

UVP-Verfahren

S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)





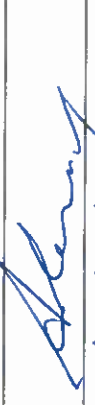






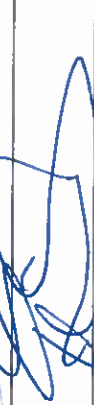


ANWESENHEITSLISTE

Mündliche Verhandlung am 23. November 2017














Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
Jurita Matyssek	Polletstr 46 7220 WIEN	BI Rettet die Lobau - Natur stellt Beton	Jurita Matyssek
HERMUT SEDLMAYER	1140 Döbling Arealentwicklung Penzing-Gr. 43	für ASFINAG	Sedlmayer
CHRISTIAN WISSENER	St. Martinus Str 25 9500 Villach	— u —	Wissener
Stefan Reinhardt	Carl-Zuckmayerstr 1	— u —	Stefan Reinhardt
HANS PETER KPLCAR	1180 Technerg. 35/10	SV	Kplcar
THOMAS AICHENAUER	ORTLIEBGASSE 24/21A, 1190 WIEN	BRVIT	Aichenauer
CHRISTOF RETHUNG	brunit, Rodkysbühl 2	brunit	Rethung
MARTIN KÜHNERT	Wattenmayer 2717 1130 WIEN	na SV f brunit	Kühnert
Ulla Hielscher	Nordbahnhofstr. 36, 1020 WIEN	KU für Asfing	U. Hielscher

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
WOLFGANG STANEK	2351 Wr. Neudorf Gumäweg 5-7	Beauftragter f. ASFINAG	
SEBASTIAN LAUSSEGER	ENGELSBERG 4/4 1030 WIEN	UVE RAUMPLANUNG	
ROBERT SEISER	HOMMELSGASSE 31, 1040 WIEN	UVE BAUKONTROLLE	R. Seiser
ANDREAS THOMAS	110 WIEN, NEUBAU	ASTINAG / UVE	
DANIEL NESTLER	Redaktionsstr. 2, 1030 WIEN	BEHÖRDE	
DIETER ALTENBURGER	VALKSCARSTENSTR. 3/2	JAROLIM FLITSCH F. ASFINAG	
WOLFGANG ROHM	1090 WÜNNINGSTR. 59	UMWELTORG. VIENNA	
BRIGITTE SLADICK	Modenstr. 16, 1030 WIEN	ASTINAG DNG	
WOLFRAM SACHHNER	Platzberg 6, 1010 WIEN	3D/5 und Nachbau	
ANONIKA NIEDERLE	Politikstr. 1/68 1020	BAUW, persönl.	
CHRISTIAN BEITZER	Panzenberger Str. 73 1040 WIEN	Verkehrsplan	
DAVIDSON WOLF	Schwanengasse 142/17 8005	SV Hydrogeologie	
SEBASTIAN HILLSCH	Bräuhausg. 37, 1050 WIEN	Stadtplanung	

Beim Eintrag in die gegenständliche Liste erfolgt gleichzeitig eine Identitätskontrolle














Beilage /1

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
ALFRED BENDA	1220 Wien Am Heidjöchl 6/8	PERS. + BNWN	
Heinz MUTZER	Maschlgerstr. 14, 1220	BNWN, V. Pers.	
Andree MUTZEN-PLATTNER	— 17 —	BNWN persönl	
ULIAN RECHSTEIN		SACHVERSTÄNDIGER	
Werner SCHANDL	1220 Wien, Kolomojweg	Bi Hinderstetter-vetten	
Mag. Georg HARIZ	1220 Wien Gartenheimstr. 23/2	BNWN, Pers.	
HERWIG LAMPRECHT	bnwv	bnwv	
Reinhard GLANZ	1220 Wien Neuhanskyweg 28	Anworts	
Peter LENT	Redhens, Spg 5/2/11	Verkehr am Anreiner gemeinden	
Florian STURMVOGEL	— 11 —	MOBII	
Philipp FLEISCHMANN	Rathausstr. 15-16, 1010 Wien	Spezial Wkn, 17A21	
Herbert SCHMIDT	1220 Wien 1446, Meidenhoferstr. 21	Stadt Wien 1446	
Roland DE RIB	— 11 —	— 11 —	

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
BERAWA Walkerstorfer Sascha	1250 W, 1a Wienzeile 2-5/16/14 3002 Parkersdorf	ASF INAG Planung	
Minister Chritia	1060 Wien	bmvi IV/IVVSt ZT Kärnten	
Gerