierter Verkehr ist mehrfach im Gutachten (S. 25 und S. 30) sowie in der heutigen Verhandlung erwähnt worden. Es wird nicht zwischen primär und sekundär induzierten Verkehr unterschieden. Aus ihren Ausführungen habe ich entnommen, dass sie kurzfristige Änderungen aufgrund geänderten Raumwiderstands durch das neue Netzelement bezogen haben und nicht auf die langfristigen Auswirkungen des Vorhabens (Stichwort: Zersiedlung). Wie wurde der sekundär induzierte Verkehr ermittelt? Wurde dieser ausreichend ermittelt? Was und wie haben sie es geprüft?

Die Feedbackschleife ist nicht mehr gezogen worden. Sie haben die Strukturprognose genommen und die Verkehrszahlen darüber gelegt.

Das Zielwahlmodell kann nur Auskunft geben, wie attraktiv Fahrziele sind. Letztendlich kann für die Entscheidung, ob jemand in Wien bleibe oder in den Speckgürtel zieht, ein Zielwahlmodell keinen Beitrag leisten.

#### Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Der primär induzierte Verkehr, d.h. Verkehr der durch neue kurz-mittelfristige Zieländerungen entsteht, ist berücksichtigt worden. Die Methode dazu findet sich in der Modellbeschreibung der UVE Einlage 2.2.-1. Darin ist auch eine Feedback-Schleife enthalten. Der sekundär induzierte Verkehr; d.h. Änderung des Wohnstandortes oder Neuansiedlung von Gewerbe nur weil die Straßeninfrastruktur dies erst ermöglicht, ist nicht im Verkehrsmodell sondern in den Raumstrukturdaten, soweit abschätzbar, enthalten. Die prognostizierten Raumstrukturdaten sind bestmöglich vom Magistrat bereitgestellt worden, unterscheiden aber nicht zwischen den Planfällen.

#### Dr. Sedlmayer (für die Projektwerberin):

Wir haben die Strukturentwicklung differenziert nach Maßnahmenplanfall und Nullplanfall. Es wurde in der Nullprognose (weniger Sekundärentwicklung) ggü. dem Maßnahmenplanfall (mit verkehrlichem Ausbau) unterstellt. Ohne S 1 Spange wurde die Strukturprognose um ein Drittel reduziert. Kurzfristig und langfristig induzierter Verkehr sind beide abgebildet.

#### Herr Rehm:

D.h. Das man aus der Strukturprognose einen Trend entnimmt.

Wenn ich es richtig verstanden habe, hat man für den Vorhabensplanfall die Strukturdaten genommen und für den Nullplanfall eine Minderung genommen.

Unsere Stellungnahme Punkt 170.29 des Stellungnahmenbandes wurde nicht (ausreichend) im Stellungnahmenband behandelt. Das Verkehrsmodell bildet das untergeordnete Netz nicht genau, sondern vereinfacht ab. Es ist nicht bei jedem Punkt im untergeordneten Netz ausreichend genau. Wie bei allen bisherigen Projekten ist es auch im gegenständlichen Fall so.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Jedes Verkehrsmodell ist eine Abstraktion der Realität. Je umfangreicher das Modellgebiet desto größer wird in der Regel auch das Verkehrsnetz abgebildet. Ein makroskopisches Verkehrsmodell ist nicht geeignet, die Verkehrsbelastungen auch auf Ebene von Anliegerstraßen abbilden zu können. Neben dem Aufblähen der Rechenzeiten müsste dann auch das Konzept der Netzeinspeisung (Verbindung zwischen Nachfragematrix und Verkehrsnetz) neu überdacht werden.

Herr Rehm:

Ich nehme als plakatives Beispiel die S 1 Ost, wo in Gerasdorf eine Verkehrsreduktion von 2000 auf 1000 prognostiziert wurde und weitere 1000 auf eine „Hintausstraße“ mit Wirtschaftsausfahrten verlagert wurden. Ich nehme zur Kenntnis, dass es von Seiten der Verkehrsmodellierung eine komplexe Aufgabe ist und man abstrahieren muss und dass man sehr detailliert vorgegangen ist. Die Anforderungen an die Beurteilung der Auswirkung auf Schutzgüter sind damit allerdings nicht in Deckung zu bringen.

Ich möchte auf das Thema ÖV (S. 22 ihres Gutachtens) zu sprechen kommen (Pkt. 3.2 lt. Absatz): „Die ÖV-Fahrzeiten in südliche Gemeindebezirke von Wien und Niederösterreich sind unattraktiv lang“.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Verglichen mit dem IV sind Fahrbeziehungen vom Gebiet Seestadt in Richtung südliches Wien mit dem ÖV unattraktiv, abgesehen von einzelnen Fahrten entlang der S-Bahn Stammachse.

Herr Rehm:

Das mag für den Ist-Zustand gelten. Wenn man die Situation zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe nimmt, wo mit einer ÖV-Attraktivierung durch den Ausbau des Marchegger Asts zu rechnen ist, der zu einer Intervallverdichtung auf der S 80 führen wird (ergänzt ev. durch eine „ÖV Südosttangente“), dann ist dies für das Prognosejahr nicht anzunehmen. Es wird also 2025 und mehr noch 2030 ein ganz anderes ÖV-Angebot geben. Eine solche Annahme zum ÖV zu unterstellen und den IV darauf abzustellen, ist aus meiner Sicht nicht gerechtfertigt.

Derzeit gibt es eine vorübergehende Vergrößerung der Intervalle bei der S 80, da es Kapazitätsengpässe gibt. Der Schnellbahnverkehr wird sich jedoch bald wieder wie normaler Schnellbahnverkehr verhalten.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Absehbare ÖV-Änderungen, wie Taktverdichtungen nach 2-gleisigem Ausbau des Marchegger Astes, sind in den Prognosefällen berücksichtigt; bisher nicht absehbare Maßnahmen wie eine Direktlinie nach Inzersdorf sind es nicht. Unter diesen Gegebenheiten sind die IV-Reisezeiten für manche Beziehungen deutlich kürzer als mit dem ÖV:

Herr Rehm:

Ich habe differenziert, was schon im Laufen ist, bzgl des Ausbaus des ÖV gibt es Konzepte.

DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin):

Wir bestätigen die Aussagen des SV Fellendorf zu den Annahmen im ÖV.

Herr Rehm:

Aus den vorigen Punkten möchte ich zu Protokoll geben, dass wir die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung generell anzweifeln.

Dann möchte ich zum TGA und den Maßnahmen gehen. Unter Punkt 5.2 fordert der Sachverständige für Verkehr als unbedingt erforderliche Maßnahmen eine „langfristige Informationsarbeit“. Ich möchte anmerken, dass der Begriff „langfristig“ zu konkretisieren ist, z.B. mit bestimmten Zeiträumen wie „mindestens 1, 2 Wochen“. Langfristig ist ein dehnbarer Begriff, und man kann ggf. der Projektwerberin nicht nachweisen, ob sie ausreichend langfristig vorab informiert hat.

Bei der Beweissicherung reicht das Monitoring 5 Jahre nach Inbetriebnahme der Spange bzw. Lobauquerung nicht lange genug (Maßnahme 1.6). Ich fordere, den Zeitraum auszuweiten.

Ich möchte noch auf das Thema Verkehrssicherheit eingehen, wo von Seiten des Sachverständigen Mängel festgestellt wurden. Die vorgesehenen Maßnahmen wirken sich auf die Geometrie des Projektes aus. Ich habe das TGA mehr oder weniger so gelesen, dass die Projektwerberin das berichtigen soll. Es muss aber keine Anpassung des Projektes vor der Genehmigung geben. Aus unserer Sicht ist eine Korrektur der Planung vor Erteilung der Genehmigung erforderlich.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass die Maßnahmen noch besprochen werden.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Es fanden zwei Sicherheitsaudits statt. Im zweiten Audit sind nur Kleinigkeiten wie einzelne Querneigungen und Wannenradien offen geblieben, die ohne große Umplanungserfordernisse während der Bauphase umsetzbar sind. Dazu ist keine Korrektur der Planung zum jetzigen Zeitpunkt erforderlich.

Herr Rehm:

Ich möchte das gegenständliche Projekt in Beziehung zur SUPERNOW setzen, wo 2003 die Langfassung des Endberichts erschienen ist. Damals war das gegenständliche Projekt nicht

enthalten, aber eine Verlängerung der B3d. Die Art, wie das Projekt eingereicht wurde und die gleichzeitige Realisierung mit der S 1 Lobau korreliert in der SUPerNOW mit dem damaligen Szenario 2. Ich möchte festhalten, dass Ergebnis der SUPerNOW für das Szenario 2 war, dass es schlechte Raum- und Umweltauswirkungen hat und im Widerspruch zum Ziel der kompakten Stadtentwicklung der Stadt Wien steht.

DI Emrich (SV Raumplanung, Sachgüter, Ortsbild, Freizeit und nichtlandschaftsgebundene Erholung):

Zu ergänzen wäre, dass die gegenständliche Trasse nicht nur in der SuperNOW 2002/2003 enthalten war, sondern auch in allen Folgekonzepten der Stadt Wien: Masterplan Verkehr 2003 (und in der Evaluierung Masterplan Verkehr 2008) sowie im aktuellen Fachkonzept Mobilität - STEP 2025.“

Herr Rehm:

Ich habe mich auf die damaligen Wirkungen bezogen. Von den geplanten Monitoringberichten der SUPerNOW gab es genau einen im Jahr 2006 mit nicht optimalen Befund, was die räumliche Entwicklung betrifft.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. Benda Alfred das Wort (Stgn. Nr. 22, 212/214) in eigener Sache, für seine Familie und in Vertretung für die BI BNWN (siehe **Vollmacht in Beilage ./58**):

Öffentliche Verkehrsanbindung Richtung Süden ist attraktiv, wenn auch zeitlich eingeschränkt. Von Hirschstetten-Hausfeldstraße ist man in 23 Minuten bereits in Meidling. Das ist mit dem Auto nicht zu schaffen. Wurde bei der Verkehrsprognoseberechnung der 2-gleisige Ausbau des Marchegger Astes mit einberechnet und mit wieviel Zügen per Stunde?

Dr. Sedlmayer (für die Projektwerberin):

Wir sind von 6 Zügen je Richtung ausgegangen.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Herrn Ing. Mutzek Heinz das Wort (Stgn. Nr. 12,188, 409) in eigener Sache, für die BI BNWN und für 39 weitere Einwender (**Vollmachten in Beilage ./37**):

Wurde geprüft, ob im Bereich der Seestadt Nord ein Teil des externen Baustellenverkehrs über die Anschlussbahn abgewickelt werden könnte? Wir fordern, dass quantifiziert wird, wie groß der Anteil des Baustellenverkehrs ist, der auf die Bahn verlagert werden könnte. Wenn ein ernsthafter Wille besteht, könnte man im Verfahren, wie dies auch bei der Nutzung fremder Brunnen für die Bewässerung der Baustellenbefeuchtung der Fall ist, einen Konsens mit dem Inhaber dieses Anschlussgleises erreichen.

DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin):

Die Anschlussbahn ist ein Privatgleis von General Motors. Ein alternativer Materialtransport wurde überprüft, aber Baustellenverkehr wurde letztlich anders geplant wegen der Nutzungsmöglichkeit. Im Sinne einer flexiblen Bauabwicklung erscheint die Verknüpfung der Baulogistik an einen privaten oder anders gearteten Infrastrukturträger vorzunehmen, nicht sinnvoll.

Der Baustellentransport erfolgt über die zu errichtende Baustraße und das bestehende Straßennetz.

Herr Ing. Mutzek:

Ich meine konkret damit das Anschlussgleis im Bereich Seestadt Nord und nicht das Gleis der General Motors. Seestadt Nord hat noch ein unbenutztes Gleis, das nicht benutzt wird. Hierher könnte man das Be- und Entladen in der Bauphase verlagern.

DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin):

Dies gehört zum Baulogistikkreis der Seestadt. Der Bauverkehr läuft über die bestehenden Straßen.

Herr Ing. Mutzek:

Wir fordern diese Möglichkeit, vor allem den externen Baustellenverkehr abzuwickeln, wahrzunehmen, um die Betroffenen zu entlasten.

Frage an den SV: Ist es machbar und in den Baustellenablauf integrierbar?

Ich halte fest, der SV wurde bisher gar nicht beauftragt diese Alternative zu prüfen.

RA Dr. Altenburger (für die Projektwerberin):

Ein Privatbesitzer eines Gleises kann nicht mit einer Auflage bzw. zu einem Vertragsabschluss verpflichtet werden. Dies ist eine Rechtsfrage.

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Es wurde das vorliegende Projekt geprüft.

Herr Rehm:

Ich widerspreche RA Altenburger hinsichtlich seiner Aussage.

Unabhängig vom Protokoll möchte ich Dr. Altenburger vorhalten, dass es in UVP-Bescheiden oftmals Nebenbestimmungen gibt, dass sich Projektwerber mit Dritten einigen müssen, ohne dass es Zwangsrechte gibt.

RA Dr. Altenburger (für die Projektwerberin):

Ja, aber die Berücksichtigung von alternativen Transportkonzepten, allenfalls als Bedingung, nicht als Zwangsrecht, ist überhaupt nur dann möglich, wenn die Beurteilung der Umweltver-

träglichkeit ansonsten nicht positiv wäre. Dies ist aber im konkreten Fall nicht gegeben, so-  
dass ein Transport über eine private Anschlussbahn gar nicht zur Diskussion sein kann.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht um 16:18 Uhr für eine Pause.

Die Verhandlungsleiterin nimmt die Verhandlung um 16:38 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Herrn Ing. Schandl Werner das Wort (Stgn. Nr. 169,  
174, 175) in eigener Sache und für die BI Hirschstetten retten.

Der Tag ist fortgeschritten und rein thematisch bleiben durch die Wortmeldungen meiner  
Vorredner nicht mehr sehr viele von meinen Punkten übrig. Ich werde mich daher auf forma-  
le Dinge konzentrieren und habe dann noch ein paar Punkte zum Verkehr, die ich gerne be-  
antwortet hätte.

Eigentlich wäre mit dem verlesenen, flammenden Appell der 18 Jahre alten Marion Benda an  
das Gewissen der Verantwortlichen bereits alles gesagt gewesen und wenn das dann noch  
Verfahrensrelevanz hätte wie die Gesetzestexte, dann hätte die Verhandlung bereits da be-  
endet werden können.

Meine persönliche Motivation, mich mit dem Thema intensiv auseinander zusetzen war nicht  
unbedingt, oder vordergründig meine persönliche Befindlichkeit, sondern die Geburt meines  
ersten Enkelkinds im Jahr 2011.

Warum sage ich das? Das ist nämlich der Punkt. Die Kleinsten haben keine Stimme, zumin-  
dest wird sie nicht gehört. Deswegen sind wir hier, zumindest bin ich es.

Unsere Jugend hätte die Fehlentscheidungen der Politik dann auszulöffeln, wenn keiner und  
keine der heute agierenden, politisch Verantwortlichen mehr irgendeine Funktion innehaben  
werden.

DI Harald Frey von der TU Wien hat dazu gesagt: „Auf dem Rücken unserer Kinder“

Wenn man den Ausführungen der Sachverständigen bisher gefolgt ist kann man feststellen,  
dass eben rein das eingereichte Projekt der Projektwerberin im Auftrag der Politik umgesetzt  
werden muss und die Zukunft, wie Ausbau des ÖV, Parkraumbewirtschaftung, Änderung des  
Mobilitätsverhaltens der Jugend etc. ausgeklammert bleibt.

Das wären aber Punkte, die die Bevölkerung wirklich betreffen. Inhaltlich, psychisch, phy-  
sisch und auch monetär.

Frau Mag. Hackl, Sie haben natürlich Recht, wenn Sie sagen, dass laut UVP-Gesetz die  
Kompetenzen für Gemeindestraßen und Autobahnen klar geregelt sind.

Das möchte und kann ich aber als Erklärung für die Kompetenzverteilung „Stadtstraße“ und  
„Spange -S1“ so nicht stehen lassen.

Wir waren genau mit diesem Thema bereits im Jahr 2013 bei der Europäischen Kommission  
in Brüssel.

Die beiden Projekte „Stadtstraße“ und „Spange S1“ waren bis 2010 eines und zwar unter  
dem Namen A 23, wenn ich mich recht erinnere. Das ist, denke ich, bekannt. Der Grund für  
die Teilung und somit auch für die Teilung der Kompetenzen kann man am besten aus einer

Stellungnahme der beiden ASFING Vorstände Klaus Schierhackl und Alois Schedl bei einer Pressekonferenz Anfang 2009 (Kurier vom 09.01.2017) herauslesen.

(siehe zum zugehörigen Zeitungsartikel in **Beilage ./23**)

Auf Grund der Teilung der Projekte und die damit verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf meine persönlichen Rechte, die der BI Hirschstetten retten und deren Bürgerinnen und Bürger, die sie vertritt, ist das Projekt für mich nicht genehmigungsfähig, da es sich um ein falsches Verfahren handelt.

Ich möchte kurz nochmals auf den Film von heute Morgen zurückzukommen. Wenn es solche Animationsfilme schon in den 1970er Jahren gegeben hätte würde man glauben, dass es sich beim gezeigten Film um eine Archivaufnahme handelt. Aus einer Zeit, als der Gürtel noch als Autobahn geplant war und durch den Augarten ebenfalls eine Autobahntrasse verlief.

Aber nein wir schreiben das Jahr 2017 und man plant immer noch im Geiste der Vergangenheit. Einen Autobahnanschluss an eine Smart City plant man heute wohl nur noch in Wien. Anderswo reißt man Autobahnen ab.

Dazu ein Zitat von Professor Bernd Lötsch:

"Heute noch neue Straßen bauen ist wie Ratten füttern und dazu die schlechteste Beschäftigungspolitik, weil vollmechanisiert"

Dazu möchte ich ergänzen, dass um das gleiche Geld, das man in Straßenbauvorhaben steckt 3 bis 5 mal so viele Menschen mit Arbeit versorgt werden könnte wie beim Straßenbau. Straßen bauen zur Hauptsache Maschinen. Somit gehört das Thema für mich zum Schutzgut Mensch.

In der Einleitung zur Umweltverträglichkeitsprüfung, Stellungnahmeband I, heißt es:

*„Zur Lage des Vorhabens im Raum ist festzustellen, dass die generelle Lage von neu zu errichtenden Autobahnen oder Schnellstraßen durch den Gesetzgeber im Bundesstraßengesetz bereits vor Einreichung festgelegt wird.“*

Es wird also bereits in der Einleitung festgehalten, dass über Trassen und Verlauf allein der Gesetzgeber entscheidet. Vielleicht habe ich ja etwas nicht mitbekommen, aber mir ist keine Veranstaltung bekannt.

Das widerspricht also geltendem EU-Recht, nämlich der Konvention von Aarhus aus dem Jahr 1998, in Kraft getreten am 30.01.2001, ratifiziert vom Österreichischen Parlament am 17.01.2005, in Österreich in Kraft getreten am 17.04.2005 und somit geltendes Recht in Österreich.

Im Artikel 6 Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungen über bestimmte Tätigkeiten heißt es unter (4) der Konvention von Aarhus:

*„(4) Jede Vertragspartei sorgt für eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zu einem Zeitpunkt, zu dem alle Optionen noch offen sind und eine effektive Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden kann. „*

Weiters Artikel 8:

*„Öffentlichkeitsbeteiligung während der Vorbereitung exekutiver Vorschriften und/oder allgemein anwendbarer rechtsverbindlicher normativer Instrumente*



*Jede Vertragspartei bemüht sich, zu einem passenden Zeitpunkt und solange Optionen noch offen sind eine effektive Öffentlichkeitsbeteiligung während der durch Behörden erfolgenden Vorbereitung exekutiver Vorschriften und sonstiger allgemein anwendbarer rechtsverbindlicher Bestimmungen, die eine erhebliche Auswirkung auf die Umwelt haben können, zu fördern.“*

Wenn nun alles festgelegt wird, sind keine Optionen mehr offen und somit wird hier EU und auch nationales Recht verletzt.

Die BI Hirschstetten-retten hat bereits 2012 eine Variante für die Anbindung der Seestadt von Norden über die S 2 vorgelegt. Auf Grund von Einwänden, dass diese zu nahe am Biotoptop „Bahnhof Breitenlee“ verläuft, haben wir diese überarbeitet und diese Variante steht nunmehr seit 4 Jahren auf unserer Webseite.

Ich halte fest, dass auf Grund der Nichteinbindung der Bevölkerung im Vorfeld dem Projekt die Genehmigungsgrundlage fehlt.

#### RA Dr. Altenburger (für die Projektwerberin):

Mit dem Verweis auf die Aarhus-Konvention sind Sie bei der ASFINAG an der falschen Adresse. Die Diskussion, ob die Aarhus-Konvention ordnungsgemäß in Österreich umgesetzt wurde, ist mit dem Gesetzgeber zu führen.

#### Herr Ing. Schandl:

Nun zum TGA-Verkehr, Seite 6, Punkt 1.2:

*„1.2 Alternativen, Trassenvarianten*

*Mögliche Trassenvarianten sind in der Zusammenfassung des Einreichprojekts zur UVE 2014 und in der Projektgeschichte (UVE-02\_01\_01) umfassend dargelegt worden. Aufgrund der verordneten Nutzung des Flugfeldes Aspern zur weiteren Stadtentwicklung ist die Trasse nach Süden begrenzt. Auch nach Norden zeigt eine Raumwiderstandsanalyse, dass die gewählte Trasse die bestmögliche Variante darstellt. Durch die parallele Führung der geplanten Straße mit der Schienentrasse 117 der ÖBB kommt es zu einer gewünschten Bündelung der Verkehrswege mit insgesamt geringster Trennwirkung. Die gewählte Trasse ist damit ausreichend begründet.“*

Herr Professor Dr. Fellendorf: Könnten Sie uns bitte diese Raumwiderstandsanalyse erklären? Was genau sagt die? Oder anders gefragt: Was spricht gegen unsere Variante die Seestadt vom Norden her anzuschließen und Breitenlee somit tatsächlich zu entlasten?

#### Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Die Entstehungsgeschichte für die jetzige Trasse ist in der Projektgeschichte (UVE Einlage 2.1-1) dargelegt. Dort wird die in Ost-West-Richtung ausgerichtete Trasse zum einen mit der Bündelung der Verkehrswege und zum anderen mit der guten Erschließung benachbarter Gemeinden in Niederösterreich nachvollziehbar begründet. Die jetzige Trasse erschließt sowohl die Donaustadt mit seinen neuen Entwicklungsgebieten als auch Gemeinden wie Raasdorf und Groß-Enzersdorf. Mit der Bündelung der Verkehrswege (parallele Führung von

2-gleisiger Eisenbahnlinie und des S1 Spange) wird die Trennwirkung in der Summe über beide Verkehrswege für die Donaustadt minimiert.

#### DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin):

Jedem Einreichprojekt ist im üblichen Planungsprozess eine Korridoruntersuchung im Rahmen eines Vorprojektes voranzustellen. Dies wurde auch hier durchgeführt und im November 2011 beim bmvit mit Antrag zur Verordnung eines Bundesstraßenplanungsgebietes eingereicht. Die Unterlagen dazu lagen in den Standortgemeinden öffentlich auf. Im Rahmen dieses Vorprojektes wurde eine Raum-Widerstandsanalyse durchgeführt. Ergebnis war die Bündelung der Verkehrsträger ÖBB und S 1 Spange Seestadt Aspern und die Empfehlung eines Korridors nördlich der ÖBB-Strecke 117.

#### Herr Ing. Schandl:

Aarhus wurde nicht erfüllt, weil nur eine einzige Variante.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass das eingereichte Projekt geprüft wird.

#### Herr Ing. Schandl:

Nun zum TGA-Verkehr, Seite 6, Punkt 1.3:

##### *„1.3 Systemalternativen*

*In der UVE sind Hinweise zum öffentlichen Verkehr als Alternative für einen Straßenneubau aufgeführt worden. Mit der Verlängerung der U2 besteht eine gute ÖV-Anbindung im Zentrum des Planungsgebiets. Eine ähnlich gute ÖV-Anbindung ist aber im sonstigen Untersuchungsgebiet nicht gegeben, so dass die Notwendigkeit der S1-Spange in der UVE ausreichend begründet ist.“*

Für mich ist das der entscheidende Absatz des gesamten Gutachtens bzw. des gesamten Verfahrens.

Das Nichtvorhandensein des gut ausgebauten ÖV rechtfertigt den Bau einer Autobahn durch dicht verbautes Gebiet in einer Stadt wie Wien. Ich darf festhalten, wir schreiben das Jahr 2017 und nicht 1970 und leben in einer Millionenstadt in welcher Bodenressourcen endend wollend sind.

Dass die ASFINAG vielleicht nicht auf die Idee kommt Straßenbahnen statt Autobahnen zu bauen liegt wahrscheinlich in der Natur der Sache. Dass das allerdings die Genehmigungsbehörde als ausreichende Begründung bzw. Rechtfertigung heranzieht bzw. zulässt, ist gelinde gesagt sonderbar.

Ich gehe davon aus, dass das sicherlich ein Thema für den Bundesverwaltungsgerichtshof sein wird.

Das ist die gleiche Situation wie bei der Südautobahn, Da hat man auch parallel zur Schnellbahn die Südautobahn ausgebaut und den ÖV damit schwer konkurriert.

Nun zum TGA-Verkehr, Seite 6, Punkt 1.4:

##### *„1.4 Ist- Zustand, Befundung*

*.....Die Verkehrsbelastung der bereits in der Donaustadt hoch belasteten LB 3 wird oh-*

*ne S1-Spange (Nullplanfall) weiter steigen, da die Straße sowohl den Durchgangsverkehr in Richtung Marchfeld, insbesondere Groß-Enzersdorf, als auch Sammelfunktion für bestehende Siedlungsgebiete übernimmt.“*

Ich wiederhole da jetzt ein Thema von Herrn Mag. Hartl, aber die Sache ist wichtig für die Schlüssigkeit der angesetzten Parameter für die Verkehrsentwicklung.

Dazu darf ich die Formulierung und Zahlen von der ASFINAG Webseite zitieren, die zumindest bis

Q1 / 2013 dort stand. Nachdem wir das über Facebook und die Webseite thematisiert hatten, wurde der Text entfernt.

Zitat Website ASFINAG (Stand 15.02.2013):

*„Ohne S1 würden zum Beispiel durch Essling täglich rund 30.000 Fahrzeuge fahren. Nach Fertigstellung der S1 wird sich das Verkehrsaufkommen auf ca. 25.000 Fahrzeuge reduzieren.“*

Laut Verkehrszählung 2015 fahren heute 18.569 Fahrzeuge pro Tag durch Essling.

Für jeden ist wohl klar ersichtlich, dass mit dieser Berechnung und diesen Zahlen hier keine Entlastung passieren kann und alle Anstrengungen und Mittel in den Ausbau des ÖV Richtung NÖ umgeleitet werden müssen. Das Projektziel der Entlastung der alten Ortskerne wird damit klar verfehlt.

Umso verwunderter war ich, als ich zum ggst. Projekt im Umweltverträglichkeitsgutachten ganz andere Zahlen gelesen habe. Dort steht unter 1.5 Verkehrliche Wirkungen des Vorhabens LB3 Eßlinger Hauptstr, Stadtgrenze (24.400 16.100 14.100) für den Planfall 1.D.2 2030) -12% also 14.100 Fahrzeuge.

Was ich damit sagen will ist, dass wir die Rechenmodelle und auch die zugrunde gelegten Prognosezahlen bei so gravierenden Divergenzen stark bezweifeln.

Dazu würde mich nun Aussagen von Professor Fellendorf und auch eine Aussage von Herrn DI Walcher interessieren. Da Herr Walcher aber nicht mehr hier ist, ersuche ich jemanden von der Projektwerberin um Antwort.

Konkret, warum waren vor 4 Jahren 25.000 Fahrzeuge prognostiziert und heute sind das 14.100?

Wie sind diese Zahlen vor 4 Jahren zustande gekommen? Und wie kann es sein, dass diese Zahl heute um fast 10.000 Fahrten geringer ist?

#### Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Bei der Betrachtung von Verkehrsbelastungszahlen muss in jedem Fall das Bezugsjahr und der Planfall beachtet werden. Bei einer UVP geht es darum, die Zahlen mit Bau der Maßnahme und sonst gleichen Bedingungen ohne Bau der Maßnahme zu betrachten. Aufgrund der Wohn- und Arbeitsplatzweiterungen in Donaustadt und dem Marchfeld wird der Verkehr sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße ansteigen. Der Anstieg auf der Esslinger Straße wird jedoch mit der S1 Spange geringer ausfallen als ohne S1 Spange. Bei der Prüfung der Zahlen habe ich in meinen Gutachten mehrere Querschnitte auf der B3 herangezogen (Querschnitt in der Nähe der Auffahrt auf die A23 u. an der Stadtgrenze von Wien). Die Zahlen sind stimmig und passen zu den Zählungen aus dem Jahre 2012. Bei der starken

Reduktion der Verkehrsbelastung für das Jahr 2030 geht man davon aus, dass der gesamte Abschnitt der S1 Umfahrung von Süßenbrunn bis Knoten Schwechat in Betrieb ist.

Herr Ing. Schandl:

Ich wünsche uns und unseren Kindern, dass das Projekt so nicht umgesetzt wird und wenn überhaupt gebaut, deutlich reduziert und tatsächlich menschenverträglich errichtet wird.

Abschließend möchte ich noch mündlich eine Vertretung für mich und die Bürgerinitiative Hirschstetten-retten an Verhandlungstagen, an denen ich berufsbedingt nicht anwesend sein kann, an Herrn Ing. Heinz Mutzek protokolliert haben.  
Vielen Dank.

Die Verhandlungsleiterin ersucht Herrn Ing. Schandl diese Vollmacht in der Protokollecke schriftlich abzugeben.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Frau Matysek Jutta das Wort (Stgn. Nr. 180, 193) in eigener Sache und für die BI Rettet die Lobau:

Da ich eine gleichlautende Einbringung für die BI Rettet die Lobau – Natur statt Beton eingebracht habe wie Virus, übernehme ich auch die Korrekturen vom 2. und 3.Okt.2017 und mache sie zu meinen Eigenen.

Dann weiters mache ich auch alle anderen von Wolfgang Rehm in dieser mündlichen Verhandlung vorgebrachten Äußerungen zu meinem eigenen Vorbringen.

Das Projekt ist unvollständig, da mögliche einzelne Inbetriebnahmen von Spange Seestadt, Stadtstraße und S 1 Schwechat bis Süßenbrunn bzw. deren Nichtinbetriebnahme nicht untersucht wurden. Ich beantrage das nachzuholen.

Ich beantrage die Berücksichtigung der ASt Hirschstetten in allen Fachbereichen wo es zu einer Kumulierung der Projektauswirkungen kommen kann.

Antrag: Die Behörde möge die ASFINAG verpflichten, während der Bauphase so viel wie möglich mit der Bahn zu transportieren und wenn das nicht im Rahmen der beiden bestehenden Anschlussgleise möglich sein sollte ein neues weiteres zu errichten.

Antrag: Die Behörde möge die ASFINAG verpflichten, die Zahlen zum Logistikzentrum Lavatastraße bekannt zu geben und zu berücksichtigen.

Das bestehende Verfahren ist für mich kein faires Verfahren im Sinne des AVG, weil ich die Art der Protokollierung für die Projektgegner als Zumutung empfinde. Man mutet uns zu während wir am Rednerpult vortragen und diskutieren, mitzuschreiben und zu merken, was wir vorbringen und in den Pausen bzw. nach den Verhandlungen es zu rekonstruieren und selbst hier Protokoll zu geben.

Die Verhandlungsleiterin nimmt diese Anträge zu Protokoll.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass der offene Punkt von Herrn Benda in den nächsten Tagen vom SV Prof. Fellendorf beantwortet werden wird.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. Rehm Wolfgang das Wort (Stgn. Nr. 170) für die Umweltorganisation VIRUS:

Zum Thema Reisezeiten: Ich wollte nochmals auf die Angaben der Projektwerberin zu den Reisezeiten Bezug nehmen (S. 211 der Verkehrsuntersuchung). Die Angaben dort, auf die verwiesen wurden, sind die kumulierten Reisezeiten. Was wir beantragt haben, sind Einzelangaben für jede Verbindungen im Verkehrsmodell. Diese sind nicht mit dem jetzigen Hinweis abgetan. Unser Antrag bleibt aufrecht. Laut Auskunft der Projektwerberin gibt es diese Aufstellungen.“)

Die Verhandlungsleiterin erteilt Frau Matysek Jutta das Wort (Stgn. Nr. 180, 193) in eigener Sache und für die BI Rettet die Lobau:

Zur Stellungnahme Band 2 Seite 93: Verkehr und Verkehrssicherheit:

*„Die verwendete Verkehrsplanungssoftware berechnet für alle Verkehrsbeziehungen eine oder mehrere Routen nach dem Kriterium eines Reisezeitausgleichs. Es werden daher implizit alternative Routen für alle Verkehrsbeziehungen berücksichtigt. Das Verkehrsnachfragemodell berücksichtigt Kfz- und Öffentliche Verkehre, so dass zumindest zwei alternative Verkehrsmittel berücksichtigt werden. Kurze Entfernungen /Fußwege) werden in regionalen Verkehrsmodellen ohnehin nur als Zellenbinnenverkehre ohne Wegewahl berücksichtigt.“*

Fragen dazu:

Warum wurden 2 Alternative Verkehrsmittel berücksichtigt und nicht immer alle anderen möglichen wie z.B. zu Fuß gehen, Fahrradfahren, Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel?

Was heißt Zellenbinnenverkehre?

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

In regionalen Verkehrsmodellen werden nur die Fahrten mit dem öffentlichen und motorisierten Individualverkehr modelliert, da kleinräumige Fahrten wie Wege mit dem Rad oder zu Fuß aufgrund der Zellstruktur der Nachfragematrix wegfallen. In Verkehrsmodellen werden räumliche Gebiete (Verkehrsbezirke) erstellt. Wenn diese Gebiete eine gewisse Größe erreichen, hat ein Großteil der Fahrten zu Fuß oder mit dem Rad Start und Ziel im gleichen Verkehrsbezirk. In der Verkehrsumlegung tauchen diese Fahrten (sogenannte Zellbinnenverkehre) methodisch bedingt nicht auf. Bei der Nachfragemodellierung werden diese kurzen Wege zwar berücksichtigt wirken sich aber in den Verkehrsbelastungsplänen nicht aus. Alle öffentlichen Verkehre (Bus, U-Bahn, Tram, S-Bahn) fließen dagegen in dem Verkehrsmodell voll umfänglich ein. Die gewählte Methodik ist Stand der Technik, nachvollziehbar und plausibel.

Die Verhandlungsleiterin erteilt dem SV Prof. Fellendorf das Wort:

Der Zeitbegriff „langfristig“ in den Maßnahmen 1.1 und 1.2 kann präzisiert werden; den genauen Wortlaut werde ich im Laufe der Verhandlung bekannt geben.

Zur Maßnahme 1.6 – Monitoring: Eine Monitoringdauer bis zum 5. Jahr nach Inbetriebnahme der Maßnahme ist ausreichend, um sowohl die verkehrlichen Auswirkungen zu prüfen und scheint auch hinsichtlich der Prognosemöglichkeiten sinnvoll. Einer Änderung dieser Maßnahme stimme ich nicht zu.

Die Maßnahme beginnt je nachdem, welche der beiden Abschnitte (S1 Schwechat-Süßenbrunn oder S1 Spange) später realisiert wird.

Die Verhandlungsleiterin erteilt DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin) das Wort:

Seitens der Projektwerberin gibt es keine Anmerkungen zu den og. Teilgutachten bzw. zu den Maßnahmenvorschlägen.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Herrn Ing. Mutzek Heinz (Stgn. Nr. 12,188, 409) in eigener Sache, für die BI BNWN und für 39 weitere Einwender (Vollmachten in **Beilage ./37**) das Wort:

Meine Frage an die Vorsitzende ist, ob ich zum Entwicklungsgebiet Hausfeld und zum Logistikzentrum Lavatastraße noch die Verkehrszahlen bekommen könnte.

Zur Entwicklungszone Hausfeld halte ich folgende Prognosezahlen des Fachplaners (Dr. Sedlmayer) fest:

Planfall 2030	8.800 KfZ
Planfall 2024/25	8.600 KfZ
Planfall 2019	1.900 KfZ

Die Zahlen zum Logistikzentrum werden mir vom Fachplaner zu einem späteren Zeitpunkt bekanntgegeben.

Die Verhandlungsleiterin erkundigt sich, ob es noch Fragen gibt. Es wird festgestellt, dass keine weiteren Fragen zum Block 1 offen sind.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht die Verhandlung. Die Verhandlung wird wie bereits im Edikt angekündigt am 24. November 2017 um 9.00 Uhr fortgesetzt.

Der erste Verhandlungstag endet um 17:24 Uhr.

## 2. Verhandlungstag (24. November 2017)

Die Verhandlungsleiterin nimmt die mündliche Verhandlung am 24. November 2017, 9.00 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin erläutert, dass Block 2 gemäß dem Edikt vom 10.10.2017 heute erörtert werde.

### **BLOCK 2 – LÄRM, ERSCHÜTTERUNGEN, LUFTSCHADSTOFFE und KLIMA, HUMANMEDIZIN**

Die Verhandlungsleiterin erteilt Frau Matysek Jutta das Wort (Stgn. Nr. 180, 193) in eigener Sache und für die BI Rettet die Lobau:

Antrag: Die Behörde möge den SV DI Schönhuber ablehnen. Da die gestrige Erörterung ergeben hat, dass der SV für Luftschadstoffe nicht über die fachliche Eignung im Sinne einer erforderlichen Formalqualifikation verfügt, und die geschilderte langjährige Erfahrung und auch die Mitarbeit bei einem RVS-Gremium nicht geeignet ist, diesen Mangel auszugleichen, lehne ich den SV gemäß § 53 Abs. 1 AVG in Verbindung mit § 7 Abs. 1 ab.

Die Verhandlungsleiterin nimmt den Antrag zu Protokoll und verweist auf die gestrige Erörterung.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Herrn Ing. Mutzek Heinz das Wort (Stgn. Nr. 12,188, 409) in eigener Sache, für die BI BNWN und für 39 weitere Einwender (Vollmachten in **Beilage ./37**):

Einleitend möchte ich im Namen der BI der betroffenen Bewohner als Bevollmächtigter und in eigener Sache eine Erklärung zum § 17 Abs. 2 UVP-G abgeben.

Entscheidend für die Humanmedizinische Bewertung der Umweltverträglichkeit ist die wirk-same Umweltvorsorge als Genehmigungsvoraussetzung.

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass dieses Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführen ist und verweist auf die entsprechende Bestimmung des § 24f Abs.1 UVP-G.

Herr Ing. Mutzek:

Die SV sollen nicht nur nach den Grenzwerten für Schadstoffbelastung beurteilen, sondern nach allen geltenden Bestimmungen und dem Stand der Wissenschaft und Technik. Viele wissenschaftliche Publikationen gehen über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus. Eine Stellungnahme zum humanmedizinischen Aspekt aus dem UVGA, Seite 37, wünsche ich bzgl. der angegebenen Messpunkte und den dazu angegebenen Überschreitungen. Ich beziehe mich auf Stickoxyde und Jahresmittelwerte und Halbstundenmittelwerte und auf den auf Seite 35 im Dokument angegebenen Jahresmittelwert der höchsten Gesamtbelastung in

der Bauphase. Durch die Verbreiterung der Grünbrücke erhöht sich der Jahresmittelwert von 31,8 auf 33,1  $\mu\text{g pro m}^3$  und der maximale Halbstundenmittelwert von 187  $\mu\text{g}$  auf 194  $\mu\text{g pro m}^3$ .

Beim PM 10 Wert mit einer maximalen zulässigen Belastung von 50  $\mu\text{g pro m}^3$  ist zu erwarten, dass die Maximalzahl der Überschreitungstage mit 32 Tagen am Rechenpunkt 21 deutlich unterschritten wird. Diese Werte stellen wir in Frage. Der Jahrestrend, der hier zu Grunde liegt, lässt die vergangenen 3 Jahre außer Acht. Der SV wird bestätigen, dass Stickoxyde und Feinstaub miteinander korrelieren und beide Werte einen ähnlichen Verlauf haben in Abhängigkeit von Meteorologischen Faktoren. In der Betrachtung des Gutachtens endet die graphische Darstellung im Jahr 2014. Unsere Recherche zeigt bis 2017 einen anderen Trend. Ich benötige dazu noch eine Stellungnahme vom SV.

#### DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Es handelt sich dabei um ein Missverständnis. Für die Ermittlung der Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens wurde kein fallender Trend der Feinstaubimmissionen zu Grunde gelegt. Berücksichtigt wurde durchgehend eine repräsentative Hintergrundbelastung für das Untersuchungsgebiet. Die Entwicklung der Luftschadstoffimmissionen an den für das Untersuchungsgebiet repräsentativen Messstellen in den Jahren seit 2014 wurde im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima weitergeführt und dargestellt. Im Teilgutachten wurde auch auf die, meteorologisch bedingten (Kälte, Inversionswetterlagen), höheren Feinstaubimmissionen in den Monaten Jänner und Februar 2017 eingegangen und der Einfluss auf einen Jahresmittelwert 2017 abgeschätzt.

#### Herr Ing. Mutzek:

Ich zeige in der Folge auf der Leinwand eine graphische Zusammenstellung der Messwerte aus dem Messnetz des Umweltbundesamtes, welche zeigt, dass für repräsentative Messstellen im Einzugsgebiet des Projektes ein anderer Trendverlauf beim Luftschadstoff PM 10 zu beobachten ist.

[Anm: Herr Ing. Mutzek präsentiert Grafik auf der Leinwand, siehe **Beilage .I43**).

Im gegenständlichen Fachgutachten Luft wird von einem abnehmenden Trend gesprochen. Das zu behaupten, ist auf Grund dieser grafischen Darstellung irreführend. Man könnte eher davon sprechen, dass der Trend mal so mal so nach unten und nach oben läuft. Ich habe Bedenken, dass auch ein Konglomerat aus verschiedenen Feinstäuben mit weiteren toxischen Schadstoffen zu einer Gesundheitsgefährdung führt.

Frage an den SV: Was sagen Sie zu diesem Trend?

#### DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Mir sind diese Werte aus den Publikationen des Umweltbundesamtes bekannt. Das Umweltbundesamt beschreibt aber auch in seinem Jahresbericht zu den Luftgütemessungen 2016, dass die PM10-Belastung in Österreich sowohl bei den Jahresmittelwerten als auch bei der Anzahl der Tagesmittelwerte über 50  $\mu\text{g/m}^3$  einen langfristig abnehmenden Trend, dem starke Variationen von Jahr zu Jahr überlagert sind. Das gleiche gilt auch für die PM2,5-Jahresmittelwerte. Diese Einschätzung des Umweltbundesamtes wird auch vom Sachver-



ständigen geteilt. Die angesprochenen Variationen sind, meteorologisch bedingt, zum Beispiel im Jänner und Februar 2017 eingetreten. Ein langfristiger, fallender Trend liegt dennoch vor. Im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima wurde diesbezüglich auch festgehalten, dass trotz fallendem Trend auch zukünftig Jahre mit meteorologisch bedingten Überschreitungen der zulässigen 25 PM10-Überschreitungstage gem. Immissionsschutzgesetz-Luft nicht ausgeschlossen werden können.

Berücksichtigt wurde bei der Ermittlung der Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens kein fallender Trend der Feinstaubimmissionen. Die Hintergrundbelastung wurde konservativ (auf der sicheren Seite liegend), aus den vorliegenden Messungen der letzten Jahre an repräsentativen Messstellen angesetzt. Die Hintergrundbelastungen wurden für alle Prognosejahre in gleicher Höhe angesetzt, es wurden also keine großräumigen Minderungen der Hintergrundbelastungen für die Zukunft angesetzt. Die Gesamtbelastungen ergeben sich aus der Hintergrundbelastung und den Zusatzbelastungen aus dem Verkehr.

#### Herr Ing. Mutzek:

Ich möchte darauf verweisen, dass im Fachgebiet Luft/Klima Anlage WU 1.1. Seite 70 die dargestellte Graphik mit einer schwachfallenden Tendenz dargestellt ist. Diese ist nicht ausreichend, um der Gesundheitsvorsorge für die örtl. Bevölkerung in UVP-G Rechnung zu tragen und es müssten auch noch andere Schadstoffe betrachtet werden. Ich übergebe weitere Unterlagen als Beilagen zum Protokoll (Überschreitungsstatistiken und einen Ausdruck der Graphiken, siehe zu allen vorgelegten **Beilagen ./43 - ./53**).

#### DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass die Messwerte an den repräsentativen Messstellen für die Jahre 2015 und 2016 im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima (Seite 28) von mir ergänzt wurden und auch auf die erhöhten Immissionen im Jänner und Februar 2017 eingegangen wurde. Hier habe ich eine Abschätzung für das Jahr 2017 gemacht.

#### Herr Ing. Mutzek:

Zur Behebung eines weiteren wesentlichen Mangels des Gutachtens für Luftschadstoffe fordere ich die Einbeziehung weiterer Werte, die bisher ausgeklammert wurden. Es handelt sich dabei um Ultrafeinstaub (PM 1.0 und 0.1), welcher bisher im Österreichischen Messnetz nicht offiziell ausgewertet wird.

Ich zitiere hierzu aus einer Publikation des VCÖ (Verkehrsclub Österreich) aus dem Jahr :  
*„Verkehr ist in Städten Hauptverursacher von krebserregenden Ultra-Feinstaub, mehr als die Hälfte von Österreichs Bevölkerung lebt in Städten und Ballungsräumen. In Städten ist der Verkehr der Hauptverursacher von Ultra-Feinstaub. Besonders Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter belasten die Luft mit einer großen Anzahl gefährlicher Partikel. Wer zu Stoßzeiten im Stau steht und das betrifft natürlich auch die Autofahrer selbst befindet sich in einer giftigen Abgaswolke.“*

Zu den Auswirkungen zitiere ich weiter:

*„In den vergangenen Jahre rückte die Wirkung von kleinsten Partikeln auf das Herz und den Blutkreislauf in den Vordergrund. Wesentliche Ursache dieser Tiefenwirkung sind die 10 bis 1.000 mal kleineren ultrafeinen Partikeln unter 100 Nanometer. Sie dringen nämlich nicht nur bis zu den Lungenbläschen vor, sondern gelangen auch in den Blutkreislauf und werden in verschiedene Organe verteilt, wo sie entzündliche Veränderungen verursachen können. Diese winzigen Entzündungsherde setzen Kettenreaktionen in Gang, welche das Kreislaufsystem und andere Organsysteme beeinträchtigen. Letztlich kann es zu Herzinfarkten und Schlaganfällen kommen.“*

Ultrafeinstaub kann auch die sogenannte Blut-Hirnschranke überwinden und wird in allen Bereichen des Gehirns eingelagert. Ich stelle daher den Antrag, dem SV für Luftschadstoffe den Auftrag zu erteilen, sein Gutachten bzgl. diese Vorbelastung mit Ultrafeinstaub zu ergänzen.

Ich halte es für angemessen, denn in der Schweiz wird seit 9 Jahren dem Stand der Technik entsprechend die Belastung mit Ultrafeinstaub über stationäre Systeme und einer größeren Anzahl von Messstellen ermittelt. Dabei wird auch die Partikelanzahl als wesentliche Größe ermittelt. Auch das Umweltbundesamt betreibt einige wenige Messstellen. Diese sind jedoch nicht öffentlich und geben für unser Wohngebiet auch keine Rückschlüsse auf die Belastung.

#### DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Die Kategorisierung von Feinstäuben geht auf eine Richtlinie der amerikanischen Umweltschutzbehörde (EPA) zurück. Die Definition von PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> berücksichtigt das Abscheideverhalten der oberen Atemorgane. So werden bei PM<sub>10</sub> die Partikel < 1,0 µm vollständig erfasst, bei Partikel mit 10 µm gehen 50% in die Gewichtung ein, bis hin zu 0% bei Partikel mit 15 µm. Bei PM<sub>2,5</sub> gehen alle Partikel < 0,5 µm in die Gewichtung ein, bis zu 0% bei Partikel > 3,5 µm.

Da PM<sub>1</sub> in PM<sub>2,5</sub> und PM<sub>10</sub> somit enthalten sind, werden diese ultrafeinen Feinstaubanteile zum derzeitigen Stand der Technik durch die Bewertung von PM<sub>10</sub> und insbesondere von PM<sub>2,5</sub> mitberücksichtigt. Die Entwicklungen gehen aber sicher weiter und künftig ist die Festlegung eines Grenzwertes für PM<sub>1</sub> natürlich nicht auszuschließen.

Zur Messtechnik: Es ist technisch möglich PM<sub>1</sub> zu messen. In der Schweiz wurde PM<sub>1</sub> an den sogenannten NABEL-Stationen bis 2013 gemessen. Im Jahresbericht 2015 sind keine Messwerte für PM<sub>1</sub> mehr ausgewiesen. Die Messungen in der Schweiz haben gezeigt, dass der Anteil PM<sub>1</sub> an PM<sub>2,5</sub> ca. 60 bis 65% ausmacht.

Bei PM<sub>0,1</sub> wird die Messung der Partikelanzahl zu Forschungszwecken ebenfalls durchgeführt. Um die Vergleichbarkeit von Messdaten zu gewährleisten, müssen standardisierte Verfahren für die Messung und qualitätssichernde Maßnahmen festgelegt werden, bzw. es muss eine Reproduzierbarkeit von Messungen gewährleistet sein. Für Ultrafeinstaub in den Fraktionen PM<sub>1,0</sub> und PM<sub>0,1</sub> sind derzeit keine standardisierte Verfahren und Qualitätssicherungsmaßnahmen definiert

Im Jahr 2013 hat die EU ihre Luftreinhaltestrategie anhand der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse aktualisiert und hat eine Evaluierung vorgenommen. Unter Beiziehung von Expertinnen und Experten (z.B. der Weltgesundheitsorganisation WHO) wurde unter anderem überprüft, welche Auswirkungen die Luftqualitätsrichtlinie auf die Entwicklung der Luftqualität in den Mitgliedstaaten seit Inkrafttreten hatte und wie gefährlich Feinstaub, Ozon, Stickstoffdioxid und weitere Luftschadstoffe gemäß dem neuesten Wissensstand sind. Auch die

Messmethodik und die gewonnenen Messergebnisse waren Teil der Untersuchungen. Bezüglich der zu überwachenden Feinstaubfraktionen – derzeit PM10 und PM2,5 - sahen die eingebundenen Expertinnen und Experten keine Notwendigkeit diese durch die Einführung weiterer Feinstaub-Fraktionen zu ergänzen. Die Europäische Union erachtete somit die bestehenden Feinstaub-Grenzwerte PM10 und PM2,5 als derzeit ausreichend um die menschliche Gesundheit zu schützen.

Herr Ing. Mutzek:

Die Angaben des SV, dass diese ultrafeinen Partikeln mit den größeren Werten PM 2,5 und PM 10 mit ermittelt werden, sind zwar korrekt, aber für eine humanmedizinische Beurteilung nicht ausreichend, denn diese Ermittlung erfolgt auf Basis des Gewichtes und nicht der Partikelanzahl. Als Nachweis für die technische Machbarkeit übergebe ich eine Auswertung aus dem Schweizer Messnetz NABEL aus dem Jahr 2014 (siehe **Beilage /53**). Diese Auswertung bringt auch den Nachweis der Sinnhaftigkeit, weil man dort auch Ausbreitungsmodelle entwickelt hat, wie sich Ultrafeinstaub gemeinsam mit anderen Schadstoffen ausbreitet.

Frage an den SV:

Wie sind die Bewohner im Trassenverlauf von diesen Schadstoffen betroffen und wie sind die humanmedizinischen Auswirkungen?

Ich habe viel Zeit auf dieser Schweizer Internetseite in die Recherche investiert und weiß daher, dass nicht das Gewicht der ultrafeinen Partikeln relevant ist, sondern deren Anzahl und der Anteil an Schwermetallen in diesen Partikeln und daher bitte ich, diese Bewertung im Gutachten nachzuholen.

Frage an den Humanmediziner:

Was den Beurteilungsrahmen im UVP-Verfahren betrifft, sehe ich ein riesiges Gefahrenpotential für Ultrafeinstaub. Was sagen Sie dazu?

Dr. Edtstadler (SV Humanmedizin):

Kleinere Partikel wurden erhoben, wie Schönhuber ausgeführt hat. Wirkungen kleinerer Partikel sind nicht zu bestreiten und das habe ich zusammenfassend im Gutachten dargelegt. Hier gibt es viel Forschung. Feinstaub kommt überall vor, vor allem im städtischen Bereich. Dosis-Wirkung-Beziehungen, die eine allgemeine Grenzwertfestlegung für Ultrafeinstaub zulassen würden, sind bislang nicht fassbar und in den internationalen Gremien wurde deshalb kein Grenzwert festgelegt. Die WHO hat für Feinstaub Air quality guidelines „Luftqualitätskriterien“ (AQG) festgelegt, auf die im Gutachten Bezug genommen wurde

Herr Ing. Mutzek:

Ist der gesetzliche Grenzwert für Sie als Gefährdungspotenzial für den Menschen ausreichend?

Dr. Edtstadler (SV Humanmedizin):

Von Fachgremien (z.B. WHO) festgelegte und gesetzliche Grenzwerte sind objektivierbar und für die Beurteilung ausreichend

Herr Ing. Mutzek:

Ich halte es für richtig, dass ein PM 1 Grenzwert nicht alleine ausreichend ist, weil es eine Vielfalt an Luftschadstoffen gibt, aber Sie stellen es so dar, als wäre die gesundheitliche Belastung der Bewohner an Grenzwerte gebunden. Es gibt genügend Publikationen, die beweisen, dass in der Nähe von stark befahrenen Straßen und Autobahnen Ultrafeinstaub zu massiven gesundheitlichen Beeinträchtigungen und vorzeitigen Mortalitäten führt. Bei Betrachtung der Betriebsdauer des Projektes ist anzunehmen, dass mehrere hundert vorzeitige Todesfälle zu beklagen sind und daher müsste diese Thematik jetzt im Verfahren berücksichtigt werden. Ich übergebe den SV für Humanmedizin nun eine Liste mit mehr als 100 Internationalen Studien zu gesundheitlichen Auswirkungen von Ultrafeinstaub als Beilage zum Protokoll (siehe **Beilage /52**) und weise darauf hin, dass die kumulierende Wirkung zu bewerten wäre.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass auf die Beilagen im Laufe der Verhandlung von SV Humanmedizin Dr. Edtstadler noch am Montag eingegangen werden wird.

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Ich weise darauf hin, dass bereits ein aktuellerer EMPA-Bericht „Zusätzliche Partikelmessungen im NABEL – Bericht über die Messungen 2015“ vorliegt.

Herr Ing. Mutzek:

Ich weise darauf hin, dass die wenigen Referenzpunkte im Rechengebiet speziell an der Siedlung Pfalzgasse und Krcalgrube, für die Ermittlung der Schadstoffe nicht ausreichend sind. Ich vertrete dort 38 Anrainer. Ich halte einzelne Messpunkte für nicht aussagekräftig und fordere den SV auf, weitere Messpunkte zu integrieren, um eine genauere Differenzierung für die Bewohner zu bekommen.

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Es wurden die Auswirkungen der Vorhaben S1 Spange Seestadt Aspern und Stadtstraße Aspern an 35 repräsentativen Rechenpunkten dargestellt. Die Rechenpunkte wurden so gelegt, dass die maximalen Zusatzimmissionen im Untersuchungsgebiet erfasst werden. An allen anderen Immissionsorten des Untersuchungsgebietes sind geringere Zusatzimmissionen zu erwarten. Darüber hinaus sind in den Einreichunterlagen und weiterführenden Unterlagen der Projektwerberin flächige Ausbreitungskarten der Zusatz- und Gesamtimmissionen enthalten. Die ausgewählten Rechenpunkte sind repräsentativ und sie sind gemeinsam mit den Ausbreitungskarten für die Erstellung des UVP-Teilgutachtens und für eine abschließende Beurteilung der Auswirkungen in der Bau- und der Betriebsphase ausreichend.

#### Herr Ing. Mutzek:

Auf die Stellungnahme des SV ergänze ich, dass diese Messpunkte nicht repräsentativ sind.  
Frage an den SV:

Haben Sie den Sachstandsbericht Klimawandel 2014 gelesen, denn in den nächsten 10 bis 15 Jahren werden schon erhebliche Auswirkungen im Osten Österreichs spürbar werden. Die skizzierten Wetterphänomene fallen aus dem herkömmlichen Klimaschema heraus und das betrifft nicht nur die Ausbreitung von Feinstaub, sondern auch Ozon und weitere Schadstoffe.

Ich zitiere aus dem Sachstandsbericht Klimawandel 2014:

*„Die Partikelneubildung (Nukleation) in der Atmosphäre ist ein wichtiger Parameter für die Klimarelevanz von Aerosole, wobei in der Atmosphäre durch meist photochemische Reaktionen von Vorläufergasen (z.B.  $\text{NH}_3$ ,  $\text{NO}_x$ ,  $\text{SO}_2$ , flüchtige organische Verbindungen, VOC) sekundäre anorganische (meist Sulfate, Nitrate) und sekundäre organische Aerosole (SOA) entstehen. Eine Abschätzung der Menge an Sekundäraerosol, das aus den Vorläufergasen gebildet wird, liegt für Österreich nicht vor.“*

Frage an den SV:

Wurde die Frage der Partikelneubildung von Aerosolen im Teilgutachten behandelt?

#### DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima wurde nicht auf die Bildung von sogenannten Sekundärpartikel eingegangen. In den Stellungnahmenbänden wurden von mir die diesbezüglichen Einwendungen beantwortet.

Sekundäre anorganische Aerosole, insbesondere Ammoniumsulfate und Ammoniumnitrate entstehen durch chemische Umwandlungsprozesse in der Atmosphäre aus den Vorläufern  $\text{SO}_2$ ,  $\text{NO}_x$  und  $\text{NH}_3$  in Zeiträumen von bis zu einigen Tagen.

Diese Vorgänge sind sehr komplex und durch Modellierungen nicht abbildbar. Sekundär gebildete Feinstaubpartikel werden nicht an den repräsentativen Rechenpunkten wirksam.

Das Potenzial für eine projektkausale Bildung von Sekundärpartikel wird über die projektbedingte Zunahme der Vorläufersubstanz  $\text{NO}_x$  (Stickoxide) abgeschätzt. Stickoxide sind die wesentliche Vorläufersubstanz aus dem KFZ-Verkehr,  $\text{SO}_2$  ist von sehr untergeordneter Bedeutung. Die projektspezifischen Emissionszunahmen aus den Projekten S1 Spange Seestadt Aspern und Stadtstraße Aspern machen bei  $\text{NO}_x$  einen Anteil von 0,15% an den gesamten  $\text{NO}_x$ -Emissionen Wiens (Bundesländer Luftschadstoff-Inventur, UBA 2016) aus. Das Potenzial für die projektkausale Bildung von Sekundärpartikel ist für das gegenständliche Vorhaben somit als unwesentlich einzuschätzen.

#### Herr Ing. Mutzek:

Zum Thema Ozon verweise ich auf den Jahresbericht Luft Gütemessungen 2016 des Umweltbundesamtes (als Beilage zum Protokoll), auch wenn in den Berichten manches sehr eventuell formuliert ist, so zeigen einige Punkte ein Riesenproblem für Ozon. Die massive Überschreitung von Grenzwerten konnte auch im Zuge von Luftreinhaltemaßnahmen nicht entscheidend gesenkt werden. Die erhöhten Konzentrationen wurden in Wien gemessen, daher befürchten wir Auswirkungen im Wohngebiet. 2016 wurden auch im Nahbereich von

Wien Alarmschwellwerte überschritten, nicht zufällig an der Grenze zur Slowakei. Unter dem Pkt. 2.10.4. wird darauf hingewiesen, dass zwischen den Jahren 2014 und 2016 an 40 Stationen im Nordosten Österreichs, u.a. auch am Hermannskogel in Wien, gemessen wurde. Für das Wohngebiet mag das nicht so entscheidend sein, aber der Wienerwald ist auch ein Naherholungsgebiet für die Bewohner.

Frage an den SV:

Wie schätzen Sie die Belastungssituation für Bau- und Betriebsphase in Bezug auf den Luftschadstoff Ozon ein? Ich sehe einen Nachholbedarf zu diesem Thema im Gutachten.

#### DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Es trifft zu, dass der Zielwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit im Jahr 2016 an der Messstelle Hermannskogel in Wien überschritten wurde. Insbesondere in den Sommermonaten stellt die Ozonbelastung im Lee des Ballungsraumes Wien ein Problem dar. Anders als die NOX-Emissionen als Vorläufersubstanz, wird eine etwaige projektkausale Erhöhung der Ozonbelastung nicht lokal wirksam, sondern erst großräumiger (zum Beispiel an der Messstelle Hermannskogel). Das zusätzliche Ozonbildungspotenzial in Folge der Projekte S1 Spange Seestadt Aspern und Stadtstraße Aspern kann über die Emissionsbilanzierung von NOX und NMHC abgeschätzt werden. Im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima wird auf das Ozonbildungspotenzial in der Betriebs- und Bauphase eingegangen.

Die projektspezifischen Emissionszunahmen aus den Projekten S1 Spange Seestadt Aspern und Stadtstraße Aspern machen bei NOX in der Betriebsphase einen Anteil von 0,15 % an den gesamten NOX-Emissionen Wiens (Bundesländer Luftschadstoff-Inventur 1990 – 2014, UBA 2016) aus, in der Bauphase sind es 0,2%.

Es ist davon auszugehen, dass diese Emissionszunahmen zu keiner projektkausalen Änderung der Ozonkonzentrationen im Lee der Stadt Wien führen werden.

#### Herr Ing. Mutzek:

Ergänzende Frage zu projektkausalen Auswirkungen im Lee der Stadt Wien:

Meinen Sie damit den Wienerwald und die Auswirkungen mehrerer Projekte gemeinsam?

Wir sprechen von zusätzlichen Schadstoffen von 70.000 Fahrzeugen - hat das keinen Einfluss auf Menschen und deren Erholungsräumen, obwohl die Vorbelastung durch Ozon schon so hoch ist?

#### DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Ja, mit Lee ist auch der Wienerwald gemeint. Im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima wurden die Projekte S1 Spange Seestadt Aspern und Stadtstraße Aspern kumulativ betrachtet.

Auf Grund der Größenordnung der zusätzlichen NOX und NMHC-Emissionen sind keine projektkausalen Änderungen der Ozonbelastungen zu erwarten.

Herr Ing. Mutzek:

Bezugnehmend auf den Fachbereich Klima und zur Beurteilung der Zunahme von CO<sub>2</sub> möchte ich aufzeigen, dass Österreich ein Riesenproblem mit der Einhaltung der internationalen Verpflichtung zur Einhaltung von Reduktionszielen hat. Natürlich spielt da auch der Tanktourismus eine Rolle, jedoch der Großteil kommt aus dem eigenen Verkehr und dazu bringe ich eine Graphik aus dem Klimaschutzbericht 2017 des Umweltbundesamtes. Die Graphik zeigt eine laufende Zunahme bei CO<sub>2</sub> Emissionen bei gleichzeitiger Überschreitung des maximal zulässigen Ausstoßes um 3,2 %.

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Ich kenne diesen Bericht (Klimaschutzbericht 2017 des Umweltbundesamtes).

Herr Ing. Mutzek:

Welche CO<sub>2</sub> Zunahmen wurden für das Projekt ermittelt? Ich konnte nur Angaben in Prozent, jedoch keine Mengenangaben finden. Laut Klimaschutzgesetz werden die CO<sub>2</sub> Emissionen in Kategorien eingeteilt und müssen für Bau- und Betriebsphase angegeben werden.

RA Dr. Altenburger (für die Projektwerberin):

Bei Rechtsprechung der Höchstgerichte (jüngst auch explizit Verfassungsgerichtshof zur dritten Piste) wurde festgestellt, dass CO<sub>2</sub> kein Genehmigungskriterium in einem Projektgenehmigungsverfahren darstellt. Darüber hinaus ist CO<sub>2</sub> auch kein Luftschadstoff iSd IG-L/UVP-G. Daher ist die Frage, ob Österreich seine Ziele aus den Klimaschutzübereinkommen von Kyoto und Paris erfüllen kann bzw. erfüllt hat, im gegenständlichen Fall nicht relevant. Ihre Fragen greifen insofern ins Leere und sind an den Gesetzgeber zu richten. Die für das gegenständliche Projekt zuständige Behörde, das BMVIT, kann die Einhaltung von Klimaschutzzielen mangels Zuständigkeit nicht exekutieren.

Herr Ing. Mutzek:

Mir geht es nicht nur um Klimaschutzmaßnahmen, sondern um eine Emissionsbilanz für mögliche Ersatzleistungen, denn diese sind notwendig, um CO<sub>2</sub> Prognosen zu erstellen.

RA Dr. Altenburger (für die Projektwerberin):

Die Verpflichtung richtet sich an die Mitgliedsstaaten, nicht auf die Projektgenehmigungsebene.

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Die Aufgabe des Sachverständigen im UVP-Verfahren ist es, die Auswirkungen bzw. die Emissionen des Projektes darzustellen. Die Emissionen der CO<sub>2</sub>-Äquivalente des Projektes wurden im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima auf Seite 92 für die Betriebs- und die Bauphase ausgewiesen. Die Bewertung der zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen in Bezug auf die

Klimaschutzziele Österreichs ist und war nicht Aufgabe des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima.

Die kumulierten jährlichen Treibhausgasemissionen aus den Projekten S1 Spange Seestadt Aspern und Stadtstraße Aspern betragen in etwa 0,010 Mio t CO<sub>2</sub>-Äquivalent für die Bauphase und in etwa 0,012 Mio t CO<sub>2</sub>-Äquivalent für die Betriebsphase (Planfall PL1 – Planfall PL0 2024).

Im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima wird noch auf den Klimaschutzbericht 2016 des österreichischen Umweltbundesamtes verwiesen. Mittlerweile ist der Klimaschutzbericht 2017 veröffentlicht. An den Aussagen im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima ändert sich dadurch nichts.

Herr Ing. Mutzek:

Wie lauten die konkreten Zahlen? Sind die Werte als Summenwerte aus Bau- und Betriebsphase zu verstehen?

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Die jährlichen Emissionen an CO<sub>2</sub>-Äquivalenten für die Bauphase beziehen sich auf das ungünstigste Baujahr.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht die Verhandlung um 10:22 Uhr für eine Pause.

Die Verhandlungsleiterin nimmt die Verhandlung um 10:50 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Dr. Sedlmayer (für die Projektwerberin) das Wort bezüglich der gestern offen gebliebenen Fragen zur Reisezeit von Hrn. Benda Alfred:

Für das Untersuchungsgebiet wurde die tägliche Reisezeit ermittelt und die Zahlen nach Straßentypen aufgelistet. Im Fachbeitrag Verkehr sind die Summenwerte über alle Straßentypen dargestellt. Die nachfolgenden Zahlen für verschiedene Planfälle plausibilisieren den Summenwert und ergeben in Summe den Gesamtwert der Reisezeiten.

Bestand 2012:

- Autobahnen und Schnellstraße 14.900 Kfz\*Std. DTVw
- Hauptstraßen B und Landesstraßen B 21.000 Kfz\*Std. DTVw
- Hauptstraßen A und restliche Landesstraßen 31.900 Kfz\*Std. DTVw
- Gemeindestraßen 5.500 Kfz\*Std. DTVw
- Summe 73.300 Kfz\*Std. DTVw

Bestand 2030 (0.D.2):

- Autobahnen und Schnellstraße 36.700 Kfz\*Std. DTVw
- Hauptstraßen B und Landesstraßen B 41.000 Kfz\*Std. DTVw



Hauptstraßen A und restliche Landesstraßen 68.200 Kfz\*Std. DTVw  
Gemeindestraßen 16.800 Kfz\*Std. DTVw  
Summe 162.700 Kfz\*Std. DTVw

Bestand 2030 (1.D.2):

Stadtstraße (Projekt, gesondertes Verfahren) 3.300 Kfz\*Std. DTVw  
S 1 Spange (Projekt) 2.400 Kfz\*Std. DTVw  
Autobahnen und Schnellstraße 35.800 Kfz\*Std. DTVw  
Hauptstraßen B und Landesstraßen B 33.700 Kfz\*Std. DTVw  
Hauptstraßen A und restliche Landesstraßen 49.500 Kfz\*Std. DTVw  
Gemeindestraßen 12.200 Kfz\*Std. DTVw  
Summe 136.900 Kfz\*Std. DTVw

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Mir liegt diese Liste vor, in der die Reisezeiten für KfzH und LkwH im Untersuchungsgebiet nach Straßentyp unterschieden ausgewertet wurden. Der gewünschte Effekt hinsichtlich Entlastung im untergeordneten Straßennetz ist anhand der Daten erkennbar.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. Rehm Wolfgang das Wort (Stgn. Nr. 170) für die Umweltorganisation VIRUS:

Zu den Ausführungen des Sachverständigen: Das kann ich aus dieser teilaggregierten Aufstellung rauslesen. Ist das die Aufstellung, die gestern von der Projektwerberin angesprochen wurde? Weil meine Frage gestern hat darauf abgezielt, weg von diesen Kumulierungen für die im Verkehrsmodell abgebildeten Quell-Ziel-Verbindungen zu gehen und Angaben über die individuelle Reisezeit zu erhalten, um überprüfen zu können, ob die Verkehrsbelastung im Referenzplanfall plausibel sein kann oder nicht realistisch ist. Auf dieser Basis kann ich das nicht überprüfen, ob ein bestimmter Anteil an überhöhten Reisezeiten drinnen steckt und wie hoch dieser ist. Und auch nicht überprüfen kann ich, ob auf Seite des Referenzplanfalls 16 % in Stein gemeißelt sind oder das Delta reduziert werden muss. Ich nehme zur Kenntnis, dass diese Information nicht vorliegt und dass dies ein Nebenprodukt der Quell-Ziel-Matrix sein müsste.

Die Verhandlungsleiterin fragt den SV Prof. Fellendorf, ob diese Informationen für die Plausibilitätsprüfung, vor allem in Bezug auf das Delta, notwendig sind.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Die Reisezeiten (oder noch besser die Reisegeschwindigkeiten im Verhältnis zu den Reisegeschwindigkeiten bei Nullbelastung) pro Kfz-Fahrt im Untersuchungsgebiet können in der Software Visum derzeit nicht ausgewertet werden und würden eine individuelle Programmierung erfordern. Das ist für einen Anwender weder zumutbar noch für den Nachweis der Modellqualität erforderlich. Stattdessen werden die Fahrtweitenverteilungen geprüft; insbesondere die Häufigkeit sehr langer Fahrten. Eine Prüfung der Fahrtweitenverteilungen mit Befragungsergebnissen hat realistische Werte gezeigt. Für die Prüfung der Modellqualität standen

zusätzlich noch Querschnittsbelastungen, Strukturdaten und die Streckenspinnen zur Verfügung, was für mich zur Qualitätsprüfung ausreichend war und auch dem internationalen Kenntnisstand entspricht. Unrealistische Ausreißer sehr langer Reisezeiten waren aus der Fahrtweitenverteilung nicht erkennbar.

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass der SV die von Herrn Rehm weiterführenden geforderten Informationen für sein Gutachten nicht benötigt hat und erteilt der Projektwerberin das Wort.

RA Dr. Altenburger (für die Projektwerberin):

Wir sprechen uns gegen den Antrag aus. Im Mittelpunkt der Aufgabe des Sachverständigen steht die Prüfung der Plausibilität. Vertiefende/eigene Berechnungen oder Modellierungen müssen nicht durchgeführt werden. Die Modellierung komplett nachrechnen zu müssen - als Aufgabe für einen Sachverständigen - ist weder aus dem UVP-G noch aus der UVP-Richtlinie abzuleiten.

Herr Rehm:

Das ist die Folge, dass ich mit dem blackbox Programm VISUM arbeite. Auch wenn es technisch nicht möglich ist, derartige Werte ohne Zusatzprogramm zu extrahieren, bleibt, dass ich nicht überprüfen kann, ob der Referenzplanfall (und die aufbauenden Planfälle) plausibel sind.

Ich ersuche im Protokoll festzuhalten, dass der Sachverständige erklärt hat, diesen Aspekt nicht überprüft zu haben. Er konnte ihn auch nicht überprüfen. Der Projektwerberin möchte ich entgegen, dass man nicht einerseits ein sehr aufwändiges Berechnungsverfahren den Verkehrsuntersuchungen zu Grunde legen kann und andererseits sich mit einer „Daumen-Plausibel-Schätzung“ zufrieden geben muss. Die Ausführungen der Projektwerberin gehen in Richtung einer Darstellung, dass die Anforderungen sehr gering wären. Das ist es nicht. Gerade weil die Bedeutung der Verkehrsuntersuchung für die Umweltverträglichkeit eine sehr hohe ist und sehr viel Aufwand getrieben wird. Die Prüftiefe muss auch angemessen zum Aufwand sein.

RA Dr. Altenburger (für die Projektwerberin):

Weder im UVP-G noch nach dessen EU-Richtlinie ist das notwendig.

Herr Rehm:

Das UVP-G sieht auch nicht vor, dass eine Prognose erstellt wird, das ist nur gängige Praxis in UVP-Verfahren. Man könnte auch darauf verzichten und mit vorgegebenen Kapazitätsbelastungen von Querschnitten analog zum Betriebsanlageverfahren arbeiten. Faktum ist, die Projektwerberin hat sich eines aufwändigen Prognosemodells bedient, um sich mathematisch begründete Autorität zu verleihen. Es müssen die vorgelegten Unterlagen auch entsprechend überprüft werden. Der Sachverständige muss nicht alles nachrechnen, aber auch

unter Heranziehung eines Vergleichs mit der bisherigen Praxis in anderen Verfahren erfüllt diese Voraussetzung nicht.

Prof. Fellendorf (SV Verkehr und Verkehrssicherheit):

Ich habe mich von der Plausibilität des Verkehrsmodells überzeugt, indem ich nicht nur Fahrtweitenverteilungen, sondern auch Querschnittsbelastungen, Strukturdaten und Streckenspinnen geprüft habe. Ich habe daher meine Prüfpflicht als Sachverständiger ordnungsgemäß wahrgenommen.

Herr Rehm:

Mein Statement in Richtung des Sachverständigen war auf einer allg. Ebene. Ich habe zur Kenntnis genommen, was er geprüft hat. Für uns bleibt dennoch, dass erklärt wurde, warum es methodisch nicht geht. Dies ist geeignet, das Ergebnis des Referenzplanfalls zu beeinflussen, und ist vom Sachverständigen nicht überprüfbar. Es bleibt für uns eine Lücke.

DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin):

Die Daten im Verkehrsmodell wurden von verschiedenen Experten einem Plausibilitätscheck unterzogen. Deshalb hat das Abschlussstatement von Hr. Rehm keine Gültigkeit.

Ich möchte abschließend für die Projektwerberin festhalten, dass die Prüfung des Verkehrsmodells durch den Sachverständigen erfolgt ist und die Art der Prüfung vom Sachverständigen ausführlich und plausibel bereits im Rahmen dieser Verhandlung dargelegt wurde.

Herr Rehm:

Ich halte kurz fest, dass ich nicht gesagt habe, dass das Modell nicht geprüft wurde. Es gibt in den Unterlagen noch etwas, das richtig zu stellen wäre. In der Verkehrsuntersuchung gibt es auf S. 68 im pdf eine Tabelle der Planfälle und was berücksichtigt wurde. Auf S. 64 gibt es in der Seitennummerierung eine graf. Abbildung Straßennetz 2024/2025 – diese Darstellungen stehen im Widerspruch zueinander. Laut Grafik ist 2024/2025 die Realisierung der S 1 Lobau und S 8 Ost unterstellt, die es aber nicht geben wird, v.a. die S 8 Ost kann mangels Projekt nicht realisiert werden. Nachdem der Bericht Projektbestandteil ist, ersuche ich die Projektwerberin zu erklären, was Gültigkeit hat – die Tabelle oder die Grafik.

Dr. Sedlmayer (für die Projektwerberin):

Die Tabelle ist gültig. Die Übersicht der Planfälle dient zur Darstellung des Maßnahmenportfolios.

Die Verhandlungsleiterin erteilt SV Prof. Fellendorf das Wort zum gestern offen gebliebenen Punkten aus dem FB Verkehr (Verkehrszahlen Logistikzentrum):

Gestern waren noch weitere Punkte zum Fachgebiet Verkehr offengeblieben. Die Annahmen zu den Verkehrszahlen Logistikzentrum Lavaterstraße liegen jetzt vor; die Zahlen werden verlesen. Es wird von einer wesentlichen Steigerung der Verkehrsbewegungen ausgegan-

gen; d.h. die Übernahme des Logistikzentrums mit dem erwartbaren Anstieg der Geschäftstätigkeit ist bereits in den Zahlen berücksichtigt.

Nun noch zu den gestern angesprochenen Maßnahmen (siehe UVG Kap 6.1): In den beiden Punkten 1.1 und 1.2 soll jeweils „Notwendige und zumutbare Sperren sind durch eine langfristige Informationsarbeit anzukündigen.“ ersetzt werden durch „Notwendige und zumutbare Sperren sind mindestens 2 Wochen vorher anzukündigen.“ Die von Herrn Rehm angeregte Verlängerung der Monitoringdauer in Maßnahme 1.6 ist mit 5 Jahren nach Inbetriebnahme ausreichend lang und muss von mir aus nicht verlängert werden.

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass die Maßnahme 1.6. unverändert bleibt.

Die Verhandlungsleiterin lässt die Maßnahmen 1.1. und 1.2. in der neuen Fassung verlesen:

- **Maßnahme 1.1. wird wie folgt präzisiert:**

„Östlich von der Bahnunterquerung Hausfeldstraße existieren drei niveaugleiche Eisenbahnkreuzungen, die von Kfz, landwirtschaftlichen Fahrzeugen sowie Radfahrern und Fußgängern genutzt werden. Um während der Bauzeit Behinderungen bezüglich der Erreichbarkeit zu vermeiden, ist während der gesamten Bauphase sicherzustellen, dass zu jedem Zeitpunkt mindestens eine geeignete Nord-Süd Verbindung östlich der Hausfeldstraße für den landwirtschaftlichen Verkehr sowie Rad- und Fußgänger aufrechterhalten wird. Bei einer Verlegung ist dafür zu sorgen, dass geeignete Begleitwege geschaffen werden. Notwendige und zumutbare Sperren sind ~~durch eine langfristige Informationsarbeit~~ **mindestens 2 Wochen vorher** anzukündigen.“

- **Maßnahme 1.2. wird wie folgt präzisiert:**

„Die Erreichbarkeit der umliegenden Wohnhäuser und Gewerbegebiete muss auch während der Bauphase auf allen bestehenden Straßen-, Rad- und Gehwegverbindungen sichergestellt sein. Sofern provisorische Ausweichverbindungen geschaffen werden, ist das Einvernehmen mit den Eigentümern bzw. Verantwortlichen der Wegeverbindung zu dokumentieren und der Umweltbauaufsicht laufend zu übergeben. Notwendige und zumutbare Sperren sind ~~durch eine langfristige Informationsarbeit~~ **mindestens 2 Wochen vorher** anzukündigen.“

Herr Rehm:

Ad Maßnahmen 1.1. und 1.2.: Es steht der Projektwerberin frei, länger vorher anzukündigen.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Herrn Rehm das Wort zu den Fachbereichen des Blockes 2:

Ich möchte Dr. Altenburger entgegenhalten, dass der Fall Flughafen nicht auf das gegenständliche Verfahren übertragbar ist, weder die BVwG-Entscheidung noch die VfGH-Entscheidung, weil es sich auf ein Materiengesetz bezog, nämlich das LFG. Ansonsten sind

das Klima und der Ausstoß von Treibhausgasen ein Thema, das in den FB und in den TGA thematisiert wurde und damit in der VH erörtert werden kann. Dass es schwierig ist, internationale Verpflichtungen auf Projektebene herunter zu brechen, wird eingeräumt. Judikatur ist auch nichts Statisches. Auch die Frage der rechtlichen Beurteilung orientiert sich an den techn.-naturwissenschaftlichen Fakten. In dieser Hinsicht wird man auch sehen, wie die Höchstgerichte in Zukunft entscheiden. Konkret möchte ich zum Thema Treibhausgase die jüngste Publikation des ICCT „Whitepaper from Laboratory to road“ (veröffentlicht am 6.11.2017) anführen, woraus sich ergibt, dass neuerlich Abweichungen von Verbräuchen von Kfz (Diesel und Benzin) festgestellt wurden und zwar in Richtung eines real höheren Verbrauchs, was sich in Folge auf den CO<sub>2</sub> Ausstoß der Fahrzeuge und der Flotte auswirkt. Dementsprechend wären die Berechnungen zu korrigieren. Der Vollständigkeit halber möchte ich erwähnen, dass davon natürlich keine anderen Größenordnungen zu erwarten sind, aber dennoch zusätzliche Beiträge. Auch der sekundär induzierte Verkehr hat Auswirkungen auf die Beurteilung der Treibhausgassituation. Vom methodischen Zugang her ist es irreführend, einen hinterfragenswerten Referenzplanfall und dessen Emissionen und das Delta dazwischen zu nehmen und das mit einem gesamtösterreichischen Ausstoß zu vergleichen, was einen Wert zwei Stellen hinter dem Komma gibt und bedeutungslos ist. Fakt ist, im Untersuchungsgebiet kommt es sowohl im Referenzplanfall als auch im Maßnahmenplanfall zu einem großen Treibhausgaszuwachs. Die zu diskutierende Frage ist, es sind jedenfalls Maßnahmen erforderlich, um gegen diesen Trend eine Reduktion im Verkehr zu erreichen. Zu untersuchen wäre, ob das Vorhaben mit seiner zusätzlichen verkehrserregenden Wirkung dieser Zielerreichung entgegensteht. Das ist im Verfahren nicht geschehen.

#### RA Dr. Altenburger (für die Projektwerberin):

Die ständige Rechtssprechung stellt fest, dass CO<sub>2</sub> keine Genehmigungskriterium i.S.d. IG-L ist. Daher ist der Antrag abzulehnen.

#### Herr Rehm:

Ich bezog mich auf das UVP-G und die Verpflichtung, die Umweltauswirkungen zu minimieren. Ich habe nicht behauptet, dass CO<sub>2</sub> ein Luftschadstoff iSd IG-L ist. Das Thema wird aber immer klein geredet, es ist daher kein Wunder, wenn sich Höchststrichter nicht weiter damit beschäftigen. Ich habe daher auch vorher vorgeschlagen, einen anderen Zugang der Betrachtung zu wählen.

#### DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Die ICCT-Studie und auch die Differenz zwischen Herstellangaben und tatsächlichem Kraftstoffverbrauch sind mir bekannt. Die ICCT-Studie bringt zu Ausdruck, dass die Differenz zwischen den Herstellerangaben und dem realen Kraftstoffverbrauch bzw. den CO<sub>2</sub> Emissionen mit den Jahren angestiegen sind. Eine diesbezügliche Anpassung der für das Projekt errechneten CO<sub>2</sub>-Emissionen ist nicht notwendig, da die Emissionsfaktoren aus dem HBEFA 3.3 (Handbuch für Emissionsfaktoren) nicht aus Herstellerangaben abgeleitet werden. Die Emissionsfaktoren wurden aus Labormessungen, Messdaten aus dem realen Betrieb auf der Straße, sowie Remote Sensing-Daten abgeleitet.

Beim HBEFA handelt es sich um den anerkannten Stand der Technik, weshalb eine Korrektur der ausgewiesenen CO<sub>2</sub>-Äquivalente der Projekte S1 Spange Seestadt Aspern und Stadtstraße Aspern nicht vorgenommen werden muss.

Zur Methodik der Differenzbildung zwischen dem Maßnahmenplanfall und dem Nullplanfall für das Prognosejahr ist auszuführen, dass die zusätzlichen Emissionen für das Prognosejahr 2024 auch den jährlichen Höchstmengen an Treibhausgasemissionen für das Jahr 2020, gem. Anlage 2 des österreichischen Klimaschutzgesetzes (in der gültigen Fassung), gegenübergestellt wurden. Es wurden also annähernd gleiche Prognosehorizonte miteinander verglichen. Ich sehe in dieser Vorgangsweise keine methodischen Defizite.

#### Herr Rehm:

Ich halte jedenfalls eine Ergänzung für zweckmäßig und erforderlich, um ein abgerundeteres und vielfältigeres Bild zu bekommen. Ich habe nicht gesagt, man soll diese Differenz nicht ermitteln, aber es zeigt nur eine Facette des Bildes und ist für sich allein betrachtet irreführend. Im Endeffekt geht es darum, den förderlichen oder hinderlichen Beitrag eines Vorhabens zur Zielerreichung darzustellen. Und wenn es behindernd wirkt, ist diese Wirkung entweder signifikant oder vernachlässigbar. Dazu ist es aber zu überprüfen.

Letztendlich bezog sich unser Vorbringen vom 3.10.2017 ja auch darauf, dass im Frühjahr ein neues HBEFA 3.3 als quick update veröffentlicht wurde. In Unkenntnis der Aktenlage habe ich angeregt, es zu berücksichtigen. Dem UVP-Gutachten konnte ich entnehmen, dass von Sachverständigenseite ein Hinweis auf diese Neuerung stattgefunden hat. Allerdings gab es keine Nachforderung, sondern Sie haben dies im Zuge ihrer Begutachtung mit HBEFA 3.3 überprüft. Wie wurde aus Ihrer Sicht mit HBEFA 3.3 im Projekt umgegangen?

#### DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Eine Neurechnung der NO<sub>x</sub> und der NO<sub>2</sub>-Emissionen und Immissionen auf Basis des HBEFA 3.3 wurde von der Projektwerberin für das ungünstigste Prognosejahr 2019 durchgeführt. Ich habe darauf aufbauend die Emissionen und Immissionen für die Prognosejahre 2020 (von mir zusätzlich berücksichtigt), für 2024 und für 2030 nachgeführt. Die Vorgangsweise ist im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima dokumentiert. Die NO<sub>x</sub>- und NO<sub>2</sub>-Immissionen an allen Immissionspunkten und für alle Prognosejahre sind im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima auf Basis des HBEFA 3.3 ausgewiesen.

#### Herr Rehm:

Danke für die Klarstellung. Ich habe mit den Emissionsfaktoren ein Problem. Das HBEFA 3.2 hatte bis Frühjahr den Anspruch, den Stand der Technik zu repräsentieren. Das UBA hat dazu öffentlich behauptet – tw. im Gegensatz zu den Bedienungsanleitungen zum HBEFA – HBEFA 3.2 bildet reale Emissionen ab. Als Folge der Diskussion nach dem VW-Skandal und der Publikationen des ICCT. Diese Behauptung des UBA ist durch die Veröffentlichung des 3.3 falsifiziert. Es ist denkunmöglich, dass zum damaligen Zeitpunkt die realen Emissionen korrekt abgebildet wurden, wenn einige Monate später (nach den Höhepunkten) eine neue Version mit deutlich höheren NO<sub>x</sub>-Emissionsfaktoren kommt und dort die Behauptung der realen Emissionen weiter aufrecht erhalten wird. Aus unserer Sicht wäre auch zu überprüfen,

ob das HBEFA 3.3. jetzt die Anforderungen erfüllt oder es weiterer Korrekturen bedarf. Dementsprechend kann auch nicht mehr von einem gesicherten Stand der Technik ausgegangen werden, zumal es sich auch nur um ein Zwischenupdate vor dem major update 4.1 im Jahr 2018 handelt. Und es ist auch die Angabe nicht plausibel, selbst wenn man annimmt, dass mehr Messungen Eingang gefunden haben, es basiert weiterhin vieles auf Testzyklen und nicht zur Gänze auf Messungen im realen Fahrbetrieb. Das ist die Schwierigkeit, dass ein Sachverständiger ohne weitere Überprüfungen nicht mehr vertrauen darf, dass HBEFA 3.3. korrekte Emissionsfaktoren liefert.

#### DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Für die Erstellung der Emissionsfaktoren des HBEFA 3.3 flossen die Ergebnisse von Messungen anerkannter internationaler Institutionen ein (z.B. EMPA, TNO). Federführend in Österreich ist das Institut für Thermodynamik und Verbrennungskraftmaschinen der TU Graz. Die Emissionsfaktoren wurden aus Labormessungen, Messdaten aus dem realen Betrieb auf der Straße, sowie Remote Sensing-Daten abgeleitet und stellen derzeit den Stand der Technik dar.

Das HBEFA 3.2 ist aus meiner Sicht zu einem ungünstigen Zeitpunkt erschienen. Euro 6 und Euro 6c Diesel-Pkw haben sich gerade etabliert. Es lagen zu diesem Zeitpunkt nur wenige Messungen von Euro 6 Diesel-Pkw vor. Mittlerweile stehen weit mehr Emissionsmessungen (auch Messdaten aus dem realen Betrieb im Straßenverkehr), insbesondere von Euro 6 und Euro 6d Diesel-Pkw zur Verfügung. Mit aufgenommen in das HBEFA 3.3 wurde erstmals auch der Einfluss der Umgebungstemperatur auf die NOX-Emissionen in Form von Korrekturfaktoren, diese sind länderspezifisch.

Es gibt für mich keinen Grund an der Brauchbarkeit und an der Verwendbarkeit des HBEFA 3.3 zu zweifeln. Das HBEFA stellt derzeit den anerkannten Stand der Technik dar. Selbstverständlich sind weitere Anpassungen der Emissionsfaktoren aus dem HBEFA 3.3 im folgenden HBEFA 4.1, welches voraussichtlich im Herbst 2018 erscheinen wird, in Folge von Weiterentwicklungen nicht auszuschließen

#### Herr Rehm:

Ich habe nicht behauptet, dass sich nichts getan habe. Aus meiner Sicht ist das ein nicht abgeschlossener Zustand.

Die Verhandlungsleiterin fragt, was der konkrete Einwand von Herrn Rehm in diesem Projekt ist.

#### Herr Rehm:

Unser Einwand im konkreten Verfahren ist, dass Emissionsberechnungen auf Emissionsfaktoren basieren, die möglicherweise zu gering angesetzt sind, die nicht gesichert sind, die dementsprechend auch zu korrigieren sein werden und dementsprechend auch die Aussagen zu Irrelevanzschwellen bzw. Grenzwerten nicht sicher sind. Letztendlich geht es um die Frage der Verlässlichkeit der Ergebnisse der Beurteilung der Umweltauswirkungen betreffend das Schutzzut Luft. Sie haben die TU Graz erwähnt, soweit ich weiß, haben die den

NEMO-Code und verwenden ihn zur Überprüfung des HBEFA. Das ist nicht transparent, außerhalb der TU Graz weiß niemand, was NEMO tut.

#### DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Ich habe die Emissionen aus NEMO und HBEFA im Zuge eines anderen Projektes verglichen. Es haben sich keine maßgebenden Differenzen ergeben.

Hinsichtlich der Grenzwerteinhaltung bei NO<sub>2</sub> sind Spielräume vorhanden. Auch 20 % höhere NO<sub>x</sub>-Zusatzimmissionen würden zum Beispiel zu keinen Grenzwertüberschreitungen führen. Darüber hinaus ist die Hintergrundbelastung für den NO<sub>x</sub>-Jahresmittelwert, insbesondere für die östlichen Bereiche des Untersuchungsgebietes, überschätzend angesetzt.

#### Herr Rehm:

Aus der Tatsache, dass u.a. die TU Graz gut arbeitet, lässt sich nicht der Schluss ziehen, dass wir dort sind, wo wir hingehören.

Was noch zu den Emissionsfaktoren gehört, neben der korrekten Ermittlung des Ist-Zustands, ist die Annahme bzgl. des weiteren Verlaufs der Flottenemission, wobei sich der Prognosezeitpunkt des gegenständlichen Vorhabens mit dem des HBEFA – 2030 – deckt. Ich habe das Problem, dass bisher davon ausgegangen werden konnte, dass es einen klaren Trend in Richtung umweltfreundlicherer Fahrzeuge, Flottenerneuerung gab. Man konnte davon ausgehen, dass Emissionen sinken werden und konnte daraus auch einen Trend ableiten. Durch diesen Überraschungseffekt der Korrektur nach oben haben wir diese verlässliche Grundlage nicht mehr und dementsprechend ist das, was im HBEFA enthalten ist, ein Wunschscenario, aber nicht wie vorher eine gut abgesicherte Trendprognose. Dementsprechend müsste dies in der Bewertung des Vorhabens – den PF – berücksichtigt werden.

#### DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Auf der einen Seite gibt es die Veränderung bzw. die Erneuerung des Fahrzeugkollektives an sich, auf der anderen Seite die tatsächliche Veränderung der Emissionen durch motorische Weiterentwicklungen.

Die Verzögerung der Emissionsreduktion im Straßenverkehr gegenüber dem HBEFA 3.2 ist durch die nicht im prognostizierten Ausmaß erfolgte Reduktion der Emissionen, insbesondere der Euro 6 Diesel-Pkw, eingetreten. Die Erneuerung des Fahrzeugkollektives an sich hat die Verzögerung der Emissionsreduktion nicht wesentlich beeinflusst.

Bis 2030 wird die Verzögerung gegenüber den Ansätzen des HBEFA 3.2 nicht vollständig aufgeholt sein. Auch 2030 werden im HBEFA 3.3 im Vergleich zum HBEFA 3.2 höhere NO<sub>x</sub>-Emissionen ausgewiesen, wenn auch in einem geringeren Ausmaß, als beispielsweise für 2020.

Es gibt keinen Hinweis darauf, dass die Erneuerung des Fahrzeugkollektives bis 2030 gegenüber den Prognoseansätzen verzögert eintreten wird. Darüber hinaus geht das HBEFA zu 100% von herkömmlich, mit fossilen Kraftstoffen, angetriebenen Kraftfahrzeugen aus. Der Anteil an, zum Beispiel Elektrofahrzeugen, liegt auch 2030 bei 0%. Tatsächlich ist 2030 also, bei positiver Entwicklung, mit geringeren projektspezifischen Emissionen und Immissionen zu rechnen.



### Herr Rehm:

Ein Wort zur Elektromobilität. Wir wissen, dass es 2010 einige hundert Elektro-Kfz und hohe Erwartungen für Zuwächse gab. Diese haben sich nicht erfüllt. Wenn man einen zusätzlichen Anteil unterstellt, kann man in Richtung Emissionsreduktion gehen. Das kann man aber in diesem Verfahren nicht als Grundlage nehmen.

Ich komme nun zu den Luftschadstoffimmissionen und möchte das Problem des Untersuchungsgebietes thematisieren. Wenn ich bei NO<sub>x</sub> bleibe, ist nahezu das gesamte Stadtgebiet von Wien als belastetes Gebiet ausgewiesen, was heißt, es kommt wiederkehrend zu Grenzwertüberschreitungen. Die Messstellen mit Überschreitungen des Genehmigungsgrenzwerts sind nicht im Untersuchungsgebiet. Wenn ich den Grenzwert im engeren Sinn heranziehe, bin ich in Stadlau manchmal darüber. Man hat das Untersuchungsgebiet in der Verkehrsuntersuchung abgegrenzt mit einer Änderung von 20%. Es gibt Messstellen in Wien, Highlights Hietzinger Kai und Taborstraße, wo Grenzwertüberschreitungen auftreten, sich aber Zusatzbelastungen dem Vorhaben schwer zuordnen lassen, es gibt aber auch Messstellen an der A 23 (Rinnböckstraße bzw. Wehlistraße). Das gegenständliche Vorhaben steht in einem engen Zusammenhang mit der A 23 und es ist zu erwarten, dass sich Zusatzverkehre und damit Auswirkungen rechtsufrig der Donau ergeben. Bei der Messstelle Rinnböckstraße, die es nicht mehr gibt, gab es 2011 - 2013 Überschreitungen der 40 µg/m<sup>3</sup>, 2014/2015 bei der Ersatzstation Wehlistraße lag der Wert bei 35 µg/m<sup>3</sup>. Wenn ich davon ausgehe und einstweilen die NO<sub>x</sub> Konversion vernachlässige, kann ich von einem linearen Zusammenhang ausgehen. In der Verkehrsuntersuchung wurden Zunahmen unter 20% für die Abgrenzung des Untersuchungsgebiets ausgeklammert. Die Frage, ob es dort zu relevanten Zusatzbelastungen kommt, ist daher ungeklärt. Dort kann es aber zu relevanten Zusatzbelastungen kommen.

### DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Das Untersuchungsgebiet wurde ausreichend groß gewählt. Es werden alle relevanten Auswirkungen des Vorhabens (relevant im Sinne einer Irrelevanzschwelle von 3% der jeweiligen Grenzwerte für Jahresmittelwerte aus dem IG-L) entlang der Trasse und an den Zulaufstrecken dargestellt. Über den Untersuchungsraum hinaus sind keine relevanten Auswirkungen des Vorhabens zu erwarten. In großen Bereichen umfasst das Untersuchungsgebiet auch Überschreitungen von 1% der Grenzwerte für Jahresmittelwerte. Dies ist aus den Differenzkarten Maßnahmenplanfälle minus Nullplanfälle zu erkennen. Die Abgrenzung des Untersuchungsgebiets erfolgte also großzügig im Sinne des Schutzgutes Mensch.

Dort wo im Untersuchungsgebiet, auf Grund der Differenzdarstellungen der Verkehrsbelastungspläne relevante Veränderungen zu erwarten waren – unabhängig von einem 20% Kriterium – wurden repräsentative Immissionspunkte gesetzt und die Immissionen dargestellt. Es gibt aus den Differenzdarstellungen der Verkehrsbelastungspläne keinen Hinweis darauf, dass es außerhalb des Untersuchungsgebietes an Straßenabschnitten zu relevanten Zusatzbelastungen mit gleichzeitiger Überschreitung der Genehmigungsvoraussetzungen gem. IG-L kommt.

Herr Rehm:

Wenn man sich die Differenzdarstellungen 2024/2025 ansieht, habe ich linksufrig der Donau ca. 3500 Kfz Zusatzbelastung. Für uns ist das, was sich rechtsufrig der Donau abspielt, nicht nachvollziehbar. Es kann sein, dass, wenn es nachvollziehbar wäre, man Entwarnung geben kann. Wir stellen den Antrag, der Projektwerberin möge aufgetragen werden, das Projekt dahingehend zu ergänzen, verkehrlich und luftschadstofftechnisch diese Bereiche (Bereich A 23, Bereiche Wehlistraße und Rinnböckstraße) so darzustellen, dass es für die Parteien des Verfahrens nachvollziehbar wird.

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

An der A23 in Richtung Süden wurden zwei Rechenpunkte situiert. Dies sind der RP1 und der RP7. Diese beiden Rechenpunkte sind repräsentativ für die Immissionen an der A23 in Richtung Süden.

Darüber hinaus kommt es in Folge der S1 Spange und der Stadtstraße Aspern zu Verkehrsabnahmen auf der A23 südlich der Donau.

RA Dr. Altenburger (für die Projektwerberin):

Der Antrag ist abzulehnen, da nicht alle Umweltauswirkungen darzustellen sind – egal wie geringfügig sie auch immer sind. Die UVP hat relevante Umweltauswirkungen zu erheben und zu bewerten. Angesprochen ist damit das Thema „Scoping“, die Abgrenzung des Untersuchungsraums. Bereiche, in denen nur maximal irrelevante Veränderungen auftreten, müssen deshalb auch nicht beurteilt werden. In der österreichischen Praxis, ebenso wie im gegenständlichen Fall, wird bzw. wurde in diesem Zusammenhang ohnedies ein sehr weiter Untersuchungsraum gewählt.

Herr Rehm:

Soweit ich den Ausführungen des Sachverständigen entnommen habe, hat er auch nicht die Grundlagen, es tatsächlich prüfen zu können.

Das finde ich bei den Weiterführenden Unterlagen?

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Ich berichtige meine zuvor getätigte Aussage. Südlich der Donau kommt es in Folge der S1 Spange und der Stadtstraße Aspern zu keinen Verkehrsabnahmen. Die Verkehrszunahmen sind aber deutlich geringer als im Querschnitt direkt südlich der Anschlussstelle Hirschstetten. Die Immissionsbelastungen an der A23, nach Einbindung der Stadtstraße in die A23, in Richtung Süden sind im Ausbreitungsmodell noch berücksichtigt.

Das finden Sie in den Weiterführenden Unterlagen.

Herr Rehm:

Ich möchte Dr. Altenburger entgegenhalten, dass die Frage, ob es möglicherweise bei einem Punkt, bei dem Grenzwertüberschreitungen auftreten, zu relevanten Zusatzbelastungen durch das Vorhaben kommt, eine wesentliche Frage ist.

RA Dr. Altenburger (für die Projektwerberin):

Insofern stellt der Antrag einen Zirkelschluss dar. Wenn ich, wie Rehm ausführt, im Rahmen des Scopings die Auswirkungen auf Luftschadstoffe weit über das Untersuchungsgebiet berechne, damit ich feststelle, wie weit der Untersuchungsraum gehen kann, müsste ich in logischer Fortsetzung im Rahmen dieser Prüfung das gesamte Bundesgebiet miteinbeziehen.

Die Abgrenzung des Untersuchungsraums wurde im gegenständlichen Fall ordnungsgemäß durchgeführt und nachvollziehbar dargestellt. Dies wurde von den Sachverständigen im UV-GA und soeben auch in der mündlichen Verhandlung bestätigt.

Wir sprechen uns gegen den Antrag aus.

Herr Rehm:

Es geht um das belastete Gebiet Wien und es geht darum, die Messstellen anzusehen, wo es zu Grenzwertüberschreitungen kommt. Meine Forderung ist berechtigt, konkret und sachlich.

Mein nächster Punkt ist das Irrelevanzkriterium. Der Sachverständige hat ein 3% Irrelevanzkriterium angewendet und ich möchte wissen, warum er nicht 1 % genommen hat und stattdessen 3 %.

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Eingangs sei festgestellt, dass das Irrelevanzkriterium von 3% für Straßen in der einschlägigen Judikatur für Straßenprojekte bestätigt wurde.

In der RVS 04.02.12 wird das Irrelevanzkriterium in der Höhe von 3% der Jahresmittelgrenzwerte für das Schutzgut Mensch wie folgt begründet:

- die unterschiedliche Wahrscheinlichkeit der Kumulierung von Immissionsbeiträgen von mehreren Linienquellen im Vergleich zu den Kumulierungen von mehreren Punktquellen,
- die oftmals gleichzeitige Entlastung von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen durch Straßenprojekte,
- die Grenze der messtechnischen Genauigkeit bei der Erfassung der Grundbelastung liegt je nach Schadstoff etwa zwischen 5 und 10%.

Im gegenständlichen Untersuchungsgebiet für die luftschadstofftechnischen Auswirkungen werden die Grenzwerte bzw. die Genehmigungskriterien gem. IG-L eingehalten, weshalb insbesondere bei NO<sub>2</sub>, der Irrelevanzschwelle keine Bedeutung zukommt.

Die Irrelevanzschwelle in der Höhe von 3% für die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes für das gegenständliche Vorhaben wird vom Sachverständigen wie folgt begründet:

Die kumulierenden Wirkungen der geplanten Straßenbauprojekte im Untersuchungsgebiet wurden hinsichtlich der Luftschadstoffe betrachtet. Eine lokale kumulative Wirkung von Straßenprojekten ist im Bereich S1 Schwechat – Süßenbrunn und S8, Marchfeldschnellstraße

gegeben. In diesem Bereich liegt die Zusatzbelastung aus der S1 Spange Seestadt Aspern unter 1% der Grenzwerte für die Jahresmittelwerte für NO2 und Feinstaub.

Eine deutliche Entlastung von BewohnerInnen entlang der Breitenleerstraße und der Groß-Enzersdorfer Straße tritt gemäß Verkehrsuntersuchung zum gegenständlichen Projekt ein.

Eine Zusatzbelastung in der Größenordnung von 3% liegt unter der messtechnischen Genauigkeit, dies bedeutet, dass Immissionen dieser Größenordnung einem Vorhaben nicht direkt zurechenbar sind.

#### Herr Rehm:

Ich wollte dazu sagen, dass Sie sich auf Judikatur bezogen. Ich gehe davon aus, sie meinen die Entscheidung des VfGH zur A 5 Süd, wo der VfGH die Heranziehung eines Irrelevanzkriteriums für zulässig erklärt hat, aber die Frage, ob 1 % oder 3 % nicht beurteilt hat.

Die Verhandlungsleiterin bestätigt, dass es entsprechende Judikatur zum 3%-Irrelevanzkriterium gibt.

#### Herr Rehm:

Der Sachverständige hat einiges vorweggenommen, weil er sich natürlich auf die RVS 04.02.12 bezogen hat. Im Prinzip muss er auch begründen, warum er sie anwenden muss, da sie keinen normativen Charakter hat. Er hat auch die dort genannten Gründe aufgezählt. Das eine war die Kumulierung von Linienquellen und da ist die Situation eine andere als bei anderen Überlandstrecken wegen der Kumulation mit anderen Vorhaben, das sind einerseits S 1 Lobau und S 8, zu nennen wären auch die Stadtstraße und A 23. Wir haben einen engen Planungsraum, wo Linienvorhaben gleichartiger Art zusammenkommen. Was die Entlastungen betrifft, haben Sie sich auf Verkehrsuntersuchung bezogen. Was ich nicht gefunden habe, war eine Aufstellung in Form von Einwohnergleichwerten (Zahl der Nachbarn kombiniert mit Grad der Zusatzbelastung und Entlastung). Aus unserer Sicht bedarf es hierfür mehr an Grundlage, als hier vorliegt. Zur messtechnischen Ungenauigkeit möchte ich anführen, dass sich daraus nicht schlüssig 3 % ergeben, da dieser Wert deutlich unter der Messungenauigkeit von 5 – 10 % liegt. Diese gilt auch für jene Fälle, bei denen ein Irrelevanzkriterium von 1 % angewendet wird.

Zu den meteorologischen Gunstlagen: Es ist unter Zuhilfenahme der Statistiken bis 2015 der Eindruck entstanden, dass sich die Situation bis 2015 bzgl. PM10 verbessert hätte. Die letzten Jahre der Statistik waren geprägt von einer Gunstlage. 2016 und 2017 haben nun gezeigt, dass ein normaler Tag bzw. ungünstigere Winde gleich wieder zu Ausreißern führten. Daraus ist schlusszufolgern, dass sich die Situation nicht so entspannt, wie unterstellt wurde.

#### DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Wiederholt wird von mir festgehalten, dass im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima die Vorbelastungen für die Jahre 2015 und 2016 nachgeführt wurden und dass auch auf die erhöhten Feinstaubimmissionen in den Monaten Jänner und Februar 2017 im Teilgutachten eingegangen wurde. Ein Problem ergibt sich aus der starken meteorologischen Abhängigkeit von PM2,5 und PM10. Auch in Zukunft sind höhere Immissionen als in den meteorologisch

günstigen Jahren 2015 und 2016 nicht auszuschließen. Fakt ist aber der langfristig fallende Trend der Feinstaubbelastungen (auch anhand Daten vom UBA).

Herr Rehm:

In der langfristigen Betrachtung möchte ich nicht bestreiten, dass die Situation im Vergleich z.B. vor 15 Jahren besser geworden ist. Es geht aber darum, wie stark dieser Trend ist. Wie lange dauert es, bis man in den grünen Bereich kommt.

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Bei der Festlegung der Hintergrundbelastung für die Feinstaubfraktionen wurde dem Umstand der Volatilität Rechnung getragen. Es wurde kein besonders günstiges Jahr aus den Messdaten für die Festlegung der Hintergrundbelastung gewählt. Darüber hinaus wurden die Hintergrundbelastungen für alle Prognosejahre in gleicher Höhe angesetzt, es wurden also keine großräumigen Minderungen der Hintergrundbelastungen für die Zukunft angesetzt.

Herr Rehm:

Sie haben das Thema Messunsicherheiten angesprochen, ich möchte ansprechen, dass auch Modellberechnungen, wie sie hier angewendet wurden, Unsicherheiten haben. In diesem Fall finden wir im Vergleich zu anderen Fachbereichen klarere Vorgaben – die RL 2008/50/EG mit Anhang 1, der eine Unsicherheit von 30 % festlegt, von der ausgegangen wird und ergänzend dazu das Arbeitspapier 17 zur RVS 04.02.12, das darauf Bezug nimmt. Dementsprechend darf das Gesamtergebnis eine Unsicherheit von 30 % aufweisen. Nachdem es vorher schon eine Reihe von Unsicherheitsquellen gibt, muss nachgewiesen werden, dass man sich mit den Unsicherheiten innerhalb dieser Grenzen bewegt. Einen Hinweis darauf bzw. Beleg dafür habe ich nicht aufgefunden.

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

In den letzten Jahren ist im Zusammenhang mit der Qualitätssicherung von Luftschadstoff-Ausbreitungsrechnungen einiges passiert. Die Neufassung der RVS 04.02.12, das Arbeitspapier 17 zur RVS 04.02.12 und die Technische Grundlage zur Qualitätssicherung in der Luftschadstoff-Ausbreitungsrechnung legen Standards für die Luftschadstoff-Ausbreitungsrechnung fest.

Im Arbeitspapier wird festgehalten, dass bei Einhaltung der Vorgaben dieser RVS es nach dem Stand der Technik nicht erforderlich ist etwaige Unsicherheiten der Berechnungen dem Rechenwert der Zusatzbelastung zuzurechnen. Als Mitautor der einschlägigen RVS und des Arbeitspapiers kann der Sachverständige dieser Festlegung vollinhaltlich folgen. Die Einhaltung der Vorgaben der RVS und der Technischen Grundlage wurden vom Sachverständigen geprüft und im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima dokumentiert.

Berechnet wurden die Immissionen von der Projektwerberin mit einem Lagrange Partikelmodell mit der Bezeichnung AUSTAL 2000. Das Modell AUSTAL 2000 ist eine beispielhafte Umsetzung des Anhangs 3 der TA Luft. Im Anhang 3 der TA Luft wird für die Ausbreitungsrechnung ein Lagrangesches Partikelmodell nach Richtlinie VDI 3945 Blatt 3 festgelegt. Nicht jedes Modell ist für jeden Anwendungsfall und für jede Geländestruktur geeignet.

AUSTAL 2000 wird, insbesondere in Österreich und Deutschland, seit langer Zeit angewandt und ist für den gegenständlichen Anwendungsfall geeignet und validiert. Beschrieben wird das verwendete Ausbreitungsmodell und die verwendeten Eingangsparameter im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima ab Seite 44.

Auf Seite 3 des Arbeitspapiers Nr.17 zur RVS 04.02.12 findet sich die Festlegung betreffend den Umgang mit Unsicherheiten.

#### Herr Rehm:

Es geht mir darum, dass letztendlich aus unserer Sicht die Projektwerberin und nicht der Sachverständige verpflichtet ist, die Qualitätssicherung zu dokumentieren. AUSTAL ist ein validiertes Modell, ich nehme das zur Kenntnis. Ohne dieses Modell zu kennen, habe ich im Modell Einstellmöglichkeiten und es muss dokumentiert werden, dass man innerhalb dieser Qualitätssicherung ist. Alle Arbeitsschritte sind so zu dokumentieren, dass die Vorgaben dieser Qualitätsziele eingehalten werden.

#### DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Die Projektwerberin hat in ihren Unterlagen die Arbeitsschritte bzw. die Eingangsparameter dokumentiert. Ich habe Verbesserungsaufträge und Nachforderungen formuliert. Die Verbesserungen wurden durchgeführt und Nachforderungen als weiterführende Unterlagen ausgearbeitet. Ich habe die Eingangsparameter für das Ausbreitungsmodell und die Einhaltung der Vorgaben der Richtlinien zur Qualitätssicherung geprüft.

Die wichtigsten Eingangsparameter waren:

- Die Bodenrauigkeit ist ein Maß für die Turbulenz in bodennahen Luftschichten. Die Projektwerberin hat über das gesamte Untersuchungsgebiet mit einer Bodenrauigkeit von 1,0 m gerechnet. Dies stellt für den östlichen Bereich des Untersuchungsgebietes einen Grenzfall dar, weshalb vom Sachverständigen eine Berechnung mit einer Bodenrauigkeit von 0,5 m nachgefordert wurde. Das ergab in der Regel höhere Immissionen, die auch im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima berücksichtigt wurden.
- Die Maschenweite des Rechengitters von 10 x 10 m entspricht den Vorgaben der Technischen Grundlage zur Qualitätssicherung in der Luftschadstoff-Ausbreitungsrechnung.
- Lärmschutzwände wurden in der Ausbreitungsmodellierung weitgehend nicht berücksichtigt, was in der Regel auf der sicheren Seite liegende Ergebnisse liefert.
- Das Gelände wurde als eben berücksichtigt.
- Auf eine Gebäudeaufraisterung wurde im Modell überwiegend verzichtet. Für die gegenständliche Fragestellung ist diese Vorgangsweise nachvollziehbar. Die Bodenrauigkeit wurde entsprechend angesetzt.
- Die verwendeten meteorologischen Eingangsdaten für die Immissionsmodellierung wurden ebenfalls auf Plausibilität geprüft.

All diese Arbeitsschritte und Eingangsparameter sind in den Einreichunterlagen der Projektwerberin bzw. im UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima dokumentiert.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht um 12:30 Uhr für eine Pause.

Die Verhandlungsleiterin nimmt die Verhandlung um 14:05 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. Rehm Wolfgang das Wort (Stgn. Nr. 170) für die Umweltorganisation VIRUS:

Zur NO-NOX-Konversion, wo der Sachverständige auch Mitersteller der RVS 04.02.12 war, in der letztendlich auch Bezug auf einen aktualisierten Romberg-Ansatz genommen wird, nach der Publikation von Düring et. al., die eigentlich ein atmosphärenchemisches Modell befürworten, und nicht diesen messtechnischen Ansatz. Es wird ein OSPM mit nachgeschaltetem Chemiemodell befürwortet. Hr. Sachverständiger, warum sind sie dieser Publikation nicht gefolgt und haben nicht den Einsatz eines solchen Modells vorgeschlagen bzw. gefordert?

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Die Grundfunktion von Romberg wird schon lange angewandt. Es handelt sich um einen einfachen empirischen Zusammenhang zwischen den NOX- und den NO2-Immissionen. Wesentlich für die Qualität der Konversionsabbildung ist die Festlegung der Parameter a, b und c. In der RVS 04.02.12 wurden die Parameter aus den Datensätzen aller österreichischen Messstellen abgeleitet. Für das gegenständliche Projekt wurden die Parameter aus den Messstellen der Stadt Wien mit der Methodik der kleinsten Fehlerquadrate standortspezifisch festgelegt. Damit wird die lokale Konversion bestmöglich abgebildet. Die Rombergfunktion mit standortspezifischen Parametern ist erprobt und stellt den anerkannten Stand der Technik dar. Der Ansatz ist für Verwaltungsverfahren wie dieses UVP-Verfahren ausreichend und liefert gute Übereinstimmungen mit den tatsächlichen Konversionen. Der Einsatz eines chemischen Modells unter Berücksichtigung der Ozonvorbelastung ist nicht notwendig und liefert auch keine belastbareren Ergebnisse.

Herr Rehm:

Die Parameter, die für a, b und c genannt werden, sind in der RVS aus 1063 Wertepaaren abgeleitet. Der Wiener Ansatz bedeutet, dass diese für a, b und c andere Messwerte berücksichtigt haben? Aus einer spezifischeren Messdatenbasis?

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Die Ableitung der Parameter erfolgte standortspezifisch aus Wiener Messstellen, die Konversion kann so, empirisch unter Berücksichtigung der örtlichen Ozonvorbelastung, standortspezifisch bestimmt werden. Die Rombergfunktion an sich wurde unverändert übernommen und die entsprechend abgeleiteten Parameter eingesetzt.

Herr Rehm:

Ultrafeinstaub – ich halte es für wichtig, auch aufgrund der Tatsache, dass ich mich schon lange mit Umweltschutz beschäftige und es dieselbe Unwilligkeit wie nun bei PM1,0 und

PM<sub>0,1</sub> früher bei PM<sub>2,5</sub> gab. Letztendlich waren vor 15 Jahren schon alle 4 Fraktionen bekannt. Der Beitrag der motorbezogenen Emissionen zu den Feinstaubemissionen ist nicht gleich verteilt. Bei PM<sub>10</sub> geht alles im „Feinstaubozean“ unter. Messtechnisch ist es prinzipiell kein Problem, das umzusetzen. Wir halten es für geboten, auch vorausschauend ein Monitoring zu implementieren. Wir stellen den Antrag, die Behörde möge für PM<sub>1,0</sub> und PM<sub>0,1</sub> ein Monitoring unter Erfassung der Partikelanzahl vorschreiben und humanmedizinisch begründete Richtwerte vorzugeben. Wegen der mangelnden Grenzwerte wäre ein hinreichend langer Monitoringzeitraum festzulegen.

Die Verhandlungsleiterin fragt den SV Luftschadstoffe und Klima und den SV Humanmedizin, ob dieses Monitoring notwendig ist.

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Ein Monitoring der Partikelanzahl ist aus luftschadstofftechnischer Sicht für das gegenständliche Projekt nicht erforderlich.

Dr. Edtstadler (SV Humanmedizin):

Ich verweise auf Stellungnahme am Vormittag hinsichtlich eines isolierten Grenzwertes für Ultrafeinstaub.

Herr Rehm:

Ich gebe zu bedenken, wenn man mit Messungen beginnt und ein Grenzwert vorliegt, man dann keine Zeitreihen und Trends zur Verfügung hat. Im Sinne der Vorsorge wäre es zweckmäßig.

Mag. Kubin (für die Projektwerberin):

Im Hinblick auf die gerade geführte Diskussion erlaubt sich die mitbeteiligte Partei den Hinweis auf die gesetzlichen Bestimmungen des Immissionsschutzgesetzes-Luft. Gem. § 1 Abs. 2 dieses Gesetzes soll mit diesem Gesetz ein Instrumentarium zur vorsorglichen Verringerung der Immissionen von Luftschadstoffen und für gebietsbezogene Maßnahmen zur Verringerung der durch den Menschen beeinflussten Immission von Luftschadstoffen geschaffen werden. Der Gesetzgeber hat im IG-L mehrere Instrumentarien vorgesehen, mit denen dieser vorsorgliche Umweltschutz stattfinden soll. Es gibt Grenzwerte, es gibt Statuserhebungen, es gibt Programme, es gibt verschiedene Möglichkeiten, auch insbesondere den Verkehr oder auch Industrieanlagen zu beschränken. Aus der Sicht der mitbeteiligten Partei wäre es daher allenfalls Aufgabe der gemäß IG-L zuständigen Behörden, im Sinne dieser dort geschaffenen Instrumentarien, bei Bedarf derartige Vorsorgemaßnahmen zu treffen und wären derartige Vorsorgemaßnahmen, wenn sie hier im Rahmen eines einzelnen Projektes vorgeschrieben würden, unverhältnismäßig. Dies zeigt schon allein die Diskussion zu Luftreinhaltung und dem humanmedizinischen SV, wonach es mangels entsprechender Datelage keine etablierten humanmedizinischen Richtwerte für derartige Ultrafeinstäube gibt und auch die Messverfahren noch nicht so ausgereift bzw. technisch vorhanden sind, um daraus auch entsprechend valide Konsequenzen ableiten zu können.



### Herr Rehm:

Zum Thema Lärm: Wesentlich was Lärmimmissionen und deren Auswirkungen betrifft, ist der Gebäudebestand und die korrekte Ermittlung der Parameter. Wir möchten darauf hinweisen, dass das gegenständliche Vorhaben teilweise denselben Gebäudebestand wie die S 1 Lobau und die S 8 West hat. Wir haben die Erfahrung aus diesen beiden Verfahren, dass es bei beiden Verfahren nicht möglich war, den Gebäudebestand richtig zu erfassen. Ich füge hinzu, die Nachreichung S 1 Lobau der Projektwerberin vom 30.10.2017 (*Anmerkung: im Zuge des Verfahrens am BVwG*) wurde noch nicht überprüft. Wir haben hier Unterlagen, die vom September stammen, zu einem Zeitpunkt, wo weder bei der S 1 noch bei der S 8 eine ausreichende Erfassung stattgefunden hat. Bei der S 1 wurde dies auch beim BVwG vom Sachverständigen festgestellt. Dort waren Gebäudenutzungen betroffen, schwankende und unplausible Geschossangaben, Wechsel von Richtungen, zu niedrige Immissionspunkthöhen (S 1 Lobau). Zusätzlich wurden für die Projektwerberin günstige Bodendämpfungswerte gewählt. Wir haben diese beiden anderen Verfahren, wo es diese Mängel gab und gibt und noch nicht behoben wurden. Wir haben nur ein Projekt mit demselben Gebäudebestand und wir müssen davon ausgehen, dass diese Defizite auch hier vorkommen. Ich gehe nachher auf Stichproben ein, allerdings ist es so, dass wir für eine vollständige Überprüfung nicht die erforderlichen Informationen haben. Wir haben keine Angaben über Gebäudehöhen, bei der S 8 haben wir sie bekommen. Es konnten den Unterlagen auch keine Angaben über die Immissionspunkthöhen entnommen werden, anhand derer wir überprüfen können, ob sie zu gering angesetzt wurden. Auch wird die automatisierte Bearbeitung und Prüfung durch die fehlenden Excel-files erschwert. Ich stelle daher den Antrag, die Behörde möge die Projektwerberin auffordern, die fehlenden Infos (Gebäudehöhen, Immissionspunkthöhen) zu übermitteln und auch als Excel-Files zur Verfügung zu stellen.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass sich Herr Rehm auf die Unterlagen S1 Lobau bezieht und diese nicht verfahrensgegenständlich sind.

Die Verhandlungsleiterin ersucht die Projektwerberin um Stellungnahme zu dem Antrag auf Bekanntgabe dieser Informationen.

### RA Dr. Altenburger (für die Projektwerberin):

Grundsätzlich ist der 22. Bezirk eine sehr dynamische Region, mit vielen neuen Bauten. Der Gebäudebestand ist im Nachgang zur Einreichung nochmals aktualisiert worden, die Beurteilung ist aber die gleiche geblieben. Mit den Aufforderungen seitens des lärmtechnischen SV im Verfahren Lobau-Tunnel ist das gegenständliche Verfahren generell nicht vergleichbar, weil es eine viel kürzere Projekthistorie hat.

Ich verweise nochmals darauf, dass für die Beurteilung der UVP ausreichend ist, wenn die SV die relevanten Umweltauswirkungen beurteilen können. Dafür ist es aber nicht relevant, wenn es bei einzelnen Gebäuden Zubauten gibt. Die flächenmäßige Schallausbreitung wurde im Übrigen ohnedies dargestellt. Eine tagesaktuelle Beurteilung des Gebäudebestands kann in einem Projektgenehmigungsverfahren aus rechtlicher Sicht nicht gefordert werden.

Früher wurden die Auswirkungen überhaupt nur lediglich anhand einer Isophonen-Karte abgeschätzt, heute gibt es die in der BStLärmIV festgelegten Immissionspunkte.

#### Herr Rehm:

Zur Konkretisierung: Es ist klar, dass es eine dynamische Entwicklung in der Region gibt und dass die Projektwerberin keine Tagesaktualität gewährleisten kann. Es gibt aber Gebäude, die schon lange bestehen, aber noch nie richtig erfasst wurden. Sie sagen richtig, diese Thematik ist erst durch die BStLärmIV und den Schwenk zu objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen verstärkt worden. Letztendlich geht es darum, festzulegen, wer von Immissionen betroffen und anspruchsberechtigt für objektseitigen Lärmschutz ist. Dazu ist es erforderlich (wie bei der S 1 Lobau auch gutachterlich festgestellt), Objekte höhenmäßig und von der Reflexion richtig zu erfassen, um ein ausreichend wirklichkeitsgetreues Abbild zu bekommen und letztendlich auch entsprechende Festlegungen treffen zu können, wer berührt und betroffen ist.

#### DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin):

In den Lärmberichten z.B. WU-2.2 mit der Darstellung der Berechnungsergebnisse Betriebsphase ist jedem erhobenen Objekt neben der Adresse auch eine entsprechende Geschosshöhe zugeordnet und in den Tabellen dargestellt und beurteilt sind. Jeder betroffene Bürger kann daher anhand seiner Adresse sein Gebäude und seine Betroffenheit erkennen. Die Weitergabe von Unterlagen in bearbeitbarer und veränderbarer Form erscheint daher aus Sicht der ASFINAG nicht erforderlich. Wir sprechen uns daher gegen den Antrag aus.

#### Prof. Kirisits (SV Lärm):

Im Rahmen meiner Befassung als Gutachter habe ich umfangreiche Prüfungen am Datenmaterial der Immissionsergebnisse vorgenommen. Diese führten zu einer Vielzahl an Verbesserungen, welche die Projektwerberin in der Unterlage WU 8-14 dargestellt hat. In meinem Gutachten werden die genauen Prüfungen auf Plausibilität beschrieben. Mir liegen keine excel files der Projektwerberin vor, mit den digitalen pdfs wäre aber prinzipiell eine digitale Verarbeitung möglich. Ich brauche keine weiteren Unterlagen.

Korrekte Immissionswerte liegen für die zur Prüfung der Umweltverträglichkeit relevanten Fassaden vor. Vor allem um die Prüfung der vorrangig aktiven Maßnahmen nach BStLärmIV für die an der Trasse liegenden Objekte durchzuführen, ist eine möglichst genaue Prognose der betroffenen Wohnobjekte erforderlich. Diese sind dem Stand der Technik entsprechend, nach den Verbesserungen, in geeigneter Form vorliegend. Diese sind schlüssig, plausibel und nachvollziehbar. Es ist mir bewusst, dass bis zum Bescheiddatum Wohneinheiten neu hinzukommen können oder Baugenehmigungen erteilt werden können. Daher wird in den Maßnahmen für die Detaillärmuntersuchung die Beachtung neu hinzukommender Gebäude oder Aufenthaltsräume explizit angeführt.

#### Herr Rehm:

Mir ist die Einlage WU 2.2. und die Angabe der Geschosshöhe bekannt. Letztendlich ist der Parameter Gebäudehöhe erforderlich, um die schwankende Geschosshöhe und -höhe und Gesamtgebäudedimension in ein konsistentes Bild zu bekommen und um zu prüfen, ob es stimmig ist. Insofern ist es aufgrund der praktisch aufgetretenen Schwierigkeit nicht ausreichend, auf die Detailuntersuchung zu verweisen, die es sicher braucht, um die Dynamik und

Veränderung aufzufangen. Wenn es schon im Bestand Probleme gibt, kann nicht gewährleistet werden, dass diese so abgewickelt werden wird, wie es gemacht werden müsste. Ich möchte zwei Beispiele anführen:

- Telefonweg 398: lt. Lärmunterlagen gibt es 3 oberirdische Geschosse, tatsächlich sind es nur 2
- Telefonweg 349/7: weicht von jenen von 1 - 6 ab, obwohl es sich um eine Reihenhausanlage mit identer Ausführung handelt.

Das sind Abweichungen, die insbesondere bei einer größeren Zahl zu Fehlern führen können, z.B. Reflexionsverhalten.

Das waren Beispiele, wo wir bei Gebäuden schon jetzt (vor einer detaillierteren Prüfung) sagen können, es stimmt nicht. Man wird bei weiterer Durchsicht sicher weitere Objekte finden. Ich möchte auch noch auf das Objekt Striegelgasse 18 hinweisen, wo wir auf der Südfassade in Einlage 2.2. eine Abweichung von -8dB beim L<sub>night</sub> haben, obwohl Abschirmwirkung gleich bleiben muss und die Nordseite die zum Projekt hin gewandte Seite ist. Dies stellt eine Inkonsistenz dar.

#### Prof. Kirisits (SV Lärm):

Mögliche Abweichungen der Geschözzahlen für die Gebäude am Telefonweg in der Invalidensiedlung sind für die konkrete Frage der Umweltverträglichkeit des Vorhabens S1 Spange nicht relevant. Im Teilgutachten Lärm in Abschnitt 4.2.10 ist dies detailliert dargestellt. Die Fragestellung, ob es durch das Vorhaben zu einer höheren Belastung als in den Verfahren S1 Lobau oder S8 kommt, kann auch mit Mängeln bei der Angabe von Geschözzahlen durchgeführt werden.

#### Zur Striegelgasse:

In diesem Bereich angrenzend zur Seestadt Nord sind in einem Vorhabensplanfall tatsächlich nicht alle Straßenverkehrslärmemissionen korrekt dargestellt. Durch Verkehrsmaßnahmen in der Seestadt Nord kommt es zu geringen Verkehrszahlen und dabei zur gänzlichen Vernachlässigung einzelner Straßenabschnitte. Dies führte zu unrichtigen Differenzdarstellungen. Im Teilgutachten Lärm Abschnitt 2.9, Seestadt Nord, ist aber dargestellt, dass dieser Mangel keine Änderung zur Beurteilung von Betroffenen oder der Umweltverträglichkeit ergibt. Es war für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit nicht notwendig den Mangel zu beheben.

#### Herr Rehm:

Dann ist festzustellen gewesen, dass es z.B. im Bereich Erholungsgebiet Breitenlee (als Krcalgrube erfasst) zu starken Lärmzunahmen gegenüber dem Bestand, teilweise bis +14 dB, kommt. Diese relative Zunahme ist aus unserer Sicht bedeutend genug, dass eine humanmedizinische Einzelfallbeurteilung eventuell unter Heranziehung der ÖAL-Richtlinie 6/18 erforderlich ist.

#### Prof. Kirisits (SV Lärm):

Zu den Grundlagen: Dargestellt sind die Differenz zwischen dem Null-Planfall und dem jeweiligen Vorhabensplanfall. Dabei werden ausschließlich Straßenlärmimmissionen darge-

stellt. Die tatsächlichen Immissionen sind aufgrund von anderen Geräuschen im bebauten Gebiet höher, jedoch bestätigt sich auch durch den Lokalaugenschein der Eindruck eines ruhigen Gebietes. Trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen an der Trasse kommt es zu bedeutenden Lärmimmissionssteigerung. Zum Großteil liegen aber die Lnight Lärmindexwerte im Planfall <45dB. Einige wenige objektseitige Maßnahmen sind aber verpflichtend umzusetzen. Die korrekte Umsetzung im Sinne der BStLärmIV wurde geprüft. Eine Einzelfallbeurteilung ist nach BStLärmIV nicht nötig.

#### Herr Rehm:

Es ist klar, dass die BStLärmIV gültig ist und auch § 6, in dem die Grenzwerte festgelegt wurden, und die Vorgangsweise bestätigt wurde. Ich verweise auf die ständige Rechtsprechung der Höchstgerichte, dass die Grenzwerte in derartigen Vorschriften nur Mindestanforderungen darstellen, von denen im Einzelfall, wenn geboten, aus humanmedizinischer Sicht abgewichen werden kann. In der BStLärmIV ist für den Schutz ruhiger Gebiete keine Ausnahme enthalten. Es muss entschieden werden, ob im Einzelfall diese Minimalanforderung überschritten werden muss. Es kann nur eine Entscheidung getroffen werden, wenn es vorher geprüft wurde. Darauf begründet sich das Erfordernis einer Einzelfallprüfung.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass diese Judikatur bekannt ist und der SV Humanmedizin eine entsprechende Beweisfrage im Gutachten zu beantworten hatte.

#### Dr. Edtstadler (SV Humanmedizin):

Ich habe im TGA zu dieser Situation Stellung genommen und halte nochmals fest, dass die Situation für einen Lnight von 45 dB einen hinreichenden Schutz für die Kategorie Wohnen bietet und nachteilige gesundheitliche Wirkungen nicht zu erwarten sind.

Die Verhandlungsleiterin stellt folgende Frage an den SV für Humanmedizin: Halten Sie es im Sinne der angesprochenen Judikatur für notwendig, strengere Grenzwerte als jene in der BStLärmIV festgelegten im gegenständlichen Verfahren heranzuziehen oder halten Sie diese für ausreichend?

#### Dr. Edtstadler (SV Humanmedizin):

Aus meiner Sicht ist es nicht erforderlich, andere Grenzwerte als die in der BStLärmIV festgelegten heranzuziehen. Begründet habe ich das gerade eben.

#### Herr Rehm:

Zum Irrelevanzkriterium von 1 dB möchte ich darauf hinweisen, dass andere Humanmediziner es zum Anlass genommen haben, da nicht jeder Betroffene gleiches Hörvermögen aufweist und die Literatur eine differenzierte Vorgangsweise empfiehlt, eine Einzelfallprüfung vorzunehmen. Wurde dies bei der humanmedizinischen Prüfung gemacht? Wurde ein Lokalaugenschein oder eine Hörprobe gemacht bzw. Kontakt mit Betroffenen gesucht?

Dr. Edtstadler (SV Humanmedizin):

Mir ist sowohl das Projektgebiet aus mehreren Ortsaugenscheinen bekannt, um die örtliche Situation mit den Ergebnissen der schalltechnischen Beurteilung korrelieren zu können. Bei Ortsaugenscheinen hat es sich als nicht zielführend erwiesen, einzelne Befragungen durchzuführen, letztendlich um eine objektive Beurteilung durchführen zu können. Bei mir wurde differenziert, ein Irrelevanzkriterium von 1dB in niedrigeren Bereichen, über 70 dB ein Einschleifen auf 0,4 dB. Diese Kriterien sind für mich ausreichend.

Herr Rehm:

Sie haben den unterschiedlichen Wirkungen in unterschiedlichen Lautstärkebereichen Rechnung getragen?

Dr. Edtstadler (SV Humanmedizin):

Ja, diese sind in meinem Gutachten ausgeführt.

Herr Rehm:

Zur Frage bzgl. Unsicherheiten der Ermittlung der Lärmimmissionen gibt es die Darstellung, die sich mittlerweile über mehrere Verfahren wiederholt, dass mit einem System aus Lärmindeces, Feldstudien und Schwellwerten das Auslangen gefunden werden kann und daher nichts weiter zu berücksichtigen ist. Aufgrund langjähriger Erfahrungen seien Unsicherheiten erkannt bzw. eingearbeitet worden. Aus unserer Sicht ist es so, dass zwar viele Puffer eingeplant sind, z.B. durch Annahme ausbreitungsgünstiger Situationen. Die tatsächlichen Unsicherheiten können aber dadurch nicht zur Gänze und für jede Situation aufgefangen werden. Das beginnt damit, dass die ÖNorm ISO 9613-2 (2008) einen praktischen Unsicherheitsbereich von  $\pm 3\text{dB}$  angibt. Es setzt sich damit fort, dass man im Projektgebiet mit einer größeren Zahl von Mitwind Situationen rechnen kann. Und es setzt sich weiters fort, dass es seit Beginn der Feldstudien den 1960ern nicht nur zu einer Entwicklung zu mehr Genauigkeit gekommen ist, sondern auch zu neuen Ungenauigkeiten aufgrund des Einsatzes von Software. Verschiedene Versionen von Soundplan können zu Abweichungen von mehreren dB führen. Beim gegenständlichen Projekt gibt es keinen Versionswechsel, aber aufgrund der Abweichungen verschiedener Versionen ist nicht klar, welche Version richtig rechnet bzw. wo der wahre Wert liegt. Wenn man den Grenzwert einbezieht, würde dies bedeuten, dass man ihn niedriger ansetzt als er medizinisch geboten ist, um unter Berücksichtigung der Unsicherheiten bei höheren Belastungswerten den Grenzwert nicht zu überschreiten. Meines Wissens wurde kein derart verminderter Grenzwert angesetzt, wenn ich mir Publikationen der WHO ansehe. Wenn dies nicht stimmt, ersuche ich um Information bzw. Aufklärung.

Prof. Kirisits (SV Lärm):

Ich verweise auf die Beantwortung zum Einwand 170.20 und das Teilgutachten Lärm. Den Einwand haben wir auch schon im Rahmen von Verfahren vor dem BVwG ausführlich diskutiert. In den letzten Monaten hat sich nicht der Stand der Technik und auch nicht der Stand der Wissenschaften verändert.

Unsicherheiten sind im in sich geschlossenen System von Lärmindezes, Feldstudien, einer damit ermittelten Dosis-Wirkungsbeziehung, Richtwertfestlegungen sowie dann folgend Vergleich der ermittelten Immissionen mit diesen Richtwerten berücksichtigt. Auch die zitierte WHO hat keine Vorhaltewerte für die Lärmindezes aufgrund von Unsicherheiten empfohlen. Selbstverständlich wird versucht genauere Feldstudien und noch bessere Berechnungsverfahren für die Prognose weiter zu entwickeln. Es wird ständig verbessert, gezielter und bietet besseren Schutz für die Anrainer. Mit heutigem Tag wurden aber jedenfalls die geeigneten Methoden nach dem derzeitigen Stand der Technik angewandt.

#### Herr Rehm:

Ich weise darauf hin, dass ich der Ansicht bin, dass Verfahren dieser Art offene und transparente Systeme benötigen würden.

Zum Nullplanfall möchte ich fragen, ob der ÖBB-Ausbau Marchegger Ast enthalten ist und hat man bei der Vorbelastung die unterschiedliche Charakteristik von Bahnlärm zu Straßenlärm einbezogen?

#### DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin):

Straßenverkehrslärm und Bahnlärm wurden aufgrund ihrer unterschiedlichen Charakteristik getrennt für den Nullplanfall berechnet und in den Berechnungen nicht überlagert.

#### Herr Rehm:

Nachdem im Projekt bei der Bauausführung eine Untergrundverdichtung erforderlich ist und als Methode eine Rüttelstopfverdichtung vorgesehen ist, hat der Sachverständige die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch geprüft. War bei ihrem Prüfumfang auch die Freisetzung von Schadstoffen von Altlasten durch Erschütterungen Thema bzw. wurde von erschütterungstechnischer Seite ein Beitrag zur Beurteilung durch Dr. Atanasoff geleistet.

#### Prof. Flesch (SV Erschütterungen):

Von mir wurden die Einwirkungen von Erschütterungen in der Bauphase geprüft. Der Abstand zwischen „Quelle“ und den betroffenen Objekten spielt hierbei die wesentlichste Rolle. Da die Abstände im gegenständlichen Projekt groß sind, ist die Wahrscheinlichkeit von schädigenden und störenden Einwirkungen gering. Trotzdem werden von mir Richtwerte für den Objektschutz (gemäß ÖNORM S 9020) und den Anrainerschutz (Wohlbefinden gemäß ÖNORM S 9012) festgelegt. Im Fall von erschütterungsintensiven Bauarbeiten im unmittelbaren Nahbereich von Objekten ist zur Beweissicherung die Durchführung eines Erschütterungsmonitorings erforderlich.

Erschütterungsintensive Bauarbeiten erhöhen das Detonationsrisiko von Blindgängern. In Absprache zwischen SV Atanasoff und mir wurde in seinem GA ein Richtwert [mm/ s] festgelegt. Gemäß einer einschlägigen Untersuchung besteht bei Einhaltung dieses Wertes lediglich ein vertretbares Restrisiko.

In meinem Prüfauftrag war die Beurteilung von Gefahrenszenarien bei Erdbebeneinwirkung nicht enthalten. Nach meiner Einschätzung ist das Umstürzen von Hochspannungsmasten auf die S1 äußerst unwahrscheinlich. Diese Aussage gründet sich u.a. auf Untersuchungen,

die im Rahmen eines anderen UVP- Verfahrens (APG Weinviertelleitung) jüngst durchgeführt wurden.

Herr Rehm:

Wir haben gestern festgestellt, dass im Bereich des Raasdorfer Knoten Hochspannungsmasten so nahe an der Trasse stehen, dass es die gesamte Trasse betreffen würde, wenn sie aufgrund eines Erdbebens umfallen und auf die Straße stürzen würden. Aus Sicht der Risikoforschung ist es ein Schildbürgerstreich, eine Autobahn unmittelbar neben einer Hochspannungsleitung zu bauen, ebenso wie einen Flughafen neben einer Erdölraffinerie zu errichten. Haben Sie in Zusammenhang mit Erschütterungen diesen Aspekt mitgeprüft?

DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin):

Wie bereits am 1. Verhandlungstag erläutert, erfolgte eine Abstimmung mit Verbund APG. Die hierfür erforderlichen Sicherheitsabstände werden eingehalten und keine weiteren Genehmigungen sind erforderlich. Das Umstürzen von Leitungsmasten ist nicht Teil des ggst. Verfahrens, so wurde es in ähnlicher Form auch schon beim BVwG-Verfahren zur S1 Lobau diskutiert.

Prof. Flesch (SV Erschütterungen):

In anderen Projekten habe ich die Standsicherheit von Starkstrommasten sehr genau hinterfragt und dort wurden auch Untersuchungen durchgeführt. In Österreich müssen wir nicht damit rechnen, dass Hochspannungsmasten zufolge Erdbebeneinwirkung umstürzen können. In Österreich gibt es glücklicherweise nicht so hohe Erdbebenbeschleunigungen.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Frau Matysek Jutta das Wort (Stgn. Nr. 180, 193) in eigener Sache und für die BI Rettet die Lobau:

Ich mache als Vertreterin der BI Rettet die Lobau bzw. in eigener Sache alle Vorbringungen von Wolfgang Rehm zu meinen eigenen.

Die Verhandlungsleiterin ruft die folgenden in der Rednerliste eingetragenen Personen auf: Ing. Schandl, RA Mag. Schachinger, Mag. Hartl. Diese Personen sind nicht anwesend.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht um 15:15 Uhr für eine Pause.

Die Verhandlungsleiterin nimmt die Verhandlung um 15:45 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin erteilt dem SV Prof. Fellendorf das Wort:

In seiner gestrigen Wortmeldung und den zu Protokoll gegebenen Verkehrszahlen hatte Herr Benda offensichtlich den Umweltverträglichkeitserklärung-Bericht (UVE-Bericht) als Grundlage verwendet, um Verkehrsbelastungen für das Bezugsjahr 2012 und die Planfälle 2019 und 2030 insbesondere für Straßen in Hirschstetten herauszulesen. Aufgrund des groß gewählten Maßstabs ist eine abschnittsweise genaue Zuordnung in diesen Plänen nur bedingt möglich. Besser geeignet ist dazu der UVE-Bericht, der sich ausschließlich mit den Verkehrsbelastungen beschäftigt und das ist die Einlage 2.-2.-1 Verkehrsuntersuchung. Aus den Plänen sind die folgenden Zahlen von mir ermittelt worden (siehe **Beilage ./70**).

Zur gestrigen Kritik von Herrn Benda: das Verkehrsmodell sei nicht realistisch, da der Zählwert an der Hausfeldtstraße/Ostbahn nicht richtig getroffen wird: Mit dem Wert von 10.200 Kfz/24h an Werktagen ist der Zählwert von 2015 mit 10.654 sehr gut getroffen. Der von Herrn Benda angegebene Zählwert von 9.611 ist der sogenannten JDTV, der auch Sonn- und Feiertage einschließt.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass jene Punkte des Vorbringens von Herrn Benda für Frau Marion Benda beantwortet werden, die die Fachbereiches des Blockes 2 betreffen (siehe **Beilage ./12**):

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Der Brief der Frau Marion Benda bezieht sich auf die persönliche Betroffenheit am Wohnort. Es wird diesbezüglich auf die Ausführungen zur persönlichen Betroffenheit unter der Stellungnahmenummer 21 im Stellungnahmenband I verwiesen, wonach weder in der Bau- noch in der Betriebsphase relevante Zusatzbelastungen durch Luftschadstoffe an der Adresse der Einwenderin zu erwarten sind.

Prof. Kirisits (SV Lärm):

Ich verweise auf meine Stellungnahmebeantwortung zu Stellungnahme Nr. 21. Die Adresse ist 1,1 KM entfernt. Es gibt hier keine Änderung der Beurteilung von mir.

Dr. Edtstadler (SV Humanmedizin):

Ich verweise auf meine Stellungnahmebeantwortung zu Stellungnahme Nr. 21. Beurteilt wurde anhand des gesunden, normal empfindenden Kindes bzw. Erwachsenen als Durchschnittsbetrachtung. Es ergibt sich keine Änderung meiner Beurteilung

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Hinsichtlich der Einwendungen zum Landschaftsbild wird auf die Ausführungen im Umweltverträglichkeitsgutachten zu diesem Fachgebiet verwiesen.

Die Verhandlungsleiterin erteilt der ASFINAG BMG das Wort:



Zum FB Lärm werden die schriftlichen Änderungsvorschläge der PW (siehe **Beilage ./69**) der Verhandlungsleiterin übergeben. Kopien dieses Dokumentes werden an alle Anwesenden verteilt.

Zu Maßnahmenvorschlag 2.3 FB Lärm, behält sich die ASFINAG vor, am 27.11.2017 eine Stellungnahme abzugeben.

DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zur Maßnahme 2.7.

Die Verhandlungsleiterin erteilt dem SV Prof. Kirisits (SV Lärm) das Wort:

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 2.7 bleibt unverändert aufrecht**

DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zur Maßnahme 2.8.

Prof. Kirisits (SV Lärm):

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 2.8 wird wie folgt geändert:**

Die projektgemäß vorgesehene Instandsetzung der Fahrbahndeckschicht in der Röbelinggasse mit einem LSMA – Fahrbahnbelag ist ~~vor Baubeginn~~ mit **Beginn der Bauphase 0** umzusetzen.

DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zur Maßnahme 2.11.

Prof. Kirisits (SV Lärm):

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 2.11 bleibt unverändert aufrecht**

DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zur Maßnahme 2.13.

Prof. Kirisits (SV Lärm):

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 2.13 (Text vor der 2. Tabelle) wird folgendermaßen präzisiert:**  
„Für folgende Bereiche ist die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen ~~vor Verkehrs-~~  
~~freigabe auf der S1-Spange bei Betrieb der S 1 Spange und vor Verkehrs-~~  
~~freigabe des 2. Verwirklichungsabschnitts der S 1 Schwechat-Süßenbrunn~~ zu gewährleisten.“

Zum FB Erschütterung werden die schriftlichen Änderungsvorschläge der PW (siehe **Beilage ./69**) der Verhandlungsleiterin übergeben. Kopien dieses Dokumentes werden an alle Anwesenden verteilt.

DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zur Maßnahme 3.1.

Prof. Steinhauser (für die Projektwerberin):

Die VOLV ist nicht anzuwenden. Weiters rege ich an, dass die Richtwerte für den ausreichenden Erschütterungsschutz in der Gebietskategorie 4 gem. Ö-Norm 9012 angewendet werden sollen.

Die Verhandlungsleiterin erteilt dem SV Prof. Flesch (SV Erschütterungen) das Wort:

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 3.1 wird wie folgt ergänzt:**  
Hinsichtlich der Erschütterungen ist der Objektschutz gemäß ÖNORM S 9020 sicherzustellen. Diese Werte werden eingehalten, wenn die Mindestdistanz aus Tabelle 5-2 des Fachberichts Erschütterungen und Sekundärschall - Einreichprojekt 2014, Einlage 7-10.1 nicht unterschritten wird.

(Tabelle)

Tabelle 5-2 aus Einreichprojekt 2014, Einlage 7-10.1: Unbedenklichkeitsbereiche (Mindestdistanz) für Bauarbeiten aus der Sicht des Erschütterungsschutzes bezogen auf die Gebäude-Empfindlichkeitsklassen nach ÖNORM S 9020

Andernfalls ist ein Erschütterungsmonitoring vorzunehmen. Zum Schutz der Anrainer sind in Anlehnung an die ÖNORM S 9012 die Richtwerte für „*ausreichenden Erschütterungsschutz*“ (**in der Gebietskategorie 4**) einzuhalten. **Nachweise durch Messungen**

***sind allerdings nur im Fall von Beschwerden erforderlich, welche eindeutig dem Projekt der ASFINAG zugeordnet werden können.***

Hinsichtlich einer eventuellen gleichzeitigen Einwirkung von Bauarbeiten aus anderen Projekten (z.B. ÖBB – Strecke Marchegger Ast) wird festgehalten, dass dies für den ***Erschütterungsschutz Objektschutz*** in etwaigen betroffenen Objekten keine geänderte Vorgangsweise bedeutet. Es sind die vorgeschriebenen Richtwerte einzuhalten, egal aus welcher Emissionsquelle, bzw. aus mehreren gleichzeitig, die Erschütterungen stammen.

Zum FB Luft werden die schriftlichen Änderungsvorschläge der PW (siehe **Beilage ./69**) der Verhandlungsleiterin übergeben. Kopien dieses Dokumentes werden an alle Anwesenden verteilt.

DI Sipser (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zur Maßnahme 3.1.

Die Verhandlungsleiterin erteilt dem SV DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima) das Wort:

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 4.2 wird wie folgt präzisiert:**

Die geplante Baustraße für Transporte zu den südlich der Bahn gelegenen Bauteilen im Bereich der Seestadt Aspern zwischen Johann-Kutschera-Gasse und Richtung Norden verlängerter Cassinonestraße (Wirtschaftsweg) ist ehest möglich, jedenfalls aber vor den emissionsstärksten Bauphasen 2 und 3 (gemäß Baukonzept aus den Einreichunterlagen, Einlage 6-1.1) ~~durch das Aufbringen einer bituminösen Deckschicht~~ staubfrei zu befestigen.

DI Sipser (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zu den Maßnahmen 4.4. und 4.7.

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahmen 4.4 und 4.7 bleiben unverändert aufrecht.**

DI Sipser (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zur Maßnahme 4.8.

Herr Rehm:

Welche Schüttgüter sind nicht abwehbar? Aus meiner Sicht sind Schüttgüter prinzipiell abwehbar. Aus meiner Sicht ist das keine Präzisierung.

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Zum Beispiel grober Schotter ohne Feinmaterial ist nicht abwehbar.

Herr Ing. Mutzek:

Zur Maßnahme 4.8 möchte ich zu bedenken geben, dass dieser Humus (der abgetragene fruchtbare Boden) bestimmte Ansprüche hat, wenn er zu einem späteren Zeitpunkt wieder für die Herstellung der Aufforstungs- und Begrünungsmaßnahmen verwendet werden soll. Deshalb fordere ich, mit dem SV für das Schutzgut Boden Rücksprache zu halten.

Da ich aus der Landwirtschaft komme, kenne ich die Anforderungen für Humusböden, welche ja mit Mikroorganismen belebt sind. Wenn dieser Humusboden auf Grund fehlender Abdeckung austrocknet, dann werden diese Mikroorganismen absterben. Außerdem muss der Humusboden mit dem darunterliegenden Erdreich in Kontakt stehen. Ich bitte daher, mit dem Schutzgut Boden nicht sorglos umzugehen.

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Wichtig ist die Schutzsaat. Ich wüsste nicht, weshalb der SV Boden das anders sehen sollte, weil nur Luft betroffen ist.

Frau Matysek:

Wie kann man gewährleisten, dass die Schutzsaat auf der Humusmiete auch wächst? Hier muss befeuchtet werden.

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Die Prüfung der Maßnahmen obliegt der Sonderbauaufsicht Luft

Herr Rehm:

Vielleicht ist es möglich, diese Formulierung mit „mit wirksamer Schutzbepflanzung“ verständlicher zu machen?

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Eine Schutzsaat ist aus Sicht des Sachverständigen ausreichend.

Frau Matysek:

Wie oft kommt die Bauaufsicht dort vorbei? Ich verlange eine Präzisierung, was nicht abwehbare Güter sind (Liste). Ich kann mir keinen Rollschotterhaufen vorstellen, der nicht auch einen verwehbaren Feinanteil hat.

DI Sipser (für die Projektwerberin):

Der Rollschotter nach Befeuchtung ist irgendwann nicht mehr abwehbar mangels Feinmaterial.

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Hauptsächlich wird es sich um Schotter handeln. Als exemplarisches Beispiel kann „Schottermaterial ohne Feinanteile“ angeführt werden. Die Sonderbauaufsicht Luft wird entscheiden, ob ein Material noch abwehbar ist oder nicht. Die Sonderbauaufsicht Luft ist verantwortlich für die Einhaltung der Maßnahmen und besucht die Baustelle regelmäßig angemeldet und unangemeldet. Dokumentiert wird die Einhaltung der Maßnahmen in Quartalsberichten.

Herr Ing. Mutzek:

Humusboden muss abgedeckt bleiben, um nicht auszutrocknen. Humusmieten müssen auch einen Wertkontakt zum Boden haben, weil die Mikroorganismen sonst absterben.

Frau Matysek:

Mein Antrag: Die Bauaufsicht soll wöchentlich die Einhaltung der Auflagen kontrollieren.

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Es handelt sich um ein Missverständnis. Die Abgabe von Quartalsberichten heißt nicht, dass die Sonderbauaufsicht Luft nur einmal im Quartal die Baustelle besucht. Es werden viel häufiger Baustellenbesuche durchgeführt. Die Häufigkeit richtet sich nach dem Baufortschritt und der Art der Tätigkeiten.

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 4.8 wird wie folgt präzisiert:**

Lagerstätten mit Schüttgütern sind abzudecken oder ausreichend zu befeuchten. ***Von dieser Bestimmung sind Humusmieten mit einer Schutzsaat und nicht abwehbbare Güter (zB Schottermaterial ohne Feinanteil) ausgenommen.***

DI Sipser (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zu den Maßnahmen 4.18, 4.19 und 4.20

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahmen 4.18, 4.19 und 4.20 bleiben unverändert aufrecht.**

DI Sipser (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zur Maßnahme 4.25

DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahmenvorschlag 4.25 wird wie folgt präzisiert:**

Bei baubedingten Überschreitungen eines  $\text{PM}_{10}$ -Wertes von  $300 \mu\text{g}/\text{m}^3$  als gleitender 3-Stundenmittelwert sind durch die Umweltbaubegleitung unverzüglich über die angeordneten Maßnahmen hinaus weitere emissionsreduzierende Maßnahmen anzuordnen. Deren Umsetzung ist durch die Sonderbauaufsicht Luft zu überwachen. Bei weiterhin steigenden Konzentrationen sind die Maßnahmen von der Sonderbauaufsicht in diesem Bereich zu verschärfen oder es sind jene Baumaßnahmen, die die Überschreitung verursachen, einzustellen. Diese zusätzlichen Maßnahmen sind so lange aufrechtzuerhalten, bis die baubedingten Zusatzbelastungen wieder deutlich unter  $300 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{PM}_{10}$  im 3-Stundenmittel abgesunken sind.

Zusätzlich ist der ~~gleitende 24-Stundenmittelwert~~ **Tagesmittelwert** zu erheben. Überschreiten die Tagesmittelwerte  $100 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{PM}_{10}$  sind die Tagesmittelwerte benachbarter Stationen zu überprüfen. Kann die Baustelle als Quelle der hohen  $\text{PM}_{10}$  – Emissionen identifiziert werden, sind auf der Baustelle zusätzliche staubmindernde Maßnahmen zu ergreifen.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht um 17:00 Uhr für eine Pause.

Die Verhandlungsleiterin nimmt die Verhandlung um 17:15 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin richtet folgende Frage an den SV Dr. Edtstadler (Humanmedizin):

Aufgrund der heutigen Diskussion zur Einzelfallprüfung gemäß BStLärmIV ersuche ich Sie ergänzend zu Ihrem Teilgutachten zu erläutern, wie sie die Einzelfallprüfung in Bezug auf die Objekte vorgenommen haben.

Dr. Edtstadler (SV Humanmedizin):

Im Rahmen der Einzelfallprüfungen wurde jedes betroffene Objekt für sich anhand der berechneten Immissionswerte geprüft bzw. beurteilt. Gleichgelagerte Betroffenheiten wurden anhand der im TGA Humanmedizin festgelegten Kriterien für die Einzelfallprüfung beurteilt. Zudem wurden wie bereits früher ausgeführt Ortsaugenscheine durchgeführt.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht die Verhandlung. Die Verhandlung wird wie bereits im Edikt angekündigt am 27. November 2017 um 9.00 Uhr fortgesetzt.

Der zweite Verhandlungstag endet um 17:22 Uhr.

### **3. Verhandlungstag (27. November 2017)**

Die Verhandlungsleiterin nimmt die mündliche Verhandlung am 27. November 2017, 9.00 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. DI Hahn Herbert das Wort (Stgn. 171, 193) in eigener Sache und für die BI Rettet die Lobau:

Grundsätzlich ist zu den UVE-Unterlagen zu sagen, dass diese unübersichtlich und aufgesplittet sind. Es wäre zu fordern, dass diese Unterlagen besonders im Hinblick auf die Einsichtnahme durch Anrainer in übersichtlicher und klar lesbarer Form dargestellt werden. Die Stückelung der Projekte S 1 Spange Seestadt Aspern, Stadtstraße und die zugehörigen Anschlussstellen führt ebenfalls zu einer erhöhten Unübersichtlichkeit für die Anrainer.

Die Aufpunkte an vielen Wohngebäuden im Rechengebiet wurden nicht berechnet oder dargestellt. D.h. für viele Anrainer ist daher nicht ersichtlich, wie laut es durch das vorliegende Projekt an ihren Gebäudefassaden werden kann.

So wie auch beim Verfahren S1 Lobau wurden Aufpunkte im Untersuchungsgebiet nicht dargestellt, auch dort gab es nur Aufpunkte am Randgebiet der Untersuchungsbereiche. Nach dem Motto „Gibt es am Randgebiet keine Probleme, so gibt es auch keine im Siedlungsgebiet.“

Ich fordere daher, dass die Ergebnisse zur entsprechenden Einzelpunktberechnung für alle Gebäude im Rechengebiet zur S 1 Spange Seestadt Aspern ausgewiesen werden.

Den Projektunterlagen liegen die Einlagen 07.01.02 VA2 aus dem Jahr 2016 und WU 02.02 VA3 aus dem Jahr 2017 zugrunde. Diese weisen deutliche Änderungen und Ergänzungen auf. In der erstgenannten Einlage wurden ca. 2.500 Aufpunkte berechnet. In der zweitgenannten Einlage 3.500 Aufpunkte berücksichtigt. Dies lässt deutlich erkennen, wie mangelbehaftet die Unterlagen sind. Es wurden stillschweigende Änderungen vorgenommen.

Für das vorliegende Projekt bildet zwar die BStLärmIV die bestimmende Beurteilungsgrundlage, diese berücksichtigt den Schutz der Anrainer, insbesondere den Freiraumschutz nicht ausreichend.

Im Rahmen des Vorprojektes zur S 1 Spange Seestadt Aspern wurden durch die TAS SV GmbH Langzeitmessungen zu den ortsüblichen Schallemissionen durchgeführt. Diese Messungen scheinen im gegenständlichen Projekt nicht auf. Die Ergebnisse der Messungen las-

sen deutlich erkennen, dass durch das Projekt S 1 Spange Seestadt Aspern eine zusätzliche großflächige Verlärmung im 22. Bezirk erfolgt. Diese Verlärmung wirkt naturgemäß nicht nur auf die Fenster und Türen von Gebäuden sondern auch auf Freiflächen.

Daher ist eine nachvollziehbare Darstellung des gesamten Prüfungsverfahrens mit UVP und UVE für die Bürger zu fordern.

Auf den Schutz der Freiräume wird in dem vorliegenden UVP-Projekt nicht in ausreichender Weise eingegangen. Die deutliche Beeinträchtigung von Freiraumflächen sowohl bei Wohngebäuden als auch von Erholungsgebieten und Grünräumen wird weitgehend vernachlässigt. Besonders tritt dies in ruhigen Gebieten mit geringer Vorbelastung durch Lärm zu Tage. Dies gilt z.B. für die Krcalgrube (Erholungsgebiet Breitenlee) und auch im Bereich der Invalidensiedlung (im Bereich der Zubringer S 1 Lobau und S 8 Marchfeld Straße). Diese Bereiche weisen in den Nachtstunden sehr niedrige Basispegel (LA, 95) auf.

Das gegenständliche Projekt bewirkt dass durch die großflächige Verlärmung diese Basispegel sehr deutlich angehoben werden. Im Bereich des Projektes sind Anhebungen der Schallimmissionen in Form der Lärmindizes um mehr als 10 dB gegeben. Der Basispegel wird durch das Projekt noch deutlicher angehoben. Hierdurch geht das Ruheempfinden der Anrainer welches jetzt noch vorhanden sein wird, vollständig verloren.

Eine Gegenüberstellung der Immissionsberechnungen von S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat – Süßenbrunn und S 8 Marchfeld Schnellstraße einerseits und des gegenständlichen Projektes S 1 Spange Seestadt Aspern weisen deutliche Abweichungen voneinander auf. Es stellt sich die Frage, durch welche Berechnungsansätze es zu diesen Abweichungen kommt.

#### Prof. Kirisits (SV Lärm):

Ja, ich gebe zu, die Unterlagen sind aufwendig. Es gibt viele verschiedene Analysen. Die kumulierende Wirkung wurde dargestellt sowie zwei Planfälle. Es liegt eine große Anzahl an Datenmaterial vor. Letztlich liegen jedoch die wesentlichen Ergebnisse für alle relevanten Bereiche vor und die betroffenen Anrainer können ihre Betroffenheit erkennen. Aufpunkte sind an all jenen Gebäuden vorhanden, für die eine Betroffenheit im Sinne von unzumutbarer Belästigung oder potentieller Gesundheitsgefährdung vorliegt. Aufgabe im Fachbereich Lärm dieser UVP war es Immissionsminimierung, unzumutbare Belästigung und potentielle Gesundheitsgefährdungen zu detektieren, zu bewerten und notwendige Maßnahmen vorzuschlagen. Meine Aufgabe ist es herauszufinden, wer wirklich betroffen ist. Es gibt viel stärker Betroffene als in der Invalidensiedlung. Es ist nicht Aufgabe, eine Lärmkartierung für den 22. Bezirk Wiens durchzuführen. Wesentlich ist die Detektion von schützenswerten Anrainern.

Die einzelnen Verfahren sind fragmentiert, aber die Darstellung der Immissionen aufgrund von S1 Spange, Stadtstraße, Anschlussstellen ist kumuliert vorhanden, Anrainer müssen die Werte nicht selbst addieren. Das heißt, der Bürger kann erkennen, ob er betroffen ist. Ich habe viele Verbesserungen eingefordert wie zB anhand WU 8-14 dokumentiert ist. Die konsolidierten Unterlagen sind ausreichend darstellend, um Gesundheitsgefährdungen und unzumutbare Belästigungen zu erkennen, was die Aufgabe der UVP ist. Es ist nicht Aufgabe, die Lärmimmissionen in der ganzen Donaustadt darzustellen.



Der Hinweis auf Mängel bei der Immissionsdarstellung in den Verfahren S1 Lobau und S8 ist verständlich, auch im vorliegenden Verfahren lagen Mängel vor, die durch Verbesserungsaufträge und weiterführende Unterlagen behoben werden mussten. Auch im Projekt S1 Spange kam es dadurch zu einer Steigerung der Betroffenen. Erst nachdem meine Prüfungen ergeben haben, dass die Unterlagen nachvollziehbar, schlüssig und plausibel sind, habe ich dies der Behörde mitgeteilt. In der Einlage WU-8-14 sind die umfangreichen Verbesserungen und ihre Auswirkungen erläutert.

Zu den erwähnten Lärmmessungen aus dem Jahre 2007: Lärmindizes sind nicht zu verwechseln mit Schalldruckpegelwerten wie dem Basispegel. Für den Basispegel gibt es keine direkte evidenzbasierte Methode. Wir sprechen hier von Lärmindizes als gesuchte Größen und nicht von Schalldruckpegel.

Wie in meinem Gutachten ausgeführt, bestätigt sich für die Krcal-Grube, Erholungsgebiet Breitenlee, der Eindruck einer ruhigen akustischen Umgebung. Dies konnte ich auch durch eigene Hörproben feststellen. Es wird nicht bestritten, dass es zu substantiellen Lärmimmissionserhöhungen entlang der Trasse kommt. Ich habe darauf geachtet, dass ausreichend straßenseitige lärmindernde Maßnahmen getroffen werden: Lärmschutzwände, Lärmmindernder Splitmastixasphalt. Lärmschutzwände sind bis zu ~5 Meter hoch.

Für die Invalidensiedlung wurde ein Vergleich der vorhabensbedingten Immissionsänderungen durch die S1 Spange gegenüber den bisherigen Verfahren S1 Lobau und S8 durchgeführt, als auch die Kumulierung im Sinne einer Gesamtschau S1 Spange auf S8 und S1 Lobau darübergerlegt, um zu sehen wie sich Situation gegenüber einem Referenzfall ohne Bundesstraßenvorhaben verschlimmert.

In Abschnitt 4.2.10 des Teilgutachtens Lärm ist dargestellt, dass sich aufgrund des neuen Vorhabens keine ungünstigere Situation ergeben kann. Es erübrigt sich jede weitere Darstellung von Aufpunkten der Invalidensiedlung. Ich werde keine Lärmkartierung in diesem Bereich prüfen.

Hierzu muss erläutert werden, dass im Verfahren S1 Spange richtigerweise der JDTV verwendet wird, gegenüber dem, soweit ich verstanden habe, 6-Monatsmittel für die S1 Lobau sowie dem DTVw für die S8. Dies führt in keinsten Weise zu einer Reduktion von Schallschutzmaßnahmen in den anderen Verfahren, aber für das konkrete Verfahren ergeben sich keine zusätzlichen oder ungünstigeren Betroffenheiten.

#### Herr DI Hahn:

Die Invalidensiedlung ist nur ein Beispiel dafür, was schief laufen kann im Rahmen solcher Projekte. So wie auch bei der S1 Lobau und der S8, wo man nur Randbereiche der Projekte berechnet hat.

Es gibt auch einen Freiraumschutz und die BStLärmIV ist eine Anlassgesetzgebung dazu. Zum Beispiel gibt es in der Invalidensiedlung Parkgelände, welches nicht berücksichtigt wird. Verschiedene Parkgelände gibt es auch bei der S1 Spange nicht.

Es sind auch andere Gebäude betroffen wegen Schallschirm und Reflexionen, die zwar in hinteren Reihen sind, aber stärker verlärmert werden, als die Gebäude in der ersten Reihe. Das haben auch Berechnungen der Invalidensiedlung gezeigt. Der Basispegel gibt an, ab

wann Ruheempfinden herrscht. Dieser wird auch in der ÖNORM S-5021 behandelt und ist hier vor allem auch bei Dauerlärm (wie durch Straßen) anzuwenden.

Auf EU-Ebene wurden zwar die Lärmindizes eingeführt, aber im EU-Recht steht auch, dass ruhige Gebiete vor Verlärmung zu schützen sind. In Wien werden aber nur ganz wenige Gebiete durch Landtagsbeschluss geschützt. Bisher war auch die Invalidensiedlung und das Erholungsgebiet der Krcal-Grube als ruhig einzustufen. Man könnte die Straße ja auch zum Teil einhausen.

Man könnte durch die Anwendung des Basispegels die flächige Verlärmung verhindern. Der Basispegel wäre ein guter Index für den Freiraumschutz.

#### Prof. Kirisits (SV Lärm):

Ja, es gab eine Vielzahl an Mängeln in den Ausarbeitungen der ASFINAG. Diese Mängel wurden verbessert, das möchte ich betonen. Erst als alle Mängel behoben wurden, habe ich der Behörde mitgeteilt, dass die Unterlagen geeignet sind.

Hoffentlich wird dies auch bei den anderen Verfahren geprüft, aber daran bin ich nicht beteiligt. Zusammengefasst waren die Unterlagen von Anfang an nicht geeignet, jetzt sind sie geeignet.

Zum Freiraumschutz: Die BStLärmIV erwähnt den Freiraumschutz nicht direkt, jedoch ist der funktionell zugehörige Freiraum durch den Vorrang von straßenseitigen Maßnahmen geschützt. Für dieses konkrete Verfahren ist die BStLärmIV ausreichend, dies wurde gemeinsam mit dem SV Humanmedizin geprüft. Für die nicht bebauten Flächen, dem Lebensraum für Tiere gibt es einen anderen SV.

Für die Erhöhung des Basispegels liegen leider keine Studien vor, um eine Lärmwirkungskurve darzustellen. Forschungen für andere Lärmindizes sind im Gange, derzeit liegt aber kein besseres Verfahren, als das Verwendete vor.

Grundlegend verweise ich darauf, dass wir in Österreich die Situation haben, dass vorwiegend die Exekutive und die Judikative Lärmschutzthemen behandelt, die Legislative aber nicht damit befasst ist. Gesetze zum Lärmschutz, eine Befassung auf parlamentarischer Ebene wären notwendig, jedoch haben wir derzeit die BStLärmIV vorliegen.

Bisher wurden Durchzugsstraßen in NÖ nicht erwähnt, vor allem dafür habe ich Verbesserungen beim Schutz gefordert.

#### Mag. Kubin (für die Projektwerberin):

Aus der Sicht der Projektwerberin ist darauf hinzuweisen, dass die Aufgabe des vorliegenden UVP-Verfahrens ausschließlich die Beurteilung der Umweltverträglichkeit der S 1 Spange Seestadt ist. Dies hat auf Basis der einschlägigen gesetzlichen und verordnungsförmigen Grundlagen bzw auf Basis des aktuellen Standes der Technik stattzufinden und ist auch der Fall. Im Hinblick auf Schall bei Bundesstraßen gibt es dafür als rechtliche Rahmenbedingung insbesondere die BStLärmIV. Vor dem Hintergrund der Rechtsprechung des VfGH zur BStLärmIV gibt es aus der Sicht der Projektwerberin keinen Anlass, die Rechtskonformität dieser Grundlagen im vorliegenden Fall anzuzweifeln. Ebenso wenig erscheint es im Sinn eines effizienten Verfahrens sinnvoll, an Hand der UVP zur S 1 Spange Seestadt allgemeine, nicht verfahrensgegenständliche umwelt- bzw verkehrspolitische Diskussionen zu führen. Dafür stehen in Österreich andere geeignete Möglichkeiten zur Verfügung.

Herr Rehm:

Ich möchte dazu zwei Dinge anmerken: Erstens wurde nur die Rechtmäßigkeit des § 6 der BStLärmIV geprüft. Und zweitens zeigt das Verfahren A 26, dass auch mit der BStLärmIV Maßnahmen zum Freiraumschutz Teil eines Bescheides (einer Entscheidung) werden können. Es ist somit falsch zu sagen, diese Verordnung würde eine Diskussion des Themas Freiraumschutz verhindern. Ich verweise auch nochmals darauf, dass es sich bei dieser Verordnung nur um eine Mindestanforderung handelt. Es ist zusammengefasst daher nicht so, dass es unmöglich wäre, etwas für den Freiraumschutz zu machen.

Mag. Kubin (für die Projektwerberin):

Freiraumschutz habe ich nicht angesprochen. Zum Einwand von Herrn Rehm darf ich als Beteiligter des VfGH-Verfahrens zur BStLärmIV darauf hinweisen, dass die dort ebenfalls involvierten Umweltorganisationen bzw Bürgerinitiativen sehr umfangreiches Vorbringen zu vielen anderen, nicht vom Anfechtungsantrag des BVwG umfasstes Vorbringen erstattet haben. Der VfGH hätte durchaus die Möglichkeit gehabt, dieses Vorbringen aufzugreifen, hat dies im Fall der BStLärmIV allerdings offenbar nicht für notwendig erachtet.

Herr Rehm:

Ich darf dazu richtig stellen, dass es richtig ist, dass dem VfGH weitergehende Vorbringen vorgelegt wurden. Dieser hat aber entschieden, den Prüfumfang mit der Vorlage des BVwG zu begrenzen. Die weitergehenden Vorbringen wurden bei der Entscheidung weder erwähnt noch berücksichtigt und sind damit auch nicht Gegenstand der Prüfung und Entscheidung.

Mag. Kubin (für die Projektwerberin):

Es gibt in der einschlägigen Judikatur des VfGH durchaus Präzedenzfälle, in denen der Gerichtshof bei Bedarf seinen Prüfungsumfang über den Wortlaut des eigentlichen Anfechtungsantrags hinaus ausgedehnt hat.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass das Verordnungsprüfungsverfahren beim VfGH nicht Gegenstand dieser Verhandlung ist. Die BStLärmIV ist Rechtsbestand und von der ho. Behörde in diesem Verfahren anzuwenden.

Die Verhandlungsleiterin befragt die SV für Lärm und für Humanmedizin zu den sogenannten „ruhigen Gebieten“.

Prof. Kirisits (SV Lärm):

Sogenannte „ruhige Gebiete“, also Gebiete mit einer niedrigen Lärmbelastung sind im Gutachten beschrieben. Es sind trotzdem keine ruhigen Gebiete wie am Land, - wie zum Beispiel in der ÖNORM S5021 dargestellt. In diesem speziellen Einzelfall der S1-Spange war es aus schalltechnischer Sicht nicht notwendig strengerer Richtwerte als die in der BStLärmIV vorzugeben.

Dr. Edtstadler (SV Humanmedizin):

Es ist der Feststellung Prof. Kirisits nichts hinzuzufügen. Gesetzlich verordnete „ruhige Gebiete“ sind nicht gleichzusetzen mit Gebieten mit geringer Vorbelastung. Das Projektgebiet liegt im Ballungsraum des Großraumes Wien, weshalb keine niedrigeren Grenzwerte als notwendig erachtet werden.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. DI Hahn Herbert das Wort (Stgn. 171, 193) in eigener Sache und für die BI Rettet die Lobau:

Zur Genauigkeit der Schallausbreitungs-Berechnungen: Es werden nur 44,9 und 64,9 dB angeführt. Es wird in Zehntel-dB entschieden, ob jemand Rechtsanspruch auf Objektschutz hat oder nicht.

Aufgrund der BStLärmIV und der dort erfolgten Festlegungen ergeben sich aus Änderungen der Lärmindizes um 0,1 dB Änderungen in der Beurteilung. Z.B. werden bei 44,9 dB keine Schalldämmlüfter als passive Schallschutzmaßnahme zuerkannt. Bei einem Wert von 45 dB jedoch schon.

Angesichts der bei der Ermittlung der Lärmindizes auftretenden Unsicherheiten kann diese in der BStLärmIV suggerierte Berechnungsgenauigkeit niemals erreicht werden. Dieser Anschein wird in dem UVP-Verfahren jedoch erweckt. Als einzelne Beispiele für die Unsicherheiten in den Berechnungen werden die Angaben zu den Berechnungsgenauigkeiten in der ÖNORM ISO 9613-2 sowie die Ergebnisse des Ringversuches des Forums Schall aus dem Jahr 2008 angeführt. Die Unsicherheiten der Berechnungen liegen für Berechnungen wie im vorliegenden Projekt im Bereich +/- 3 dB oder darüber. Eine weitere Problematik stellen die Berechnungsprogramme (inklusive deren Updates) dar. Alleine durch Programmupdates können Änderungen der Immissionsergebnisse der Berechnungen von mehr als 1/10 dB auftreten. Die Berechnungsmethode nach ÖNORM ISO 9613-2 berücksichtigt meteorologische Ausbreitungsbedingungen für den Luftschall unter Berücksichtigung von Mitwind und Inversionswetterlage. Diese Ausbreitungsbedingungen werden üblicherweise als Sicherheit (bezogen auf den Anrainer) im Berechnungsverfahren genannt. Diese ausbreitungsgünstigen meteorologischen Bedingungen treffen im Projektgebiet jedoch auf einige Gebiete der Anrainer zu. Damit ist diese Sicherheit für diese Bereiche nicht wirksam. Daher besteht die Forderung diese Unsicherheiten im Beurteilungsverfahren für den Luftschall als Zuschlag im Sinne des Anrainerschutzes zu berücksichtigen.

Ich stelle den Antrag, dass die Unsicherheiten von bis zu 3dB zu den Lärmberechnungen aufgeschlagen werden.

Herr Rehm:

Ich möchte darauf hinweisen, dass der Sachverständige sich zwar wiederholt dazu geäußert hat, aber keine konkreten Angaben dazu gemacht hat, wie viel Sicherheitspuffer in diesem

„geschlossenen System“ berücksichtigt ist und demzufolge auch nicht bestimmt werden kann, ab wann zusätzliche Unsicherheiten zu berücksichtigen sind.

#### Prof. Kirisits (SV Lärm):

Die Thematik Unsicherheiten wurde mehrmals im TGA Lärm und im Stellungnahmenband ausführlich beantwortet

Wesentlich sind die gesuchten Größen. Dies sind die Belästigungswirkung und die Gesundheitswirkung. Für diese waren korrelierende prognostizierbar schalltechnische Größen zu finden. Dies ist evidenzbasiert erfolgt. Die europäische Umgebungslärmrichtlinie enthält dieses System der Lärmindizes. In der BStLärmIV ist das Berechnungsverfahren für diese Größen für Österreich konkret angeführt. Diese Werte werden den Richtwerten gegenübergestellt. Dies ist Stand der Technik europaweit.

Für jene Eingangsparameter, welche einer Prognoseungenauigkeit unterliegen werden Beweissicherungsmaßnahmen vorgeschlagen. Dies sind die Verkehrszahlen sowie die Emissionscharakteristik des lärmindernden Splitmastixasphalts, welche sich zeitlich akustisch verändert. Diese ist zu messen.

Nirgends jedoch werden Vorhaltewerte zur Berücksichtigung von Lärmimmissionswerten angeführt. Dies wäre vergleichbar mit der Nutzung eines Fieberthermometers, bei dem die dreifache Standardabweichung  $0,6^\circ$  beträgt – auch hier wird nicht der Grenzwert für Fieber mit  $36,4^\circ\text{C}$  festgelegt. Die WHO und die europäische Umweltagentur haben dies in ihren Empfehlungen auch nicht getan, da die Unsicherheiten der gesamten Methode bei der Festlegung der Richtwerte mitberücksichtigt sind.

Dies ist Teil des Modells der Lärmwirkungskurven. Dies ist Stand der Technik. Es wird aber alles gemacht um dies ständig weiterzuentwickeln. Zum Beispiel durch eine ISO Arbeitsgruppe für Qualitätssicherung von Berechnungsverfahren.

Ich war oder bin Mitglied mehrere Arbeitsgruppen der ÖAL, der FSV, dem Normenschuss, ISO Gruppen und österreichischer Vertreter bei der europäischen Kommission zur Umgebungslärberechnung. Mir sind diese guten Entwicklungen bekannt. Aber mit heutigem Datum liegt das System der Lärmindizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$  vor. Diese Modelle sind der heutige Stand der Technik und wir haben kein besseres Verfahren.

#### Herr DI Hahn:

Die Nachbarn haben keine weiteren Möglichkeiten ihre Rechte wahrzunehmen als in diesem Verfahren. Die weitere Verlärmung Österreichs wird weiter vorangetrieben und auch vom Ministerium und allen hier Beteiligten abgesegnet. Österreich ist ein Land mit überdurchschnittlich vielen Schnellstraßen. Ich stelle die generelle Frage in den Raum, ob es wirklich neue Straßen erfordert.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. Rehm Wolfgang das Wort (Stgn. Nr. 170) für die Umweltorganisation VIRUS:

Noch offen ist – auch im Sinne des von Prof. Kirisits gebrachten Beispiels zum Fieberthermometer – die Frage, was man mit den Messwerten macht und wofür diese gedacht sind. Medizinisch gibt es auch einen Bereich, wo man von erhöhter Temperatur und noch nicht

von Fieber spricht. In der konkreten Situation entscheiden bereits 0,1 dB, ob ein Nachbar objektseitige Lärmschutzmaßnahmen bekommt oder nicht. Dementsprechend sind die Anforderungen auch höher zu stellen. In einem anderen Fachbereich – FB Luft – sind laut RVS und Richtlinie keine Konfidenzintervalle vorgesehen, aber dort gibt es eine Angabe über die Genauigkeit des Berechnungsverfahrens. Diese gibt es beim Lärm nicht bzw. sollte es sie geben, wurde sie eben nicht angeführt. Es wurde das Berechnungsverfahren festgelegt, es muss nun geprüft werden prüfen, ob in der Anwendungssituation „Ausreißer“ enthalten sind, was ich schwer tun kann, wenn ich nicht weiß, wie viel Sicherheit enthalten ist. Das Thema Soundplan wurde bereits erwähnt, auch das tatsächliche Auftreten angenommener ungünstiger Situationen. Dementsprechend möchte ich das „System“, das ohne weitere Information und Prüfung auskommen will, in Frage stellen.

#### Prof. Kirisits (SV Lärm):

Die derzeitigen Systeme sind nicht untransparent. Die Normen liegen vor. Die Berechnungsgenauigkeit für Testbeispiele nach RVS auf 0,1dB genau sind erfüllt, auch bei der in diesem Verfahren angewandten Software. Es gibt Aktivitäten der ISO, mit der Normenreihe 17534 noch bessere Qualitätssicherung für die Berechnungsverfahren zu ermöglichen. Mit heutigem Datum wurden im Rahmen dieser UVP alle derzeitigen Möglichkeiten ausgeschöpft.

#### Herr Rehm:

Zur Frage der Kostenberechnung möchte ich folgendes anmerken: Auf S. 49 f des TGA Lärm wurden für die Gartensiedlung, Herringgasse 19 und Kubeckygasse 32, Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung abgeschätzt und verglichen und auf S. 50 des TGA den Kosten von 64.200 Euro für aktive Lärmschutzmaßnahmen die Kosten von 35.000 Euro für objektseitige Lärmschutzmaßnahmen gegenübergestellt. Der Sachverständige hat anschließend die Aussage getroffen, dieser Vergleich geht klar zu Ungunsten straßenseitiger Maßnahmen aus. Ich möchte erwähnen, dass ist nicht einmal ein Faktor 2. Ein Mangel der BStLärmIV ist gerade die mangelnde Konkretisierung der Wirtschaftlichkeit. Es gibt aber die gleichartige SchIV, in der festgelegt ist, dass objektseitige Maßnahmen erst dann zu setzen sind, wenn die Kosten für bahnseitige Maßnahmen das dreifache der Kosten für objektseitige Maßnahmen übersteigen. In Ermangelung einer Regelung in der BStLärmIV kann dieser Schlüssel im Wege der Ersatzvornahme auch ersatzweise hier herangezogen werden. Das wäre auch eine Möglichkeit, diese Bestimmung der BStLärmIV zu konkretisieren. Und dieser Schlüssel deckt sich nicht mit den Abwägungen des Sachverständigen für Lärm.

#### Prof. Kirisits (SV Lärm):

Die Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit der straßenseitigen Maßnahmen war eine der herausforderndsten Aufgaben bei der Gutachtenserstellung.

Zur Erklärung, der aus der SchIV erwähnte Faktor 1:3, der auch in einer Dienstanweisung des Ministeriums für bestehende Straßen gilt (rechtlich nicht bindend), stellt die Kosten der passiven – Lärmschutzfenster, den Kosten für die aktiven straßenseitigen Kosten gegenüber. Würde man das bei diesem Projekt machen, gebe es viel weniger Lärmschutzwände. Diese einfache 1:3 Regel von aktiven versus passiven Lärmschutzkosten wäre für mich nicht ausreichend.

Die ASFINAG hat die RVS 02.01.22 angewandt, um die Wirtschaftlichkeit darzustellen. Dem wurde in meinem Teilgutachten in Abschnitt 2.6.4 nicht gefolgt, sondern erst wurde versucht unter Berücksichtigung von Literatur auch gesundheitsökonomische Aspekte und Aspekte des Wertes zu betrachten. Ich wende teilweise also Stand der Wissenschaft an. Im speziellen Fall liegen die Grenzwertüberschreitungen im unteren Pegelbereich von knapp über Lnight 45dB. Nur in diesem speziellen Fall konnte mit den eigenen Überlegungen der Unverhältnismäßigkeit von weiteren straßenseitigen Maßnahmen zugestimmt werden. Es ist zu ergänzen, dass bereits mehrere Meter hohe Lärmschutzwände geplant sind.

#### Herr Rehm:

Ich möchte nur hinzufügen, dass meine Äußerung nicht im Sinne eines Vorwurfs zu verstehen ist, dass der Sachverständige sich nicht bemüht habe. Es erscheint mir nur die Relation erwähnenswert.

Am letzten Verhandlungstag wurden von mir die Fragen der Abgrenzung des Untersuchungsgebiets und die von relevanten Immissionspunkten außerhalb des Untersuchungsgebietes angesprochen. Der Sachverständige hat mich auf die Ausführungen zu HBEFA 3.3. für die Stadtstraße (Einlage SA\_E-05-03 bei den Weiterführenden Unterlagen) aufmerksam gemacht und ich habe mich verstärkt mit den umfangreichen Unterlagen zum FB Luftschadstoffe auseinandergesetzt. Die Berechnungsergebnisse sind in sieben Teilen der UVE beigelegen, wobei mit Vorlage der Weiterführenden Unterlagen 5 dieser 7 Teile gegen neuere Versionen ausgetauscht wurden. Ich habe dabei Rechengebiete außerhalb des Untersuchungsgebietes, im Marchfeld Bereich Parbasdorf – gefunden, für den relevanten Bereich entlang der A 23 habe ich aber keine entsprechenden Darstellungen aufgefunden. Wir werden nun diskutieren, ob der Immissionspunkt 7 repräsentativ ist oder nicht. Mein Befund ist, dass dieser die Anforderung nicht erfüllt und ich möchte dazu auf S. 29 der Einlage WU 01.01 hinweisen, wo steht „Von den zur Beurteilung herangezogenen permanent und nicht permanent betriebenen Messstellen der Stadt Wien repräsentieren die Messstellen Stadlau und Wien-Rinnböckstraße die Immissionssituation im Untersuchungsraum.“. Es ist aus meiner Sicht ein nach wie vor bestehender Mangel, dass einerseits die Messstelle Rinnböckstraße als relevante Messstelle erwähnt wird, die Auswirkungen aber nicht dargestellt sind.

Die Verhandlungsleiterin erteilt dem SV für Luftschadstoffe und Klima das Wort.

#### DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Es handelt sich um ein Missverständnis. Ich habe am Freitag, den 24.11.2017, ausgeführt, dass die Rechenpunkte RP1 und vor allem RP7 für die Immissionsbelastungen an der A23, südlich der Anschlussstelle Hirschstetten repräsentativ sind.

Es ist zutreffend, dass in den Einreichunterlagen der Projektwerberin keine Darstellung der Immissionen im Bereich der Donauquerung, bzw. im Bereich der Messstelle Wehlstraße an der A23 enthalten ist.

Die projektbedingten Zusatzimmissionen an der Messstelle Wehlstraße können für NO2 über einen Analogieschluss aus den Zusatzimmissionen am RP7 abgeschätzt werden. Der Analogieschluss ist deshalb zulässig, weil die Orientierung der A23 zu den Hauptwindrichtungen südlich der Donau jener der A23 am RP7 (südlich der Anschlussstelle Hirschstetten) entspricht.

Geht man von einer Zusatzbelastung von ca.  $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  am RP7 für den NOX-Jahresmittelwert im Prognosejahr 2019/2020 (UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima Seite 77) und von einer projektbedingten Verkehrszunahme um ca. 10.700 Kfz/24h auf der A23 am Querschnitt RP7 (Verkehrsuntersuchung zu den Einreichunterlagen Seite 151) aus, so ergibt sich für den Querschnitt knapp nördlich der Donau aus einer projektbedingten Verkehrszunahme von ca. 4.500 Kfz/24h eine Zusatzimmission für den NOX-Jahresmittelwert von ca.  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Aus der NOX-Vorbelastung der Messstelle Wehlistraße/A23 von  $68 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für den Jahresmittelwert 2014 (UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima Seite 24) mit der NO-NO2 Konversion eine NO2 Zusatzbelastung von 0,7 bis  $0,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für den Jahresmittelwert. Die Zusatzbelastung liegt  $< 3\%$  des Grenzwertes gem. IG-L. Die Gesamtmissionen von ca. 35 bis  $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für den NO2-Jahresmittelwert unterschreiten die Genehmigungskriterien gem. IG-L. Es handelt sich vor allem deshalb um eine worst case Abschätzung, da die donauquerenden Verkehrszunahmen auf der A23 aus den Verkehrsbelastungsplänen der Verkehrsuntersuchung noch deutlich unter den angesetzten Werten liegen. Verkehrszahlen sind an diesem Querschnitt allerdings nicht mehr ausgewiesen. Die geringeren Verkehrszunahmen sind aus den abnehmenden Balkenstärken der Verkehrsbelastungen ersichtlich. Darüber hinaus liegt die Messstelle Wehlistraße/A23 weiter von der A23 entfernt als der RP7. Für das Prognosejahr 2024 wurde von mir ebenfalls eine Abschätzung vorgenommen. Die abgeschätzten Zusatzbelastungen an der Messstelle Wehlistraße/A23 liegen auch in diesem Prognosejahr bei ca. 0,7 bis  $0,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für den NO2-Jahresmittelwert.

#### Herr Rehm:

Ich fordere weiterhin eine Ausarbeitung für das Projekt. Wir liegen hier im Bereich einer Zusatzbelastung von  $0,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und damit knapp unter den  $0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , die laut RVS dem Irrelevanzkriterium von 3 % des JMW entsprechen. Hier sieht man auch die Bedeutung der Frage des Ansetzens eines Irrelevanzkriteriums von 1% oder 3%. Die Wehlistraße ist auch nicht mit der Rinnböckstraße vergleichbar, weil dort die Vorbelastung höher war. Es kann daher die Belastungssituation nicht mit der „Wehlistraße“ alleine argumentiert werden. Weiter offen ist die Frage, was mit der Zone passiert, wo die Messstelle Rinnböckstraße gelegen ist und die Messwerte bei bis zu  $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$  lagen.

#### DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Für den Analogieschluss wird von einigen worst case Ansätzen ausgegangen. Vor allem ist aus den Verkehrsbelastungsplänen erkennbar, dass die donauquerenden Verkehrszunahmen auf der A23 aus den Verkehrsbelastungsplänen der Verkehrsuntersuchung noch deutlich unter den angesetzten Werten aus dem Analogieschluss liegen. Die Zusatzbelastung liegt  $< 3\%$  des Grenzwertes gem. IG-L. Die Gesamtmissionen unterschreiten die Genehmigungskriterien gem. IG-L.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht um 10:26 Uhr für eine Pause.

Die Verhandlungsleiterin nimmt die Verhandlung um 11:00 Uhr wieder auf.



Die Verhandlungsleiterin erteilt Herrn Ing. Mutzek Heinz das Wort (Stgn. Nr. 12,188, 409) in eigener Sache, für die BI BNWN und für 39 weitere Einwender (Vollmachten in **Beilage ./37**):

Ich spreche für die Bewohner im Überlappungsbereich von Stadtstraße und S 1-Spange. Die Betroffenen dort haben eine enorme Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe. Die Trennlinie zwischen einfachen Belästigungen und einer Gesundheitsgefahr ist schwierig zu ziehen. Ich habe mir die vorliegenden Gutachten und das UVGA durchgelesen. Die betroffenen Gebäude zeigen, dass im Bereich der Siedlung Pfalzgasse wie auch in der Siedlung der Krcalgrube nur einige Gebäude bewertet wurden, aber für Bewohner sind diese Daten nicht ausreichend, um zu wissen, womit sie zu rechnen haben. Belästigung an sich kann auch dann humanmedizinisch nicht relevant sein, bleibt aber trotzdem eine Belästigung, die zu Unwohlsein führt, wenn einem etwas auf die Nerven geht. Die Bewohner in den Siedlungen, aber auch wir alle wollen wissen, welche Vorkehrungen zu treffen sind. Ich verstehe das Argument, dass die Leute sich die Daten ungefähr aus den zahlreichen Lärmrasterkarten oder Tabellen herauslesen könnten, aber auch ich selbst bin daran gescheitert.

Die Menschen haben ein Anrecht, Schallwerte, die sie persönlich betreffen, in 0,1 dB genauer Aufstellung sowie konkrete Daten wie L-Bau Tag, L-Bau Abend, L-Night, L-den, und mögliche Spitzenwerte zu bekommen. Ich bitte die Behörde im Sinne der wirksamen Gesundheitsvorsorge konkrete Daten für die von mir vertretenen Bewohner bereit zu stellen. Speziell die zugrunde gelegten Werte für Motorräder und LKW habe ich in den Unterlagen nicht gefunden. Zur Erklärung: Im Errichtungsgebiet Bereich Seestadt befindet sich eine aktuell beliebte Strecke für „Roadrunner“.

Die Menschen haben ein Anrecht, Schallwerte, die sie persönlich betreffen, in 0,1 dB genauer Aufstellung sowie konkrete Daten wie L-Bau Tag, L-Bau Abend, L-Night, L-den, und mögliche Spitzenwerte zu bekommen. Ich bitte die Behörde im Sinne der wirksamen Gesundheitsvorsorge konkrete Daten für die von mir vertretenen Bewohner bereit zu stellen. Speziell die zugrunde gelegten Werte für Motorräder und LKW habe ich in den Unterlagen nicht gefunden. Zur Erklärung: Im Errichtungsgebiet Bereich Seestadt befindet sich eine aktuell beliebte Strecke für „Roadrunner“.

Ich stelle den Antrag für die durch mich per Vollmacht vertretenen Personen, dass sie für ihr Wohnhaus sowie ihren Freiraum (Garten) konkrete Angaben und eine humanmedizinische Erklärung der Auswirkungen für die Betroffenen bekommen. Zur Erklärung: Die Bewohner könnten präventiv eine Klimaanlage einbauen lassen, wenn sie in der Nacht bei geöffnetem Fenster nicht mehr schlafen könnten.

Daher stelle ich den Antrag, dem Projektwerber möge der Auftrag zu einem effektiven Luftschadstoff- und Lärmmonitoring während der Betriebsphase erteilt werden. Die große Unbekannte ist nämlich nicht der Verkehr, sondern die Schadstoffverfrachtung aus anderen Gebieten. Das bisher vorgeschriebene Verkehrsmonitoring blendet diesen Parameter und die kumulierende Wirkung von Lärm und Luft aus und dazu bitte ich die Sachverständigen um Stellungnahme.

Die Verhandlungsleiterin erteilt dem SV Prof. Kirisits (SV Lärm) das Wort:

Wie eingangs erwähnt sind alle Immissionen, die eine unzumutbare Belästigung oder Gesundheitsgefährdung auslösen könnten in den Plänen und Tabellen dargestellt. Für all jene, welche einen schriftlichen Einwand vorgebracht haben, wurde die persönliche Betroffenheit individuell unter Angabe der Lärmindizes beantwortet.

Untersuchungen zur Lärmwirkung von Spitzenpegel aus dem Straßenverkehrslärm sind mir aus der Literatur nicht bekannt. Dies wird diskutiert für Schienenverkehrslärm und Flugverkehrslärm aber nicht für Straßenverkehrslärm.

Die Auswirkungen auf den Freiraum Garten sind mit den Fassadenpegeln für den funktionell zugehörigen Freiraum dargestellt.

Selbstverständlich wurden der Lärmimmissionsberechnung die Verkehrszahlen zu Motorrädern, leichten und schweren LKWs, lärmarm und nicht lärmarm unterstellt.

Ein Monitoring aus dem Fachbereich Verkehr und Lärm liegt vor, sowohl für Verkehrszahlen als auch Lärmemissionen.

Die Verhandlungsleiterin fragt Herrn Ing. Mutzek, welche Kumulierung er meint.

Herr Ing. Mutzek:

Auf die Frage der Vorsitzenden, welche kumulierende Wirkung gemeint wäre, konkretisiere ich: Lärm und Luftschadstoffe sollten vom SV für Humanmedizin kumulierend betrachtet werden.

Ja, einige Angaben sind vorhanden, für andere gibt es keine Evidenz basierender Grenzwerte, deshalb ist es eine Forderung an den Humanmediziner, um die Gesundheitsgefahren und Belästigungen zu konkretisieren. Auch Lärmspitzen sind Faktoren, die in der Nacht zu Schlafstörungen führen, diese führen langfristig zu Gesundheitsschäden. Das alles fehlt in den UVP-Unterlagen - die Menschen sollen Maßnahmen ergreifen können.

Prof. Kirisits (SV Lärm):

Mir ist keine Studie zu Spitzenpegel im Betrieb von Straßenverkehr bekannt. Diese fehlt. Es gibt keine Evidenz. Dies wird bei Flugverkehr und Schienenverkehr diskutiert, für Straßenlärm gibt es dazu keine Evidenz.

Dr. Edtstadler (SV Humanmedizin):

Für die Beurteilung einer Kumulierung beider (oder mehrerer) Wirkfaktoren (Immissionen aus Schall und Luftschadstoffen) sind keine verbindlichen Beurteilungsgrundlagen vorhanden.

Zur Definition der Belästigung in der Abgrenzung zur erheblichen Belästigung und Gesundheitsgefährdung verweise ich auf mein TGA. Eine Belästigung ist ein rein subjektives Kriterium. In Verfahren ist die Beurteilung unter Hinweis auf die im TGA angeführten gesetzlichen Grundlagen auf die erhebliche (in medizinischen Sinn unzumutbare) Belästigung abzustellen. Daraus leitet sich keine Forderung ab, jedwede subjektive mögliche Belästigung zu vermeiden. Darauf abgestimmt erfolgte die Beurteilung im TGA.

#### DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Hinsichtlich des Monitorings in der Betriebsphase wird auf das Verkehrsmonitoring verwiesen. An 4 Querschnitten der S1 Spange werden Querschnittszählungen durchgeführt. Sollten die gezählten Verkehrsmengen die prognostizierten übersteigen, so ist zu überprüfen, ob die Immissionsgrenzwerte und / oder Genehmigungskriterien im Planungsgebiet eingehalten werden.

#### Herr Ing. Mutzek:

Die Stellungnahmen der Sachverständigen bestätigen meine Forderung, dass die Grenzwertüberschreitungen bei Luftschadstoffen nicht über die Verkehrszählungen (Monitoring) ermittelt werden können. Gerade bei der maximal zulässigen Überschreitungstagezahl von PM 10 ist im Gutachten für Luftschadstoffe angegeben, dass die 35 Überschreitungstage möglicherweise nicht eingehalten werden können.

Die Ausbreitung von ultrafeinen Partikeln wurde im Gutachten komplett ausgeblendet trotz der in der Schweiz seit 9 Jahren praktizierten Messungen bei PM 1,0 und der Partikelanzahl. Ich fordere für die Wohngebiete Geschwindigkeitsbeschränkungen, wie es an der Südbahn bei Gleisdorf schon lange praktiziert wird, wenn eine Überschreitung von Grenzwerten wie z.B. Feinstaub passiert. Ich fordere dies, weil absehbar ist, dass zukünftig eine noch größere Zahl an Bewohnern entlang der Trasse (die Gebiete Am Heidjöchl und Am Hausfeld sind bekannte Entwicklungsgebiete) wohnen wird. Diese Bereiche werden von keinem UVP-Verfahren behandelt. Auch die zukünftigen Bewohner haben ein Recht auf Schutz ihrer Gesundheit. Nur ein Monitoring kann einen solchen Schutz im Sinne einer wirksamen Umweltvorsorge garantieren.

Die Verhandlungsleiterin befragt den SV Humanmedizin zu den am 24.11.2017 von Herrn Ing. Mutzek vorgelegten Unterlagen zum Thema Ultrafeinstaub (siehe **Beilage /52**).

#### Dr. Edtstadler (SV Humanmedizin):

Die in der Verhandlung übergebene Liste mit Studien / Artikeln zu Feinstaub/ Ultrafeinstaub (siehe **Beilage /52**) habe ich mir angesehen und soweit im Internet abrufbar die einzelnen Arbeiten gesichtet. Sie bestätigen, was ich bereits im TGA allgemein beschrieben habe. Die Wirkungsforschung hinsichtlich Feinstaub unter PM<sub>2,5</sub> ist nicht abgeschlossen. Es gibt aber keine Studien, aus denen allgemein gültige Grenzwerte abzuleiten wären. Meine gegenständlichen Feststellungen im TGA bleiben daher aufrecht.

#### Herr Ing. Mutzek:

Die von mir vorgelegten Studien behandeln einen wesentlichen Aspekt natürlich nicht, nämlich die Erkenntnisse aus dem Schweizer NABEL-Messnetz bezüglich der Ausbreitung von Ultrafeinstaubpartikeln. Die fehlenden Grenzwerte können kein Kriterium sein, so ein Monitoring abzulehnen, denn die Erfahrungen aus Studien in der Schweiz haben wertvolle Erkenntnisse gebracht. Nur weil diese Wirkungsforschung noch nicht abgeschlossen ist, kann der Humanmediziner nicht behaupten, dass aus diesen Studien kein Gefahrenpotential ableitbar ist.

Andere Sachverständige sind da engagierter und fordern zusätzliche Auflagen, obwohl Luftschadstoffe mindestens genauso sensibel wie Lärm zu behandeln wären. Nur wenn frühzeitig im Rahmen des Projektes Daten zu Ultrafeinstaub zur Verfügung stehen, wird in den nächsten Jahren, wenn Grenzwerte für PM 1,0 definiert werden, auch die Handlungsfähigkeit im Falle von kumulierenden Grenzwertüberschreitungen von anderen Luftschadstoffen gegeben sein.

#### DI Schönhuber (SV Luftschadstoffe und Klima):

Ich weise darauf hin, dass im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima nicht nur die Maßnahmen der Projektwerberin übernommen wurden, sondern weit darüber hinaus gehende Maßnahmen zur Emissionsminimierung vorgeschlagen werden.

#### Herr Ing. Mutzek:

Als Antwort auf den Sachverständigen für Luft: Die mangelhafte Erteilung von Auflagepunkten galt der Humanmedizin.

#### Dr. Edtstadler (SV Humanmedizin):

Hinsichtlich des „Schweizer Modells“ (Monitoring, Messungen) verweise ich darauf, dass die Messtechnik nicht Teil vom FB Humanmedizin ist. Feinstaubbelastungen sind sicher lokal, aber in städtischen Gebieten und Ballungsgebieten regional und überregional zu sehen. Es gibt hier Feinstaubverfrachtungen über weite Strecken, die aus Energiegewinnung, Verbrennung, Industrie, Verkehr u.a. stammen und so an der Feinstaubbelastung beteiligt sind. Die generelle Reduktion ist eine Frage der gesellschaftspolitischen Regulative und kann nicht in einem einzelnen Projekt zu beantwortet werden. An der Beurteilung im TGA ergibt sich daraus keine Änderung.

#### Mag. Kubin (für die Projektwerberin):

Im Hinblick auf das geforderte Monitoring bzw geforderte Grenzwertfestlegungen für Ultrafeinstaub darf ich – wie schon in meiner Stellungnahme vom 24.11.2017 – auf die gesetzlichen Festlegungen und Instrumentarien des IG-L hinweisen. Es ist nicht Aufgabe der vorliegenden Projekt-UVP derartige Maßnahmen vorzusehen, zumal gerade im Luftschadstoffbereich – wie auch Herr Mutzek selbst ausgeführt hat – zahlreiche regionale und überregionale Verfrachtungseffekte auftreten, die der S 1 Spange Seestadt Aspern nicht zuzurechnen sind. Aufgabe des vorliegenden Verfahrens ist die Prüfung und Sicherstellung der Umweltverträglichkeit der S 1 Spange Seestadt Aspern. Die diesem Projekt zuzurechnenden Luftschadstoffeffekte wurden nach dem Stand der Technik und der bestehenden Gesetzeslage geprüft und sind auch die dafür nötigen Maßnahmen vorgesehen. Darüber hinaus gehende Maßnahmen wären daher unverhältnismäßig.

#### Herr Ing. Mutzek:

Als Antwort auf Vorbringen Mag. Kubin zu IG-L: Nicht sämtliche humanmedizinische Belange

können über dieses Gesetz geregelt werden, wenn es um die Gefährlichkeit von Luftschadstoffen geht, weil viele davon noch nicht abgebildet werden. Hier sind einfach Maßnahmenpunkte nötig.

Es wäre möglich, Daten zu Feinstaub zu sammeln. Das gegenständliche Verkehrsmonitoring bildet nicht alle Luftschadstoff-Parameter ab. Die Mechanismen in Österreich funktionieren nicht und werden nicht von der Politik ausreichend behandelt, auch hinsichtlich der Einsparung von CO<sub>2</sub>.

Der Humanmediziner wird doch nicht in Kauf nehmen, dass hunderte von Menschen einer vorzeitigen Mortalität ausgesetzt sind. Es existiert eine Vielzahl von Luftschadstoffen. Maßnahmen wurden von der Politik nicht ergriffen. Gerade das Beispiel CO<sub>2</sub> und Klimaschutzgesetz zeigt, dass Reduktionsmaßnahmen nicht ergriffen werden.

Der Humanmediziner muss ins Kalkül ziehen, dass hier keine gesetzlichen Verbesserungen erfolgen werden. Der Bürger hat verdient, dass Monitoring Maßnahmen ergriffen werden, wie Geschwindigkeitsreduktion, um Emissionen zu reduzieren.

#### Mag. Kubin (für die Projektwerberin):

Einem einzelnen Projekt kann nicht die ganze Luftschadstoffbelastung eines Gebiets zugeordnet werden. Es hat einen Grund, weshalb das IG-L vom Gesetzgeber beschlossen wurde. Das ist der gesetzlich vorgegebene Handlungsrahmen. Darüber hinausgehende Maßnahmen wären nicht zulässig und durch Zuordnung zu einem einzelnen Projekt unverhältnismäßig.

Dass Sie sich eine höhere Dynamik im Bereich der Umweltpolitik wünschen würden, bleibt Ihnen natürlich unbenommen, vermag aber nichts an der aktuellen Rechtslage zu ändern.

#### Herr Ing. Mutzek:

Ich nehme das zur Kenntnis, verweise aber darauf, dass im § 24f UVP-G gefordert wird, dass ein größtmöglicher Schutz vor Gesundheitsgefährdungen ergriffen wird. Ich möchte nochmals festhalten, dass im Bereich Lärm maßgebliche Verbesserungen gefordert werden, was beim Bereich für Luftschadstoffe ausgeblieben ist.

#### Mag. Kubin (für die Projektwerberin):

Zu Ihrem Vorbringen, wonach etwa nach § 24f UVP-G im Sinn einer Umweltvorsorge ein Ultrafeinstaub-Monitoring und diesbezügliche Grenzwerte vorgeschrieben werden mögen, ist aus rechtlicher Sicht festzuhalten, dass sich auch die Regelung des § 24f UVP-G immer nur auf ein konkretes Vorhaben bezieht. Maßnahmen dürfen daher nur vorgeschrieben werden, sofern sie Auswirkungen des konkreten Projekts betreffen. Und für die dem Projekt zuzurechnenden Umweltauswirkungen sind im vorliegenden Fall auch entsprechende Maßnahmen nach dem aktuellen Stand der Technik und der geltenden Rechtslage vorgesehen.

Die Verhandlungsleiterin fragt, ob sich Herr Ing. Mutzek auf das Immissionsminimierungsgebot in § 24f UVP-G bezieht.

Herr Ing. Mutzek:

Auf die Frage der Vorsitzenden, ob ich das Immissionsminimierungsgebot meine: Nein, ich meine das Vorsorgeprinzip.

Die Verhandlungsleiterin verweist auf das UVG, in dem die Sachverständigen dazu eigene Prüfbuchfragen beantwortet haben.

Herr Ing. Mutzek:

Zum Hinweis der Vorsitzenden, dass dieses Thema im UVGA behandelt wird: Das nehme ich zur Kenntnis. Die vorgeschriebenen Maßnahmen und Betrachtungen im Vorfeld sind nicht ausreichend, um eine Gefährdung der Gesundheit größtmöglich zu minimieren. Es wurden keine Maßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkung oder Luftschadstoffmonitoring definiert, wie es an der Südbahn (A2 bei Gleisdorf) schon vor 10 Jahren gemacht wurde.

Mag. Kubin (für die Projektwerberin):

Eben jene Beispiele, die Sie gerade genannt haben (zB die Geschwindigkeitsbeschränkung an der A 2 bei Gleisdorf oder das österreichweite Luftschadstoff-Monitoring), beruhen auf jenen Gesetzen, auf die wir vorher hingewiesen haben (§43 StVO bzw. IG-L). Die Geschwindigkeitsbeschränkung an der A 2 bei Gleisdorf wurde nicht von einer UVP-Behörde verordnet. Dasselbe gilt für das laufende gebietsbezogene Luftschadstoff-Monitoring, welches – völlig rechtskonform – auf den Regelungen des IG-L und nicht auf der Vorschreibung einer einzelnen Projekt-UVP beruht. Gerade im Bereich des IG-L wurden von den zuständigen Stellen in der Vergangenheit zahlreiche Maßnahmen (zB Tempolimits) gesetzt.

Herr Ing. Mutzek:

Zur Argumentation von Herrn Mag. Kubin bezüglich § 43 StVO-Instrumente: Im UVP-Verfahren S 2 mit der Umfahrung Süßenbrunn wurde sehr wohl eine Geschwindigkeitsbeschränkung für das Ortsgebiet Süßenbrunn vorgeschrieben.

Mag. Kubin (für die Projektwerberin):

Aus heutiger Sicht wäre eine StVO-Geschwindigkeitsbeschränkung als Maßnahme in einem UVP-Verfahren nicht zulässig. Auf Basis des UVP-G kann keine Geschwindigkeitsbeschränkung erlassen werden.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass das Verfahren S2 Umfahrung Süßenbrunn damals ein Ordnungsverfahren war und damals Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen einer Dienstweisung an die ASFINAG überbunden wurden.

Herr Rehm:

Ich möchte ergänzen, dass die Behörde im Bescheidverfahren keine Möglichkeit hat, eine Geschwindigkeitsbeschränkung zu erlassen. Sie kann aber eine Nebenbestimmung vor-

schreiben, dass z.B. die Verkehrsfreigabe des Vorhabens nur nach Erlassung einer Geschwindigkeitsbeschränkung durch die StVO-Behörde zulässig ist. Das wurde bei anderen Verfahren durchaus schon gemacht.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Frau Matysek Jutta das Wort (Stgn. Nr. 180, 193) in eigener Sache und für die BI Rettet die Lobau:

Ich schließe mich sämtlichen Vorbringen von Herrn Rehm und Herrn DI Hahn an.

Herr Ing. Mutzek:

Ich schließe mich sämtlichen Vorbringen von Herrn Rehm und Herrn DI Hahn an.

Die Verhandlungsleiterin ruft folgende, in die Rednerliste eingetragene Personen auf: Herr Ing. Schandl, RA Mag. Schachinger. Beide sind nicht anwesend. Diese Personen haben sich am 23.11. in die Rednerliste für heute eingetragen, sind aber nicht anwesend.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. Mag. Hartl Georg das Wort (Stgn. Nr. 56) in eigener Sache und für die BI BNWN:

Ich schließe mich sämtlichen Vorbringen von Herrn Rehm, Herrn DI Hahn und Herrn Ing. Mutzek an.

Ich möchte ein paar Sätze aus dem Internet zitieren und zwar als Zitat zur Aussage der Gemeinde Wien zu SMART-City: „*Smart sollen unsere Städte sein, denn in ihnen wird entschieden wie unsere Zukunft aussieht. Eine Smart-City schafft es Wachstum bei sinkendem Ressourcenverbrauch zu erreichen.*“

In den Innenstadtbezirken ist das zitierte gar nicht so abwegig, aber im 22. Bezirk wird genau das Gegenteil gemacht, indem man den Verkehr anregt. Wie gehen sich die Grenzwerteinhaltungen aus? Grenzwerte werden laut der Stadt Wien im Winter überschritten. Vor allem bei Ostwind und Inversionslage. Natürlich kommt die Luftschadstoff-Belastung teilweise von weit her, sogar teilweise auch aus dem Ausland. Ich verweise nochmals auf Weltklimakonferenzen von Paris und Bonn. Der Individualverkehr muss eingeschränkt werden.

Die Verhandlungsleiterin erteilt dem SV DI Schönhuber (SV für Luftschadstoffe und Klima) das Wort:

Im Rahmen der UVP wurde das eingereichte Projekt geprüft und die Auswirkungen dargestellt. Alternative Verkehrsmittel an Stelle des gegenständlichen Straßenprojektes sind von den Sachverständigen nicht zu prüfen.

Die Einreichunterlagen wurden eingehend geprüft. Die Nachforderungen des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima wurden erfüllt, aufgezeigte Unstimmigkeiten wurden behoben. Die Plausibilitätsprüfung beinhaltete auch die angesetzte Hintergrundbelastung und die meteorologischen Eingangsdaten. Die Hintergrundbelastung wurde eher konservativ ange-

setzt, die Repräsentativität der meteorologischen Eingangsdaten wurde auch von der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik (ZAMG) bestätigt.  
Unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen werden die Grenzwerte bzw. die Genehmigungskriterien gem. IG-L im Untersuchungsgebiet eingehalten.

Die Verhandlungsleiterin ruft folgende, in die Rednerliste eingetragene Person auf: Alfred Benda. Dieser hat sich am 23.11. in die Rednerliste für heute eingetragen, ist aber nicht anwesend.

Die Verhandlungsleiterin erteilt der ASFINAG BMG das Wort:

Ing. Weger (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage /40** zur Maßnahme 2.3.

Herr Rehm:

Die Projektwerberin hat soeben einige betroffene Straßenzüge genannt, darunter u.a. die Röbelinggasse. Die in der Tabelle angeführten Objekte decken sich aber nicht mit ihren Aufzählungen, die Röbelinggasse ist hier nicht erwähnt. Zu klären ist der Kreis der Betroffenen. Der Vollständigkeit halber möchte ich erwähnen, dass daraus nicht hervor geht, was die Projektwerberin (auch im Hinblick auf den Änderungsvorschlag vom letzten Verhandlungstag) an der Maßnahme 2.3 tatsächlich geändert haben möchte. Oder bleibt es beim Änderungsvorschlag vom Freitag?

Es gibt in der Liste doch einen Immissionspunkt Röbelinggasse.

DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin):

Ich verlese nochmals den Ergänzungsvorschlag der ASFINAG zu Maßnahmenvorschlag 2.3: *„An Sonn- und Feiertagen sowie im Zeitraum Abend an Samstagen sind keine Bauarbeiten zulässig, ausgenommen Arbeiten, die im Zuge von Gleissperren, z.B. für den Ein- und Ausbau von Lehr- und Schutzgerüsten über der Trasse der ÖBB in Zusammenhang stehen und nur an Wochenenden durchgeführt werden können. Diese Ausnahmen müssen in kausalem Zusammenhang mit der Logistik an ÖBB Trassen (Gleissperren) stehen. Die Arbeiten an Sonn- und Feiertagen sowie im Zeitraum Abend an Samstagen sind mit Angabe über die Notwendigkeit der Tätigkeit sowie die Art und das Ausmaß der Emissionen rechtzeitig (spätestens 14 Tage vorher) den Anrainern anzukündigen.“*

Weiteres wird darauf hingewiesen, dass die in der Stellungnahme Beilage 2 angeführten Tätigkeiten an jeweils 2 Wochenenden über die gesamte Bauzeit vorgesehen sind.

Die Verhandlungsleiterin stellt diese Frage zur genaueren Überprüfung durch den SV zurück.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass sich im Edikt vom 10. Oktober 2017 folgender Hinweis befindet: Sollte der Verhandlungsverlauf eine Änderung des Zeitplanes erfordern, wird dies in der Verhandlung bekanntgegeben. Da der Block 2 demnächst abgeschlossen werden kann, wird mit dem Block 3 heute um 15 Uhr begonnen werden.



Die Verhandlungsleiterin unterbricht um 12:10 Uhr für eine Pause.

Die Verhandlungsleiterin nimmt die Verhandlung um 14:30 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin erteilt SV Prof. Kirisits das Wort zum Abänderungsantrag der Projektwerberin zur **Maßnahme 2.3**:

Zum Antrag der ASFINAG zu Maßnahme 2.3: Der Abänderungsantrag ist nicht schlüssig. Ich nehme daher wie folgt Stellung:

- **Maßnahmenvorschlag 2.3 unverändert aufrecht bleibt**

Die Verhandlungsleiterin hält fürs Protokoll fest, dass die Maßnahme Lärm 2.3 unverändert aufrecht bleibt.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht um 14:37 Uhr für eine Pause.

Die Verhandlungsleiterin nimmt die Verhandlung um 15:00 Uhr wieder auf.

### **BLOCK 3 – BODEN UND ABFALLWIRTSCHAFT, OBERFLÄCHENGEWÄSSER, GRUNDWASSER UND HYDROGEOLOGIE, WASSERRECHTSGESETZ**

Die Verhandlungsleiterin bittet die zuständigen SV des Blockes 3 (Atanasoff, Wolf, Moser) sich nochmals vorzustellen.

Die Verhandlungsleiterin fragt, ob es seitens der Anwesenden Fragen an diese SV gibt. Herr Ing. Mutzek und Frau Matysek wollen erst morgen zu dem Thema sprechen.

Die Verhandlungsleiterin erteilt der ASFINAG BMG das Wort:

DI Schröfelbauer , Mag. Jagschich und Dr. Stanek (alle für die Projektwerberin) tragen Änderungsvorschläge hinsichtlich der im UVGA vorgeschlagenen Maßnahmen zu den FB Boden, Abfallwirtschaft, Altlasten vor (siehe **Beilage ./69**):

Zu den FB Boden und Abfallwirtschaft, Oberflächengewässer, Grundwasser und Hydrogeologie und zum Wasserrechtsgesetz werden die schriftlichen Änderungsvorschläge der PW (siehe **Beilage ./69**) der Verhandlungsleiterin übergeben. Kopien dieses Dokumentes werden an alle Anwesenden verteilt.

Mag. Jagschich (für die Projektwerberin) trägt wie in **Beilage ./69** zu Maßnahme 6a.1 vor.

Die Verhandlungsleiterin erteilt dem SV Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten) das Wort:

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 6a.1 wird wie folgt präzisiert:**

~~Korrektur Abzug / Abhub des humosen Oberbodens~~ Abzug und Abhub des humosen Oberbodens hat entsprechend der Richtlinie für sachgerechte Bodenrekultivierung des BMLFUW zu erfolgen.

Mag. Jagschich (für die Projektwerberin) trägt wie in **Beilage ./69** zu Maßnahme 6a.6 vor.

Herr Ing. Mutzek:

Die vom Sachverständigen vorgeschlagene Änderung der Maßnahme ist ungeeignet, weil in den Unterlagen der humose Oberboden für das Anpflanzen von Bäumen vorgesehen ist. Ersatzpflanzungen von Bäumen und Begrünungen können nicht ordnungsgemäß hergestellt werden. Der Boden ist lebendig mit Mikroben und Pilzen, welche eine Symbiose mit Bäumen und Grünpflanzen eingehen. Die Rekultivierung, so wie sie in den Projektunterlagen vorgesehen ist, wäre nicht möglich, weil bei einem fremden Boden (Ersatzboden) nicht die geeigneten mykorrhizierenden Pilze vorhanden wären. Als geprüfter Pilzsachverständiger und Landwirt möchte ich festhalten, dass diese Maßnahme, wie sie vom Sachverständigen nunmehr vorgeschlagen wurde, ungeeignet ist.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Bodenart und Bodentyp wurden in die Maßnahme aufgenommen. Tschernosem muss es jedenfalls sein. Ich halte den Vorschlag bzw. die Aussage in Bezug auf fehlende oder zu stark gestörte Mykorrhiza für überzogen.

Herr Ing. Mutzek:

Nach dem Stand der Wissenschaft und Technik können diese Ersatzböden, wenn sie falsch gelagert werden, den Zweck der Wiederaufforstung nicht erfüllen. Ich erinnere daran, dass sich in unmittelbarer Nähe das Gebiet des Wienerwaldes Nordost befindet.

RA Dr. Altenburger (für die Projektwerberin):

Der SV hat die Unterlagen für das Gutachten für fachlich ausreichend und nachvollziehbar erachtet und auf seiner fachlichen Expertise das Gutachten sowie die heutigen Stellungnahmen erstellt. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass nach der ständigen Rechtsprechung einem Sachverständigengutachten nur auf gleicher fachlicher Ebene repliziert werden kann. Dieser fachlichen Ebene genügen die Ausführungen von Herrn Mutzek nicht.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 6a.6 wird wie folgt präzisiert:**

Für die Rekultivierung temporär beanspruchter landwirtschaftlicher Nutzflächen ist - **soweit verfügbar - mit dem in der Bauphase seitlich gelagertem humosen Oberbodenmaterial durchzuführen. Sollte dieses Material nicht ausreichen oder nicht mehr den erforderlichen Ansprüchen genügen, so wird dies mit sanitär einwandfreiem zugeführtem dem bisherigen Standort entsprechendes Bodenmaterial (Bodenart und Bodentyp) für den Ersatz des fehlenden Oberbodens zugeführt (Bodenaushub, Erdaushub) erfüllt.** Dieser ist im Interesse der Multifunktionalität und insbesondere der Produktionsfunktion der Böden in seiner ursprünglichen Mächtigkeit aufzubringen, wobei die effektive Durchwurzelungstiefe des Bodens entsprechend dem Ausgangszustand sicherzustellen ist..

Mag. Jagschich (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage J69** zu Maßnahme 6a.8.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 6a.8 wird wie folgt präzisiert:**

Das Befahren von ~~Böden mit natürlichem Bodenaufbau außerhalb der im Grundbedarfsplan für die Bauphase ausgewiesenen Flächen ist durch geeignete Maßnahmen (z.B. Schutzeinrichtungen)~~ landwirtschaftlich genutzten Flächen außerhalb der im Baustellenkonzept festgelegten Flächen ist wie im Projekt vorgesehen, grundsätzlich zu verhindern. Mit der Umweltbauaufsicht ist abzuklären, ob im Einzelfall für angrenzende landwirtschaftliche Flächen entlang von Baust Straßen eine Baustellenbebänderung / -abgrenzung als sichtbare Abgrenzung erforderlich ist.

Mag. Reinsdorff (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zu den Maßnahmen 6a.12 und 6a.13.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahmen 6a.12 und 6a.13 bleiben unverändert aufrecht.**

Mag. Reinsdorff (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zu Maßnahme 6a.18 und 6a.20.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahmen 6a.18 und 6a.20 bleiben unverändert aufrecht.**

Dr. Stanek (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zu Maßnahme 6b.5

.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 6b.5 bleibt unverändert aufrecht.**

Dr. Stanek (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zu Maßnahme 6b.6

Herr Ing. Mutzek:

Die vorgeschlagene Zeitdauer von 14 Tage für die Maßnahmenschwelle zur Aktivierung der Sperrbrunnen ist zu lange, weil sich das belastete Grundwasser in Richtung des Abstrombereiches zu den Bewohnern ausbreitet, welche dort die Wasserrechte oder die Wassernutzung haben.

Auch nach WRG genehmigte Anlagen werden gefährdet durch diese Altlasten. Der Maßnahmenvorschlag sollte nicht geändert werden im Sinne der Betroffenen.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Es gibt hier keine Altlasten, sondern Altstandorte. Beide sind bereits seit 30 Jahre im Grundwasser. Die Grundwassergeschwindigkeit liegt bei rd. 1m/Tag. Der Maßnahmenvorschlag sieht die Probenahme von 2 Proben vor, die ASFINAG fordert nun drei Proben innerhalb 14 Tagen. Eine Vorlaufzeit muss es als Reaktionszeit geben. Die wasserrechtliche Bauaufsicht hat zu überprüfen, ob es Überschreitungen gibt.

Herr Ing. Mutzek:

Die Grundwassergeschwindigkeit wurde in den Unterlagen mit mehr als 1 m angegeben. Wie groß ist die tatsächliche Fließgeschwindigkeit?

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Einen mit absoluter Sicherheit genauen Wert für die Grundwasserabstandsgeschwindigkeit gibt es nicht. Der Schotterkörper hat sedimentologisch bedingt unterschiedliche Fließgeschwindigkeiten. Schadstoffmobilisierungen bedingen nicht sofort eine Kontamination eines Brunnens im Grundwasserabstrom. Die Grundwasserreinigungsanlage braucht eine gewisse Vorlaufzeit. Diese Vorlaufzeit braucht man und man hat sie auch.

Herr Ing. Mutzek:

Auf die Antwort des Sachverständigen Mag. Wolf: In den Unterlagen wurde die Strömungsgeschwindigkeit mit 1- 3 m angegeben. Da es viele Unsicherheitsfaktoren gibt, sollten möglichst strenge Kriterien festgelegt werden, um mit Sicherheit auszuschließen, dass in fremde Rechte eingegriffen wird.

Frage an den Sachverständigen: Wäre also frühestens in 5 Wochen nach dem ersten Eintreten der Verunreinigung mit Maßnahmen zu rechnen? Noch eine Frage: Beträgt dann die Ausbreitung 120 m?

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

30 Tage x 3m/d, also 90 Meter insgesamt legt das Grundwasser in dieser Zeit zurück. Die Lage der Sperrbrunnen muss auf diesen Maßnahmenvorschlag abgestimmt werden.

Mag. Reinsdorff (für die Projektwerberin):

Sperrbrunnen sind jedenfalls so positioniert, dass kontaminiertes Wasser aufgrund der Ausbildung eines Absenktrichters in jedem Fall gefasst wird.

Frau Matysek:

Das heißt 1 Monat bleibt es im Wasser und nichts passiert?

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Es liegt seit zirka 30 Jahren dort drinnen, es wurde bisher nichts nachgewiesen. Proben müssen gemacht werden. Bisher wurden nur in Teilbereichen etwas erhöhte KW-Werte in den untersuchten Bodenproben festgestellt, aber nicht im Grundwasser. Im Zuge der Voruntersuchung werden enge Rasteruntersuchungen gemacht. Die bisherige Probennahme zeigt Tendenzen auf.

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Die Sperrbrunnen fassen insgesamt bis zu 20 Liter. Grundwasserspiegel wird dadurch abgesenkt und wird das Wasser zum Teil wieder zurückgezogen in diese Brunnen. D.h. es fließt dann auch zu einem gewissen Teil gegen die Fließrichtung.

Frau Matysek:

Werden die Anrainer informiert?

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Die wasserrechtliche Bauaufsicht überwacht es.

Frau Matysek:

Ich beantrage, dass alle Wasserberechtigten informiert werden bei Verunreinigung.

Mag. Reinsdorff (für die Projektwerberin):

Es ist zu definieren, in welchem räumlichen Abstand abstromig zu den Sperrbrunnen wasserrechtlich Berechtigte zu informieren sind.

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

250 Meter im Abstrom reichen.

Herr Ing. Mutzek:

Es gibt eine große Anzahl an nichtgenehmigten Brunnen z.B. für die Gartenbewässerung, welche keiner Bewilligung bedürfen.

Ich stelle daher den Antrag, das Wort „Wassernutzungen“ durch die Wortfolge „betroffene Anrainer“ zu ersetzen. Es ist der Behörde nämlich unbekannt, welche Nutzungen im Abstrombereich vorliegen.

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Alle Brunnen, auch bewilligungsfreie, sind im Nahbereich des Projektes erfasst worden.

Herr Ing. Mutzek:

Auf die Antwort des Sachverständigen, dass alle Brunnen von der Projektwerberin erfasst wurden: Wir werden das überprüfen und gegebenenfalls die Behörde informieren, wenn Grundwassernutzungen (Tabelle 21 aus Anlage 8.1.1\_10) ausgeklammert wurden.

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Es gibt es eine entsprechende Auflage, dass Brunnen vor Baubeginn neu zu erheben sind, da naturgemäß im Zuge eines langen Verfahrens Brunnen hinzukommen oder wegfallen können.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 6b.6 bleibt unverändert aufrecht.**

Werden Maßnahmenschwellenwerte für die im UVE Fachbericht als Überwachungsparameter angegebenen Werte nach ÖN 2088-1 **an** einem Beweissicherungspegel **an 3 aufeinander folgenden Proben ~~bei beiden innerhalb dieses Zeitraums gezogenen Proben~~ überschritten (2 3 Proben innerhalb von 14 Tagen, 1 Probe am Anfang und 1 Probe am Ende einer Woche sowie 1 Probe am Ende einer weiteren Woche)**, ist umgehend eine geeignete Grundwasseraufbereitungsanlage in Abstimmung mit der zuständigen wasserrechtlichen Bauaufsicht in Betrieb zu nehmen. Dazu sind im Vorfeld alle erforderlichen Grundlagen wie Sperrbrunnen und Versickerungsbrunnen herzustellen, um eine Inbetriebnahme der erforderlichen Anlagenteile innerhalb von 14 Tagen sicherstellen zu können. Sobald diese Maßnahme eingeleitet wird, sind alle wasserrechtlich Berechtigten 250 m im Abstrom der Altablagerungen Krcalgrube und Schafflerhof (in der Einlage 8-1.10) nachweislich umgehend zu informieren.

Dr. Stanek (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zu Maßnahme 6b.7

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 6b.7 wird wie folgt geändert:**

Sollten im Zuge der Bauarbeiten Aushubmaterial angetroffen werden, für das eine Verwertung als Bodenaushub nach den Vorgaben des Bundesabfallwirtschaftsplanes **2011 in der gültigen Fassung** nicht zulässig ist, so hat die ordnungsgemäße und nachweisliche Entsorgung der betroffenen Aushubmassen durch ein befugtes Entsorgungsunternehmen aufgrund der Materialanalysen durchgeführt zu werden. Allfällige dazu erforderliche Genehmigungen sind vorab einzuholen.

Dr. Stanek (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zu Maßnahme 6b.24.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 6b.24 wird wie folgt geändert:**

Bei Feststellung von kontaminierten Bereichen während der Bauphase, die über die bekannten Altstandorte und im UVE Einreichoperat behandelten Altstandorte Krcal-Grube und Schafflerhof hinausgehen, welche durch die Bauarbeiten eine Gefährdung für die Boden- und Grundwasserqualität erwarten lassen, sind die Bauarbeiten in den als kontaminiert erkannten Bereiche unverzüglich einzustellen und die wasserrechtliche Bauaufsicht zu benachrichtigen. Die zuständige Behörde ist umgehend zu verständigen ~~und ein entsprechendes Sicherungs- und Entsorgungskonzept vorzulegen bzw. eine allenfalls erforderliche behördliche Genehmigung zu erwirken, damit sie die nach den §§ 73ff AWG gebotenen Maßnahmen setzen kann.~~

Die Verhandlungsleiterin unterbricht um 16:22 Uhr für eine Pause.

Die Verhandlungsleiterin nimmt die Verhandlung um 16:55 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin ruft folgende Personen auf: Herr Ing. Schandl. Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass von Herrn Ing. Schandl keine Wortmeldung erwünscht wird.

Die Verhandlungsleiterin erteilt der ASFINAG BMG das Wort.

Dr. Stanek (für die Projektwerberin) trägt vor wie **Beilage ./69** zu Maßnahme 2 im WRG-Gutachten zum Teilbereich Altstandorte vor.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass die Diskussion um diese Maßnahme auf Ersuchen des SV Dr. Atanasoff zurückgestellt wird.



DI Reichstein (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zu Maßnahme 9.6 (aus dem TGA Oberflächenwasser und Grundwasser) .

Herr Ing. Schandl:

Was wird anstelle des Rasens aufgebracht, das dieselbe Filterwirkung hat? Wie sieht es laut RVS aus und welche Filterwirkung hat es?

Die Verhandlungsleiterin erteilt der SV DI Moser das Wort:

Die RVS 04.04.11 entspricht dem Stand der Technik. Unter Oberboden ist hier eine humose (humusreiche) Schichte zu verstehen.

- **Maßnahme 9.6 wird wie folgt präzisiert:**

Der zur Versickerung der Niederschlagswässer in der Bauphase genutzte, anstehende Boden je Baufeld, ist mit einer mind. 10 cm dicken ***Oberbodenschichte (gemäß RVS 04.04.11 in der gültigen Fassung Rasen)*** zu beaufschlagen.

DI Zerawa (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zu den Maßnahmen 9.8 und 9.10.

DI Moser (SV Grundwasser und Oberflächengewässer):

Diese nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahmen 9.8 und 9.10 bleiben unverändert aufrecht.**

DI Reichstein (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zu Maßnahme 9.19 .

DI Moser (SV Grundwasser und Oberflächengewässer):

Diese nimmt unter Verweis auf Maßnahme 9.16. folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 9.19 bleibt unverändert aufrecht.**

Es handelt sich um eine projektierte Maßnahme, die der Maßnahme 9.16 für die Bauphase entspricht, und daher sinngemäß auch für die Betriebsphase gelten soll.

- **Verweis auf Maßnahme 9.16:**

Das qualitative und quantitative GW-BWS-Programm an GW-Pegeln und Nutzwasserbrunnen in der Bauphase stellt eine als mäßig wirksam eingestufte Maßnahme [HY\_MF02\_t] dar. Die Messstellen des BWS-Programms sind in *Tab. 21 der Einlage 08.01.01* verzeichnet. Zur Kontrolle einer möglichen Mobilisierung von Schadstoffen durch Baumaßnahmen im GW-Abstrombereich der Altablagerung Schafflerhof wird zusätzlich ein Pegel (P1\_NEU) errichtet und in die BWS integriert [gilt sinngemäß auch für **Betriebsphase**].

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass die Maßnahme 9.16 aus der Bauphase analog mit Maßnahme 9.19 auch für die Betriebsphase gilt.

Die Verhandlungsleiterin ersucht nun den SV Dr. Atanasoff zur zurückgestellten **Maßnahme 2 aus dem WRG-Gutachten** eine Stellungnahme abzugeben.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Wieso wurde nun die ÖNORM S 2088-1 von der ASFINAG vorgeschlagen?

Dr. Stanek (für die Projektwerberin)

Aufgrund Auswertung der GW-Messungen und Eluatsergebnisse ist es sinnvoll Untersuchungen iSd ÖN S 2088-1 durchzuführen und nicht jene im Sinne der Bewertung nach Trinkwasserverordnung.

Herr Ing. Mutzek:

Das Wasser der Grundwassernutzungen wird hier auch zum Gießen, zum Spielen für Kinder und für Swimmingpools verwendet. Es müssen alle Parameter ermittelt werden. Die Werte könnten für die Landwirtschaft interessant sein in Hinsicht auf Schwermetall.

Ich stelle den Antrag, die Werte nicht nur nach der Trinkwasserverordnung zu ermitteln, sondern sämtliche Parameter, die in Hinsicht auf landwirtschaftliche Bewässerungssysteme relevant sind.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Der einzig kritische Parameter ist Chlorid hinsichtlich Landwirtschaft, alles andere nicht.

Herr Ing. Mutzek:

Ich verweise auf EU-Verordnungen zu Schwermetallgehalten in Gemüse, Obst usw.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Schwermetalle werden in der ÖNORM 2088-1 mit untersucht. Bewässerungswasser unterliegt auch Vorschriften des RB 407 des ÖWAV, Empfehlungen für Bewässerungswasser.

- **Maßnahme 2) aus dem WRG-Gutachten (Teilbereich Altstandorte) wird wie folgt geändert:**

Für die im Bereich der Altablagerungen Krcal – Grube und Schafflerhof angetroffenen Grundwässer sind oberstromig und grundwasserabstromig und entsprechend den im WR Einreichoperat angeführten Überwachungsintervallen qualitativ und quantitativ vor ***Baubeginn Beginn der Bauphase 0*** beweiszusichern. Dies betrifft auch die Errichtung und Beprobung der Sonde P1 Neu (Schafflerhof). ~~***Entgegen den im UVE Fachbericht WU\_10-03\_abfallwirt-Konzept\_170228 sowie im WR Einreichprojekt angeführten Parametern sind als Mindestuntersuchungsumfang die Werte gemäß Trinkwasserverordnung (TWV, BGBl II 304/2001 i.d.g.F. bzw. Lebensmittelcodex (Kapitel B1-Teil C – Parameter mit Indikatorfunktion) sowie der Summenparameter Kohlenwasserstoffindex, Nitrit, Nitrat, Bor, PAK 15 und TOC (oder Oxidierbarkeit) zu essen. Untersucht werden sollen die als relevant angeführten Parameter der ÖNORM S 2088-1 sowie der Summenparameter Kohlenwasserstoffindex, Nitrit, Nitrat, Bor, PAK 15 und TOC und Permanganat-Index. Zudem sind Wasserstand, Temperatur und Leitfähigkeit im Zuge der Probenahme zu ermitteln und zu dokumentieren. Von einer Bestimmung des Indikatorparameters Radioaktivität kann Abstand genommen werden, sofern kein Verdacht diesbezüglich besteht.***~~

DI Reichstein (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zu Maßnahme 13.11 .

Die Verhandlungsleiterin erteilt dem SV Mag. Wolf (SV Hydrogeologie) das Wort:

Diese nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 13.11 wird wie folgt geändert:**

Die präventive Streuung im **gegenständlichen** Trassenbereich ist ausschließlich mit Feuchtsalz „FS70“ oder einen höheren Soleanteil **zulässig** vorzusehen. ***Sollte sich im Zuge technologischer Entwicklungen ergeben, dass Streumittel mit geringerem Chlorid-Gehalt als FS70 einsetzbar sind, ist dies zulässig.***

Mag. Reinsdorff (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zu Maßnahme 13.18 .

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Diese nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 13.18 wird wie folgt präzisiert:**

Bei folgenden Grundwassermessstellen der GZÜV müssen ab 6 Monaten vor Baubeginn bis zum Ende der Bauarbeiten die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen **der GZÜ (Gewässerzustandsüberwachung)** erhoben werden. Der Erhebungsumfang muss zumindest die Mindestumfang gemäß Trinkwasserverordnung (TWV, BGBl II 304/2001 i.d.g.F sowie den Summenparameter Kohlenwasserstoffindex umfassen: PG 92200572, PG 9220272, PG92200552, PG92200472, PG92200542, PG92200522, PG 30800092, PG 92200302, PG92200332

Mag. Reinsdorff (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zu Maßnahme 13.21 .

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Diese nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 13.21 wird wie folgt präzisiert:**

Der zuständigen Wasserrechtsbehörde ist jährlich bis ~~15.02.~~ **31.03.** des Folgejahres ein Bericht mit Berücksichtigung der ermittelten Wasseruntersuchungen und Wasserstandsmessungen des regionalen Niederschlags- und Abflussgeschehens vorzulegen.

DI Rehling (BMVIT):

Das heißt, das wäre ein extra Bericht zu den Statusberichten.

Mag. Reinsdorff (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zu Maßnahme 13.25 .

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Diese nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 13.25 wird wie folgt präzisiert:**

Bei folgenden Grundwassermessstellen der GZÜV müssen ab Inbetriebnahme bis zum Ende des Monitorings die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen **der GZÜ (Gewässerzustandsüberwachung)** erhoben werden. Der Erhebungsumfang muss

zumindest die Mindestuntersuchung gemäß Trinkwasserverordnung (TWV, BGBl II 304/2001 i.d.g.F.) sowie den Summenparameter Kohlenwasserstoffindex umfassen.  
PG 92200572, PG 9220272, PG92200552, PG92200472, PG92200542, PG92200522,  
PG 30800092, PG 92200302, PG92200332

Mag. Reinsdorff (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zu Maßnahme 13.26 .

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Diese nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 13.26 wird wie folgt präzisiert:**

Jährliche Es hat eine jährliche Berichtslegung unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Wasseruntersuchungen und Wasserstandsmessungen sowie des regionalen Niederschlags- und Abflussgeschehens samt Evaluierung in Hinblick auf die kommende Messperiode, unter Berücksichtigung der gemessenen und erhobenen Grundwasserdaten in der Betriebsphase an die zuständige Wasserrechtsbehörde bis zum ~~15.02.~~ **31.03.** des Folgejahres zu erfolgen.

DI Rosenecker (für die Projektwerberin):

Alle nicht verlesenen Maßnahmenvorschläge zu Block 3 entfallen seitens der Projektwerberin.

Mag. Reinsdorff (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zu Maßnahme 19 aus dem Gutachten zum WRG .

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Die Maßnahme entfällt, sofern die Leitungen nicht erdverlegt sind.

DI Zerawa (für die Projektwerberin)

Die Leitungen für die Bewässerung in der Bauphase werden nur temporär verlegt und nach Baufertigstellung wieder rückgebaut. Die Leitungen müssen nicht erdverlegt werden.

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Diese nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 19 aus dem WRG-Gutachten (Teilbereich Hydrogeologie) kann entfallen.**

Mag. Reinsdorff (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zu Maßnahme 28 aus dem Gutachten zum WRG .

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Diese nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 28 aus dem WRG-Gutachten (Teilbereich Hydrogeologie) wird wie folgt geändert (analog zu Maßnahmenvorschlag des UVGA 13.18.)**

Bei folgenden Grundwassermessstellen der GZÜV müssen ab 6 Monaten vor Baubeginn bis zum Ende der Bauarbeiten die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen **der GZÜ (Gewässerzustandsüberwachung)** erhoben werden. Der Erhebungsumfang muss zumindest die Mindestumfang gemäß Trinkwasserverordnung (TWV, BGBl II 304/2001 i.d.g.F. sowie den Summenparameter Kohlenwasserstoffindex umfassen:

PG 92200572, PG 9220272, PG92200552, PG92200472, PG92200542,  
PG92200522, PG 30800092, PG 92200302, PG92200332

Mag. Reinsdorff (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zu Maßnahme 37 aus dem Gutachten zum WRG .

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Diese nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 37 aus dem WRG-Gutachten (Teilbereich Hydrogeologie) wird präzisiert (analog zu Maßnahmenvorschlag des UVGA 13.18.)**

Bei folgenden Grundwassermessstellen der GZÜV müssen ab Inbetriebnahme bis zum Ende des Monitorings die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen **der GZÜ (Gewässerzustandsüberwachung)** erhoben werden. Der Erhebungsumfang muss zumindest die Mindestuntersuchung gemäß Trinkwasserverordnung (TWV, BGBl II 304/2001 i.d.g.F. sowie den Summenparameter Kohlenwasserstoffindex umfassen.

PG 92200572, PG 9220272, PG92200552, PG92200472, PG92200542, PG92200522,  
PG 30800092, PG 92200302, PG92200332

Mag. Reinsdorff (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage .69** zu Maßnahme 38 aus dem Gutachten zum WRG vor.

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Diese nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 38 aus dem WRG-Gutachten (Teilbereich Hydrogeologie) wird wie folgt geändert:**

Jährliche Berichtslegung unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Wasseruntersuchungen und Wasserstandsmessungen sowie des regionalen Niederschlags- und Abflussgeschehens samt Evaluierung in Hinblick auf die kommende Messperiode, unter Berücksichtigung der gemessenen und erhobenen Grundwasserdaten in der Betriebsphase an die zuständige Wasserrechtsbehörde bis zum ~~31.01.~~ **31.03.** des Folgejahres.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht die Verhandlung Die Verhandlung wird wie bereits im Edikt angekündigt am 28. November 2017 um 9.00 Uhr fortgesetzt.

Ende: Der dritte Verhandlungstag endet um 18:00 Uhr.

#### **4. Verhandlungstag (28. November 2017)**

Die Verhandlungsleiterin nimmt die mündliche Verhandlung am 28. November 2017, 9.00 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin gibt bekannt, dass Block 3 (Boden und Abfallwirtschaft, Oberflächengewässer, Grundwasser und Hydrogeologie, WRG) fortgesetzt wird.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. Rehm Wolfgang das Wort (Stgn. 170) für die Umweltorganisation VIRUS:

Ich beginne mit der Problematik der Bodenversiegelung und möchte zu Beginn ein Missverständnis aufklären. Wenn in unser Einwendung von Flächenverlust die Rede war, so ist klarzustellen, dass die Fläche Österreichs selbstverständlich konstant bleibt; gemeint war der Verlust an unversiegelter Fläche, die nicht mehr landwirtschaftlich genutzt werden kann, den Verlust an Biodiversität, der Möglichkeit zur Grundwasserneubildung und Versickerung von Niederschlagswasser. Offensichtlich sind der Sachverständige und ich uns einig, dass eine

Kompensationsauflage – wie von uns gewünscht – sinnvoll und wünschenswert wäre. Der Verlust an unversiegelter Fläche mit ca. 20 ha/Tag (Schwankung zwischen 16 und 25 ha/Tag) ist bedrohlich und nicht nachhaltig hinnehmbar. Nicht einig sind wir uns bei der Frage der rechtlichen Bewertung, wobei ich der Ansicht bin, dass diese Bewertung nicht die Kernaufgabe des Sachverständigen ist. Es ist klar, dass diese Thematik schwierig ist, dass das Vorsorgeprinzip anzuwenden ist, dass es ablehnende Entscheidungen des BVwG gibt, dass es aber zur Frage der Durchführbarkeit solcher Auflagen keine höchstgerichtliche Judikatur gibt.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Wir sind uns des Themas Flächenverlust bewusst. Es ist eine Aufforderung an die Politik. zB Flächenpools einzurichten, vor allem um Brachflächen im Zusammenhang mit alten Industrie- und Gewerbeflächen wieder zur Verfügung zu stellen. Ich stimme Ihnen zu. Mir fehlt als SV das nötige Werkzeug, hier agieren zu können und Auflagen zu erlassen.

Herr Rehm:

Es wäre wünschenswert, wenn der Gesetzgeber hier mehr Klarheit schaffen würde. Zusätzlich möchte ich eine Zahl vorbringen, die in den vorhergehenden Verhandlungen noch nicht vorgelegen ist. Unter Bezugnahme auf das UBA wurde eine Fläche von ca. 50.000 ha an Industriebrache kolportiert, dies ist zwar nach Rücksprache mit dem UBA nicht ganz richtig, aber nach mündlicher Auskunft des zuständigen Abteilungsleiters dürften es tatsächlich 30.000 – 40.000 ha österreichweit geben. An geeigneten Flächen mangelt es somit nicht. Im Projektgebiet gibt es mehrere Altlasten, konkret etwa 2 – 3. In den Plänen des Projektes sind die Schafflerhofstraße und die Krcalgrube eingezeichnet, zusätzlich ist von einer am Heidjöchl die Rede, die aber nicht eingezeichnet ist. Gibt es nun 2 oder 3? Ich weiß nicht, ob es sich bei der Dritten um eine andere Bezeichnung der Krcalgrube handelt.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Südlich der Trasse bei Seestadt Nord ist ein von UBA nach § 13 AISAG untersuchter Altstandort und es geht keine Gefahr von dort aus. Der Bericht ist downloadbar auf der UBA-Homepage. Die anderen beiden Standorte sind nicht als Altlasten ausgewiesen, sondern stellen Altstandorte dar, ehemalige Schottergruben, die gemäß Bescheid verfüllt worden sind. Laut Bescheidauflagen ist die Verfüllung nur mit sanitär einwandfreiem Material vorgesehen. Bei der Krcal-Grube gab es keine Kollauidierung, sondern nur einen Bericht der MA 45, durchgeführt vom ZT Büro Dr. Lutz bzw. von Hr. Dr. Cernoch. Die Verfüllung „Schafflerhof“ ist kollauidiert, dort sollte einwandfreies Material liegen. Heute könnte man allerdings einige der dort abgelagerten Materialien nicht mehr in dieser Form rechtmäßig ablagern. Teilweise wurden offensichtlich auch Materialien abgelagert, die nicht bescheidmäßig bewilligt waren (wie dies in den 70er und 80er Jahren möglich war). So wurden diese Gruben auch unkontrolliert von der Bevölkerung zur Müllablagerung benutzt.



### Herr Rehm:

Fakt ist, dass es diese Flächen gibt. Ich bin an der von Dr. Atanasoff erwähnten Untersuchung interessiert.

Bei meiner Prüfung bin ich hauptsächlich anhand der drei Gutachten zum wasserrechtlichen Einreichoperat vorgegangen. Dabei habe ich festgestellt, dass laut der UVE – Einlagen 8.2.1 und 8.3.1 – die Maßnahmenschwelle nicht erreicht wird. Von der Sachverständigen wird das widerlegt und angeführt, dass sich Kohlenwasserstoffkontaminationen zeigen. Ich möchte schon in Frage stellen, warum die Sachverständige diesen Widerspruch aufzeigen muss und die Projektwerberin das nicht erkannt hat bzw. willens war, zu dokumentieren, dass man nicht von vornherein von Unbedenklichkeit ausgehen kann.

Wir haben einiges an dokumentiertem Nichtwissen bzw. Ungewissheit zu konstatieren. Es gibt Messwerte, die Kohlenwasserstoffe anzeigen, aber niemand weiß genau, welche Stoffe in welcher Menge vorhanden sind und was passiert, wenn die Schadstoffe in Lösung gehen bzw. was passieren kann, wenn im Zuge der Projektumsetzung entsprechende Arbeiten durchgeführt werden. Die Sensibilität des Schutzgutes ist hoch. Mineralölprodukte können schon in kleinen Beiträgen zu weitreichenden Kontaminationen des Grundwassers führen. Gestern wurde bei den Maßnahmen diskutiert, den Messraster aufzuweiten, obwohl man eigentlich danach trachten müsste, so viele Informationen wie möglich zu bekommen. Es ist klar, dass eine Projektumsetzung ohne Maßnahmen nicht möglich ist – es gibt dabei zwei Gruppen, einerseits „Sichern“ und andererseits „Räumen“. Was die Räumung betrifft, liegen widersprüchliche Informationen vor. Laut der Beantwortung im Stellungnahmenband wird die Deponie nicht geräumt, nach dem Gutachten des Sachverständigen Atanasoff wird teilgeräumt, wo tatsächlich die Straße gebaut werden soll. Wir ersuchen um eine diesbezügliche Aufklärung. Wir fordern eine Beseitigung dieser Gefahr, d.h. eine Kompletträumung. Unabhängig von der Frage der Räumung, Teil- bzw. Nichträumung braucht man eine Sicherung des Standortes, weil eine Räumung auch eine Schadstofffreisetzung auslösen kann. Die Sicherung ist dabei in Analyse und Maßnahme zu teilen. Es beginnt damit, dass der Deponiekörper in den HGW 100 eintaucht. Aufgrund von Erfahrungen aus Nachbarprojekten, in denen die HGW100 Spiegellagen zu korrigieren waren, stellt sich Frage, ob die Angabe des HGW100 stimmt. Das Spitzenjahr 2013 der Statistik war in den Unterlagen nicht enthalten, wir haben Grundwasserhochstände und es gibt steigende Trends zu Grundwasserhochständen. Ich weiß nicht, ob dasselbe Modell wie bei der S 1 Lobau verwendet wurde, bei dem wir feststellen musste, dass die Diskrepanzen zwischen dem Modell und dem Modell des Landes NÖ 0,5 m betragen, d.h. beim Land NÖ ist dieser 0,5 m höher. Das Modell des Landes NÖ reicht aber nur bis zur Landesgrenze und ist für Wien nicht mehr direkt verwendbar. Des Weiteren wäre zu klären, ob das Grundwassermodell um den Deponiestandort bzw. das vorgesehene System aus Sickerbrunnen, dem Stand der Technik entspricht bzw. entsprechend eingesetzt wird. Dem TGA des Sachverständigen Wolf ist zu entnehmen, dass mit einem einfachen Grundwassermodell vorgegangen wurde. Wurde der Stand der Technik eingehalten, ist dabei die Technische Regel – Arbeitsblatt DVGW W 107 (A) vom Februar 2016 zur Anwendung gekommen? Wurde das Modell ausreichend kalibriert und validiert? Nachdem auch kein durchgängiger Aquifer vorliegt, hinterfrage ich, ob das hydrogeologische Modell für die folgenden numerischen Berechnungen ausreicht. Dazu passt, dass die Grundwasserabstandsgeschwindigkeit nur in sehr weiten Grenzen bekannt ist und mit großen Schwankungsbereichen angegeben ist.

Dr. Stanek (für die Projektwerberin):

Es ist ein Missverständnis aufzuklären: Bei den beiden Altstandorten Krcalgrube und Schafflerhofgrube wurden umfangreiche Beurteilungen sowohl was Gesamtgehalte und Eluate als auch die Beurteilung des Grundwassers, in beiden Fällen nach ÖN S 2088-1 betrifft, vorgenommen. Zum Inhalt der Altstandorte konnte festgestellt werden, dass ein Gutteil der Massen verwertungsfähig sind (BAWPL bzw. RBV). Es ist davon auszugehen, dass rd. 10% der Masse nicht verwertungsfähig sind und somit einer rechtskonformen und ordnungsgemäßen Beseitigung zugeführt werden müssen.

In den Materialien, die nicht verwertbar sind, wurden insbesondere Kohlenwasserstoffe vorgefunden, die jedoch in Bezug auf die Löslichkeit einen mobilisierbaren Anteil von rd. 0,5-1% des Gesamtschadstoffes aufweist. Dieser Umstand wird dahingehend bestätigt, dass das durch die Stadt Wien über mehrere Jahre durchgeführte Grundwassermonitoring keine Kontaminationen im Abstrombereich vorgefunden und daraufhin eingestellt worden sind.

Sollten dennoch im Zuge der Bauphase derzeit unbekannte Materialien angetroffen werden, die als nicht verwertbar einzustufen sind, so sind diese nach dem Stand der Technik einer rechtskonformen und ordnungsgemäßen Beseitigung zuzuführen.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Zur Räumung: Vorab wurde Kontakt mit dem UBA aufgenommen. Dazu wäre festzuhalten, dass erst nach ergänzenden Untersuchungen nach §13 ALSAG es gegebenenfalls zur Ausweisung als Altlast kommen kann. Die vorliegenden Altstandorte sind laut UBA aber nicht von hoher Priorität. Aber im Rahmen des Baus könnte es durch die vorgesehenen Rüttelstoffverdichtung und das Abtäufen von Bohrpfehlen zur Mobilisierung von Schadstoffen kommen. Dies ist theoretisch möglich, aber ist als eher unwahrscheinlich einzuschätzen. Für diesen Fall gibt es aber Maßnahmen. Die wasserrechtliche Bauaufsicht hat dafür zu sorgen, dass die Maßnahme in diesem Fall umgesetzt wird.

Die Verhandlungsleiterin ersucht den SV die entsprechenden Maßnahmen in seinem Gutachten zu beschreiben.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Es wird ein Untersuchungsraaster über den Altstandorten im Abstand von jeweils 25m angelegt. Dort werden Sonden abgetäuft. Gemessen werden die Gesamthalte und die Eluatwerte und es wird ein Schadstoffprofil erstellt. Mit hoher Sicherheit kann dann daraus geschlossen werden, ob es zu einer KW- Mobilisierung und damit einem Austritt ins Grundwasser kommt. Die Maßnahmen sehen die Errichtung einer Grundwasserbehandlungsanlage mit Sperrbrunnen vor, die in Verbindung mit der Aufbereitung dafür sorgen sollen, dass es zu keinen Kontaminationen im Abstrom kommt.

Herr Rehm:

Wann muss dieses Schadstoffprofil vorliegen?

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Vor Baubeginn. Zum Thema Teilräumung: Teilgeräumt wird nur der obere Bereich, der nicht wieder verwendet werden kann, also wenn er nicht aufbereitet werden kann.

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Es wurde ein einfaches stationäres Grundwassermodell durch die PW gerechnet. Im Sinne der Verhältnismäßigkeit, insbesondere aufgrund der geringen Eintrittswahrscheinlichkeit einer möglichen Kontamination bzw. des Gefährdungspotentiales und der zu erwartenden Verdünnung erscheint dies für die gegenständliche Fragestellung ausreichend. Die unterschiedlichen Durchlässigkeiten des Donauschotters im Vergleich zum Material der Altablagerungen wurden durch die Projektwerberin berücksichtigt.

Es wurden die Verhältnisse des HHGW bei der Modellierung berücksichtigt, für den Pumpbetrieb ist damit das worst-case Szenario dargestellt, da hier die höchsten Pumpmengen zu berücksichtigt sind.

Der HGW-100 wurde von der PW mittels eines statistischen Verfahrens ermittelt – eine Plausibilitätsüberprüfung durch den SV wurde durchgeführt – aufgrund der statistischen Unwägbarkeiten sind Abweichungen im Dezimeterbereich möglich.

Herr Rehm:

Das Grundwassermodell ist 2D gerechnet worden?

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Ja.

Herr Rehm:

Die Software, die verwendet wurde, ist dieselbe, die beim 3D Modell bei der S 1 Lobau verwendet wurde und kann somit beides.

Ich habe es so verstanden, dass der Sachverständige die vom ihm als Hilfsmittel verwendete Studie Lutz informell zur Verfügung stellen würde. Wenn die Behörde dies formalisieren möchte, stelle ich den Antrag, die Behörde möge diese Grundlage den Verfahrensparteien im Wege des Aktes zur Verfügung stellen.

Die Verhandlungsleiterin fragt den SV Dr. Atanasoff nach der Bezeichnung dieses Dokumentes. Es handelt sich um einen abschließenden Untersuchungsbericht der MA 45 zur Krcal-Grube, durchgeführt vom ZT Büro Dr. Lutz bzw. von Hr. Dr. Cernoch.

Herr Rehm:

Wir haben bei beiden Verdachtsflächen drei bzw. vier Sperrbrunnen vorgesehen. Wir vermissen eine Variante mit Umspundung bzw. einen Ausgleich mit Düker bzw. Schluckbrun-

nen. Diese könnten zusätzliche Sicherheit bieten, wobei eine Spundwand auch Risiken hätte. Wurde dies geprüft?

Es soll also mittels Sperrbrunnen abgepumpt werden, die Wässer über Aktivkohlefilter geleitet und gereinigt über Sickerbrunnen ins Grundwasser zurückgegeben werden. Im TGA von Atanasoff wird angegeben, welche Parameter laut Vorschlag von der Projektwerberin analysiert werden sollen. Ich vermisse aber eine eigene Bewertung des Sachverständigen, ob diese Parameterliste ausreichend ist. Aus meiner Sicht ist wegen der Schwere der möglichen Auswirkungen eine eigene Stellungnahme notwendig. Wenn gesagt wird, ein Aktivkohlefilter ist geeignet zur Reinigung, und man eventuell zu anderen Maßnahmen greifen wird müssen, wenn sich herausstellt, dass weitere Schadstoffe zu behandeln wären, wie will man dann überhaupt feststellen können, dass weitere Schadstoffe auftreten, wenn der Parametersatz zu wenig umfangreich ist? Es sollte eine Kontingenzplanung (Eventualfallplanung) gemacht und ein breites Messprogramm gefahren werden. Es wäre noch aufzuklären, welche Schadstoffparameter nach Ansicht des Sachverständigen zusätzlich auftreten können und anders zu behandeln wären. Ich verweise hier auf die Dioxinthematik aufgrund der Praxis der 70er und 80er und die Nähe zur ÖBB-Trasse Marchegger Ast. Es braucht auch vorab die gedankliche Beschäftigung mit der Frage, welche zusätzlichen Filter benötigt werden können, um diese zeitgerecht beizubringen und einbauen zu können, damit sich nicht die Frage eines Stopps der Bauarbeiten stellt oder diese Thematik vernachlässigt wird.

Zur Sperrbrunnenreihe: Offensichtlich wird das System der Sperrbrunnen mit Verzögerungen in Betrieb genommen, gestern war laut Auskunft von Fr. Matysek von 3 – 4 Wochen die Rede. Dies ist möglicherweise zu gering aufgrund des Abstandes der Sperrbrunnen und würden Schadstoffe, die die Sperrbrunnenreihe bereits passiert haben, auch mit der durch Abpumpen verursachten Spiegelabsenkung nicht mehr in ausreichendem Maß zurückgeholt werden können. Es gibt zwei Ungewissheiten: Ist die volle Wirksamkeit der Sperrbrunnen betreffend Anzahl und Pumpleistung ausreichend nachgewiesen (was mit einem einfachen Modell nicht ausreichend möglich ist) und ist eine rechtzeitige Inbetriebnahme der Brunnen gewährleistet. Es fehlt daher eine zweite Absicherungsreihe (aus weiteren Sperrbrunnen), die dann, wenn die „1. Verteidigungslinie“ warum auch immer zu spät in Betrieb genommen wird, in Betrieb geht. Daher fordern wir eine „2. Verteidigungslinie“.

#### Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Die Umspundung entspricht dem Stand der Technik, auch die Teilumspundung. Die Projektwerberin kommt mit den Sperrbrunnen zurecht, was auch meiner Meinung nach logisch ist. Schadstoffmobilisierung kann nicht zur Gänze ausgeschlossen werden. Der Einsatz von Aktivkohle ist der Standardfilter zur Behandlung von organischen Schadstoffemissionen und ein Ansatz, den man getroffen hat. Ob sie geeignet sind, kann noch nicht mit völliger Sicherheit gesagt werden. Für die Elimination von KWs ist Aktivkohle jedenfalls ausreichend. Zur Dioxine-Analytik ist festzuhalten, dass diese nicht ganz einfach ist, vor allem im Wasser. Pflanzenschutzmittel sind hier leichter zu analysieren.

#### Dr. Stanek (für die Projektwerberin):

Die Altschüttung selber weist einen geringen Durchlässigkeitsbeiwert von rd. 0,5 cm pro Tag auf. Durch Maßnahmen der Bodenverbesserung für die Bauherstellung, kommt es zu einer

weiteren Reduktion des Zwischenkornvolumens und daraufhin zu einer weiteren Verringerung der Mobilisierbarkeit.

Die Quellumschließung ist sowohl aufgrund vorhandener Einbauten als auch dadurch hervorgerufene Effekte von Grundwasseraufstauungen wenig sinnvoll. Das vorgeschlagene Pump and Treat-Verfahren ist die geeignetere Methode, um mit den potentiellen Gefahren umzugehen.

Bereits durch die Projektwerberin wurde 2017 eine ergänzende umfangreiche Analyse des Grundwassers durchgeführt, dabei sind keine Überschreitungen der Maßnahmenschwellenwerte aufgetreten.

In Österreich existiert ein umfangreiches Grundwassermonitoringsystem, dabei wurde festgestellt, dass in Österreich im Grundwasser keine Dioxine auftreten, weshalb eine Untersuchung auf Dioxine als nicht zielführend erachtet wird.

#### Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Von der Probennahme bis zur möglichen Inbetriebnahme der Grundwasserreinigungsanlage ist naturgemäß eine gewisse Vorlaufzeit (3-4 Wochen) notwendig.

#### Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Die Maßnahme besteht aus zwei Wochen Analytik und dann zwei Wochen für das Aufstellen der Anlage. Im Maßnahmenkatalog ist Folgendes vorgesehen: Es werden sowohl die Brunnen und die Versickerungsstrecke errichtet als auch die entsprechenden Einrichtungen, um die Anlage kurzfristig – innerhalb von zwei Wochen – in Betrieb nehmen zu können. Die Anlagen werden laut Maßnahme für den Einsatz bereit stehen.

#### Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

In der Altablagerung selber herrscht eine vergleichsweise geringe Grundwasserabstandsgeschwindigkeit von wenigen cm/d also um Zehnerpotenzen weniger als im umliegenden Aquifer. Generell wird bei einer Bodenverdichtung das Korngefüge des Bodens verdichtet und komprimiert, so dass es zu grundsätzlich zu einer Verbesserung hinsichtlich des zu erwartenden Austrages von Schadstoffen aus der Altablagerung nach Baufertigstellung kommt.

Während der Bauarbeiten ist allerdings eine Verdrängung des Porenwassers aus der Altablagerung und somit eine Mobilisierung von Schadstoffen denkbar. Aufgrund der geringen Abstandsgeschwindigkeiten innerhalb der Altablagerung erscheint allerdings die Inbetriebnahme der Sperrbrunnen innerhalb von 4 Wochen als ausreichend und vertretbar.

#### Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Die Nachkontrolle bzw. Beweissicherung der Brunnen erfolgt 2 Jahre nach Baufertigstellung. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt eine Kontamination auftreten, weil es sehr langsam vorschreitet, dann muss die Anlage entsprechend länger betrieben werden, bis die entsprechende Qualität wieder hergestellt wurde.

Herr Rehm:

Wie hoch ist die Grundwasserabstandsgeschwindigkeit?

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Der Grundwasserkörper weist naturgemäß eine gewisse Varianz auf, er ist nicht homogen. Die Grundwasserabstandsgeschwindigkeit beträgt lt. TGA 0,7 – 2,3 m am Tag im den die Altablagerungen umgebenden Aquifer. D.h. im Vergleich zur Altablagerung fließt das Grundwasser im Kies relativ schnell.

Herr Rehm:

D.h. wenn einmal Schadstoffe den unmittelbaren Bereich des verdichteten Deponiekörpers verlassen haben, geht es schnell mit der Ausbreitung.

Das war der Hintergrund des Vorbringens, dass es sich mit den Abständen und der Inbetriebnahme nicht ausgeht.

Die Verhandlungsleiterin erteilt dem SV Dr. Atanasoff zu den untersuchten Parametern das Wort.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Der Parameterumfang entsprechend ONÖRM 2088-1 ist laut der gestern besprochenen Maßnahme nun verbindlich. Der Parameter-Umfang für das Schutzgut Wasser ist, sowohl was die Organik als auch die Anorganik betrifft, umfangreich und aussagekräftig.

Herr Rehm:

Es war mir natürlich bewusst, dass eine Umspundung ein Hindernis im Grundwasserkörper darstellt und so etwas nur mit Kompensation möglich ist.

Der Sachverständige Atanasoff hat vorgeschlagen, im Zuge der Beweissicherung eine Trinkwasseranalyse zu machen. Da diese bisher nicht vorgesehen ist, stelle ich den Antrag, diese Analyse in das Beweissicherungssystem aufzunehmen. Die ÖNorm 2088-1 steht mir nicht zur Verfügung. Wie verhalten sich in der ÖNorm festgehaltenen Parameter zu den von der Projektwerberin vorgeschlagenen Parametern?

Die Verhandlungsleiterin ersucht den SV Dr. Atanasoff um Stellungnahme zu diesem Antrag.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Es gibt für Trinkwasser einerseits eine Vollanalyse nach Trinkwasser-Verordnung, inklusive einer Analytik für Spurenstoffe sowie eine vereinfachte Überwachung für Werte mit Indikatorfunktion. Grundsätzlich wurden die Werte für eine Indikatorfunktion als ausreichend erachtet. Auf Antrag der Projektwerberin werden nun anstelle der Werte der TW Verordnung – Werte mit Indikatorfunktion die Werte der ÖNORM S 2088-1 herangezogen, deren Parameterliste umfangreicher ist als die Werte der Trinkwasser-Verordnung – Parameter mit Indikatorfunktion.

Herr Rehm:

Die Vollanalyse meine ich.

Auf Ersuchen des SV wird eine ergänzende Stellungnahme zum Antrag von der Verhandlungsleiterin zurückgestellt.

Dr. Stanek (für die Projektwerberin):

Das große Untersuchungsprogramm entsprechend der Trinkwasserverordnung geht weit über das Maß der zu erwartenden Schadstoffe in den Altstandorten hinaus, weshalb ÖN S 2088 als angemessene Norm anzusehen ist.

Wir untersuchen freiwillig alles nach ONÖRM S 2088-1. Die Untersuchung von etwaigen Sonderparametern wie Radon sind nicht notwendig, weil es sich hier gegenständlich nicht um Trinkwasser handelt. Eine Vollanalyse würde auch Sonderparameter für Trinkwasser, wie zum Beispiel Radon und Pflanzenschutzmittel, enthalten. Dazu gibt es aber gegenständlich nicht einmal Hinweise zu deren Relevanz.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass der SV Dr. Atansoff später nochmals dazu Stellung nehmen wird und bittet Herrn Rehm mit seiner Wortmeldung fortzufahren.

Herr Rehm:

Im niederösterreichischen Teil gibt es die wasserwirtschaftliche Rahmenverfügung Marchfeld, die auch beim Trinkwasserschutz zu beachten wäre. Ich weise weiters darauf hin, dass es im Projektgebiet auch eine Nahrungsmittelproduktion mit Bewässerungswasser gibt, das genießbare Qualität aufweisen muss.

Noch offen ist die Frage der Nachkontrolle. Allfällige Maßnahmen werden betrieben, bis die Qualität wieder hergestellt ist, bis die Parameter entsprechend sinken, aber die Beprobung endet zwei Jahre nach der Baufertigstellung. Angesichts der Langsamkeit der Freisetzung erscheint mir dieser zweijährige Zeitraum nicht ausreichend gewählt und wäre zu verlängern. Ich stelle den Antrag, die Behörde möge die zu beteiligenden Sachverständigen ersuchen, diese Zeitachse nochmals durchzudenken und diesen Zeitraum in Relation zu den tatsächlichen Geschwindigkeiten zu setzen.

Die Verhandlungsleiterin ersucht die SV zum Antrag Stellung zu nehmen und stellt diese Beantwortung auf Ersuchen der Sachverständigen vorerst zurück.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass die Unterlage von Dr. Atanasoff zum Abschlussbericht der MA 58 von 1997 zu dem Altstandort Krcal-Grube weder in den Projektunterlagen war, noch der Behörde zur Verfügung stand.

Herr Rehm:

Ich bin davon ausgegangen, dass eine Weitergabe dieses Berichts möglich ist. Wenn es diesbezügliche Bedenken gibt, wende ich mich allenfalls direkt an die Stadt Wien mit einem Auskunftersuchen gemäß UIG.

Ich halte zu den Gewässerschutzanlagen als positiv fest, dass offensichtlich die Beckenentleerung nicht länger als 48h dauert bzw. die Entleerung der Bodenfiltermulde nicht länger als 24h, demzufolge wird der nach der RVS 04.04.11 für Dauerstau genutzte Spielraum nicht ausgenutzt. Die RVS regelt auch den Abstand des tiefsten Punktes der Gewässerschutzanlage zum Grundwasser. Es gibt auch eine diesbezügliche Maßnahme der Sachverständigen DI Moser, Maßnahme Nr. 46, dass gemäß der RVS der Abstand 0,5 m nicht unterschreiten darf. Im Hinblick auf die Diskussion der genauen Lage des HGW möchte ich fragen, wie viel Puffer derzeit besteht, d.h. wie weit die Unterkante vom Grundwasser entfernt ist.

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass nach Rücksprache mit der MA 58 für Herrn Rehm die Möglichkeit besteht, das entsprechende Dokument bei der MA 58 einzusehen.

Die Verhandlungsleiterin erteilt der Projektwerberin bezüglich der HGW-Abstände das Wort.

Mag. Kubin (für die Projektwerberin)

Wir werden das jetzt nachschlagen und dann eine Auskunft dazu geben.

Herr Rehm:

Nachdem die Winterwässer nicht versickert werden, sondern in das Kanalnetz eingeleitet werden, möchte ich fragen, was danach mit diesen Wässern passiert.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Chlorid wird über den Kanal in die Donau geleitet.

Herr Rehm:

Sie bestätigen meine Vermutung. Wir warten weiterhin auf die Pilotanlage mit einer Umkehrosmose.

Ich komme zur Frage der Chloridausbreitung aus der Verkehrsgischt, also jenen Frachten, die nicht in die Gewässerschutzanlage bzw. den Kanal kommen. Die Frage interessiert uns auch aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen Stundner im Verfahren S 1 Lobau, wo es einen Hinweis gibt, dass es ein methodisches Problem bei der Ausbreitungsberechnung gibt, das dazu führte, dass weiter entfernt liegende Brunnen höhere Zusatzbelastungen aufweisen als nähergelegene, was den Erwartungen widerspricht. Vielleicht kann der Sachverständige Wolf dies aufklären. Ich halte fest, dass wir den Wert von 150 mg/l für die Trendumkehr gemäß QZV Chemie Grundwasser teilweise überschreiten und die Cl-Zunahme 8 – 21 mg/l beträgt. Ich gehe davon aus, dass die Bemessung der Cl-Fracht mit 1,32 mg/m<sup>2</sup> wie bei der S 1 Lobau und S 8 erfolgte. Angesichts der möglichen Überschreitung des Wertes von 150 mg/l und des negativen Trends weise ich auf das Thema der Bewässerungsbrunnen der Landwirtschaft und des Wertes gemäß ÖWAV-Regelblatt 107 von 115 mg/l hin. Welcher Anteil an Gischtverfrachtung wurde hier angenommen?



Die Verhandlungsleiterin ersucht den SV Mag. Wolf, die Chloridthematik grundsätzlich zu erklären.

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Bei der Berechnung der zu erwartenden Chloridkonzentrationen mit dem verwendeten Excel-Sheet gibt es eine Inkonsistenz bei sehr niedrigen Eintragsmengen und Berechnung bei großen Entfernungen zur Straße, es werden hier zu hohe Konzentrationen ermittelt. Bei diesem Verfahren gibt es diese Inkonsistenz nicht. Das Excel-Sheet liefert in diesem Verfahren also korrekte Daten. 5-20% Verfrachtungsanteil wurden angenommen, je nachdem ob Lärmschutzwände vorliegen oder nicht. Es kommt zu einer Erhöhung der Chloridkonzentration von ca. 8-20 mg/l entsprechend den durchgeführten Berechnungen. Es ist richtig, dass bereits im Ist-Zustand vergleichsweise hohe Chloridkonzentrationen vorliegen und dadurch auch lokal nicht auszuschließen ist, dass Werte der QZV-Chemie Grundwasser überschritten werden. Eine gesamtheitliche Beeinträchtigung bzw. Gefährdung des guten Zustandes des Grundwasserkörpers im Sinne der QZV-Chemie Grundwasser ist jedoch nicht zu erwarten.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

115 mg/l ist nur für chloridsensible Pflanzen wie zB Erdbeeren relevant. Tatsache ist, dass bereits eine hohe Grundbelastung vorliegt, wobei einzelne Hotspots festgestellt wurden. Bewässerungswasser unterliegt den Empfehlungen des Regelblatt ÖWAV 407, wobei nach Kulturen unterschieden wird. An Bewässerungswasser werden nicht die gleichen Anforderungen gestellt wie an Trinkwasser. Salat und Beeren sind sensibel, aber die anderen Kulturen nicht.

Herr Rehm:

Ich möchte noch auf eine interdisziplinäre Thematik hinweisen. Der Sachverständige hat gesagt, er könne betreffend Sprühgischts nichts machen. Wenn nun im Zuge dieses Verfahrens bzw. eines Verfahrens beim BVwG vermehrt straßenseitige Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen würden, hat dies auch Auswirkungen auf die Gischtsverfrachtung und dementsprechend verändern sich auch die Auswirkungen im Bereich Gischts.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass die zurückgestellten Punkte nach der Pause behandelt werden.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht um 10:30 Uhr für eine Pause.

Die Verhandlungsleiterin nimmt die Verhandlung um 11:00 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. Rehm Wolfgang das Wort (Stgn. 170) für die Umweltorganisation VIRUS:

Was den Betrieb der Sperrbrunnen betrifft, beantrage ich, der Projektwerberin möge vorgeschrieben werden, eine Ersatzpumpe auf Lager zu halten, damit ein allfälliger Ersatz möglichst reibungslos erfolgen kann.

Die Diskussion hat ergeben, dass der wr. Bauaufsicht eine besondere Bedeutung zukommt und ich beantrage daher, dass diese vom bmvit bestellt wird.

Zuletzt noch ein Wort zusammenfassend zur Vorsorge: Wenn wir nicht wissen, welche potentielle Gefährdungen es dort gibt, dann müssen im Sinne einer vorausschauenden Planung die Reaktionen so geplant sein, dass mögliche Kontaminationen erfasst werden und die Einrichtungen vorgehalten werden, die die zusätzlichen Reinigungen ermöglichen. Es sollte daher vorher eine Aufstellung der über den bestehenden Schadstoffkatalog hinausgehenden möglichen Problemstoffe gemacht werden und festgelegt werden, welche Maßnahmen gegebenenfalls erforderlich sein können. D.h. zu wissen, wofür reicht Aktivkohlefilter, welche anderen Filter könnten erforderlich sein und was wären allfällige Situationen, wo keine adäquate Filtermöglichkeit bekannt ist.

Die Verhandlungsleiterin erläutert, dass die wr. Bauaufsicht vom BMVIT gemäß WRG bestellt werden wird.

die Verhandlungsleiterin ersucht den SV Dr. Atanasoff um Stellungnahme zu der vorgeschlagenen Maßnahme bezüglich der Ersatzpumpe.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Ja, Ersatzpumpe sollte zu den Maßnahmen aufgenommen werden.

Die Verhandlungsleiterin stellt diese Frage zurück und ersucht den SV um Formulierung einer entsprechenden Maßnahme.

Die Verhandlungsleiterin ersucht die SV um Stellungnahme zurückgestellten Frage bezüglich des Antrags auf Erweiterung der Maßnahme auf Vollanalyse der Gewässer.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Analyse im Vergleich zum Trinkwasser zu 2088-1: Die Parameter sind fast gleich, bis auf Aluminium, wo eine andere Schwelle festgeschrieben ist. Der Parameterumfang der Trinkwasseruntersuchung ist höher, insbesondere in Bezug auf organische Schadstoffe wie Pflanzenschutzmittel. Dies kann der Projektwerberin nicht vorgeschrieben werden, weil im Projektgebiet verschiedene Beeinflussungen vorliegen. Es wäre Aufgabe der Gewässeraufsicht (MA 45) diese Analyse durchzuführen, ist aber rechtlich in diesem Verfahren nicht umzusetzen.

Herr Rehm:

Diese Untersuchung ins Beweissicherungsprogramm aufzunehmen, würde eine Differenzbetrachtung zwischen der Ist-Situation und einer Situation nach Aufnahme der Bauarbeiten erlauben, aus der sich schließen lässt, was den Bauarbeiten zugeordnet werden kann. Es

hat nur die erweiterte Untersuchung einen Sinn. Die Frage der Zuordenbarkeit verschiedener Ursachen ist mMn eine lösbare. Was ist z.B. auch an organischen Schadstoffen, die aus Pflanzenschutzmitteln kommen, dem Vorhaben zuordenbar?

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Wieso muss die ASFINAG die Pflanzenschutzmittel untersuchen?

Herr Rehm:

Es geht letztendlich darum, unbekannte Rückstände, die in der Deponie sind, vollständig zu erfassen. Allfällige Freisetzen sind auch zu erfassen und es muss entsprechend darauf reagiert werden.

Dr. Stanek (für die Projektwerberin):

Das Untersuchungsprogramm sieht Beurteilung gem. ÖN S 2088 vor. Gibt es durch die befugte Fachperson, Behörde oder Projektwerberin die Notwendigkeit zur Beurteilung der Parameter, so werden diese in das Monitoring mit eingebunden.

Die Projektwerberin lehnt es ab, das Monitoring von Pflanzenschutzmitteln mit aufzunehmen, da diese in keinem Zusammenhang mit den Anschüttungen zu bringen sind, vielmehr sind diese Analyten durch Dritte umzusetzen.

Herr Rehm:

Wenn man sich ansieht, wie in den 70ern mit Pflanzenschutzmitteln und Gebinden umgegangen wurde, würde ich nicht sagen, dass es sich dabei um einen vollkommen auszufüllenden Themenbereich handelt. Daher auch unsere Forderung.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Man könnte im Ansturm eine volle Untersuchung durchführen. Ich gebe hier Dr. Stanek aber Recht, es reicht die ÖNORM S 2088-1 hinsichtlich des Untersuchungsumfanges.

Die Verhandlungsleiterin fragt, ob diese Maßnahme fachlich seitens des SV für die Bestätigung der Umweltverträglichkeit und/oder das WRG-Gutachten notwendig ist.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Nein, es ist für mich nicht notwendig eine Vollanalyse nach der Trinkwasser-VO durchzuführen. Gestern haben wir den Parameter-Umfang der Maßnahme von der kleinen Analyse nach Trinkwasser-VO auf eine Analyse nach ÖNORM 2088-1 erweitert. Der vorgeschriebene Parameter-Umfang ist ausreichend.

Herr Rehm:

Es ist vom Sachverständigen ein Weg aufgezeigt worden, den Ist-Zustand zu erheben. Es ist ohne weiteres möglich, wenn dort etwas auftritt, von der wr. Bauaufsicht festlegen zu lassen, wie weiter vorzugehen ist. Die Angst, etwas aufzuwecken, ist keine Begründung.

Die Verhandlungsleiterin weist Herrn Rehm auf die von ihr soeben gestellten Fragen an den Sachverständigen und seine Antworten hin.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Man sollte die TW Verordnung, die für den Betrieb von Wasserversorgungssystemen vorgesehen ist, nicht verwechseln mit dem Grundwasserschutz für das eingereichte Projekt. Das sind zwei unterschiedliche Materien. Für die Deponie ist die Untersuchung nach ÖNORM S 2088-1 ausreichend, alles darüber hinaus ist für dieses Projekt nicht notwendig und gegebenenfalls Sache der Gewässeraufsicht.

Die Verhandlungsleiterin hält fürs Protokoll fest, dass vom SV weder für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit im TGA noch im Gutachten zum Wasserrecht eine diesbezüglich ergänzende Maßnahme gefordert wird.

Die Verhandlungsleiterin erteilt der Projektwerberin das Wort hinsichtlich des offenen Punkts zu den Abständen zum HGW.

DI Zerawa (für die Projektwerberin):

Der Abstand zwischen Bodenfilterunterkante und maßgebendem Grundwasserstand HGW30 gem. RVS 04.04.11 beträgt bei den Gewässerschutzanlage wie folgt:

- Gewässerschutzanlage 2.6: 0,60 m
- Gewässerschutzanlage 2.2: 0,70 m
- Gewässerschutzanlage 3.5: 0,70 m
- Gewässerschutzanlage TW: 1,95 m

Herr Rehm:

D.h. sie sind teilweise sehr knapp daran, die 0,5 m einzuhalten und dabei beziehen sie sich auf den HGW30. Der maßgebliche Grundwasserstand wäre aus ihrer Sicht der HGW30?

Die Verhandlungsleiterin stellt diese Frage auf Ersuchen der Projektwerberin zurück.

Herr Rehm:

In der RVS 04.04.11 wird nur festgelegt, wie und durch wen der maßgebliche Grundwasserstand festzulegen ist, es gibt aber keinen Index, der etwas über die Jährlichkeit aussagt. Sie sind beim gegenständlichen Projekt mit dem HGW30 sehr knapp. Wäre der HGW100 der maßgebliche Grundwasserstand, würden die Vorgaben der RVS 04.04.11 nicht eingehalten.

Die Verhandlungsleiterin gibt bekannt, dass diese Frage zur Vorbereitung zurückgestellt wird.

Die Verhandlungsleiterin ersucht die SV zur zurückgestellten Frage zur Nachkontrolle Stellung zu nehmen.

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Zur offenen Frage der Dauer der Nachkontrolle. Die Maßnahme wird von 2 Jahren auf 5 Jahre verlängert. Bezugspunkt ist die Bodenverbesserungsarbeit. Ich verweise auf den Kollegen Dr. Atanasoff, da dies die Maßnahme aus seinem WRG-Gutachten betrifft.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung zur Maßnahme aus seinem Gutachten zum WRG:

- **Maßnahme 10) aus dem WRG-Gutachten wird wie folgt geändert:**

Sofern nach ~~der Bauphase Abschluss der Bodenverbesserungsmaßnahmen~~ im Abstrom der Altstandorte Überschreitungen der Maßnahmenschwellenwerte nach ÖNORM S 2088-1 Tabelle 4 und Tabelle 5 festgestellt werden, ~~ist die Grundwasseraufbereitungsanlage solange zu betreiben, bis im Abstrom der Altstandorte (Werte aus den Überwachungspegeln) die Maßnahmenschwellenwerte nach ÖNORM S 2088-1 Tabelle 4 und Tabelle 5 unterschritten werden sind die dafür erforderlichen Analysen und die Grundwasseraufbereitungsanlage mindestens 2 Jahre 5 Jahre nach Abschluss der Bodenverdichtungsarbeiten zu betreiben.~~

Herr Rehm:

D.h. der neue Bezugspunkt ist der Abschluss der Bodenverbesserungsarbeiten. Das erscheint mir angemessen.

Die Verhandlungsleiterin erteilt der Projektwerberin das Wort bezüglich der zurückgestellten Frage zum Abstand der GSA zum Grundwasser.

DI Zerawa (für die Projektwerberin):

Präzisierung: Das Zugrundelegen des  $HGW_{30}$  für die Dimensionierung der Gewässerschutzanlagen ist im Arbeitsbehelf Nr. 26 zu RVS 04.04.11 geregelt.

Herr Rehm:

Aufgrund des geringen Puffers stellt sich die Frage der Genauigkeit, d.h. ob der HGW für jeden Aufpunkt so genau ermittelt ist, dass man das gewährleisten kann. Aus meiner Sicht ist das nicht gewährleistet.

Wir sagen, es sind nur 2 dm Abstand.

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Es gibt die nachvollziehbaren Auswertungen der Projektwerberin, ich erachte diese 70cm Abstand unter Berücksichtigung des Arbeitspapiers der RVS als ausreichend.

Die Verhandlungsleiterin weist auf die offenen Fragen hinsichtlich der Formulierung einer Maßnahme zur Ersatzpumpe und zur Vorsorge hin und dass diese weiter zurückgestellt werden.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Herrn Ing. Mutzek Heinz das Wort (Stgn. 12, 188, 409) in eigener Sache, für die BI BNWN und für 39 weitere Einwender (Vollmachten in **Beilage ./37**):

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass Herr Ing. Mutzek als Vertreter der BI die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften geltend machen kann und in eigener Sache sowie in Vertretung diverser BürgerInnen die Verletzung subjektiver Rechte einwenden kann.

Herr Ing. Mutzek:

Im Interesse der Bewohner im Umkreis des Projektes und bezugnehmend auf das Widmungsgebiet des wasserwirtschaftlichen Regionalprogrammes für das Marchfeld möchte ich noch einmal festhalten, dass hier Wasserrechte einer Vielzahl von Bewohnern betroffen sind. Ich vertrete nicht nur die Interessen jener, die mich bevollmächtigt haben, sondern auch jener, die unsere BI auch per Unterschrift unterstützt haben.

Für uns zeigt sich bei Betrachtung der Bodenerkundungen und der Pläne aus den Kampfmittelerkundungen, dass eine Vielzahl von Bombenkratern im Verlauf der Ostbahn und somit auch der Trasse der S 1 Spange vorhanden ist. Diese Bombenkrater wurden in den Nachkriegsjahren systematisch mit Abfällen befüllt, welche heutzutage deponiert werden müssten. Damals wurden diese Abfälle mit der Bahn entlang der Ostbahntrasse angeliefert und anschließend im direkten Umfeld in diese Bombenkrater geworfen und angezündet. In diesem Zusammenhang möchte ich daran erinnern, und das weiß ich aus Erzählungen, dass es in der Donaustadt einen sogenannten SEVESO-Betrieb gab, eine Lackfabrik, die ihre Abfälle dorthin transportieren hat lassen. Deshalb ist es mir wichtig, dass man auch besondere Parameter wie z.B. Dioxin im Vorfeld ermittelt.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Es wird darauf hingewiesen, dass man den Großraum 22. Bezirk und das Projekt nicht verwechselt sollte. Ja, diese Gruben gab es, aber bis 2009 wurden Grundwassersonden von der MA 45 untersucht und danach die Analysen eingestellt, da nichts nachweisbar war. Eine globale Untersuchung des 22. Bezirks ist Sache der MA 45 bzw. der zuständigen Wasserrechtsbehörde. Das gehört nicht ins Projekt. Dieses Anliegen können dort vorgebracht werden.

Dr. Stanek (für die Projektwerberin):

Nicht nur im Bereich der Altstandorte gab es Aufschlüsse, sondern auch entlang der Trasse. Im Bereich der projektierten Trasse sind keine zusätzlichen Flächen mit kontaminiertem Material zu erwarten. Es gibt hier auch eine sehr gute Datengrundlage des Umweltbundesamts.

Herr Ing. Mutzek:

Bezugnehmend auf die Ausführungen der Projektwerberin und des Sachverständigen Atanasoff möchte ich klarstellen, dass ich lediglich Erkundungen im Errichtungsgebiet der S 1 Spange und im speziellen dort erwarte, wo Bohrpfähle und andere Fundamentierungen für Kunstbauten erfolgen werden. Daher mein Antrag, es möge dem Projektwerber ein zusätzlicher Auflagenpunkt vorgeschrieben werden, damit die Ermittlung dieses hochgiftigen Schadstoffs Dioxin durchgeführt wird.

Dr. Stanek (für die Projektwerberin):

Wir haben nicht nur an den Altstandorten sondern an der ganzen Trasse in unterschiedlicher Tiefe Untersuchungen durchgeführt. Dioxin wäre erkennbar gewesen anhand dieser Untersuchungen. Sollte dennoch etwas gefunden werden, wird dies von der Bauaufsicht angezeigt. Es gibt keine Hinweise auf die vorgebrachten Verbrennungsrückstände.

Wir können Ihnen diese Unterlagen in den Einreichunterlagen des Projekts gerne in der Pause zeigen.

Herr Ing. Mutzek:

Frage an die PW: Wo findet man in den Projektunterlagen diese Bodenerkundungen entlang der gesamten Trasse?

Ich halte fest, mir sind lediglich Bodenerkundungen im Bereich des Telefonweges bekannt, aber ich werde mir gerne vom PW Unterlagen zeigen lassen.

Dr. Stanek (für die Projektwerberin):

Ich zeige Ihnen diese Unterlagen in der Pause in den Projektunterlagen.

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass Herrn Ing. Mutzek die Unterlagen von der Projektwerberin in der Pause gezeigt werden.

Die Verhandlungsleiterin ersucht den SV Dr. Atanasoff, ob aus seiner Sicht eine Maßnahmenenergänzung notwendig ist.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Die Maßnahme 6b.13 ist von ihrem Umfang her ausreichend, welche genau solche Fälle behandelt, bei denen es in der Bauphase zur Feststellung von Kontaminationen kommt. Als Maßnahme für unbekannte Ablagerungen ist diese ausreichend.

Herr Ing. Mutzek:

Ich zitiere aus dem Wasserrechtsgutachten, Teilbereich Altstandorte, Seite 12:

*„Eine Übersicht für die aus den Analyseergebnissen abgeleiteten Qualitäten ist aus der Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.“*

Hier bitte ich um Korrektur und Bekanntgabe, welche Tabelle fehlt.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Das ist der Verweis auf die nachfolgende Tabelle 1 „Ergebnisse Kernbohrungen“.

Herr Ing. Mutzek:

Frage an den Sachverständigen Mag. Wolf: Im Fachgutachten Wasserrecht, Teilbereich Hydrogeologie wurde unter dem Punkt 4.1.1 Abs. 2 „Fremde Rechte“ festgelegt, dass die Beweissicherung im Umkreis von 150 m um die Trasse zu erfolgen hat. Gestern wurde von Ihnen im Zuge einer Stellungnahme ein höherer Wert, ich glaube 250 m genannt. Die Differenz zum Teilgutachten muss richtiggestellt werden.

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Im TGA sind auf S. 37 300 Meter Erhebungsbereich angeführt, 150 Meter im FGA Wasserrecht.

Herr Ing. Mutzek:

Wieso unterschiedlich?

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Hier wurde die Akkordierung vergessen. Dies wird korrigiert.

Herr Ing. Mutzek:

Ich halte fest, die 300 m sind richtig.

Ich zitiere aus dem UVGA auf Seite 452, Punkt 13.24 zum Thema Grundwassermonitoring und begleitende Kontrolle:

*„Bei folgenden Brunnen sind 6 Monate vor Verkehrsfreigabe bis 5 Jahre nach Verkehrsfreigabe bei folgenden Grundwassermessstellen in 3-monatlichen Intervallen Grundwasseruntersuchungen durchzuführen. Diese Untersuchungen sind im Abstand von 3 Monaten Untersuchungen hinsichtlich des Parameters Chlorid sowie des Wasserstandes und elektrischer Leitfähigkeit durchzuführen.*

- *Messstellen laut Tabelle 13 – Einlage WU-10.2 mit Ausnahme der Brunnen, welche für die Wärmepumpennutzung herangezogen werden.“*

Ich stelle den Antrag, diese Ausnahme zu streichen, weil für Wärmepumpenanlagen ebenfalls diese Untersuchung notwendig wäre. Konkret geht es darum, dass mit zunehmender



Verschmutzung durch Chloride und Schwermetalle eine Korrosion im Grundwasserkreis stattfinden würde, damit würden einerseits Bauteile und andererseits auch das Grundwasser geschädigt werden, weil viele Wärmepumpen auch älteren Baujahres keine weitere Systemtrennung zum Grundwasser haben. Damit würden Kältemittel und Schmieröle in das Grundwasser gelangen.

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Es sind nur sehr geringe Zusatzkonzentrationen an Chlorid im Grundwasser zu erwarten, wenige mg/l, zu erwarten. Aus meiner Sicht ist diese Maßnahmenenergänzung ist nicht nötig.

Herr Ing. Mutzek:

Neben den Chloridwerten sind auch die elektrische Leitfähigkeit und Schwermetalle relevant.

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Chlorid und elektrische Leitfähigkeit gehen aber Hand in Hand.

Herr Ing. Mutzek:

Gehen Sie wirklich davon aus, dass keine Schwermetalle in das Grundwasser gelangen?

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Schwermetalle werden in den Gewässerschutzanlagen zurückgehalten, wenn diese projektgemäß ausgeführt werden, d.h. das heißt diese können nicht zur Korrosion führen.

DI Moser (SV Grundwasser und Oberflächengewässer):

Alte Modelle von Wärmepumpen haben einen Primärkreislauf, diese sind aber alle durch ein eigenes Wasserrecht bewilligt. Bei Undichtheit bzw. Druckabfall schalten diese Systeme aber ab, das heißt es kann nichts ins Grundwasser austreten. Aus meiner Sicht ist eine Auflagenänderung nicht notwendig.

Herr Ing. Mutzek:

Jedenfalls sieht der Stand der Technik (der wichtigsten Wärmepumpenhersteller) konkrete Einschränkungen bei Schwermetallen und elektrischer Leitfähigkeit vor, denn der sogenannte „Kupfergelötete Wärmetauscher“ im Kältekreislauf verfügt über keine besondere Beständigkeit gegenüber Schwermetallkorrosion.

Ja, Sie haben Recht, eine automatische Abschaltung erfolgt, aber aufgrund der Undichtheit entweicht aus dem Kältekreis mit höherem Druck das Kältemittel mit dem Schmiermittel in den Grundwasserkreis.

Ist aus Ihrer Sicht eine zusätzliche Auflage für die Analyse der besprochenen Parameter erforderlich, um Auswirkungen auf das Grundwasser zu vermeiden?

DI Moser (SV Grundwasser und Oberflächengewässer):

Aus meiner Sicht ist eine Ergänzung der Maßnahme nicht erforderlich.

Die Verhandlungsleiterin ruft folgende, in der Rednerliste eingetragenen, Personen auf: Herr Benda, RA Mag. Schachinger, Ing. Schandl. Diese sind nicht anwesend.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Frau Matysek Jutta das Wort in eigener Sache und für die BI Rettet die Lobau (Stgn. 180, 193):

Ich erkläre das Vorbringen von Herrn Wolfgang Rehm zu dem Themenbereich Boden und Abfallwirtschaft sowie Grundwasser und Hydrogeologie zu meinem eigenen Vorbringen.

In Bezug auf Altstandorte stelle ich den Antrag auf Durchführung einer Vollanalytik und einer Untersuchung auf Spurenstoffe. Falls keine große Prüfung durchgeführt wird, sondern nur die Kleinere, fordere ich eine Untersuchung auf Dioxine sowie HCB hinzuzufügen. Es handelt sich dabei um gefährliche Stoffe mit langer Haltbarkeit. Ich verweise hier auf die Situation im Görtschitzalm, wo man die Gefahr mangels Beprobung nicht erkannt hat. Nur weil es unwahrscheinlich ist, dass verschiedene Schad- oder Giftstoffe vorkommen, ist es in meinen Augen unverantwortlich, erst gar nicht danach zu suchen. Alle möglichen Maßnahmen sollen ergriffen werden, um eine solche Kontamination auszuschließen. Die Inkaufnahme einer Gefährdung von Schutzgütern wäre unverantwortlich.

Bei Teil- oder Ganzräumung der ehemaligen Deponien sollte auf Asbest geachtet werden. Asbest war in den 70er Jahren gängiger Baustoff und ist sehr wahrscheinlich Teil der Baurestmasse. Bei Öffnung der Deponien kann es zu Verwehungen und damit zu einer Gefährdung der Bevölkerung kommen. Ich stelle den Antrag auf Untersuchung der Deponiemassen. Meines Erachtens muss streng darauf geachtet werden. Das Material kann sich lösen und verweht werden, insbesondere wenn ein Bagger darüberfährt ist das Material nicht mehr gebunden, sondern frei.

Ich möchte darauf hinweisen, dass die Durchführung einer strengen Trinkwasseranalytik aufgrund der Gärtnereien in den relevanten Gebieten wichtig ist, da dort Kulturen, die roh gegessen werden, angebaut werden, nicht nur Salat, sondern auch Schnittlauch, Karotten u.dgl.

Weiters stelle ich den Antrag, dass die Behörde überprüfen soll, ob in Bereichen der Trasse ohne Lärmschutzmaßnahmen, nicht auch Lärmschutzwände errichtet werden sollen, um dort die Chloridverfrachtung durch Gischt zu minimieren.

Ferner stelle ich den Antrag, dass RVS und Arbeitsblätter, die als normative Papiere und Arbeitspapiere eingesetzt werden, den Verfahrensunterlagen beigelegt werden sollen, da es für Nachbarn und Bürgerinitiativen unzumutbar ist, sich alle diese Papiere zu kaufen.

Die Verhandlungsleiterin verweist hinsichtlich des Antrags auf Vollanalyse auf die bisherige Diskussion und ersucht den SV Dr. Atanasoff um Stellungnahme hinsichtlich des Antrags zum Bewässerungswasser für Gärtnereien.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Bewässerungswasser unterliegt den Empfehlungen des Regelblatt 407 und mehr ist nicht notwendig. Es muss nicht mit Trinkwasser beregnet werden. Das obliegt den Gärtnereien.

Die Verhandlungsleiterin ersucht die Projektwerberin um Stellungnahme bezüglich dem Antrag auf die Untersuchung auf Asbest.

Dr. Stanek (für die Projektwerberin):

Asbest ist in zwei Formen, gebunden oder ungebunden, zu unterscheiden. In gebundener Form wie (z.B. Eternitplatten wie sie in den 70er- bzw. 80er-Jahren eingesetzt wurden) sind bei Vorfinden dieser Materialien die Maßnahmen derart zu gestalten, dass eine Windverfrachtung unterbunden wird. Gleichzeitig erfolgt eine geeignete Verpackung und weiters eine Beseitigung auf einer dafür genehmigten Deponiekompartiment.

Ungebundenes Asbest ist aufgrund der vorliegenden Informationen nicht zu erwarten. In der Bauphase werden dennoch alle Maßnahmen getroffen, um im Falle einer dahingehenden Feststellung eine rechtskonforme Beurteilung sowie einen sicheren Abtransport mit nachfolgender Beseitigung sicher zu stellen.

Frau Matysek:

Frage an die Sachverständigen: Ist eine Suche nach Asbest angedacht?

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Auf den Altstandorten wird ein 25-Meter-Raster untersucht, der schon eng gesetzt wird. Wenn man im Baugeschehen auf Asbest trifft, wird es behandelt. Die chemische Umweltaufsicht wird das überwachen.

Die Verhandlungsleiterin ersucht den SV Mag. Wolf um Stellungnahme hinsichtlich der beantragten Lärmschutzwände zur Minimierung des Chlorideintrags aus der Verkehrsgischt.

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Die Ausführung von Lärmschutzwänden wäre auch aus der Sicht des Grundwasserschutzes nicht verhältnismäßig wegen der nur sehr geringen Zusatzbelastung durch Chlorid (durch Gischt). Es wurde von mir zudem der Einsatz von FS70 vorgeschrieben, um den Chlorideintrag möglichst zu minimieren.

Herr Rehm:

Habe ich den Sachverständigen Wolf richtig verstanden, dass FS70 als Auftaumittel vorgeschrieben wird?

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Ja, es gibt diesbezüglich einen Maßnahmenvorschlag von mir, dieser wurde gestern etwas adaptiert, d.h. es wird der Einsatz nicht nur auf FS 70 beschränkt. Sollte es zukünftig etwas Besseres geben, dann kann auch das verwendet werden.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass sich im Edikt vom 10. Oktober 2017 folgender Hinweis befindet: Sollte der Verhandlungsverlauf eine Änderung des Zeitplanes erfordern, wird dies in der Verhandlung bekanntgegeben. Da der Block 3 demnächst abgeschlossen werden kann, wird mit dem Block 4 heute um 15 Uhr begonnen werden.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass die zurückgestellten Punkte des Blocks 3 nach der Mittagspause behandelt werden.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht um 12:30 Uhr für eine Pause.

Die Verhandlungsleiterin nimmt die Verhandlung um 14:15 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin spricht die zwei offen die zurückgestellten Punkte zum Block 3 an hinsichtlich Ersatzpumpe und Vorsorgemaßnahme und bittet den SV Dr. Atanasoff um seine Stellungnahme.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Diese nimmt folgendermaßen Stellung zu den Ersatzpumpen:

- **Folgende Maßnahme wird im WRG-Gutachten hinzugefügt:**  
***Sofern eine Grundwasseraufbereitungsanlage in Betrieb genommen werden muss, sind die Pumpen insofern redundant auszuführen, als ein Reserveaggregat vor Ort vorzuhalten ist.***

Die Verhandlungsleiterin fragt, ob es noch Wortmeldungen seitens der Projektwerberin dazu gibt. Es gibt keine weiteren Wortmeldungen.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Diese nimmt folgendermaßen Stellung zur Vorsorge:

- **Folgende Maßnahme wird im WRG-Gutachten hinzugefügt:**  
***Nach der Durchführung der Erkundungen nach ÖNORM S 2087 ist das Gefährdungspotential des Schutzguts Wasser auf Basis der Eluatwerte abzuschätzen und ein entsprechender Maßnahmenvorschlag in Form einer angepassten Aufbereitungstechnologie zu erarbeiten und der WR Bauaufsicht zur Stellungnahme vorzulegen. Sofern die Abschätzung des Gefährdungspotentials eine andere Aufbereitungstechnik als eine Aktivkohlefilteranlage erforderlich macht, so sind die entsprechenden, für die Behandlung und Wiederversickerung der Wässer geeigneten Anlagen oder eine Ableitung der Wässer in eine geeignete kommunale Anlage entsprechend den Vorgaben der fachspezifischen AAEV vorzusehen und eine Übereinkunft mit dem Kanalbetreiber zu erlangen.***

Herr Rehm:

Es wird nun für den Fall vorgesorgt, dass sich herausstellt, dass die Aktivkohlefilteranlage nicht ausreicht. Dann haben wir a. eine andere Technologie und b. eine andere Einleitung. Steht da eine andere Einleitung als in einen Kanal dahinter? Meine Frage zielt darauf ab, ob es ein denkmögliches Szenario gibt, wo man eine andere Aufbereitungstechnologie benötigen würde und von der Situation her überhaupt eine Aussicht hat, eine Einleitung bewilligt zu bekommen.

Dr. Atanasoff (SV Boden, Abfallwirtschaft und Altlasten):

Zum Beispiel, wenn ein mit einer Aktivkohlefilteranlage nicht eliminierbarer Schadstoff vorliegt, bräuchte man zB. eine Umkehr-Osmoseanlage. Diese bekommt man nicht von heute auf morgen. Aktivkohlefilteranlagen sind kurzfristig verfügbar. Umkehr-Osmose-Anlage oder sogar Eindampfanlagen brauchen eine Vorlaufzeit von einigen Monaten und müssen auf die zu eliminierenden Stoffe abgestimmt werden. Für eine Indirekteinleitung ist die MA 30 zuständig und endverantwortlich.

Die ASFINAG kann es sich letztendlich aussuchen, ob sie die Grundwässer komplett aufbereitet und wiederversickert oder eine Indirekteinleitung ins Wiener Kanalnetz vorzieht. Dafür müssen aber die Grenzwerte der AAEV eingehalten werden und eben der Indirekteinleitungsvertrag geschlossen werden. Allerdings könnte eine Indirekteinleitung mehr kosten, als eine Aufbereitungsanlage.

Die Verhandlungsleiterin fragt, ob es weitere Fragen zum Block 3 gibt. Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass es keine weiteren Wortmeldungen gibt und dass um 15 Uhr mit dem Block 4 begonnen wird.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht um 14:30 Uhr für eine Pause.

Die Verhandlungsleiterin nimmt die Verhandlung um 15:00 Uhr wieder auf.

#### **BLOCK 4 – TIERE, PFLANZEN UND DEREN LEBENSÄUUME, ERHOLUNG, ORTS- UND LANDSCHAFTSBILD, WALDÖKOLOGIE UND FORSTWIRTSCHAFT, KULTURGÜTER, ALLGEMEINES**

Die Verhandlungsleiterin gibt bekannt, dass nun mit den FB Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Erholung, Orts- und Landschaftsbild aus Block 4 begonnen wird. Die FB Waldökologie und Forstwirtschaft, Kulturgüter und Allgemeines werden erst ab morgen behandelt.

Die Verhandlungsleiterin weist einleitend darauf hin, dass es zwei nachfolgende Naturschutzverfahren (zweites teilkonzentriertes Verfahren) geben wird.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. Rehm Wolfgang das Wort (Stgn. 170) für die Umweltorganisation VIRUS:

Ich beginne mit dem Thema Grünbrücke, die im Einreichprojekt mit einer Breite von 35m projektiert wurde. Wir haben in den Einwendungen vorgebracht, dass diese Breite nicht ausreichend ist. Wir haben dies im Hinblick auf die RVS 04.03.12 Wildschutz getan, wo auf Kategorien von Wildtierpassagen und Richtwerte für Breiten abgestellt wird. Der Sachverständige hat sich bei der Stellungnahmenbeantwortung dahingehend geäußert, dass er die Einschätzung einer zu geringen Breite teile, dies aber aus anderen Gründen. Meine Frage ist, was ist der Letztstand der Planung bzgl. Grünbrücke? Welche Breite der Grünbrücke wird vorgeschlagen?

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass der SV DI Kühnert für den FB Wildökologie erst morgen anwesend sein wird und ersucht den SV Dr. Kollar aus seinem FB zu einer Stellungnahme zur Grünbrücke.

Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Die Maßnahme der Verbreiterung der Grünbrücke ist tatsächlich nicht wildbiologisch begründet, sondern, wie im Gutachten ausgeführt, gesamtökologisch zur Aufrechterhaltung einer Lebensraum- und Grünverbindung zwischen zwei Teilen eines Landschaftsschutzgebietes mit relativ naturnahen Lebensräumen als Teil des Grüngürtels um Wien.

Herr Rehm:

Es bleibt mir nur darauf hinzuweisen, dass diese Interessen sich mit jenen decken, die auch meine Organisation zu vertreten hat. Im Endeffekt werden wir zum ähnlichen Ergebnis kommen.

Des Weiteren kommen im Projektgebiet lärmempfindliche Vogelarten, die Zwergdommel und der Drosselrohrsänger, vor. Ich räume ein, dass die Forderung nach einem faktischen Schutzgebiet überschießend war. Nichtsdestotrotz ist die Zwergdommel auf der roten Liste als „endangered“ eingestuft, der Drosselrohrsänger als „vulnerabel“. Es ist der Bestand nicht so hoch, dass man auf Ausgleichsmaßnahmen verzichten kann. Dabei ist mir beim FB Tiere aufgefallen, dass es ein Monitoring bzgl. Lärm geben soll und ab einem bestimmten Schwellenwert ein Ersatzlebensraum zur Verfügung zu stellen ist. Die Schaffung und Entwicklung dieses Ersatzlebensraums benötigt eine gewisse Zeit. Wenn man diese Maßnahme angeht, dann muss sie so beschaffen sein, dass sie bei Eintreten des „Schadensfalles“ wirksam werden kann.

Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Da CEF-Maßnahmen schon vor dem Eintreten einer Projektwirkung wirksam sein müssen und laut Projekt das Eintreten dieser Projektwirkung nicht ausreichend sicher ist, hat der Gutachter zunächst geprüft, ob das Eintreten der Projektwirkung zu erwarten ist. Die Prüfung hat ergeben, dass jener kleine Schilffleck am nordöstlichen Ufer des IWWC-Teichs, der innerhalb der 52dB-Isophone liegt, als Brutraum ungeeignet ist, weil er zu klein, zu schmal und zu gestört, z.B. durch einen Trampelpfad und Nutzung von nahe gelegenen Hütten her, ist. Eine Brut oder eine bedeutende Funktion des Schilfflecks für die Zwergdommel wird ausge-

schlossen. Die lebensraumverbessernden Maßnahmen im Sinne von CEF-Maßnahmen sind im Projekt enthalten, dies wird zur Kenntnis genommen. Es macht aber für den Gutachter keinen Sinn, darüber hinaus für die Zukunft eine Maßnahme für nicht zu erwartende Projektwirkungen vorzuschlagen.

Herr Rehm:

Ich hätte die Ausgleichsmaßnahme auch als CEF-Maßnahme labeln können. Aus meinen eigenen Erfahrungen ist es verwunderlich, wie schmal Röhrichsäume sein können, die dem regelmäßigen Aufenthalt dieser Spezies dienen können. Es braucht keine breiten Röhrichstreifen.

Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Das ist richtig, aber diese beiden kleinen Schilfflecken am Steilufer mit Trampelpfad sind wirklich zu klein. Aus meiner Erfahrung ist dieses Schilf kein Brutplatz für eine Zwergdommel. Ich habe Lokalausweise durchgeführt.

Herr Rehm:

Nachdem diese Vorkommen von zwei Projekten betroffen sind und verstärkte aktive Lärmschutzmaßnahmen gefordert wurden, können als Nebeneffekt derartige Maßnahmen auch positive Auswirkungen auf das Schutzgut Avifauna – Zwergdommel haben.

Zum Abfangen von Zauneidechsen und Feldhamster, das sie als üblich oder erprobt dargestellt haben, möchte ich den Sachverständigen fragen, ob er jemals überprüft hat, ob die „Wiener Methode“ derartige Faunenelemente mittels nahegelegener Ausgleichsflächen wegzulocken, wie z.B. in Stammersdorf, hier auch zum Abfangen geeignet sind.

Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Nein, Umlenkung mittels Lebensraumgestaltung ist nur dort sinnvoll, wo potentiell geeignete Lebensräume an den betreffenden Lebensraum angrenzen. Dies ist hier nicht gegeben, da das Projekt an die bestehende Bahnlinie angrenzt und da auch die Flächen beim Zusammentreffen des Eisenbahndammes vom Breitenleer Bahnhof her mit der Ostbahn (Strecke 117) vom Straßenbauvorhaben getrennt sind. Für das Bahnprojekt ist die Umsiedlung von Zauneidechsen bereits im Gange. Wohl aber sind sogenannte Ausgleichsflächen nördlich davon vorgesehen, die als Empfängerflächen geeignet sind. Auch für die Bahn sind dort Flächen vorgesehen. Die Methode der Umsiedlung von Zauneidechsen und Hamster ist erprobt, wie die im Gutachten zitierte Literatur zeigt.

Herr Rehm:

Wird diese Zwickelfläche nicht zwei Vorhaben angerechnet, sondern getrennt angerechnet? Sie haben vorhin die Strukturelemente einer Biotopvernetzungsachse von Breitenlee nach Süden genannt, was begrüßenswert ist und im Funktionszusammenhang mit der Grünbrücke zu sehen ist. Was das Landschaftsbild betrifft, habe ich die Ausführungen im Stellungnahmenband zur Kenntnis genommen.

Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Ja. Die Ausgleichflächen sind projektbezogen und werden nur dem jeweiligen Projekt angerechnet.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Frau Matysek Jutta das Wort in eigener Sache und für die BI Rettet die Lobau (Stgn. 180, 193):

Ich erkläre das Vorbringen von Herrn Wolfgang Rehm zum Themenbereich Tiere, Pflanzen sowie deren Lebensräume zu meinem eigenen Vorbringen.

Ich behalte mir vor, zu diesem Themenbereich am morgigen Verhandlungstag weiteres vorzubringen aufgrund der kurzen Vorbereitungszeit.

Die Verhandlungsleiterin erteilt der ASFINAG BMG das Wort.

Zum gegenständlichen FB (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Erholung, Orts- und Landschaftsbild, Waldökologie und Forstwirtschaft, Kulturgüter) werden die schriftlichen Änderungsvorschläge der PW der Verhandlungsleiterin übergeben. Kopien dieses Dokumentes werden an alle Anwesenden verteilt.

Dr. Kowarc (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage .J69** zur Maßnahme 7.3.

Herr Rehm:

Es ist beim Vorschlag der Projektwerberin das ursprüngliche Zeitmaß verloren gegangen. Der Sachverständige hat es nochmals konkretisiert. Es wurde hier mitgedacht, wann diese beginnen soll. Ich weise darauf hin, dass es gar keine Vorlaufzeit für die Naturschutzbehörde gibt, das zu bewerten.

Die Verhandlungsleiterin erteilt dem SV Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume) das Wort:

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 7.3. wird wie folgt geändert.**

Für alle Maßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen des Vorhabens auf Hamster ist ~~spätestens 6 Monate vor Baubeginn~~ **rechtzeitig vor Inangriffnahme der Maßnahme, spätestens in der Fortpflanzungssaison vor Baubeginn** ein Detailkonzept der Naturschutzbehörde vorzulegen, das auf dem Stand des Wissens geplante Maßnahme beschreibt und Methoden der vorgesehenen Erfolgskontrolle beinhaltet. **Das Detailkonzept ist spätestens 4 Wochen vor Inangriffnahme der Maßnahme vorzulegen.**



DI Kowarc (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zur Maßnahme 7.5.

Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Hier ist es anders als beim Hamster, weil es stark vom Wetter und von Erkundungsarbeiten abhängt. Ich gebe folgende Stellungnahme ab:

- **Maßnahme 7.5. wird wie folgt geändert:**

Für alle Maßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen des Vorhabens auf die Zauneidechse ist ~~spätestens 6 Monate vor Baubeginn~~ **rechtzeitig vor Inangriffnahme der Maßnahme, spätestens in der Fortpflanzungssaison vor Baubeginn** ein Detailkonzept der Naturschutzbehörde vorzulegen, das auf dem Stand des Wissens geplante Maßnahmen beschreibt und Methoden der vorgesehenen Erfolgskontrolle beinhaltet.

DI Kowarc (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zur Maßnahme 7.8.

Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Zwei Saisonen sind bewusst gewählt worden. Ich nehme folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 7.8. bleibt unverändert aufrecht.**

DI Kowarc (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zur Maßnahme 7.10.

Herr Rehm:

Wir haben vorhin bei den anderen Maßnahmen die 6 Monate ersetzt, weil es andere Zeitmaßstäbe gab. Wenn wir hier es so machen, bekommt der Sachverständige die Maßnahmen rechtzeitig vorher vorgelegt, es gibt aber keine Garantie, dass die Maßnahme rechtzeitig umgesetzt wird.

Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Weil der im Naturschutzverfahren zuständige Sachverständige die Erfolgsaussicht der Maßnahme abzuschätzen hat, wäre der Zeitpunkt festzulegen. Rechtzeitig bedeutet, dass die Maßnahme wirksam sein muss mit dem Eintritt der Projektwirkung. Ich nehme daher folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 7.10. wird wie folgt geändert:**

Für die im Projekt vorgesehenen und hier ergänzten Maßnahmen zur Schaffung funktionsstüchtiger Lebensräume im Sinne von CEF-Maßnahmen ist spätestens ~~6 Monate vor Baubeginn~~ **4 Wochen vor Inangriffnahme der Maßnahme** ein Detailkonzept der

Naturschutzbehörde vorzulegen, das auf dem Stand des Wissens geplante Maßnahmen beschreibt und Methoden der vorgesehenen Erfolgskontrolle beinhaltet.

DI Kowarc (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zur Maßnahme 7.23.

Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 7.23. wird wie 7.10 adaptiert:**

Für die im Projekt vorgesehenen und hier ergänzten Maßnahmen zur Schaffung funktionsstüchtiger Lebensräume im Sinne von CEF-Maßnahmen ist spätestens ~~6 Monate vor Baubeginn~~ **4 Wochen vor Inangriffnahme der Maßnahme** ein Detailkonzept der Naturschutzbehörde vorzulegen, das auf dem Stand des Wissens geplante Maßnahmen beschreibt und Methoden der vorgesehenen Erfolgskontrolle beinhaltet.

DI Kowarc (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zur Maßnahme 7.26.

Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 7.26. wird analog wie 7.3 und 7.5. adaptiert:**

Für Maßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen des Vorhabens auf Hamster und Zauneidechse ist **rechtzeitig spätestens 6 Monate vor Baubeginn Inangriffnahme der Maßnahme, spätestens in der Fortpflanzungssaison vor Baubeginn**, ein Detailkonzept der Naturschutzbehörde vorzulegen, das auf dem Stand des Wissens geplante Maßnahme beschreibt und Methoden der vorgesehenen Erfolgskontrolle beinhaltet. **Das Detailkonzept ist spätestens 4 Wochen vor Inangriffnahme der Maßnahme vorzulegen.**

DI Kowarc (für die Projektwerberin) trägt vor wie in **Beilage ./69** zur Maßnahme 7.31

Mag. Kubin (für die Projektwerberin):

Aus der Sicht der Projektwerberin ist die vorgeschlagene Ergänzung des Maßnahmenvorschlags 7.31 notwendig, weil die Projektwerberin aus heutiger Sicht keine gesicherte Möglichkeit zur Durchsetzung/Sicherung der vom Prüfgutachter geforderten Maßnahmen auf Grundstücken Dritter, die nicht in ihrer unmittelbaren Verfügungsgewalt liegen (also auf Grundstücken außerhalb des unmittelbaren Grünbrückenbereichs), hat. Die Projektwerberin nimmt die heutige Aussage des Prüfgutachters, wonach sich dieser Maßnahmenvorschlag

ohnehin nur auf den unmittelbaren Grünbrücken-Bereich beziehen soll, zur Kenntnis. Nichtsdestotrotz wäre es zur Vermeidung künftiger Rechtsunsicherheiten hinsichtlich einer laufend korrekten Auflageninterpretation und Auflagenerfüllung sinnvoll und geboten, diesen Maßnahmenvorschlag entsprechend zu präzisieren. Die Projektwerberin stellt daher für den Fall, dass sich die Behörde für die Erlassung einer diesbezüglichen Auflage für zuständig erachtet, den Antrag, diese – auf dem Maßnahmenvorschlag 7.31 basierende - Auflage so zu präzisieren, dass sie sich räumlich ausschließlich auf jene Grundstücke im unmittelbaren Bereich der Grünbrücke bezieht, die sich im Eigentum oder in der sonstigen Verfügungsgewalt der Projektwerberin befinden.

#### Herr Rehm:

Es wäre nicht das erste Verfahren, wo die Projektwerberin für das Funktionieren einer Maßnahme Rechte Dritter in Anspruch nehmen muss. Wenn man es rechtlich korrekt machen möchte, könnte man mit den Grundeigentümern schon vor der Genehmigung das Einvernehmen herstellen und in Verfahren Verträge vorlegen. Der Sachverständige hat erklärt, worauf es ihm fachlich ankommt und es geht um den unmittelbaren Nahbereich der Grünbrücke, dass z.B. ein Nachbar keinen Zaun oder Hochstand errichtet. Es ist ein kleines Problem, mit dem Verhandlungsgeschick der Projektwerberin die wenigen Grundeigentümer in eine entsprechende Verpflichtung zu nehmen.

Ich möchte nur erwähnen, die Projektwerberin ist gewohnt, mit der Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten arbeiten zu können, es gibt aber auch Möglichkeiten, ohne diese auszukommen. Vor diesem Hintergrund wird dieser Antrag gestellt. Die Projektwerberin hat ansonsten die Möglichkeit von Enteignungen im Hintergrund und kann somit anders als andere Projektwerber agieren.

#### Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 7.31. bleibt unverändert aufrecht.**

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass eine vom SV vorgeschlagene Maßnahme nicht gleich eine behördlich vorgeschriebene Bescheidauflage ist.

#### Herr Rehm:

Ich ersuche die Behörde, dem Antrag der ASFINAG nicht zu folgen.

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass der Antrag der Projektwerberin zu Protokoll genommen wird.

Die Verhandlungsleiterin hält weiters fest, dass das BMVIT nicht die zuständige Naturschutzbehörde ist, die diese Maßnahme als Auflage vorschreiben kann.

Mag. Kubin (für die Projektwerberin):

Für den Fall, dass sich die Behörde für die Erlassung einer diesbezüglichen Auflage nicht für zuständig erachtet, wird die Projektwerberin diesen Antrag auch im folgenden teilkonzentrierten (insb. naturschutzrechtlichen) Verfahren stellen.

Die Verhandlungsleiterin fragt, ob es weitere Wortmeldungen gibt.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht um 16:00 Uhr für eine Pause.

Die Verhandlungsleiterin nimmt die Verhandlung um 16:40 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin weist auf die eingelangte schriftliche Stellungnahme der Austrian Power Grid (APG) vom 15.11.2017 hin. Diese wird als Beilage zum Protokoll (siehe **Beilage ./62**) genommen. Die Stellungnahme wird auszugsweise verlesen und an alle in Kopie ausgeteilt.

DI Rosenecker (für die Projektwerberin):

Die Projektwerberin hat keine Stellungnahme zu dem Schreiben der APG vom 15.11.2017.

Herr Rehm:

Mir ist nicht klar, worauf die APG im 3. Absatz Bezug nimmt. Meint sie, dass das bmvit das mitzuprüfen hätte oder starkstromwegerechtliche Bewilligungen notwendig wären.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass das BMVIT nicht die zuständige Behörde ist, sondern von der ASFINAG bei der zuständigen Behörde eine Genehmigung einzuholen ist.

Die Verhandlungsleiterin fragt, ob die Stellungnahmen vom 2. und 3. Oktober 2017 von Herrn Rehm in sein mündliches Vorbringen inkludiert worden sind.

Herr Rehm:

Ja, ich habe alles mündlich vorgebracht und Antworten bekommen.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht die Verhandlung bis 29. November 2017, 9.00 Uhr, am selben Ort.

Der vierte Verhandlungstag endet um 16:45 Uhr.

## 5. Verhandlungstag (29. November 2017)

Die Verhandlungsleiterin nimmt die mündliche Verhandlung am 29. November 2017, 9.00 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin erklärt, dass der gestrig begonnene Block 4 (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Erholung, Orts- und Landschaftsbild, Waldökologie und Forstwirtschaft, Kulturgüter, Allgemeines) heute fortgesetzt wird und bittet die entsprechenden SV sich nochmals vorstellen.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Herrn Ing. Mutzek Heinz das Wort (Stgn. Nr. 12,188, 409) in eigener Sache, für die BI BNWN und für 39 weitere Einwender (Vollmachten in **Beilage ./37**):

Wurden die Auswirkungen der Straßengischt (Chloride, Schwermetalle) auf die Tiere in den zur Krcalgrube nahegelegenen Gewässer geprüft? Wurden die Auswirkungen auf den Stoffwechsel und das Fortpflanzungsvermögen der dort lebenden Tiere geprüft?

Die Verhandlungsleiterin stellt diese Frage zurück bis der SV für den FB Hydrogeologie eingetroffen ist.

Herr Ing. Mutzek:

Auf Seite 64 des UVGA ist zur Pflanze Feldmannstreu, die auf der Roten Liste der bedrohten Arten steht, folgende Aussage enthalten: „Zerstörung von einzelnen Exemplaren ist nicht auszuschließen“.

DI Knoll (SV Pflanzen und deren Lebensräume):

Im Hinblick auf geschützte Pflanzenarten wie Feld-Mannstreu wurden die Auswirkungen im Teilgutachten 8a behandelt. Die Auswirkungen auf *Eryngium campestre* (Feld-Mannstreu) wurden auf Seite 49 beschrieben und bewertet. Es finden sich geeignete Maßnahmen, insbesondere im Bereich der Umweltbaubegleitung um den sachgerechten Umgang mit geschützten Pflanzen sicherzustellen. Eine Vertiefung dieser Maßnahmen kann allenfalls, falls erforderlich, noch in dem nachfolgenden Naturschutzverfahren erfolgen.

Herr Ing. Mutzek:

Wurden diesbezüglich konkrete Maßnahmen aufgetragen, wie die Zerstörung hintangehalten werden soll? Welche konkret für den Feldmannstreu?

#### DI Knoll (SV Pflanzen und deren Lebensräume):

Es sind sowohl allgemeine und spezielle Maßnahmen zum Schutz der Pflanzen im Projekt enthalten, sowie allgemeine Maßnahmen in der Bauphase, die durch die ökologische Bauaufsicht überwacht werden und die die Zerstörung von Pflanzen verhindern sollen.

Konkrete Maßnahmen beziehen sich allgemein auf den Pflanzenbestand und auf geschützte Pflanzenarten, weil die einzelnen Vorkommen über die Jahre nicht auf den Quadratmeter genau festgelegt werden können. Es sind daher erst vorm tatsächlichen Baubeginn die geeigneten Maßnahmen zu setzen, weil man dann weiß, welches Pflanzenvorkommen es aktuell vorhanden ist.

#### Herr Ing. Mutzek:

Es fehlt die nötige Sorgfalt, um die Zerstörung der Pflanze Feldmannstreu zu vermeiden. Ich stelle den Antrag, dass das Fachgutachten konkrete Aussagen enthalten soll, wie mit der Pflanze Feldmannstreu umzugehen ist. Es müssen diesbezüglich konkrete Auflagenpunkte formuliert werden.

#### Dr. Kowarc (für die Projektwerberin):

Bei den Ausgleichmaßnahmen handelt sich um CEF-Maßnahmen, die rechtzeitig vor Eintreten der Wirkung umgesetzt werden. Hier handelt es sich um CEF-Maßnahmen ähnlich wie bei den Tieren. CEF-Maßnahmen werden weit vor Baubeginn umgesetzt. Es wird der Oberboden abgetragen werden und Lagerichtig umgepflanzt. Bereits durch die Projektwerberin sind ökologische Ausgleichsflächen vorgesehen, deren genauer Standort wird im Zuge des naturschutzrechtlichen Verfahrens festgelegt. Man kann wie der SV schon gesagt hat, nicht genau sagen, wo die Pflanzen vor Baubeginn genau gefunden werden.

#### DI Knoll (SV Pflanzen und deren Lebensräume):

Die genaue Lage ist zudem Thema des Naturschutzverfahrens.

#### Herr Ing. Mutzek:

Auf die Auskunft der PW und des SV bezugnehmend: Die geschützten Tier- und Pflanzenarten haben hohe Standortansprüche, weil 90 % aller grünen Pflanzen (von Gräsern bis zu Bäumen) die Symbiose mit Bodenpilzen benötigen. Konkrete Maßnahmen müssen daher definiert werden.

Im GA sind keine Aussagen über geschützte Pilzarten enthalten. Ich verweise auf die Rote Liste der gefährdeten Großpilzarten aus Österreich (Universität für Bodenkultur), welche den Stand der Wissenschaft aufzeigt. Die gelebte Praxis in Deutschland ist so, dass bei Genehmigungsverfahren für Autobahnen auch die bedrohten Pilzarten (dort existiert eine rechtsverbindliche Rote Liste) erhoben werden und entsprechende Schutzmaßnahmen im Vorfeld ergriffen werden. Ich übergebe als Beilage zum Protokoll die oben genannte Liste der gefährdeten Großpilzarten der Boku Wien (siehe **Beilage .57**) und bitte die Sachverständigen dazu Stellung zu nehmen.

DI Knoll (SV Pflanzen und deren Lebensräume):

Pilze sind keine Pflanzen.

Dr. Kowarc (für die Projektwerberin):

Pilze sind botanisch gesehen keine Pflanzen, deshalb wurde auf sie im Fachbereich Pflanzen und deren Lebensräume nicht eingegangen (Anmerkung: Weder in der Wr. Naturschutz- noch in der NÖ Artenschutzverordnung sind Pilze als Schutzgüter genannt). Bei Abtrag von Oberboden erfolgt dies in jener Weise, dass der Fortbestand von Pilzen in der Form ihrer Vermehrungskörper im Bodensubstrat weiterhin gegeben ist und bei Wiederverwenden für Rekultivierungen von diesem Substrat deren Bestand gesichert ist.

DI Kühnert (SV Forstwirtschaft und Wildökologie):

Zum Vorbringen betreffend Mykorrhiza (Lebensgemeinschaft zwischen Bäumen und Pilzen) möchte ich ausführen, dass im Untersuchungsraum sehr nährstoffreiche Böden vorhanden sind, die vergleichsweise wenig Pilzhyphen enthalten, da diese von sonstigen Bodenlebewesen verzehrt werden. Pilzsporen sind in der Luft und im Boden praktisch überall vorhanden. Ob sie auskeimen, hängt aber vom Standort ab. Örtlich ergibt sich durch die Rodungen für das Vorhaben kein Einfluss auf die gegebene Situation.

DI Knoll (SV Pflanzen und deren Lebensräume):

Mit den allgemeinen ökologischen Maßnahmen wird der Humus abgetragen, Ersatzpflanzungen vorgenommen und Pflanzen umgepflanzt. Diese allgemeinen Maßnahmen werden auch für die Pilze wirksam werden, wobei auf vereinzelte Schutzgüter nicht in der Tiefe eingegangen werden kann.

Herr Ing. Mutzek:

Bezugnehmend auf die Aussagen der SV Kühnert und Knoll und der PW: Das Thema Pilze ist kein Nebenthema. Der Stickoxydeintrag aus Luftschadstoffen wirkt sich so aus, dass Mykorrhizierung nicht in ausreichendem Maß stattfinden kann. Ich verweise auf eine Studie aus Deutschland (siehe **Beilage /55**), die beweist, dass mit abnehmenden Mykorrhizierungsgrad Bäume anfällig gegenüber Krankheiten und Trockenheit werden. In dem gegenständlichen Gutachten wird der Einfluss von Stickoxyden im Erdreich so dargestellt, dass eine wesentliche Abnahme von 90 % auf 27 % nachgewiesen wurde. Damit wirkt sich der Stickoxydeintrag auf sämtliche Pflanzen im Untersuchungsgebiet aus und die Krankheitsanfälligkeit nimmt zu.

Die im Projekt geplanten Maßnahmen zum Oberbodenabtrag und die anschließende Lagerung funktioniert nicht, wenn dieses Erdreich austrocknet. Damit würden die vorhandenen Bodenpilze absterben.

Im Zuge des GA für Forst und Waldökologie muss man sich mit diesem Thema auseinandersetzen.

DI Kühnert (SV Forstwirtschaft und Wildökologie):

Atmosphärische Stickstoff-Einträge, die das Bodenleben beeinflussen, sind durch die Air Quality Guidelines der WHO in Form von sog. „Critical loads“ (Richtwerte für Stickstoffeintrag) geregelt. Für Laubwälder wird ein Richtwert für den Stickstoffeintrag von 20 kg pro Hektar und Jahr empfohlen. Dieser Richtwert wird mit einer Stickstoff-Gesamtbelastung von rd. 18 kg pro Hektar und Jahr auch im unmittelbaren Trassennahbereich eingehalten. Der zusätzliche Stickstoffeintrag durch das Vorhaben beträgt max. 3 kg pro Hektar und Jahr; in einer Entfernung von 15 m von der Trasse bei 0,7 kg pro Hektar und Jahr. Im Vergleich zu den Stickstoffeinträgen durch die angrenzende Landwirtschaft (bis zu 300 kg pro Hektar und Jahr) sind die Einträge durch die S 1 vernachlässigbar.

Zusätzlich sind die Böden im Projektgebiet sehr nährstoffreich und haben einen hohen Stickstoffumsatz. Der Boden im Projektgebiet gleicht dem eines Auwalds und wie man aus Erfahrung weiß, sind dort sehr wenige Pilze zu finden. Das Thema Pilze wäre allenfalls ein Thema im alpinen und sauren Standort, nicht aber hier im Projektgebiet.

Ich weise darauf hin, dass eine Betrachtung von Pilzen in der UVP-Praxis nicht üblich ist.

Herr Ing. Mutzek:

Bezugnehmend auf die Aussagen des SV Kühnert: Es ist ein Rechtsmangel, dass Pilze bislang in UVP-Verfahren nicht behandelt wurden. Mykorrhizierung ist ein wichtiges Thema und ich widerspreche der Aussage, dass es in Auwäldern keine Symbiosepilze gibt.

Ich möchte anmerken, dass das Thema der Nichtberücksichtigung der Pilze (Funga) in diesem Verfahren bereits in der unserer Stellungnahme bzw. auf den Unterschriftenlisten der BI unter Punkt 5 schon bemängelt wurde.

Die Verhandlungsleiterin fragt den SV DI Kühnert, ob es Lokalausweise gegeben hat.

DI Kühnert (SV Forstwirtschaft und Wildökologie):

Ich habe Lokalausweise zu den Rodeflächen gemacht. Es handelt sich durchwegs um Kleinwaldflächen, die von landwirtschaftlichen Nutzungen geprägt sind. Allesamt hat Mykorrhizierung im Projektgebiet eine untergeordnete Rolle.

Herr Ing. Mutzek:

Bezugnehmend auf die Aussagen der SV Kühnert: Ohne die Mykorrhizierung kann der Baum bei der Wiederaufforstung kein Phosphor aufnehmen und somit keine Baumstammstabilität entwickeln.

Nun zu Forstwirtschaft: Anhand der Mykorrhiza von Kiefern möchte ich aufzeigen, dass aufgrund der zusätzlichen Belastung mit der Stickstoffwirkung für die Wiederaufforstungsgebiete im Nahbereich des Wienerwaldes Nordost spezielle Auflagenpunkte vom SV vorgeschrieben werden müssten. Ich lege eine Fachpublikation zur Mykorrhizierung von Kiefern (siehe **Beilage .55**) und eine Allgemeine Erklärung zur Mykorrhizierung (siehe **Beilage .56**) vor.



DI Kühnert (SV Forstwirtschaft und Wildökologie):

Ich verweise nochmal darauf, was ich bereits eingangs erwähnt habe. Der Stickstoff-Eintrags-Richtwert der WHO wird auch im unmittelbaren Trassennahbereich nicht überschritten.

Herr Ing. Mutzek:

Bezugnehmend auf die Aussagen des SV Kühnert: Warum gehen Sie davon aus, dass der Stickstoffeintrag gering ist? Ich glaube, wenn es Auswirkungen von Chloridverfrachtungen in der Größenordnung von 10 – 20 % gibt, dass auch andere Schadstoffe wie Stickoxyde eine größere Relevanz haben.

Die Verhandlungsleiterin erteilt dem SV Mag. Wolf zunächst zur vorherigen Frage nach der Gisch das Wort.

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Zur Frage der möglichen Beeinträchtigung des Teiches „Krcal Grube“ durch die Verkehrsgisch bzw. Chlorid aus dem Winterdienst, ist festzuhalten, dass die geringste Entfernung des Teiches zur Trasse zumindest 150 m beträgt. Vorliegende Untersuchungen (SIEGHARDT & WRESOWAR 2000) zeigen, dass innerhalb der ersten 10 m im Abstand zur Straße ca. 90% des vergischeten Streusalzes deponiert wird. Bei einer Entfernung von 150 m sind jedenfalls keine Beeinträchtigungen dieses Gewässers durch die Verkehrsgisch zu erwarten.

Herr Ing. Mutzek:

Ein Fischereigebiet, wie im Bereich der Krcalgrube, unterliegt auch rechtlichen Rahmenbedingungen, die Chloride gelangen in das Grundwasser und damit auch in das Fischereigebiet.

Mag. Wolf (SV Hydrogeologie):

Die „Krcal - Grube“ liegt zudem im Grundwasseranstrom der Trasse, damit sind Beeinträchtigungen durch das Chlorid nicht zu erwarten.

Dr. Kowarc (für die Projektwerberin):

Fische gehören aufgrund ihrer Physiologie zu wenig chloridempfindlichen Organismen. Aufgrund des geringen Eintrags von Verkehrsgisch im Vergleich zur Wassermenge im Teich erfolgt eine nachhaltige Verdünnung.

Herr Ing. Mutzek:

Zu den Stellungnahmen bezüglich Fische möchte ich nachfragen, ob auch Krebse hinsichtlich Chlorid unsensibel sind.

Dr. Kowarc (für die Projektwerberin):

Betreffend Krebse ist anzumerken, dass in der Krcalgrube an Decapoda ausschließlich der Signalkrebs gefunden wurde. Auch dieser ist zu den wenig chloridempfindlichen Organismen zu zählen.

Herr Ing. Mutzek:

Zu Maßnahme 12.1 auf Seite 446 des UVGA: Ich sehe in der PE-Baustellenabspernung eine Verletzungsgefahr für Rehwild oder auch anderes Wild, weil Tiere an dem elastischen Gittermaterial hängen bleiben können. Das Baustellengebiet grenzt auch an ein Schutzgebiet mit besonderer Widmung (Wienerwald Nordost), deshalb fordere ich auch für temporäre Zäune eine Ausführung entsprechend der Vorgaben der MA 22. Das wäre ein Metalldraht mit einer bestimmten Ausführung und Maschenweite.

Eine PE-Abspernung entspricht nicht dem Wr. Naturschutzgesetz.

DI Kühnert (SV Forstwirtschaft und Wildökologie):

Zum Vorbringen, dass das in Maßnahme 12.1 vorgesehene PE – Baustellenabspernnetz wegen der Gefahr des Verhängens problematisch für das Rehwild wäre und derartige Netze nach Wiener Naturschutzgesetz im Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel (SWW) verboten wären, führe ich aus, dass das Risiko des Verhängens von Tieren bei den handelsüblichen PE-Abspernnetzen als gering eingeschätzt wird.

Ich weise auch darauf hin, dass das PE – Baustellenabspernnetz nicht als Wildschutzzaun, sondern nur als vorwiegend optische Barriere zur Verhinderung der Ausdehnung der Baustelle außerhalb des genehmigten Baubereiches auf benachbarte Waldbestände dient. Wildschutzzäune sind entsprechend den einschlägigen Bestimmungen (z.B. RVS Wildschutz) als Zaungitter herzustellen.

Nun zu Mykorrhizapilzen und den dazu vorgelegten Beilagen (siehe **Beilage ./55 und Beilage ./56**): In den vorgelegten Beilagen wird auf Ergebnisse von Untersuchungen von Auswirkungen von Stickstoffeinträgen auf Mykorrhizapilze eingegangen. Demnach waren in Kiefernwäldern Norddeutschlands bei Stickstoffeinträgen von rd. 34 kg pro Hektar und Jahr durch eine nahegelegene Düngemittelfabrik Beeinträchtigungen von Mykorrhiza-Pilzen festzustellen. Ich weise darauf hin, dass der dort vorhandene Stickstoffeintrag weit über dem Richtwert der WHO liegt, während er im Bereich der S 1 eingehalten wird. Die in der vorgelegten Beilage zitierten Düngeversuche ergaben, dass es erst bei einem Stickstoffeintrag von 3000 kg pro Hektar und Jahr zu einer Reduktion des Mykorrhizierungsgrades auf 55% kam. Die genannten Größenordnungen zeigen, dass der vorhabenbedingte Stickstoffeintrag von max. 3 kg pro Hektar und Jahr hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die Mykorrhiza vernachlässigbar ist.

RA Dr. Altenburger (für Projektwerberin):

Mir ist nicht bekannt, auf welche Bestimmung im Wr. Naturschutzgesetz Sie sich hinsichtlich Wildschutzzäune beziehen?

Herr Ing. Mutzek:

Nach meinen Informationen gelten für Schutzgebiete „Wald und Wiesen“ spezielle Vorschriften, welche auch PE-Baustellenzäune ausschließen.

DI Kühnert (SV Forstwirtschaft und Wildökologie):

Die Maßnahme ist so ausgestaltet, dass die Projektwerberin auch auf andere Zaunarten ausweichen kann, sollte ein PE-Baustellenabspernetz nach dem Wr. Naturschutzgesetz nicht zulässig sein.

Ich weise auch darauf hin, dass das PE – Baustellenabspernetz nicht als Wildschutzzaun, sondern nur als vorwiegend optische Barriere zur Verhinderung der Ausdehnung der Baustelle außerhalb des genehmigten Baubereiches auf benachbarte Waldbestände dient. Wildschutzzäune sind entsprechend den einschlägigen Bestimmungen (z.B. RVS Wildschutz) als Zaungitter herzustellen.

Herr Ing. Mutzek:

Ich stelle den Antrag, die Maßnahme 12.1 dahingehend zu korrigieren, dass diese PE-Baustellenzäune nicht zulässig sind. Ich halte die Maßnahme nicht für temporär, weil die Bauphase sehr lange dauern wird.

Die Verhandlungsleiterin ersucht den SV DI Kühnert um eine Stellungnahme zu diesem Antrag.

DI Kühnert (SV Forstwirtschaft und Wildökologie):

Ich werde dieses von Herrn Ing. Mutzek behauptete Verbot im Wr. Naturschutzgesetz nachrecherchieren. Sollte das PE-Netz aus der Maßnahme gestrichen werden, bleibt als Möglichkeit in der Maßnahme noch ein fixer Bauzaun oder eine Holzabplankung.

RA Dr. Altenburger (für Projektwerberin):

Meines Erachtens gibt es im Wr. Naturschutzgesetz keine explizite Regelung, wie Wildschutzzäune auszugestalten sind. Dieses Thema ist im Übrigen im naturschutzrechtlichen Verfahren abzuhandeln, weshalb kein Erfordernis zur Änderung von Maßnahme 12.1 besteht.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass diese Maßnahme nicht als Auflage vom BMVIT vorgeschrieben werden kann, sondern erst im Naturschutzverfahren.

Die Verhandlungsleiterin ersucht den SV DI Kühnert zwischenzeitlich zu recherchieren, ob es eine der Maßnahme 12.1 widersprechende Bestimmung im Wr. Naturschutzgesetz gibt.

Die Verhandlungsleiterin erteilt SV DI Knoll das Wort bezüglich des Themas Pilze.

DI Knoll (SV Pflanzen und deren Lebensräume):

Zu Pilzen als Schutzgut des Naturschutzes wird festgehalten, dass deren Behandlung im UVP-Verfahren, jedenfalls in Österreich, nicht allgemeiner Stand der Technik ist. Pilze kommen gelegentlich in den Naturschutzgesetzen der Länder vor. Beispielsweise im NÖ Naturschutzgesetz sind Regelungen im Hinblick auf das Sammeln enthalten. Sollte es weitere Zusammenhänge zu Pilzen in den beiden betroffenen Naturschutzgesetzen geben, wird dies allenfalls Gegenstand dieser Verfahren sein. Im Hinblick auf die Stellungnahme wird darauf hingewiesen, dass Pilze bei rascher Durchsicht des Anhangs 4 der FFH-Richtlinie dort nicht enthalten sind.

Herr Ing. Mutzek:

Bezugnehmend auf die Aussagen des SV Knoll: In Deutschland ist die Berücksichtigung von bedrohten Pilzarten Stand der Technik, auch bei der Errichtung von Autobahnen.

DI Knoll (SV Pflanzen und deren Lebensräume):

Der Anhang 4 der FFH-Richtlinie enthält keine Pilze. Die FFH führt taxativ auf, welche Pflanzen geschützt werden.

Herr Ing. Mutzek:

Ich möchte festhalten, dass ich nicht auf die FFH-RL Bezug genommen habe, sondern lediglich auf die Schutzwürdigkeit aufgrund der wissenschaftlichen Erkenntnisse. Die FFH-RL ist lediglich richtungsweisend. Das Thema Pilze ist eine länderspezifische Ergänzung durch Deutschland.

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass Pilze nicht im Anhang 4 der FFH angeführt sind.

Herr Ing. Mutzek:

Das Forsttechnische Gutachten ist Genehmigungsgrundlage für das Forstrecht und für Wildökologie und damit Bestandteil dieses Verfahrens, daher sollten wir die Frage der Zulässigkeit der PE-Baustellenabtrennung in diesem Verfahren behandeln und nicht erst im Naturschutzverfahren.

Die Verhandlungsleiterin erteilt dem Wr. Umweltanwalt Mag. Hörmayer Norbert das Wort (Stgn. Nr. 183):

Ich möchte auf die geplante Grünbrücke eingehen und verweise auf die schriftliche Stellungnahme der Wiener Umweltanwaltschaft (Anmerkung: Stellungnahme 183 im Stellungnahmenband) (siehe **Beilage /63**). Was ist der letzte Stand zur Breite der Brücke?

DI Knoll (SV Pflanzen und deren Lebensräume):

Die eingereichte Breite mit 35 Metern ist aus der Sicht der beiden Sachverständigen nicht ausreichend, da die multifunktionellen Anforderungen bei der eingereichten Breite nicht erfüllt werden. Ein Maßnahmenvorschlag zur Verbreiterung liegt vor.

Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Ich bestätige die Ausführungen aus dem Fachbereich Pflanzen und ihre Lebensräume, Landschaftsbild und landschaftsgebundene Erholung. Die Forderung nach 55m Breite wird auch vom Fachbereich Tiere unterstützt, die Begründung verweist auf die entsprechende Literatur und findet sich im UVGA.

Mag. Hörmayer (Wr. Umweltanwalt):

Wir hätten 100 Meter gefordert, so wie nördlich in Breitenlee. Aber ich kann diese Forderung mit 55 Metern mittragen, aber nur als Minimalziel.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Herrn Ing. Schandl Werner das Wort (Stgn. 169, 174, 175) in eigener Sache und für die BI Hirschstetten retten.

Ich möchte anschließen an die Stellungnahme der Wiener Umweltanwaltschaft und die Frage stellen, warum die Wiener UWA einer Breite von 55 m für die Grünbrücke zustimmen kann, wo doch eine Durchwegung über die 100 m breite Grünbrücke über die S2, über das Biotop „Bahnhof Breitenlee“ dann mit einer 55 m breiten Grünbrücke über die S1 – Spange ein Nadelöhr darstellt?

Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Zu Breitenlee kann ich nichts sagen, das war ein anderes Verfahren und eine andere Situation. Die Breite von 55 m ist fachlich begründet, auf der Grundlage von Literatur und der örtlichen Situation. In der Literatur werden unter anderem 50 m als Standardbreite für Grünbrücken angegeben, wo keine spezifischen größeren Anforderungen der Vernetzung für bestimmte Tiergruppen bestehen, die größere Breiten verlangen. 55 m ergeben sich aus dieser Standardbreite plus 5 m für mitgeführte Wege, was hier der Fall ist. Die Breite ist somit naturschutzfachlich begründet und mag eine Minimalbreite sein, wünschen kann man sich natürlich immer mehr.

Herr Ing. Schandl:

Nun im Allgemeinen zum Verlauf dieses UVP-Verfahrens und dann zu TGA 10.

Mein Gebiet sind nicht die in die Tiefe gehenden, fachspezifischen Punkte, sondern die grundsätzlichen Voraussetzungen für das Projekt die m.E. einfach nicht gegeben sind. Lassen Sie mich daher vorweg noch ganz allgemein zum Verlauf der bisherigen Verhandlungstage etwas sagen bevor ich auf das Teilgutachten 10 des UVG Raumplanung, Sachgüter, Ortsbild, Freizeit und nichtlandschaftsgebundene Erholung eingehen möchte.

Die Projektbeteiligten und die Sachverständigen haben sicherlich nach bestem Wissen und Gewissen ihre Unterlagen ausgearbeitet bzw. bewertet. Lässt man so ein UVP-Verfahren Revue passieren und für mich ist das das erste UVP-Verfahren, wird man das Gefühl nicht los, und wir täuschen uns hier sicher nicht, dass es hier nicht in erster Linie um Schutzgüter wie zum Beispiel die Menschen, die hier wohnen geht, sondern lediglich darum, die größte Spielwiese der Stadt für Investoren an eine Autobahn anzuschließen. Das heißt die Voraussetzungen zu schaffen, damit hier die neuen schicken „Quartiere“ profitabel geschaffen werden können. Wir können das auch belegen, da ja aus den Verkehrszahlen ersichtlich ist, dass nirgendwo Entlastung eintreten wird, sondern im Gegenteil, der MIV durch das Projekt noch steigen wird.

Heute geht es um die Lebensräume. Um unsere Lebensräume und die Lebensräume unserer Kinder, die mit diesem „Projekt“ unwiederbringlich verloren wären.

Ich zitiere nun aus dem TGA 10, Punkt 1, Zusammenfassung:

*„... Das Vorhaben widerspricht keinen raumordnungsrechtlichen Zielsetzungen oder Festlegungen auf regionaler, Landes-, Staats- oder europäischer Ebene.“*

Da müssen wir Ihnen widersprechen Herr DI Emrich. Das ist für uns nicht nachvollziehbar und haben das bereits bei der Auflage der zugehörigen Flächenwidmung beansprucht und können das auch argumentieren.

Unseres Ermessens widerspricht das Projekt in folgenden Punkten: der Bauordnung für Wien als Gesetz, dem Smart City Konzept 2014, beschlossen vom Wiener Gemeinderat, dem Masterplan Verkehr 2003 / 2013, ebenfalls beschlossen vom Wiener Gemeinderat und der SUPerNOW 2002:

Punkt 1: Das Projekt widerspricht der Wr. Bauordnung:

Zitat aus der Wr. Bauordnung: „§ 1. (1) Wiener Bauordnung: *„Die Flächenwidmungspläne und die Bebauungspläne dienen der geordneten und nachhaltigen Gestaltung und Entwicklung des Stadtgebietes.“*

Die Pläne entsprechen nicht dem Grundsatz des Schutzes der Bevölkerung und seiner Sachwerte. Eine geordnete Entwicklung einer Stadt vom Bau einer autobahnähnlichen „Stadtstraße“ und in weiterer Folge einer Autobahn durch jetzt teilweise dicht verbautes und später überall dicht verbautes Gebiet abhängig zu machen, lässt sich nicht argumentieren. Wäre das so, würden im ganzen Stadtgebiet von Wien derartige Autobahnen fehlen. Im Bestand und auch bei neuen Quartieren. Siehe Sonnwendviertel, Nordbahnhof etc.

Zitat aus der Wr. Bauordnung: „§ 2. (1) Wiener Bauordnung: *Die Entwürfe für Flächenwidmungspläne und Bebauungspläne sind vom Magistrat in folgender Weise auszuarbeiten:*

*1. Die natürlichen, ökologischen, wirtschaftlichen, infrastrukturellen, sozialen und kulturellen Gegebenheiten, insbesondere auch hinsichtlich einer barrierefreien Gestaltung, die für die Bevölkerung eine weitgehend selbständige Nutzung aller Lebensbereiche ermöglichen soll, sind zu erheben.“*

Die gegenständliche Planung nimmt auf die Vorgaben des § 2. (1) hinsichtlich einer barrierefreien Gestaltung des Planungsgebietes keine Rücksicht. Im Gegenteil, wird durch den vorliegenden Entwurf das Planungsgebiet mit unüberwindlichen Barrieren durchzogen. Den Vorgaben des § 2 WBO wurde nicht nachgekommen. Auch hier fehlt also die Grundlage für das Projekt und ist daher abzuweisen.

Das Smart City Konzept aus dem Jahr 2014 ist ja wohl eine raumordnungsmäßige Zielsetzung. Diesem widerspricht die Planung zu 100 %.

Punkt 2. SMART CITY KONZEPT 2014: Die von der Stadt Wien selbst auferlegten Ziele dieses Konzeptes (Reduzierung des MIV auf 15% bis 2030) die vom Herrn Bürgermeister Häupl und der Frau Vizebürgermeisterin Vassilakou vertreten werden, sind mit dieser Planung nicht zu erreichen. Im Gegenteil würde diese Planung den MIV in der Donaustadt massiv erhöhen, was sich natürlich auch negativ auf die Zahlen der ganzen Stadt auswirken würde.

Auch der Masterplan Verkehr ist eine raumordnungsmäßige Zielsetzung dem mit der vorliegenden Planung zuwidergehandelt wird.

Punkt 3. MASTERPLAN VERKEHR 2003 / 2013: Die im Masterplan 2003, Evaluierung 2013, vorgegebene Reduzierung des MIV wird mit der vorliegenden Planung konterkariert. Der Masterplan Verkehr wurde vom Wiener Gemeinderat beschlossen. Die Umsetzung der Ziele ist wohl zwingend und die Planung daher wohl nicht genehmigungsfähig (siehe auch Stellungnahme des BMLFUW vom 14.08.2014 GZ: MA22-581561/2014 zu den UVE – Unterlagen der Stadtstraße).

Auch den Erkenntnissen der wichtigsten und umfangreichsten SUP, die je in Wien gemacht wurde, widerspricht die Planung.

Punkt 4. SUPerNOW 2002: In der Strategischen Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens aus dem Jahr 2002 wurden durch die führenden Verkehrs- (Mobilitäts)planer Mobilitätskonzepte in großer Zahl ausgearbeitet und einer Bewertung unterzogen. Der am besten bewerteten Variante, Szenario 4 bzw. Szenario 4 Sub, wurde nicht gefolgt. Szenario 4 enthält gar keine „Stadtstraße“ (damals noch B3d) und bei der Sub-Variante führt diese von der S2 nach Großenzersdorf. Es gibt keine Spange S1. Dieser Variante (in Verbindung mit der Donauquerung beim Ölhafen) wurde die größte Entlastung zugeschrieben. Die vorliegende Planung geht abermals nicht auf die Empfehlungen der renommierten Fachplaner ein, sondern leistet einem Projekt Vorschub, welches über die Stadtstraße/Spange S1 zusätzlichen Verkehr induziert, den Bau neuer Einkaufszentren in NÖ begünstigt und Kaufkraft aus Wien abfließen lassen würde. Neben den zu erwartenden Gesundheitsschäden für die ortsansässige Bevölkerung würde hier auch ein weiterer wirtschaftlicher Nachteil (siehe SCS und G3) für den Standort Wien bewusst in Kauf genommen. Die Planung ist daher auch aus diesem Gesichtspunkt heraus abzulehnen.

Die Planung steht im krassen Gegensatz zu den Investitionen in den ÖV.

Punkt 5. INVESTITIONEN ÖFFENTLICHER VERKEHR: Die Planung leistet dem Umstand Vorschub, dass die Investitionen in den Ausbau der U2 und weiterer öffentlicher Verkehrsmittel konterkariert würden. Das würde weiters bedeuten, dass die Budgetmittel für den Ausbau des ÖV verschwendet wurden. Die nun für den Bau der Spange S1 und in weiterer Folge für die „Stadtstraße“ erforderlichen Budgetmittel der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler würden diese Vorgangsweise fortsetzen.

Die Planung steht nicht im Einklang mit dem österreichischen Klimaschutzbericht 2012 und des zehnten Umweltkontrollberichts BMLFUW.

Punkt 6. UMWELT / GESUNDHEIT: Die vorliegende Planung lässt eine signifikante Schlechterstellung in Bezug auf die Zielerreichung Österreichs bezüglich Treibhausgasreduktion (EU-2020 bzw. 2050 Ziele) erwarten. Das gleiche gilt auch in Bezug auf Feinstaubabstimmung.

mung, v.a. im Hinblick auf bereits durch die EU Kommission angekündigten strengeren Vorgaben betreffend Luftqualität in Abstimmung mit WHO Zielen.

Die Projekte konterkarieren die Empfehlungen des österreichischen Klimaschutzberichts 2012 und des zehnten Umweltkontrollberichts des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und die das Pariser Klimaschutzabkommen sowie.

Das Bundesministerium hat zum Projekt Stadtstraße eine Stellungnahme abgegeben, die auch für die Spange Gültigkeit hat.

Punkt 7. BMLFUW zu den UVE – Unterlagen Stadtstraße: Die Stellungnahme des BMLFUW vom 14.08.2014 GZ: MA22-581561/2014 zu den UVE – Unterlagen der Stadtstraße an die zuständige UVP Behörde, Wiener Umweltschutzabteilung MA 22, ist schlichtweg vernichtend. Da das Projekt mit der Spange S1 eines ist, gilt das auch in diesem Verfahren

Auszüge aus der Stellungnahme des BMLFUW:

Seite 4: *„Mit dem geplanten Vorhaben soll eine Verkehrsverlagerung auf das hochrangige Straßennetz erreicht werden. Durch die Verringerung der Reisezeit (und damit der Reisekosten) wird die Realisierung der geplanten Strecke aller Voraussicht nach mehr motorisierten Individualverkehr anziehen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Vorhaben nicht dazu beiträgt, das Ziel des Masterplans Verkehr zu erreichen, den Modal Split Anteil des MIV der Wienerinnen und Wiener im Jahr 2020 auf einen Anteil von 25 % zu reduzieren.“*

Seite 4: *„Zudem führt der gewählte Prognosehorizont 2030 zu einer Unterschätzung der zu erwartenden maximalen Immissionsbelastung.“*

Seite 8: *„Tiere/Pflanzen/Lebensräume. Für die angeführten Ausgleichsmaßnahmen (S. 108-109) sind Flächenangaben zu ergänzen. Die Gehölzpflanzungen und die Wiederherstellung des gerodeten Waldes (Fachbericht Pflanzen S. 108 ff.: siehe Maßnahmen Pf-Bet-02, -03, -05, -06) brauchen 30 bis 100 Jahre, um das angestrebte Entwicklungsziel zu erreichen (Tab. 26, S. 111-112). Die hohe Maßnahmenwirkung ist daher nicht nachvollziehbar. Die Entwicklungsdauer dieser Ausgleichsmaßnahme (zeitliche Faktor) ist bei der Maßnahmenbewertung zu berücksichtigen (vgl. dazu Fachbericht Tiere, S. 32 Tab. 13: Bewertung der Maßnahmenwirksamkeit) und die Maßnahmenwirkung entsprechend herabzusetzen.“*

Zitat Seite 9: *„Verkehr. Die vorliegende Alternativenprüfung behandelt nur Varianten zum Straßenausbau. Alternativen, welche die Stärkung anderer Verkehrsarten (öffentlicher Verkehr, nicht motorisierter Individualverkehr) zum Ziel haben, kommen im Verkehrsbericht (Einlage C.01.01.1001) nicht vor.*

*Eine Prüfung solcher Varianten sollte ergänzt werden, u.a. auch deshalb, weil laut Masterplan Verkehr für Wien der Modal Split Anteil des MIV der Wienerinnen und Wiener derzeit rückläufig ist und im Jahr 2020 auf einen Anteil von 25 % weiter reduziert werden soll.“*

Die Verhandlungsleiterin fragt nach, um welche Stellungnahme des BMLFUW es sich handelt.

Herr Ing. Schandl:

Das ist eine Stellungnahme an die MA 22 mit dem Datum 14.8.2014.



Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass diese Stellungnahme nicht das BMVIT, sondern das Vorhaben Stadtstraße betrifft und dass jenes Vorhaben ab 30.11.2017 verhandelt wird.

Mag. Kubin (für die Projektwerberin):

Zum Vorbringen von Herrn Schandl bezüglich angeblicher Verstöße des Projekts gegen raum- und bauordnungsrechtliche Bestimmungen der Länder ist aus der Sicht der Projektwerberin auf die Kompetenzrechtslage nach Art 10 Abs. 1 Z 9 B-VG hinzuweisen. Nach der ständigen Rechtsprechung des VfGH umfasst diese Regelung (unter anderem) eine Sonderraum- und Sonderbauordnungskompetenz des Bundes für Bundesstraßen. Insbesondere bei Bundesstraßen-Neubauten verbleibt daher kein unmittelbarer Anwendungsbereich für die angesprochenen landesrechtlichen Vorschriften. Der Bund übt die vorher erwähnten Sonderkompetenzen entsprechend dem verfassungsrechtlichen Berücksichtigungsgebot unter Wahrung der Interessen der gegenbeteiligten Kompetenzträger aus, die Länder sehen in ihren Raumordnungsgesetzen vor, dass Planungen des Bundes in den Flächenwidmungsplänen ersichtlich zu machen sind. Nach ständiger Rechtsprechung der Höchstgerichte dürfen die Länder die oben erwähnten Raumordnungskompetenzen des Bundes nicht beeinträchtigen. Mit der Aufnahme der S 1 Spange Seestadt in das Verzeichnis 2 des BStG hat der Bund von seiner Kompetenz-Kompetenz nach Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG Gebrauch gemacht und ist damit nach der Rechtsprechung der Höchstgerichte zum BStG der Auftrag an die ASFINAG verbunden, dieses Projekt zu planen, zu errichten und zu betreiben. Diesem gesetzlichen Auftrag kommt die Projektwerberin mit dem gegenständlichen Vorhaben nach.

DI Emrich (SV Raumplanung, Sachgüter, Ortsbild, Freizeit und nichtlandschaftsgebundene Erholung):

In Ergänzung dessen, was mein Vorredner ausgeführt hat, möchte ich ergänzen: Raumordnung ist in Ö Landessache. So es eine Bundeskompetenz für Planung gibt, wie zB nach dem Eisenbahnrecht oder Bundesstraßenrecht, haben die Länder und Gemeinden diese Planungen zu übernehmen. Dies ist eine MUSS-Bestimmung gemäß dem Stufenbau unserer Verfassung. Die Selbstbindungen des Landes Wien haben Sie angesprochen. In Wien gibt es nur die Bauordnung, kein Raumordnungsgesetz. Es gibt in der Bauordnung, wie in jedem Raumordnungsgesetz, verschiedene auch sich widersprechende Ziele und somit Zielkonflikte. Daher wird, aufbauend auf einer entsprechenden nachvollziehbaren Grundlagenforschung, eine Interessensabwägung durchgeführt und schlussendlich von einem politischen Gremium, dem Gemeinderat, politisch entschieden. Diese münden in den Verordnungen, Flächenwidmungsplan und Bebauungsplan. Zusätzlich gibt es Absichtserklärungen des Gemeinderates, die keine unmittelbare Rechtskraft haben, wie zB. Masterplan Verkehr oder Stadtentwicklungsplan. Bei der SuperNow handelt es sich um ein reines Gutachten, ohne jegliche Bindungswirkung.

In allen Studien, von der SuperNow über Masterplan Verkehr, bis zum Fachkonzept Mobilität des aktuellen Stadtentwicklungsplan 2025 für Wien, findet sich eine grafische Darstellung einer hochrangigen Ost-West-Verbindung zwischen der A23 und der S1. Das war eine politische Entscheidung.

Herr Ing. Schandl:

Ich komme wieder zum UVG Teilgutachten 10 zurück. Da heißt es im:

*„Punkt 1.2 Alternativen, Trassenvarianten*

*Die Variantenentwicklung wurde von der Projektwerberin umfassend erläutert. Das Projekt wird von der GSD-Studie, der PGO-Korridoruntersuchung Ostregion, der SUPerNOW, der Studie über die Prüfung der Bauweisen einer Donauquerung sowie über sämtliche Vorprojekte mit Variantenuntersuchung bis hin zur Optimierung ausführlich und schlüssig dargelegt. Die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen und Trassenvarianten wurden damit ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet.“*

Wen die SUPerNOW Ergebnisse für die Beurteilung der Korridore herangezogen wurden, wieso spiegeln sich die nicht im Gutachten wieder?

Zitat: *„1.3 Nullvariante*

*... Gleichzeitig bewirkt die S 1 Spange Seestadt Aspern eine Verbesserung der räumlichen Verflechtungen und erzielt damit verbunden positive Effekte auf die Raumstruktur. Diese positiven Auswirkungen würden im Planfall 0 ausbleiben.*

*...Betreffend Siedlungsraum insgesamt ist daher beim Planfall 0 – abgesehen von der Flächenbeanspruchung – von Nachteilen durch Unterbleiben des Vorhabens auszugehen“*

Herr DI Emrich. Können Sie uns das bitte erklären wie das gemeint ist bzw. wie eine zusätzliche Autobahn in einem Gebiet mit funktionierender Durchwegung die räumliche Verflechtung durch deren Bau begünstigt? Das erschließt sich mir überhaupt nicht. Zumal wir am 1. Tag von einem Anrainer gehört haben, wie sich seine Situation verschlechtert hat.

DI Emrich (SV Raumplanung, Sachgüter, Ortsbild, Freizeit und nichtlandschaftsgebundene Erholung):

Hier verweise ich auf das Gutachten des SV für Verkehr hinsichtlich der Gegenüberstellung zwischen Null- und Maßnahmenplanfall.

Herr Ing. Schandl:

Das untergeordnete Netz verliert die Vernetzung und Durchwegungen.

DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin):

Wie bereits am ersten Tag auch zum Vorbringen von Herrn Neyder ausführlich auch mit dem SV für Verkehr diskutiert, werden sämtliche vorhandenen Wegbeziehungen in gleicher bzw. höherer Qualität (gesonderte Radwegquerung im Bereich des Telefonwegs) aufrecht erhalten.

Herr Ing. Schandl:

Im TGA unter Punkt 1.4. steht *„es fehlt ein Ortsbild“*.

Zitat: *„1.4 Ist- Zustand, Befundung*

*Für den Fachbereich Raumplanung, Sachgüter, Ortsbild und Freizeit und nicht landschaftsgebundene Erholung erfolgte eine ausführliche Erhebung des Ist-Zustandes. Der Wirtschaftsraum wurde beschrieben und der Siedlungsraum hinsichtlich bestehender Flächenwidmungen und örtlicher Entwicklungsziele charakterisiert. Für Freizeit und die nicht landschaftsgebundene Erholung wurden sämtliche Flächen dargestellt. Ein als solches erkennbares Ortsbild fehlt weitgehend und wurde daher als Teil des Landschaftsraumes behandelt. Die Sachgüter wurden gegliedert nach Infrastrukturanlagen und Sachgütern (Anlagen und Objekte) vollständig aufgezählt.“*

Klar fehlt ein Ortsbild. Noch. Aber wir haben ja alle am ersten Tag gesehen, was uns hier erwartet, nämlich das hier:

(siehe Grafik in **Beilage ./64**)

Wie kann ein Bauwerk wie die Autobahn, das im Bereich einer vorhandenen Wohnbebauung (Pfalzgasse) und künftiger (Seestadt) liegt, ortsbildverträglich sein? Für mich passt das vielleicht als Flugzeugträger in den Pazifik, aber sicher nicht nach Neubreitenlee.

#### DI Emrich (SV Raumplanung, Sachgüter, Ortsbild, Freizeit und nichtlandschaftsgebundene Erholung):

Derzeit besteht, wie im Gutachten beschrieben, kein Ortsbild im eigentlichen Sinn, daher ist das eine Frage des Landschaftsbildes. Festzuhalten ist, dass hochrangige Straßen, wie zB. auch Autobahnen, in einer Stadt der Größe Wiens erforderlich sind und daher per se als Teil des Ortsbildes von Städten dieser Größenordnung anzusehen sind.

Die Verhandlungsleiterin ersucht SV DI Knoll zum Landschaftsbild Stellung zu nehmen.

#### DI Knoll (SV Pflanzen und deren Lebensräume):

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild wurden im Teilgutachten 8 behandelt. Wesentlich ist die Lage der Schnellstraße parallel zu einer bestehenden Infrastrukturachse sowie die Maßnahmen im Hinblick auf die Einbindung in das Landschaftsbild. Generell ist das Projekt Teil eines laufenden Urbanisierungsprozesses, welcher den landschaftlichen Charakter des 22. Bezirkes verändert.

#### Herr Ing. Schandl:

Eine Urbanisierung kann auch ohne Autobahn erfolgen.

Nun Zitat zu TGA: „1.5. Auswirkungen des Vorhabens. „Zusammenfassend sind die für den Fachbereich Siedlungsraum verbleibenden Auswirkungen insgesamt als gering zu bewerten. Wichtige Wegeverbindungen werden durch die Baustelle der S 1 Spange Seestadt Aspern sowie durch den Betrieb aufgrund der Lage parallel zur bestehenden Bahnstrecke des Marchegger Asts der Ostbahn nicht getrennt. In Bezug auf die funktionale Raumgliederung ergeben sich insgesamt geringe verbleibende Auswirkungen in der Bauphase. In der Betriebsphase ist durch die stellenweise Verbesserung der räumlichen Verflechtungen von sehr geringen verbleibenden Auswirkungen auszugehen.“

Ob ich nun eine Bahntrasse fußläufig bzw. mit dem Rad quere oder die gleiche Stelle durch eine neue Autobahn dann nicht mehr queren kann, macht wohl einen Unterschied und kann nicht mehr als geringfügiger Einschnitt bezeichnet werden. Ich ersuche Herrn DI Emrich auch hier um entsprechende Aufklärung, wie das zu argumentieren ist.

DI Emrich (SV Raumplanung, Sachgüter, Ortsbild, Freizeit und nichtlandschaftsgebundene Erholung):

Ich stimme ihrer Aussage zu, dass aus Perspektive der unmittelbaren Anrainer das gegenständliche Vorhaben eine deutliche Veränderung bedeutet.

Herr Ing. Schandl:

Nun ein weiteres Zitat zu TGA: *„Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden alle raumrelevanten Konzepte, Verordnungen und Programme mit Bezug zum Untersuchungsgebiet erhoben und analysiert. Es kann festgestellt werden, dass die S 1 Spange Seestadt Aspern die Ziele der Programme und Konzepte in wesentlichem oder oft sogar hohem Maße erfüllt. Insgesamt ist daher im Kriterium überörtliche Entwicklungsziele von einer hohen Zielerfüllung auszugehen.“*

Das mag für die Bauprogramme gelten, für die Schutzziele sicher nicht und für die zu Beginn meiner Wortmeldung angeführten Verordnungen, Gesetze und Beschlüsse des Wiener Gemeinderats sicher auch nicht. Wir gehen davon aus, dass all das, das Bundesverwaltungsgericht als oberste Instanz zu würdigen wissen wird.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit, fürs erste war's das.

Die Verhandlungsleiterin ruft folgende, in die Rednerliste eingetragene, Person auf: Mag. Schachinger. Dieser ist nicht anwesend.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Herrn Ing. Mutzek Heinz das Wort (Stgn. 12,188, 409) in eigener Sache, für die BI BNWN und für 39 weitere Einwender (Vollmachten in

**Beilage ./37):**

Ich möchte nochmals darauf hinweisen, dass wir als BI mit den Einwendungen unter Punkt 5 der Unterschriftenliste das Thema Pilze vorgebracht haben. Es ist mir daher ein Anliegen, dass auch in den Fachgutachten Forst und Wildökologie und in weiteren Fachgebieten dieses Thema aufgegriffen wird.

Die Verhandlungsleiterin ruft folgende, in die Rednerliste eingetragene, Personen auf: Mag. Hartl, Herr Alfred Benda. Diese sind nicht anwesend.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht um 10:30 Uhr für eine Pause.

Die Verhandlungsleiterin nimmt die Verhandlung um 11:00 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin erteilt dem SV DI Kühnert (SV Forstwirtschaft und Wildökologie) das Wort bezüglich der Maßnahme 12.1:

Meine Recherche im Wiener Naturschutzgesetz und in der Wiener Naturschutzverordnung ergab, dass keine Bestimmungen, die explizit PE-Absperrnetze betreffen, enthalten sind. Im Landschaftsschutzgebiet (damit auch im SWW) sind Einfriedungen naturschutzrechtlich bewilligungspflichtig, allerdings bezweifle ich, dass es sich beim vorgesehenen PE – Baustellenabsperrenetz um eine Einfriedung im Sinne des Wr. Naturschutzgesetzes handelt. Sollte im naturschutzrechtlichen Verfahren dennoch festgestellt werden, dass die Verwendung eines PE- Absperrnetzes nicht zulässig ist, kann die Projektwerberin auf die in der Maßnahme 12.1 festgelegten Alternativen (Bauzaun, Abplankung) ausweichen.

Zum Vorbringen, dass Aufforstungen unter den gegebenen Umständen nicht möglich wären, weise ich darauf hin, dass ich seit 20 Jahren im Osten von Wien und im Nordosten von Niederösterreich Aufforstungsprojekte auf bisherigen Nichtwaldstandorten begleite, und sich alle Aufforstungen gut entwickelt haben.

Herr Ing. Mutzek:

Zum Vorbringen des SV Kühnert: Zum Thema Aufforstungen möchte ich auf den Aspekt der CO<sub>2</sub>-Bindung durch Bäume in Verbindung mit Pilzen hinweisen. Der Wiener Wald Nordost soll, wie wir heute gehört haben, in einem Zeitraum von 30 – 100 Jahren einen gesunden Waldbestand entwickeln können. Also es gibt keine Aufforstung eines Waldes ohne Symbiosepilze. Einzelne Bäume einer Ersatzpflanzung im städtischen Gebiet – das zeigt sich anhand der Problematik, dass viele Bäume im Wiener Stadtgebiet absterben – ergeben keinen gesunden Wald.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Hrn. Rehm Wolfgang das Wort (Stgn. 170) für die Umweltorganisation VIRUS:

Ich möchte zur Diskussion bezüglich der FFH-Richtlinie erwähnen, dass es die Kataloge in den Anhängen der Richtlinie gibt, es muss aber klar sein, dass bei der Richtlinienerstellung repräsentative Leitarten ausgewählt wurden. Wenn nun ein Einwender Fauna Flora erwähnt, mag es Gewohnheit sein, automatisch an die FFH-Richtlinie zu denken, die zwar ein wichtiges Instrument ist, aber nicht aber das einzige. Die Tatsache, dass es seit dem EU-Beitritt ein Europäisches Naturschutzinstrument gibt, kann aber nicht dazu führen, dass deswegen nationale Naturschutzbestimmungen und Rote Listen außer Acht gelassen werden.

Dass Pilze in UVP-Verfahren nicht behandelt werden, ist mehr gelebte Praxis als Stand der Technik. Sollte sich herausstellen, dass diese beim gegenständlichen Projekt doch relevant sind, werden diese in den Naturschutzverfahren noch zu thematisieren sein.

Der Sachverständige Kühnert hat vorhin eine Aussage zum Stickstoffeintrag der Landwirtschaft in Höhe von 300 kg/ha/Jahr getätigt, wobei in der Landwirtschaft cross-compliance-Bestimmungen zu berücksichtigen sind und das daher einen überzogenen Wert darstellt. Es ändert sich dadurch zwar beim angestellten Vergleich des Sachverständigen größenordnungsmäßig nichts, ich möchte es aber nur klargestellt haben. Ich habe die Aussage des Sachverständigen nicht verstanden, dass die Pilze auf nährstoffreichen Böden keine Rolle für die Überlebensfähigkeit haben und wo er dann hinzugefügt hat, dass dies zumindest für Wiesen gilt. Wie ist das zu verstehen, gilt diese Aussage nun für Wiese oder Wald? Des Weiteren möchte ich aus meiner Kenntnis des Projektgebietes festhalten, dass die in der Diskussion vom Sachverständigen angeführten Auwaldstandorte nicht repräsentativ für das Projektgebiet sind. Dementsprechend sind die vorkommenden bzw. angestrebten Wald- oder Wiesengesellschaften zu überprüfen, inwieweit es einen Zusammenhang mit Pilzorganismen gibt. Ich ersuche den Sachverständigen Kühnert um Aufklärung bezüglich seiner Aussage.

#### DI Kühnert (SV Forstwirtschaft und Wildökologie):

Zur Frage, ob auf nährstoffreichen Böden die Pilzausstattung keine Rolle für die Überlebensfähigkeit von Bäumen spielt, möchte ich ausführen, dass Mykorrhiza im Untersuchungsraum eine wesentlich geringere Rolle spielt, als z.B. in sauren Bergwäldern. Grundsätzlich sind die Pilzsporen überall in der Luft, dort wo eine Mykorrhizierung möglich ist, geschieht dies auf natürlichem Weg. Eine Impfung von Forstpflanzen bzw. des Substrats mit Mykorrhizapilzen ist auf den Standorten im Untersuchungsraum nach meiner Ansicht nicht erforderlich.

Die Auswirkungen durch den S1-bedingten Stickstoffeintrag auf Pilze ist im Vergleich zu anderen Quellen größenordnungsmäßig vernachlässigbar.

#### Herr Rehm:

Ich möchte auf die Forderung nach einer Verbreiterung dieser Grünbrücke gegenüber der Projektierung eingehen, die vom Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume gefordert und vom Sachverständigen für Pflanzen und ihre Lebensräume, landschaftsgebundene Erholung unterstützt wurde. Ich habe mir die fachliche Begründung im TGA Tiere und ihre Lebensräume angesehen und halte diese Forderung für ausreichend begründet und unterstützungswürdig. Ich halte fest, dass 55m eine absolute Minimalforderung darstellen, um die ökologische Funktionsfähigkeit zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Ich weise weiters darauf hin, dass es nicht um die Querungsmöglichkeit für große Wisentherden geht, sondern um das gesamte Faunenspektrum, das auch wirbellose Tiere einschließt. In diesem Sinne hat sich auch die Wr. Umweltanwaltschaft geäußert und wir unterstützen deren Forderung. Weiters möchte ich auf interdisziplinäre Synergieeffekte hinweisen: Einerseits haben wir begründet verstärkten aktiven Lärmschutz beim Projekt gefordert – v.a. DI Hahn, dessen Ausführungen ich mich für die Umweltorganisation VIRUS hiermit anschließe – und dabei Einhausungen. Ein Einhausungsbereich ist dabei jener im Bereich Röbblinggasse und der dortigen Siedlungen, die im Bereich der Grünbrücke sind. Gestern habe ich weiters erwähnt, dass sich aktive Lärmschutzmaßnahmen auch günstig auf die Ausbreitung der Chloridgicht auswirken und beitragen, die Belastung insbesondere bei der bereits bestehenden teilweisen Überschreitung des Trendumkehrwertes von 150 mg/l zu verbessern. Drittens bietet eine integrierte Planung die Möglichkeit, die Grünbrücke so auszustatten, wie es geboten ist. Hier ist auch auf eine Konsistenz und den funktionalen Zusammenhang zu achten. Wenn wir ei-

nen Nord-Süd-Korridor im Bereich Donaustadt haben und bei der S 2 bereits eine 100m breite Grünbrücke existiert, dann ist nicht einzusehen, warum wir gegenständlich Abstriche machen sollen. Im Zusammenhang mit der Synergie und der Notwendigkeit aus anderen Fachbereichen ist die Forderung nach einer Grünbrücke mit einer Breite von 100m begründet und gerechtfertigt. Ich stelle den Antrag auf Änderung der Projektierung im Sinne einer Gesamtschau der genannten Fachbereiche mit einer Einhausung im Bereich Röbbelinggasse und damit bautechnisch verbunden eine 100m breite Grünbrücke. Ich sehe dabei schon die Problematik der Ostbahnquerung (wodurch die Einhausung nicht auf voller Breite biotopvernetzend wirksam werden kann). Durch diesen Synergieeffekt ist der Zusatzaufwand ein anderer als die Grünbrücke alleine zu betrachten.

Die Verhandlungsleiterin erteilt DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin) das Wort:

Die Thematik Grünbrücke in Kombination mit dem Stadterweiterungsgebiet Seestadt Aspern, Ausbau ÖBB-Strecke 117 und S 1 Spange Seestadt Aspern geht bereits bis zu den ersten Planungen zur Seestadt zurück. Die ASFINAG hat sich mit dem Thema seit Beginn der Planungen zur S 1 Spange, damals noch als A 23 intensiv auseinandergesetzt. Grundlage für die Planung und Errichtung von Grünbrücken zur Aufrechterhaltung von Grünbeziehungen bildet die RVS Wildschutz für Wildtiere. Weiters sind vorhandene Wegebeziehungen aufrecht zu erhalten und entsprechende Querungen zum Ersatz unterbrochener Wege vorzusehen, in der Qualität in der diese aktuell bestehen. Wenn Grünbrücken im Nahbereich dieser Wegequerungen erforderlich sind, werden diese soweit möglich kombiniert, um auf diese Weise auch die Wegequalität entsprechend zu erhöhen, in diesem Rahmen ist z.B. auf den Stadtwanderweg 11 bzw. den „Rundumadum Wanderweg“ hinzuweisen. Auch die vorher geäußerten Begründungen für das Erfordernis der Grünbrücke aus Sicht der Ziele des Landschaftsschutzgebietes sind in die Planungen eingeflossen.

Unter diesen Planungsprämissen wurde auch bei den Planungen der Grünbrücke Ost vorgegangen. Im vorliegenden Fall ist die RVS Wildschutz streng genommen jedoch nicht anzuwenden, da diese für Wildtiere in der freien Strecke und nicht im Stadtgebiet entwickelt wurde. Die erforderlichen Abstände zur Wohnbebauung für Wildkorridore können aus Platzgründen zudem aus offensichtlichen Gründen nicht eingehalten werden. Zudem ist ein Vorhandensein eines hochrangigen Korridors aufgrund der bestehenden Siedlungssituation sowie künftigen Bebauung in der Seestadt Aspern und entlang der bestehenden B3 nicht erkennbar. Nichtsdestoweniger wurde die RVS Wildschutz als Referenzmaßstab angegeben.

Auf dieser Grundlage wurde, auch unter dem Gesichtspunkt der künftigen Nutzungen und zur Schaffung einer hochwertigen Grünverbindung zwischen Seestadt und dem Bereich nördlich der S 1 eine Grünverbindung mit einer Gesamtbreite von maximal 35 m vorgesehen und in die Planungen aufgenommen. Die Argumentation einer größeren Breite ist uns aus fachlicher Sicht aus oben genannten Gründen nicht möglich. Dies wurde auch bereits in den vorliegenden Einreichunterlagen vertiefend und umfangreich dokumentiert. Ergänzende Unterlagen zu diesem Thema wurden auch im März 2017 in das Verfahren eingebracht.

Vor diesem Hintergrund erscheint uns eine Verbreiterung der Grünbrücke auf insgesamt 55 m Breite nicht argumentierbar, zumal diese Verbreiterung mit zusätzlichen Baukosten von mehr als 4,5 Mio. EUR verbunden ist. Vor dem Hintergrund eines wirtschaftlichen und verantwortungsvollen Mitteleinsatzes, der ja auch seitens sämtlicher Projektbeteiligter immer wieder gefordert wird und für die ASFINAG selbstverständlich ist, und der aus unserer Sicht

fachlich nicht nachvollziehbaren Begründung sind aus unserer Sicht die Maßnahmenvorschläge, die im Zusammenhang mit einer Verbreiterung der Grünbrücke stehen, abzulehnen.

Zu einer Detaildarstellung der Gründe für die Ablehnung der Maßnahmenvorschläge möchte ich unsere Fachplaner bitten.

#### Herr Rehm:

Ich möchte bezüglich der Ausführungen von DI Schröfelbauer auf das TGA Tiere und ihre Lebensräume verweisen, wo die Forderung erhoben wurde, auf der Grünbrücke Seestadt Ost für einen offenen Wiesenstreifen von 35m zu sorgen. Um diese berechnete Forderung umzusetzen, braucht man einen Spielraum, der bei der projektierten Dimension der Brücke nicht gegeben ist. Die von der Projektwerberin genannten Kosten für die Grünbrücke sind größenordnungsmäßig einem Projekt wie dem gegenständlichen angemessen und sind nicht solche, die einer im naturschutzfachlichen Sinn verbesserten Umsetzung entgegenstehen.

Ich wollte nur zum Ausdruck bringen, dass, wenn man umfassendere Maßnahmen setzen sollte, der Zusatzaufwand für eine größer dimensionierte Grünbrücke anders zu bewerten ist, als wenn man die Grünbrücke isoliert betrachtet. Ich nehme aber zur Kenntnis, dass die Sachverständigen ihre Forderung bezüglich der Grünbrücke nicht ausweiten. Ansonsten verweise ich auf meinen Antrag. Zur Einhausung habe ich mir in diesem Verhandlungsblock keine Antwort erwartet.

#### DI Schedl (für die Projektwerberin):

Zum Fachbereich Freizeit und Erholung:

Im Bereich der auch bisher vorgesehenen Grünbrücke wird durch die geplante Schnellstraße und die parallel dazu führende Eisenbahnstrecke (ÖBB Strecke 117) der regional bedeutende „rundumadum Wanderweg“ quert. Zur Aufrechterhaltung der Wegverbindung dient der im Projekt bereits vorgesehene rund 5 m breite Weg auf der Grünbrücke.

Der „rundumadum Wanderweg“ quert in seinem Verlauf um Wien bereits im Bestand mehrmals Autobahnen, auch in dichter besiedelten Gebieten (z.B. Liesing) bzw. im Bereich von Erholungsräumen. (z.B. Wienerberg) Bei diesen Querungen handelt es sich einerseits um Brücken (Straßenbrücke über A23 Altmannsdorfer Ast / Gutheil-Schoder-Gasse, Fußgängersteg über A23 nördlich Hanssonkurve) oder der Wanderweg unterquert die aufgeständerte Autobahn (A4 / Zinnergasse / Artillerieplatz) durch einen straßenbegleitenden Gehsteig. An keiner dieser genannten Orte wird eine Querungshilfe mit 55 m angewandt, um eine Verbindung von Erholungsräumen zu erreichen oder die Querungshilfe gar selber als Erholungsraum zu gestalten.

Die geforderte breitere Ausführung ist aus Sicht der Freizeit und Erholung nicht erforderlich, da bereits mit der bisherigen Grünbrücke und der Wegführung die Verbindungsfunktion vollständig aufrecht bleibt. Was etwaige Abschirmungseffekte gegenüber der gequerten Infrastruktur betreffen, so werden diese durch die gegenständlich geplante Oberflächengestaltung mit Heckenzügen bereits erreicht. Eine Verbreiterung würde dahingehend keinen Mehrwert bringen.

Selbst im Bereich der Hauptachse der Seestadt Aspern, im direkten Umfeld der U-Bahn bzw. S-Bahn Haltestelle Aspern Nord, wird die Verbindungsfunktion in Richtung Norden durch einen mittlerweile realisierten Steg (Mayredersteg) aufrechterhalten.



Die für die Erholung tatsächlich zur Verfügung stehende Flächen beschränken sich sowohl nördlich, als auch unmittelbar südlich der projektierten Grünbrücke im Bestand auf das überwiegend unbefestigte landwirtschaftliche Wegenetz, welches in etwa der projektierten Wegbreite auf der Grünbrücke entspricht (und 5 m Breite nicht überschreitet). Die landwirtschaftlichen Flächen selbst stehen für die Erholungsnutzung nicht direkt zur Verfügung.

Im STEP 2025 „Leitbild Grünräume“ ist im Bereich der Grünbrücke eine „Freiraumvernetzung“ vorgesehen. Eine notwendige Breite lässt sich aus dem STEP 2025 jedoch nicht ableiten. Durch die bisher im Projekt vorgesehene Grünbrücke wird diese Freiraumvernetzung bereits ermöglicht.

Im „STEP 2025 – Fachkonzept Grün- und Freiraum“ ist ein Grünraum ausgehend vom ehemaligen Breitenleer Bahnhof in Richtung der S 1 Spange Seestadt dargestellt. Südlich der geplanten Spange schließt jedoch im Konzept kein weiterer Grünraum daran an. Weiters ist an der Stelle nur eine lineare Grün- und Freiraumverbindung in Nord-Süd Richtung im Konzept vorgesehen.

Zum Landschaftsbild:

Die bestehende Landschaft am Wiener Stadtrand bzw. am Übergangsbereich zu den Weiten des Marchfeldes verfügt nur über eine sehr geringe Reliefenergie und ist daher grundsätzlich als entsprechend sensibel gegenüber aufragenden Elementen in der Landschaft einzustufen. Bereits die bestehende Grünbrücke verfügt auf Grund ihrer Dimensionierung über entsprechende Eingriffswirkungen. Durch die Verbreiterung der Grünbrücke kommt es naturgemäß auch zu einer Verbreiterung dieses Fremdelementes im Landschaftsraum.

Aus Sicht des Landschaftsbildes ist eine Verbreiterung der Grünbrücke daher nicht grundsätzlich eine Verbesserung, sondern es erhöht sich die Fremdkörperwirkung durch das Objekt im Landschaftsraum.

Aus Sicht des Landschaftsbildes ist eine Verbreiterung der Grünbrücke auf 55m nicht erforderlich. Eine Verbindung der Landschaft kann auch über eine geringer dimensionierte Grünbrücke erfolgen.

#### Dr. Kowarc (für die Projektwerberin):

Für den Themenbereich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume ist der Faktor Trennwirkung neben der Flächenbeanspruchung ein wichtiger Faktor hinsichtlich der Bewertung von Projektwirkungen auf das Schutzgut. Trennwirkung wird dann schlagend, wenn bedeutende (überregionale, regionale oder lokale) Wanderkorridore von Tieren (zumeist Hochwild u.a. Großsäuger als Zeigerorganismen) bzw. Lebensräume bedeutender (im Sinne von naturschutzfachlich bedeutend – z.B. unter besonderem Schutzstatus gestellter) Tier- oder Pflanzenarten durchschnitten werden, so dass zu befürchten ist, dass die Restpopulationen im Planungsraum auf lange Sicht nicht mehr lebensfähig sind. Ganz allgemein gesprochen, sind die Gründe dafür unter anderem, ein Unterbinden des Genpoolaustausches, wenn Inselpopulationen auf größeren aber „durch Bauwerke aller Art gefangenen“ Flächen entstehen, und die Population durch Inzucht so geschwächt ist, dass sie ausstirbt. Werden Wanderkorridore unterbrochen, so werden Tierpopulationen von wichtigen (Teil)Habitaten abgeschnitten, die sie möglicherweise unbedingt zur Fortpflanzung, Nahrungssuche o.ä. benötigen. Ähnliches gilt auch für Pflanzenarten, wo Populationen künstlich durch Grünverbindungen wieder verbunden werden können.

Demzufolge werden auch dann Maßnahmen zur Minderung der Trennwirkung ergriffen, wenn kein besonderer Tierwanderkorridor vorhanden oder keine Populationen von Pflanzen-

beständen zerschnitten werden, sondern um auf lange Sicht eine Konnektivität von (Teil)Habitaten zu ermöglichen und einen Genpoolaustausch zu gewährleisten.

Dies ist beim ggst. Vorhaben der Fall. Aus der Sicht des Fachbereiches Tiere existiert im Bereich der geplanten Grünbrücke kein Tierwanderkorridor (weder überregional, noch regional und auch nicht lokal).

Da beidseits der geplanten Grünbrücke intensiv bewirtschaftete landwirtschaftliche Flächen liegen (Äcker) dient die Grünbrücke auch nicht der Verbindung wertvoller Pflanzenbestände. Der Planungsraum ist durch jahrzehntelange landwirtschaftliche Bewirtschaftung und Siedlung durch den Menschen bereits tiefgreifend verändert worden. Es handelt sich um die kolline Stufe der Donauauen, die in das Marchfeld einer vergleichsweise flachen Landschaft übergeht. Nennenswerte Erhebungen, Wälder oder andere landschaftlich besonders wertvolle Elemente sind bereits seit langer Zeit nicht mehr vorhanden. Wie bereits in den Fachbeiträgen zur Tier- bzw. Pflanzenökologie beschrieben, sind naturschutzfachlich wertvollere Bestände nur mehr in geringem Maße an Sekundärlebensräumen zu finden.

Der sogenannte Grünkorridor, der sich vom ehemaligen Breitenleer Bahnhofsareal bis zur jetzigen ÖBB Strecke 117 erstreckt, ist nichts anderes als der alte Bahndamm und hat somit eine vergleichsweise geringe Breite, die im Wesentlichen der Breite einer eingleisigen Bahnstrecke in leichter Dammlage entspricht. Abschnittsweise sind an diesen schmalen Korridor andere Biotope wie Gewässer oder schmale Windschutzanlagen angelagert.

Zudem sind die durch Lebenszyklen bedingten Anforderungen wirbelloser Tiere, (bodengebundene Käfer, Schnecken, Heuschrecken, etc.), die möglicherweise mehrere Generationen benötigen, um die Brücke zu überwinden, zu hinterfragen, warum Grünstreifen von 30 m weniger gut geeignet sein sollte, als ein Grünstreifen von 50 m, wenn das gleiche Habitat ausgebildet ist. Solche Organismen werden vielfach in schmalen Weg- und Ackerrainen gefunden, die weit entfernt von einer Breite von 35 m sind.

Die Verhandlungsleiterin erteilt den Sachverständigen Kühnert, Kollar und Knoll das Wort.

#### DI Kühnert (SV Forstwirtschaft und Wildökologie):

Zur Frage der notwendigen Breite der geplanten Wildbrücke und der generellen Anwendbarkeit der RVS Wildschutz möchte ich ausführen, dass die RVS Wildschutz für wildlebende Tiere in Freilandbereichen gilt, und in der Stadt nicht unmittelbar anwendbar ist. Die in der RVS geforderten Abstände zu Siedlungen sind naturgemäß in der Stadt nicht einhaltbar. Die notwendige Breite ist aus den Bedürfnissen der Zielarten im Einzelfall abzuleiten.

Im konkreten Fall ist eine Breite von 35 m aus wildökologischer Sicht für die vorkommenden Zielarten (Fuchs, Dachs, Hase) ausreichend.

#### Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Die Argumentation wurde bereits im Wesentlichen in der WU vom März vorgebracht und im Gutachten berücksichtigt. Ich verweise auf das TGA und ergänze, dass die Grünbrücke nicht nur für individuelle Kleintiere „im cm-Maßstab“ wirksam zu sein hat, sondern auch für Teile von Populationen oder Beständen von Kleintieren, die z.T. mehrere Generationen zur Querung brauchen; es werden durch die Grünbrücke nicht nur Intensiväcker verbunden, sondern Ackerlandschaft mit Brachen, auf einigen dieser Brachen wurden zumindest früher Hamster festgestellt. Die hohe ökologische Wertigkeit, die in der UVE unter Einschluss des Bahndammes zum Breitenleer Bahnhof für den Bereich westlich vom Bahndamm festgestellt wurde, besteht beiderseits der stillgelegten Bahntrasse, auch östlich davon: Dort sind auch Aus-

gleichsflächen vorgesehen, z.B. im Süden S1\_M8, im Norden S1\_M12, -13, -14, -15, -16, -17, -18.

#### DI Knoll (SV Pflanzen und deren Lebensräume):

Die notwendige Breite der Grünbrücke, wie sie von den Sachverständigen als Maßnahmenvorschlag festgelegt wurde, ergibt sich aus der multifunktionalen Aufgabenstellung. Die notwendige Breite ist in den Gutachten dargelegt und dient einerseits den Aufgaben im Fachbereich Tiere und deren Lebensräume und im Fachbereich Landschaftsbild und Landschaftsgebundene Erholung.

Zusammenfassend wird erläutert, dass das Projektvorhaben eine Zäsur im 22. Bezirk aus der Sicht der Erholungsnutzung darstellt. Die Erholungsnutzungen werden sich in diesem Zusammenhang neu orientieren und für diese Anpassung an die neuen Gegebenheiten ist eine hochwertig funktionsfähige Grünbrücke in diesem Bereich von zentraler Bedeutung. Dies auch im Lichte der wesentlichen Siedlungsentwicklung, welche verstärkte Erholungsnutzung nach sich zieht.

Durch die Grünbrücke wird aus der Sicht der Erholungsnutzung die Funktionsfähigkeit des Wiener Grüngürtels im 22. Bezirk unterstützt. Die Grünbrücke ist ein wesentlicher Schlüsselpunkt für die Achse des Wiener Grüngürtels, welche in diesem Bereich von der Lobau zum Lobauvorland, östlich der Seestadt (östlicher Hosenträger) zur Grünbrücke führt. Von dort ist damit eine qualifizierte Verbindung nach Norden in Richtung Norbert-Scheed-Wald und Breitenleer Bahnhof gesichert. Die Grünbrücke ist daher von zentraler Bedeutung für die bestehende und zukünftige Erholungsnutzung in dem Gebiet und verbindet die nördlichen und südlichen Teile des Wiener Grüngürtels im Nordosten von Wien. Die verlangte Breite von 55 m stellt daher auch durch die Mehrfachnutzungen mit der Tierökologie eine notwendige Mindestbreite dar.

Die Verhandlungsleiterin ersucht die SV DI Knoll und Dr. Kollar um Stellungnahme zu den Anträgen von Herrn Rehm auf Verbreiterung der Grünbrücke und zur Einhausung im Bereich der Röbelinggasse.

#### DI Knoll (SV Pflanzen und deren Lebensräume):

Die Breite von 55 m ist fachlich zwischen den Fachbereichen gut abgestimmt. Eine weitere Verbreiterung über die geforderten 55 m hinaus ist nicht erforderlich.

#### Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Fachlich sind die 55 Meter sehr gut argumentiert und auch abgestimmt unter den Fachbereichen.

Die Verhandlungsleiterin fragt, ob Herr Rehm noch seine Ausführungen zur Einhausung weiter argumentieren will.

Herr Rehm:

Eine Einhausung hat Synergie-Effekte zwischen den Fachbereichen. Eine weitere Stellungnahme der SV FB Tiere und Landschaftsbild brauche ich nicht.

RA Altenburger (für Projektwerberin):

Zur Forderung nach Einhausung der Röbelinggasse von Rehm ist festzuhalten: Die Vorschreibung einer Einhausung durch eine Auflage ist nicht möglich. Eine Einhausung würde eine projektverändernde Maßnahme („aliud“) darstellen und kann durch eine Auflage im Bescheid nicht vorgesehen werden. Wenn die Beurteilung der Sachverständigen und der Behörde die Umweltverträglichkeit des Projekts positiv bewertet, besteht im Übrigen auch keine Notwendigkeit für eine derartige Maßnahme.

Herr Rehm:

Ich möchte festhalten, dass meine begründeten Vorbringen nicht als Wunschkatalog zu verstehen sind, sondern aus den jeweiligen Fachbereichen begründet sind. Ich gestehe zu, dass diese nicht so leicht umzusetzen sind und mit größeren Anpassungen des Projektes verbunden sind, aber die Einschätzung der Projektwerberin als aliud möchte ich in Frage stellen.

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass die SV Kollar und Knoll bei ihrer Maßnahme auf Verbreiterung der Grünbrücke auf 55 Meter bleiben.

Die Verhandlungsleiterin fragt die Projektwerberin, ob sie noch eine Stellungnahme dazu abgeben möchte.

Mag. Kubin (für die Projektwerberin):

Wir halten unseren Antrag aufrecht und nehmen die Antwort der SV zur Kenntnis.

Herr Ing. Schandl:

Stellungnahme zum Antrag der ASFINAG, die Grünbrücke mit 35 m zu begrenzen:  
Es geht hier doch wohl um das Schutzgut Tiere und ihre Lebensräume. Ich möchte da der Projektwerberin schon antworten, wenn hier ausgeführt wird, dass keine Tiere mehr hier leben und was sollen die in der Seestadt schon machen? Das empfinde ich wirklich als zynisch. Die haben immer dort gewohnt, haben sich in die Restflächen bei der Krcalgrube / Pfalzgasse zurückgezogen und haben dann auch keine Chance mehr sich noch weiter weg-liegende Lebensräume zu suchen. Rehe, Füchse leben auch im Bereich der Blumengärten, auch in den Gärten der Einfamilienhäuser. Da kann ich gerne Fotos zur Verfügung stellen. Weiters hat die Stadt Wien der Bevölkerung versprochen, dass Hirschstetten eine „Hirschstettner Hauptallee“ bekommen soll. Diese soll sehr wohl für die Durchwegung vom Bahnhof Breitenlee in Richtung Seestadt dienen.

Mag. Kubin (für die Projektwerberin):

Aus der Sicht der Projektwerberin ist der Vorhalt von Herrn Ing. Schandl, wonach die Projektwerberin behauptet hätte, dass im gegenständlichen Bereich „keine Tiere leben“, zurückzuweisen. Vielmehr hat die Projektwerberin gerade vor ein paar Minuten – auch für fachliche Laien eindeutig nachvollziehbar – vorgetragen, dass die von ihr auf eine Breite von 35m dimensionierte und eingereichte Grünbrücke auf Basis des aktuellen Standes der Technik unter anderem für bestimmte Tierarten geschaffen werden soll. Im Übrigen ist bezüglich der behaupteten „Geringfügigkeit“ der durch die geforderte Verbreiterung auf 55m entstehenden Zusatzkosten von rund € 4,5 Mio,- zu berücksichtigen, dass die ASFINAG gemäß § 5 Abs 4 ASFINAG-Gesetz bei der Führung ihrer Geschäfte die Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu beachten hat. Es ist daher auch Teil des gesetzlichen Auftrages der Projektwerberin, im Fall kostenintensiver Maßnahmenvorschläge die fachliche Validität, Kostenauswirkung sowie Notwendigkeit derselben zu prüfen und den jeweiligen Maßnahmenvorschlag gegebenenfalls mit entsprechendem Vorbringen zu hinterfragen bzw abzulehnen. Genau diesem Auftrag kommt die Projektwerberin hier (wie auch in allen anderen relevanten Fällen) nach.

Herr Ing. Schandl:

Eine Fußgängerbrücke über die Tangente für einen Wanderweg mit einer Grünbrücke für Tiere zu vergleichen ist nicht zulässig.

Dr. Kowarc (für die Projektwerberin):

In den Fachbeiträgen Tiere und deren Lebensräume sowie Pflanzen und deren Lebensräume wurde eine IST-Zustandserhebung für das Projektgebiet durchgeführt. Darüber hinaus wurden im Fachbeitrag Tiere und deren Lebensräume auch auf die Mobilität der Organismen eingegangen. Populationsdynamische Wanderbewegungen wurden nicht nachgewiesen. Mit zunehmendem Bebauungsgrad ist ein Rückgang der Habitatseignung für Rehwild in der Seestadt zu erwarten. Selbst wenn Rehwild als Grundlage für die Grünbrücke (iSd RVS Wildschutz) herangezogen worden wäre, wäre eine nutzbare Breite von 20,5 m (15 m für das Wild, 5 m für den landwirtschaftlichen Wirtschaftsweg und 0,5 m für einen Grünstreifen) ausreichend. Allerdings ist der in der RVS Wildschutz geforderte Abstand zu Bebauung nicht eingehalten.

Herr Ing. Schandl:

Es ist vielleicht nicht Aufgabe der ASFINAG, den Schutz der Tiere zu gewährleisten, sehr wohl aber ist es Aufgabe der Stadt bzw. des Bundes. Und ich will nicht zur Kenntnis nehmen, dass durch die fortschreitende Verbauung alle Tiere aus der Stadt verdrängt werden. Ich halte Tiere sehr wohl für die Diversität einer Stadt für höchst notwendig. Danke!

Die Verhandlungsleiterin erteilt Frau Matysek Jutta das Wort (Stgn. Nr. 180, 193) in eigener Sache und für die BI Rettet die Lobau:

Ich mache die Vorbringen und Anträge von Wolfgang Rehm zu meinen.

Ich möchte mich auch allen seinen bisherigen Forderungen und Anträgen betreffend der Grünbrücke anschließen. Die Verbreiterung der Grünbrücke auf 100 m ist für den Erhalt der Lebensraumvernetzung und um Wegebeziehungen aufrecht zu erhalten, unabdingbar. Als Beispiel möchte ich die Grünbrücke der S 2 mit 100 m Breite nennen.

Es ist nicht ausreichend, bei der Bemessung der Grünbrücke von der Ist-Situation auszugehen, denn die Stadt Wien arbeitet am Ausbau der Lebensraumvernetzung zwischen Bisamberg und Lobau und ist mit ihren Arbeiten erst am Anfang. Eine 100 m breite Grünbrücke ist unbedingt notwendig, auch für Wirbellose und Amphibien, wie die Wechselkröte.

Das Ausgangsmaß 50 m + 5 m ist für Wiese plus Wege unzureichend, insbesondere auch wegen dem notwendigen Gestrüpp. Zum Beispiel brauchen Frösche, Kröten und Schlangen das Wandern, mit der Möglichkeit zum Verstecken und die Beschattung gegen Austrocknen, weshalb mehr Platz und Breite erforderlich ist, vor allem zum Erhalt der genetischen Vielfalt und zum Austausch. Sie brauchen zum Überqueren länger wie größere Tiere.

Auch zur Sicherstellung der landschaftsgebundenen Erholungswirkung ist eine breitere Brücke absolut notwendig. Wer will schon über oder entlang einer Autobahn spazieren gehen? Die Autobahn ist eine Zäsur.

Die von der Asfinag kolportierten Mehrkosten von 4,5 Mio. der 100 m breiten Grünbrücke sind im Vergleich mit den positiven Auswirkungen und den Gesamtkosten des Projektes als gering anzusehen.

#### Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Sträucher sind als Wanderweg für Amphibien und Reptilien auf der Grünbrücke ohnehin vorgesehen, die Breite der Brücke begründet sich eben auch aus dieser Sicht der Multifunktionalität für mehrere Tiergruppen. Es sei im Übrigen beispielhaft auf die Grünbrücken an der S1 südlich von Wien verwiesen, von denen die Grünbrücke Vorarlberger Allee, die 60 m breit ist, von den beiden SV Knoll und Kollar besichtigt und modellhaft herangezogen wurde.

#### DI Knoll (SV Pflanzen und deren Lebensräume):

Die Breite der Grünbrücke ist multifunktional abgestimmt, Erholungsnutzungen finden nicht ausschließlich auf der Grünbrücke statt, sondern die Grünbrücke ist Teil von Wegeverbindungen. In diesem Zusammenhang ist die Funktionalität gesichert. In einer ähnlichen Fragestellung im Süden von Wien hat sich eine ähnliche Breite im Bereich der Vorarlberger Allee bewährt.

#### Frau Matysek:

Beispielhaft möchte ich auf die Grünbrücke der S 2 mit 100 m Breite verweisen. Diese 100 m Breite stellen eine Mindestanforderung für Spaziergänger dar, damit man Lust hat, rüberzugehen.

#### DI Knoll (SV Pflanzen und deren Lebensräume):

Vermutlich wurde dort die Breite anhand der Wildökologie beurteilt, nicht aufgrund der Erholungsfunktion.

Frau Matysek:

Zu den vorherigen Ausführungen betreffend Pilze möchte ich festhalten, dass wir in diesem Verfahren nur Sachverständige für Boden, Pflanzen, Tiere sowie deren Lebensräume haben, jedoch keinen Sachverständigen für Pilze. Ich stelle daher den Antrag einen Sachverständigen für Pilze beizuziehen, weil diese große Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter haben und dies nicht vernachlässigt werden darf.

Die Verhandlungsleiterin nimmt den Antrag zum Protokoll.

Frau Matysek:

Betreffend den Feldmannstreu, welcher besser auf nährstoffärmeren Böden wächst, würde mich interessieren, ob die Auswirkungen der zu erwartenden Stickstoffeinträge auf den Standort geprüft wird/wurde?

DI Knoll (SV Pflanzen und deren Lebensräume):

Die betroffenen Pflanzenarten wurden im TGA 8 behandelt und im Weiteren wird darauf verwiesen, dass diese Fragestellungen auch noch Gegenstand der beiden nachfolgenden Naturschutzverfahren sind.

Frau Matysek:

Der Feldmannstreu ist unscheinbar, wenn er nicht blüht oder Früchte trägt. Ist eine Maßnahme oder Auflage zur Belehrung der Bauarbeiter im Vorfeld der Bauarbeiten vorgesehen?

DI Knoll (SV Pflanzen und deren Lebensräume):

Es wird auf die Maßnahmen zur ökologischen Bauaufsicht und zur Umweltbaubegleitung verwiesen. Weiters wird darauf hingewiesen, dass etwaige vertiefende Maßnahmen im Rahmen der folgenden Naturschutzverfahren allenfalls getroffen werden können. Die entsprechenden Maßnahmen werden bereits vor Baubeginn durchgeführt.

Frau Matysek:

Zur Aussage, dass „ein Ortsbild fehle“, möchte ich festhalten, dass hier Menschen wohnen und leben und ein Ortsbild erleben. Wie muss ein Ortsbild aussehen, damit der SV es als solches anerkennt?

DI Emrich (SV Raumplanung, Sachgüter, Ortsbild, Freizeit und nichtlandschaftsgebundene Erholung):

Das Schutzgut heißt Orts- und Landschaftsbild. Die Annahme, es gäbe kein Ortsbild ist missverständlich. Die bestehenden Siedlungsstrukturen treten jedoch gegenüber dem Landschaftsbild in den Hintergrund, weswegen hier vornehmlich vom Landschaftsbild zu sprechen ist.

Frau Matysek:

Ich nehme die Ausführungen von Herrn Sachverständigen Emrich zu dieser Frage zur Kenntnis.

Die ASFINAG hat bezüglich der Wegverbindungen behauptet, dass diese bei Verwirklichung des Vorhabens in gleicher Form und Qualität nutzbar wären. Es ist jedoch von keiner Freizeit- oder Erholungsnutzung mehr auszugehen, da man nicht über/entlang der Autobahn spazieren gehen will.

DI Knoll (SV Pflanzen und deren Lebensräume):

Die Erholungsnutzung wird sich den neuen räumlichen Gegebenheiten anpassen und die Rahmenbedingungen sind dafür auch durch die verbreiterte Grünbrücke gegeben.

Frau Matysek:

Nicht jeder ist derart mobil, um eine „Verlagerung der Erholungsgebiete“, wie vom SV beschrieben, nutzen zu können (Leute mit Kinderwagen, Leute, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind....). Dies führt zu einer massiven Einschränkung der Erholungsmöglichkeit.

DI Knoll (SV Pflanzen und deren Lebensräume):

Aus der Sicht des Sachverständigen handelt es sich nicht um eine massive Einschränkung. Die Einschätzung ist dem Teilgutachten zu entnehmen.

Frau Matysek:

Betreffend Kulturgüter möchte ich vorbringen, dass im Rahmen der Bauvorbereitungen des Projekts Seestadt Aspern, eine Grabungskampagne 2008 – 2016 samt Bodenabtrag durchgeführt wurde. Dabei wurden archäologische Spuren gefunden, unter anderem Fundstücke aus den napoleonischen Kriegen sowie aus dem Neolithikum. Ich verweise diesbezüglich auf das neu erschienene Buch „Archäologische Spuren der Schlacht 1809/Stadtarchäologie“.

Mag. Blesl (SV Kulturgüter):

Die letzten Ausgrabungen durch Archäologie Wien sind beobachtet worden. Die Belegungsdichte im Boden Richtung Trasse dünnt aus. Begehungen an der Trasse weisen auf archäologische Fundstellen hin, deren Gefährdung wird durch Maßnahmen ausgeglichen. Vor Baubeginn werden Maßnahmen gesetzt, wenn etwas gefunden wird.

Frau Matysek:

Sind die neusten Grabungen aus dem Jahr 2016 berücksichtigt worden, weil auch auf dem Projektgebiet der S 1 Spange Seestadt mit Funden zu rechnen ist? Ich möchte insbesondere auf Gräber von Soldaten nahe an der Erdoberfläche hinweisen, da bei diesen ganz besonders die Gefahr der Zerstörung durch Bagger besteht.



Mag. Blesl (SV Kulturgüter):

Bagger zerstören nicht viel denn sie haben eine große Auflagefläche, z.B. können Landwirtschaftliche Geräte mehr Schaden anrichten. Die Auflagen sind ausreichend.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht um 12:13 Uhr für eine Pause.

Die Verhandlungsleiterin nimmt die Verhandlung um 14:10 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin erteilt Herrn Benda Alfred das Wort in eigener Sache und für die BI BNWN (Vollmacht siehe **Beilage .J58**):

*Ich beziehe mich auf das TGA 12, Seite 9: „Die Wohlfahrtsfunktion des Waldes (Wirkungen auf Wasserhaushalt, Klima und Luftqualität) wird durch die geplanten Rodungen von insgesamt 5,87 ha (davon 4,93 ha dauernde Rodungen) in der Bauphase und zu Beginn der Betriebsphase in der ohnehin waldarmen Umgebung im Wiener Teilbereich um bis zu 7% vermindert.“*

Bis zu 7% Wald-Verminderung in einer ohnehin waldarmen Umgebung erscheint als sehr hoch.

Wieso wird in diesem extremen Fall nicht parallel mit Ersatzpflanzung ähnlicher Baumstärke begonnen?

DI Kühnert (SV Forstwirtschaft und Wildökologie):

Zum Vorbringen, dass der Waldbestand durch Rodungen um 7% vermindert wird und Ersatzaufforstungen im Projektgebiet getätigt werden sollten, weise ich darauf hin, dass dies nur für einen Teilbereich des Projektgebiets gilt; im gesamten Bezugsraum wird die Waldausstattung nur um 1,7% verringert. Befristete Rodeflächen werden wiederbewaldet und die dauernden Rodungen werden durch Ersatzaufforstungen zur Gänze kompensiert. Im Einreichprojekt ist ein Lageplan mit den Ersatzaufforstungen enthalten; dort ist ersichtlich, dass sich die Flächen in der Nähe der Rodungen befinden. Die Forderungen von Herrn Benda sind damit erfüllt.

Herr Benda:

*Ich beziehe mich auf das TGA 12, Seite 10: „Ab dem Zeitpunkt, an dem die Ersatzaufforstungen das Dickungs- bis Stangenholzalter (nach ca. 2 Jahrzehnten) erreichen, ist mit einer vollständigen Kompensation der nachteiligen Auswirkungen zu rechnen.*

*Die Auswirkungen auf den Wald – unter Einbeziehung der Folgen für die Waldausstattung und die überwirtschaftlichen Waldfunktionen können daher – gemessen an den ersten Jahren - für die Betriebsphase als vertretbar eingestuft werden.“*

Zusätzlich dazu noch eine Frage: Macht es nicht Sinn, zusätzlich zur Ersatzpflanzung auch noch zusätzliche Baumbestände zu pflanzen, sozusagen als CO2 equivalent für den durch das Projekt begründeten zusätzlichen / induzierten Verkehr?

DI Kühnert (SV Forstwirtschaft und Wildökologie):

Zur Frage, warum nicht parallel zum Bau der S 1 Aufforstungen zur Kompensation des CO<sub>2</sub>-Ausstosses durchgeführt werden, möchte ich ausführen, dass Kompensationen von CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Aufforstungen in der Regel nicht machbar sind, da zu große Flächen dafür benötigt werden, die der Landwirtschaft entzogen werden. Für die S 3 wurde der Flächenbedarf berechnet; es wären Hunderte Hektar notwendig.

Herr Benda:

Ich stelle daher den Antrag im eigenen Namen, im Namen meiner Kinder, im Namen der Personen die ich vertrete und als bevollmächtigter Sprecher des BNWN Bürgerinnen Netzwerks für diesen speziellen Fall nicht nur Baumpflanzungen als Ersatzpflanzungen umzusetzen, sondern auch zusätzlich im identen Ausmaß als das Projekt induzierten Verkehr begründet.

DI Kühnert (SV Forstwirtschaft und Wildökologie):

Ich verweise auf das Österreichische Klimaschutzgesetz, in dem Höchstmengen für Treibhausgasemissionen für den Sektor Verkehr für Österreich festgelegt sind. Zur Einhaltung ist ein Maßnahmenbündel für CO<sub>2</sub>-Einsparungen für ganz Österreich vorgesehen, Kompensationsmaßnahmen sind nicht auf Einzelprojekte zu beziehen.

Herr Benda:

Nun zu den angesprochenen Trassenquerungen. Ich beziehe mich auf das im TGA 8a, Seite 34: „4.2.2 Trennwirkungen/Veränderung der Funktionszusammenhänge. Die Trasse verläuft in Ost-West-Richtung und durchschneidet somit die verschiedenen Landschaftsräume, wobei jedoch die derzeitige Bahntrasse der ÖBB Strecke 117, welche neben der künftigen S1 Trasse verläuft, und die U2-Trasse als bestehende Zäsuren zu berücksichtigen sind. Eine Erhöhung der Trennwirkung/Veränderung der Funktionszusammenhänge ist trotz Bündelung der Infrastrukturachsen durch das ggst. Vorhaben gegeben.“

Über die Bahngleise erfolgt regelmäßig Wildwechsel.

Über die S1-Spange wird dies nicht gelingen. Eine geplante Grünbrücke auf der gesamten Strecke wird hier wohl nicht ausreichend sein, auch wenn sie 55m breit ist.

Dr. Kowarc (für die Projektwerberin):

Im Bereich NÖ (kurz nach der Stadtgrenze) ist bereits im Projekt eine Wildunterquerung vorgesehen, die auch in Richtung Süden wirksam ist. Wie bereits am Vormittag des heutigen Verhandlungstages festgestellt wurde, sind Wildtiere aufgrund des im Projektgebiet vorherrschenden Siedlungsdrucks auf dem Rückzug. Das Projekt beinhaltet zwischen der geplanten Grünbrücke und der Wildtierquerung auch mehrere Kleintierdurchlässe.

Herr Benda:

Wären nicht mehrere Grünbrücken angebracht, die auch von Fußgängern benützt werden können, somit würde die Trennwirkung, für Tiere und Fußgänger zukünftig noch stärker reduziert werden?

Höhe Schafflerhofstraße würde eine weitere Grünbrücke Zugang zur Lobau ermöglichen.

Wie sieht das der behördliche Gutachter? Würde eine solche Maßnahme die Trennwirkung noch reduzieren im Sinne der Tiere aber auch Menschen?

DI Kühnert (SV Forstwirtschaft und Wildökologie):

Zur Forderung einer zusätzlichen Wildbrücke im Bereich Schafflerhofstraße möchte ich ausführen, dass an dieser Stelle eine Wildtierpassage nicht sinnvoll ist, weil Wildtiere von dort aufgrund der Bebauungssituation nicht weiter nach Süden gelangen können. Eine Wildtierpassage an dieser Stelle wäre kein Gewinn. Etwas weiter im Westen ist die Grünbrücke bei der Seestadt und im Osten eine Wildunterführung im Bereich des Knotens geplant; diese beiden Wildquerungsmöglichkeiten sind jedenfalls ausreichend. Im Bereich der Schafflerhofstraße ist ein Kleintierdurchlass geplant, was ausreichend ist.

Herr Benda:

Wildtiere kommen heute noch bis zur Hausfeldstraße.

Nun beziehe ich mich auf das TGA 7, Seite 10: „1.7. Beschreibung von Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle. Der vom Vorhaben in der Bauphase beanspruchte Grund ist im Frühjahr vor dem Bau auf Hamsterbaue abzusuchen. Im Falle des Antreffens von Hamsterbauen sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um Hamster abzusiedeln. Dies kann Abfangen und Verbringen von Individuen an geeignete Stellen (in Wien) sein. Die Maßnahme ist in Abstimmung mit der Ökologischen Bauaufsicht umzusetzen.“

Frage an den behördlichen Gutachter: Beim Hamster handelt es sich um ein besonders geschütztes und in seinem Bestand gefährdetes Tier, das auch auf der Roten Liste gefährdeter Tierarten in Europa geführt wird. Sie haben hier eine kann-Möglichkeit angeführt. Sollte dem Projektwerber nicht eine eingeschränkte, taxative, verpflichtende Auswahl-Liste an Möglichkeiten vorgegeben werden, sodass dieser eine klare Zielvorgabe bekommt, die dann auch klar evaluierbar ist?

Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Weil es zwei Möglichkeiten gibt: Liegen geeignete Lebensräume einem Lebensraum, auf dem Hamster festgestellt wurden, benachbart, ist auch eine andere Maßnahme als das Fangen denkbar, etwa Vergrämen und Anlocken durch geeignete Lebensraumgestaltung. Liegt ein Hamsterlebensraum aber nicht in der Nachbarschaft eines geeigneten Lebensraums, ist Abfangen und Verbringen der Individuen die bewährte und vielfach erprobte Methode. Ich weise zudem darauf hin, dass noch ein Naturschutzverfahren folgt, in dem derartige Detailfragen auch erörtert werden.

Herr Benda:

Ich stelle daher im eigenen Namen, im Namen meiner Kinder, im Namen der Personen, die ich vertrete und als bevollmächtigter Sprecher des BNWN Bürgerinnen Netzwerks den Antrag, dass die Behörde eine klare taxative, verpflichtende Liste an möglichen Maßnahmen zum Absiedeln der Hamster vorschreibt, falls sich bewohnte Hamsterbauten finden. Weiters muss dieser Vorgang des Absuchens als auch eventueller Absiedelungsvorgang durch die Behörde begleitet werden.

Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Im nachgeordneten Naturschutzverfahren wird dieses Thema auch behandelt.

Herr Benda:

Nun beziehe ich mich auf das TGA 7, Seite 11: *„1.7 Beschreibung von Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle. Die Nester von Neuntöter und Nachtigall (und anderen buschbrütenden Vogelarten) werden als jährlich erneuerte Niststätten aufgefasst. Dennoch sind, um Verlust an Brutplätzen zu vermeiden, Ersatzpflanzungen von entsprechenden Strauchgruppen im Sinne von CEF-Maßnahmen rechtzeitig vor dem Eintreten der Wirkung, also mindestens 2 Saisonen vor dem Bau, vorzunehmen. Ergänzungen von Hecken oder Strauchgruppen sind zulässig. Für die Maßnahme ist der Naturschutzbehörde rechtzeitig ein Detailkonzept vorzulegen.“*

Wie werden die Ersatzpflanzungen sichergestellt und wie läuft das ab (Maßnahme 7.8)?

Wann ist Baubeginn geplant?

Wenn im nächsten Jahr bereits Baubeginn sein soll, wurden dann die entsprechenden Ersatzpflanzungen bereits umgesetzt?

Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Ja, es werden ausreichend viele Sträucher gepflanzt, dafür wird ein Detailkonzept erstellt, vor Baubeginn heißt vor Bauphase 0. Es wird darauf hingewiesen, dass erstens noch ein naturschutzrechtliches Verfahren folgt, dass zweitens eine ökologische Bauaufsicht bzw. Umweltbauaufsicht bestellt werden wird, die fachlich qualifiziert ist, und dass drittens der Behörde ein Detailkonzept vorzulegen sein wird, in dem die Einzelheiten der Maßnahmen festgelegt sind.

Herr Benda:

Nun beziehe ich mich auf das TGA 7, Seite 12: *„1.7 Beschreibung von Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle. Der beanspruchte Grund ist vor dem Oberbodenabschub auf Lebensspuren des Feuerfalters, besonders auf Ampferpflanzen mit Fraßspuren oder Raupen, abzusuchen. Im Falle des Auffindens von Ampferpflanzen mit Lebensspuren des Feuerfalters sind diese unter fachkundiger Anleitung zu bergen und für ungestörten Ablauf des Lebenszyklus der Individuen zu sorgen. Dafür ist ein Detailkonzept zu entwickeln und der*

*zuständigen Naturschutzbehörde vorzulegen. Über die Umsetzung der Maßnahme ist der Naturschutzbehörde zu berichten.*

*Der beanspruchte Grund ist vor dem Oberbodenabschub auf Vorkommen der Wiener Schnirkelschnecke abzusuchen. Gefundene lebende Exemplare sind fachkundig zu bergen und in einen geeigneten Lebensraum im Umfeld des Vorhabens zu verbringen. Über die Umsetzung der Maßnahme ist der zuständigen Naturschutzbehörde zu berichten.“*

Könnte mir jemand von Antragssteller-Seite bitte erklären, wie diese das umsetzen werden.

Wie kann man sich das vorstellen, gehen da Personen durch?

Dr. Kowarc (für die Projektwerberin):

Bei Maßnahmen, die vorschreiben, dass Organismen zu verbringen bzw. zu fangen sind, erfolgt eine Begehung der relevanten Flächen durch fachkundige taxonomisch geschulte Personen, um nach Spuren dieser Organismen zu suchen. Je nach Art werden geeignete Maßnahmen hinsichtlich Fangen und Verbringen in adäquate Habitate getroffen.

Herr Benda:

Diese Verfahrensteilung von Stadtstraße und S1-Spange stellt für mich als Betroffener, der in beiden Verfahren auch Parteistellung hat, einen schweren Mangel aus Sicht einer seriösen und praktikablen Bürgerbeteiligung dar. Für mich als Laien ist die Materie grundsätzlich komplex. Die Verfahrensteilung jedoch verstärkt diesen Effekt. Es müssen doppelte Unterlagen durchgearbeitet werden, es geht um komplizierte Abgrenzungen der Verfahren bzw. die Funktionalität der Projekte untereinander. Und von der zeitlichen Abfolge her war und ist es für mich aus beruflichen und persönlichen Gründen unmöglich, an 10 aufeinanderfolgenden Verhandlungstagen, die nur durch das Wochenende unterbrochen sind, teilzunehmen. Ich musste mich bereits im Vorfeld entscheiden, an welchem Verfahren ich mich stärker beteilige, was eine extreme Einschränkung meiner Rechte bedeutet. Und es war und ist weiters für mich nicht möglich, die doppelten Unterlagen in ausreichender Tiefe durchzuarbeiten, um für mich als Betroffener, als Vater meiner Kinder, welche ja die zukünftigen Folgen dieses Projektes zu tragen haben, und auch als Sprecher einer Bürgerinitiative, herauszufinden, was das Projekt tatsächlich bedeutet und mir ein entsprechendes Bild zu machen. Diese beiden Projekte haben eine gemeinsame verkehrliche Wirkung, wenn auch immer wieder die gemeinsame Funktionalität ausgeklammert wird, es wird gemeinsam baulich errichtet. Nun erfolgt auch direkt hintereinander die öffentliche Verhandlung.

Ich stelle daher den Antrag in eigener Sache und meiner Kinder, und als bevollmächtigter Sprecher der BI BNWN Bürgerinnen Netzwerk, diese Verhandlung zu wiederholen als eine gemeinsame Verhandlung z.B. mit beiden Behörden gleichzeitig, mit einem gesamthaft übergreifend ausgearbeiteten Umweltverträglichkeitsgutachten, das beide Projekte S1 Spange und Stadtstraße miteinschließt.

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass der Antrag zu Protokoll genommen wird.

Die Verhandlungsleiterin erteilt der ASFINAG BMG das Wort.

RA Dr. Altenburger (für Projektwerberin) trägt wie in **Beilage ./69** zu Maßnahme 11.4. vor.

Die Verhandlungsleiterin erteilt dem SV Mag. Blesl (SV Kulturgüter) das Wort:

Das Eigentum wurde nicht mit der Maßnahme angesprochen.

Ich gebe folgende Stellungnahme ab:

- **Maßnahme 11.4 wird wie folgt präzisiert:**

Die Beweissicherung für archäologische Maßnahmen und Maßnahmenwirksamkeit in der Betriebsphase erfolgt durch die Übergabe der Dokumentationen und die Berichte zu Prospektion, Recherche und der Ausgrabungen an das Bundesdenkmalamt. Die Kontrolle der Maßnahmenwirksamkeit erfolgt durch das Bundesdenkmalamt. Die Funde sind – ***unbeschadet der gesetzlichen bzw. vertraglichen Eigentumsverhältnisse – im Sinn der §§ 8ff Denkmalschutzgesetz*** zur fachgerechten Verwahrung an eine geeignete Institution zu übergeben.

Dr. Kowarc (für die Projektwerberin) trägt wie in **Beilage ./69** zu den Maßnahmen 12.9 und 12.23 vor.

Die Verhandlungsleiterin erteilt dem SV DI Kühnert (SV Forstwirtschaft und Wildökologie) das Wort:

Dieser nimmt folgendermaßen Stellung:

- **Maßnahme 12.9 und 12.23 bleiben unverändert aufrecht**

Die Verhandlungsleiterin ruft folgende, in die Rednerliste eingetragene, Personen auf: RA Mag. Schachinger, Herr Mag. Hartl. Diese sind nicht anwesend.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht um 14:30 Uhr für eine Pause.

Die Verhandlungsleiterin nimmt die Verhandlung um 15:00 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin erteilt SV Mag. Wolf das Wort zu folgenden Maßnahmen des WRG-Gutachten und seines TGA.

Dieser nimmt wie folgt Stellung:

- **Maßnahme 2) aus dem WRG-Gutachten (Teilbereich Hydrogeologie) wird wie folgt geändert:**

Vor Baubeginn ist das Einvernehmen mit nachfolgenden Personen bzw. Verantwortlichen herzustellen und sind folgende Anforderungen zu erfüllen:

- Dränagebesitzer: Bei Querungen von Dränsträngen ist die Dränage im Querschnittsbereich zu erheben, zu sichern und wieder funktionsfähig herzustellen. Die ordnungsgemäße Übernahme durch die Eigentümer ist zu bestätigen und die schriftliche Bestätigung im Zuge der Fertigstellungsmeldung der zuständigen Behörde vorzulegen. Die Wasserrechtliche Bauaufsicht hat die ordnungsgemäße Errichtung bzw. Änderung des Drainagesystems und die Funktionstüchtigkeit unmittelbar nach Bauende zu überprüfen und zu bestätigen. Die Funktionstüchtigkeit der einzelnen Drainagen hat nach Bauende zumindest jener, während der Erhebungen vor Baubeginn zu entsprechen.
- Fremde Rechte: Drei Monate vor Beginn der Beweissicherung sind erneut Erhebungen betreffend fremder Wasserrechte im Abstand von ~~150 m~~ **300 m im Grundwasserabstrom bzw. 20 m im Grundwasseranstrom der Trasse**, sowie insbesondere im Bereich der Gewässerschutzanlagen durchzuführen. Im Falle zusätzlicher positiver Erhebungen, sind diese Wasserrechte einerseits in das qualitative und quantitative Beweissicherungsprogramm der Bau- und Betriebsphase aufzunehmen; und andererseits sind der Wasserrechtsbehörde hydraulische Nachweise einer allfälligen Beeinflussung vorzulegen.

- **Maßnahme 1) aus dem WRG-Gutachten (Teilbereich Hydrogeologie) wird wie folgt ergänzt:**

Der aktuelle Baufortschritt, die projektgemäße Ausführung und die Einhaltung der vorgeschriebenen Bauauflagen sind durch die von der Wasserrechtsbehörde bestellte wasserrechtliche Bauaufsicht zu dokumentieren und in Form von Bauaufsichtsberichten alle 6 Monate ab Baubeginn bis zur Fertigstellung der Bewilligungsbehörde vorzulegen. **Die wasserrechtliche Bauaufsicht ist mindestens 5 Wochen vor Monitoringbeginn zu bestellen.**

- **Maßnahme 13.16 TGA Hydrogeologie wird wie folgt ergänzt:**

Zur Überwachung der Einhaltung der im Einreichprojekt enthaltenen und der im UVP-Verfahren vorgeschriebenen Maßnahmen ist eine wasserrechtliche Bauaufsicht zu beauftragen, die einschlägige Qualifikationen auf dem Gebiet der Hydrogeologie aufzuweisen hat. **Die wasserrechtliche Bauaufsicht ist mindestens 5 Wochen vor Baubeginn zu bestellen.**

- **Maßnahme 31 aus dem WRG-Gutachten (Teilbereich Hydrogeologie) werden wie folgt präzisiert:**

Der wasserrechtlichen Bauaufsicht ist spätestens vier Wochen vor ~~Baubeginn~~ **Monitoringbeginn** das qualitative und quantitative Beweissicherungsprogramm für Bau- und Betriebsphase vorzulegen. Es hat mind. den Messstellenplan, sowie ein Messstel-

lenverzeichnis, die Beprobungstermine, die Modalitäten der Ablesung, Aufzeichnung, Probenahme, Analyse und Auswertung zu enthalten. Für Probenahmen, -behandlung und Analyse gelten die Bestimmungen der GZÜV (BGBl. II 465/2010 idgF.). Alle Probenahmen und Analysen sind von einer akkreditierten Analysenanstalt nach den in der genannten Verordnung bezeichneten Analysenverfahren durchzuführen.

Die Verhandlungsleiterin erteilt SV DI Moser das Wort zu folgenden Maßnahmen des WRG-Gutachten und ihres TGA.

Diese nimmt wie folgt Stellung:

- **Maßnahme 5 aus dem WRG-Gutachten (Teilbereich Oberflächen- und Grundwasser) wird wie folgt geändert:**

Vor Baubeginn ist das Einvernehmen mit nachfolgenden Personen bzw. Verantwortlichen herzustellen und sind folgende Anforderungen zu erfüllen: [...]

- Fremde Rechte: Drei Monate vor Beginn der Beweissicherung sind erneut Erhebungen betreffend fremder Wasserbenutzungsrechte ~~150 m~~ **300 m im Grundwasserabstrom bzw. 20 m im Grundwasseranstrom der Trasse**, sowie insbesondere im Bereich der Gewässerschutzanlagen durchzuführen. Im Falle zusätzlicher positiver Erhebungen, sind diese Wasserrechte einerseits in das qualitative und quantitative Beweissicherungsprogramm der Bau- und Betriebsphase aufzunehmen; und andererseits sind der Wasserrechtsbehörde hydraulische Nachweise einer allfälligen Beeinflussung vorzulegen.

- **Maßnahme 65 aus dem WRG-Gutachten (Teilbereich Oberflächen- und Grundwasser) wird wie folgt geändert:**

Das qualitative und quantitative Beweissicherungsprogramm für Bau- und Betriebsphase ist der wasserrechtlichen Bauaufsicht spätestens vier Wochen vor **Baubeginn Monitoringbeginn** vorzulegen. Es hat mind. den Messstellenplan, sowie ein Messstellenverzeichnis, die Beprobungsorte und -termine, die Modalitäten der Ablesung, Aufzeichnung, Probenahme, Analyse und Auswertung, sowie die Ausgestaltung der Messstellen (Regelplan) zu enthalten. Für Probenahmen, -behandlung und Analyse gelten die Bestimmungen der GZÜV (BGBl. II 465/2010 idgF.). Alle Probenahmen und Analysen sind von einer akkreditierten Analysenanstalt nach den in der genannten Verordnung bezeichneten Analysenverfahren durchzuführen.

Die Verhandlungsleiterin fragt, ob es noch Wortmeldungen gibt.

DI Schröfelbauer (für die Projektwerberin):

Im Baukonzept im vorliegenden Einreichprojekt ist die Bauphase 0 als Beginn der Bauarbeiten zur S 1 Spange Seestadt Aspern definiert. Die ASFINAG möchte in diesem Zusammenhang – beziehungsweise auf die von Dr. Kollar bereits am Vormittag getätigte Aussage – fest-



halten, dass die Durchführung von CEF-Maßnahmen vor Baubeginn erfolgt und nicht als eigentlicher Baubeginn anzusehen ist.

Dr. Kollar (SV Tiere und deren Lebensräume):

Ja, wird so verstanden.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass dies fürs Protokoll festgehalten wird.

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass die in der Rednerliste eingetragenen Personen RA Mag. Schachinger und Herr Mag. Hartl heute nicht anwesend waren.

Die Verhandlungsleiterin: Das Ermittlungsverfahren wird gemäß § 16 Abs. 3 UVP-G 2000 geschlossen. Die Wirkung dieser Erklärung tritt 4 Wochen nach Zustellung oder Beginn der Auflage der Niederschrift über die mündliche Verhandlung ein. Diese Erklärung bewirkt, dass keine neuen Tatsachen und Beweismittel mehr vorgebracht werden können. § 45 Abs. 3 AVG bleibt unberührt.

Die Verhandlungsleiterin vertagt die Verhandlung zur Durchsicht und Unterfertigung der Niederschrift über die mündliche Verhandlung auf den 12. Dezember 2017, 9.00 Uhr. Ort : Messe Wien, Exhibition und Congress Center, Messeplatz 1, 1020 Wien, im 1. Stock, Business Suite 3.

Der fünfte Verhandlungstag endet um 15:30 Uhr.

## **6. Verhandlungstag (12. Dezember 2017)**

Die Verhandlungsleiterin nimmt die mündliche Verhandlung am 12. Dezember 2017, 9.00 Uhr wieder auf.

Die Verhandlungsleiterin erklärt, dass heute von 9.00 Uhr beginnend bis 14.00 Uhr die Möglichkeit zur Durchsicht der Verhandlungsschrift besteht.

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass die Niederschrift elektronisch erstellt wurde. Die Wiedergabe des Inhalts der Niederschrift erfolgt in der Weise, dass Ausdrücke der bislang erstellten Niederschrift den Antragstellern und den Anwesenden zur Durchsicht zur Verfügung gestellt werden.

Die Verhandlungsleiterin stellt fest: Diejenigen sonstigen Beteiligten, die die Verhandlungsschrift nicht unterfertigt haben, haben die Verhandlung vor Beendigung der Abfassung der Verhandlungsschrift verlassen bzw. haben am 6. Verhandlungstag nicht an der Verhandlung teilgenommen.

Die Verhandlungsleiterin behält sich das Recht vor, orthographische und layouttechnische Änderungen an der Verhandlungsschrift vorzunehmen. Korrekturanregungen sprachlicher Art der Antragstellerin und der Anwesenden werden vor Ort im Protokoll ergänzt.

Die Verhandlungsleiterin weist weiters darauf hin, dass die Verhandlungsschrift über die Verhandlungstage vom 23., 24. sowie vom 27. bis 29. November 2017 gemäß § 44e Abs. 3 AVG spätestens eine Woche nach Schluss der mündlichen Verhandlung in den Standortgemeinden und beim bmvit zur öffentlichen Einsicht aufgelegt werden wird. Zudem wird die Verhandlungsschrift samt Beilagen auf der Homepage des bmvit bereitgestellt werden.

Die Verhandlungsleiterin schließt am 12. Dezember 2017 um 14.00 Uhr die mündliche Verhandlung.

Ende der Verhandlung: 12. November 2017, 14.00 Uhr

### **Beilagen:**

- ./1 Anwesenheitsliste
- ./2 Rednerliste
- ./3 Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 2. Oktober 2017
- ./4 Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS (zu Luft) vom 3. Oktober 2017
- ./5 Stellungnahme der Umweltschutzorganisation NÖ vom 16. November 2017
- ./6 Antrag auf Vertagung der Umweltorganisation VIRUS vom 16. November 2017
- ./7 Vollmacht für Wolf Theiss RA GmbH (RA Mag. Wolfram Schachinger) von 3 Bürgerinitiativen und 32 weitere Einwendern
- ./8 Vollmacht für Wolf Theiss RA GmbH (RA Mag. Wolfram Schachinger) von Hrn. Glaser Pedro
- ./9 Vorbringen von Hrn. Glanz Reinhard vom 23.11.2017
- ./10 Vorbringen von Hrn. Blanc Peter vom 23.11.2017
- ./11 Vorbringen von Hrn. DI Lenz Peter (in Vertretung der Standortgemeinde Wien) vom 23.11.2017
- ./12 Vorbringen von Hrn. Benda Alfred vom 23.11.2017
- ./13 Vorbringen von Hrn. Manoutschehri Robert vom 23.11.2017
- ./14 Vorbringen von Hrn. Mag. Hartl Georg vom 23.11.2017
- ./15 Vorbringen von Hrn. Ing. Neyder Thomas vom 23.11.2017
- ./16 Vorbringen von Hrn. Schönauer Roland vom 23.11.2017
- ./17 Vorbringen von Hrn. Knapp David vom 23.11.2017
- ./18 Vorbringen von Hrn. RA Mag. Wolfram Schachinger vom 23.11.2017
- ./19 Vorbringen von Hrn. Benda Alfred vom 23.11.2017
- ./20 Vorbringen von Hrn. Ing. Mutzek Heinz vom 23.11.2017 (Teil 1)
- ./21 Vorbringen von Hrn. Ing. Mutzek Heinz vom 23.11.2017 (Teil 2) und Eröffnungsstatement (inkl. Beilage Nr. 68)
- ./22 Vollmacht für Hrn. Ing. Mutzek Heinz von Hrn. Benda Alfred
- ./23 Vorbringen von Hrn. Ing. Schandl Werner vom 23.11.2017
- ./24 Vorbringen von Hrn. Ing. Mutzek Heinz vom 23.11.2017 (Teil 3)
- ./25 Vorbringen von Fr. Matysek Jutta vom 23.11.2017 (Teil 1)
- ./26 Vorbringen von Hrn. Rehm Wolfgang vom 23.11.2017
- ./27 Vorbringen von Hrn. Ing. Mutzek Heinz vom 24.11.2017 (Teil 1) inkl. Beilagen zum Thema Feinstaub und Ultra Feinstaub (inkl. Beilagen-Nr. 43 bis 53)
- ./28 Vorbringen von Fr. Matysek Jutta vom 24.11.2017 (Teil 1)
- ./29 Vorbringen von Hrn. Ing. Mutzek Heinz vom 24.11.2017 (Teil 2)

- ./30 Vorbringen von Hrn. Rehm Wolfgang vom 24.11.2017
- ./31 Vorbringen von Fr. Matysek Jutta vom 24.11.2017 (Teil 2)
- ./32 Vorbringen von Hrn. DI Hahn Herbert vom 27.11.2017
- ./33 Vorbringen von Fr. Matysek Jutta vom 27.11.2017 (Teil 1)
- ./34 Vorbringen von Hrn. Mag. Georg Hartl vom 27.11.2017
- ./35 Vorbringen von Hrn. Rehm Wolfgang vom 27.11.2017
- ./36 Vorbringen von Hrn. Ing. Mutzek Heinz vom 27.11.2017
- ./37 Vollmachten für Hrn. Ing. Mutzek Heinz von 39 Einwendern
- ./38 Vorbringen von Fr. Matysek Jutta vom 27.11.2017 (Teil 2)
- ./39 Vorbringen von Hrn. Ing. Schandl Werner vom 27.11.2017
- ./40 Stellungnahme der ASFINAG zur Maßnahme 2.3
- ./41 Vorbringen von Fr. Matysek Jutta vom 28.11.2017 (Teil 1)
- ./42 Vorbringen von Hrn. Ing. Mutzek Heinz vom 28.11.2017
- ./43 Diagramm des UBA zu PM10-Überschreitungstagen von 2012 bis 2017
- ./44 Artikel des VCÖ zu „Gesundheitsgefahr Ultra-Feinstaub“
- ./45 Überschreitungsstatistik PM10 des UBA für 2017 bis laufend
- ./46 Überschreitungen PM10 des UBA für 2016
- ./47 Überschreitungen PM10 des UBA für 2015
- ./48 Überschreitungen PM10 des UBA für 2014
- ./49 Überschreitungen PM10 des UBA für 2013
- ./50 Überschreitungen PM10 des UBA für 2012
- ./51 Jahresbericht Luftgütemessung in Österreich des UBA für 2016
- ./52 Liste der Studien zu humanmedizinischen Auswirkungen von Ultra-Feinstaub
- ./53 Zusätzliche Partikelmessung im NABEL, Bericht über die Messungen 2014 (EMPA)
- ./54 Vorbringen von Hrn. Ing. Mutzek Heinz vom 29.11.2017 (inkl. Beilagen mir Nr. 55-57)
- ./55 Studie zum Stickoxideintrag in Kiefernwäldern: „Kiefernmykorrhizen und ihre Diversität auf unterschiedlich stickstoffbelasteten Standorten im nordostdeutschen Tiefland“
- ./56 Allgemeine Erklärung über Mykorrhizierungsarten bei Bäumen: „Mykorrhizapilz – was heißt das eigentlich?“
- ./57 Rote Liste gefährdeter Großpilze Österreichs
- ./58 Vollmachten für Hrn. Alfred Benda von Hrn. Ing. Mutzek Heinz für die Bürgerinitiativen Netzwerk Verkehrsregion Wien-NÖ (BNWN)
- ./59 Vorbringen von Fr. Matysek Jutta vom 28.11.2017 (Teil 2)
- ./60 Vorbringen von Hrn. Rehm Wolfgang vom 28.11.2017
- ./61 Vorbringen von Fr. Matysek Jutta vom 29.11.2017
- ./62 Stellungnahme der Austrian Power Grid AG vom 15.11.2017
- ./63 Stellungnahme der Umweltschutzkommission Wien vom 29.11.2017
- ./64 Vorbringen von Hrn. Ing. Schandl Werner vom 29.11.2017 (Teil 1)
- ./65 Vorbringen von Hrn. Ing. Schandl Werner vom 29.11.2017 (Teil 2)
- ./66 Vorbringen von Hrn. Benda Alfred vom 29.11.2017
- ./67 Vorbringen von Hrn. Rehm Wolfgang vom 29.11.2017
- ./68 Österreichischer Sachstandsbericht Klimawandel 2014, Austrian Assessment Report 2014 AAR14 (Siehe auch Beilage 21; abrufbar unter: [http://hw.oeaw.ac.at/APPC\\_AAR2014.pdf](http://hw.oeaw.ac.at/APPC_AAR2014.pdf))
- ./69 Stellungnahme der ASFINAG zu den Maßnahmen im UVGA
- ./70 Tabelle zu Verkehrsbelastungen der Zählstelle Hausfeldstraße/Ostbahn aus Einlage 2.-2.-1 Verkehrsuntersuchung (zusammengestellt durch Prof. Fellendorf)

Unterschrift der Verhandlungsleiterin:

*Mag.a Michaela Hackl, eh.*

Unterschrift des Protokollführers:

*Mag. Daniel Nestler, eh.*

Unterschrift des internen UVP-Koordinators:

*DI Christof Rehling, eh.*

Unterschrift der Vertreter der ASFINAG:

*iA. DI Thomas Schröfelbauer, eh.*

*iA DI Martina Mayer, eh.*

*iA RA Dr. Dieter Altenburger, eh.*

Weitere Unterschriften:

*DI Karl Schönhuber, eh.*

*DI Martin Kühnert, eh.*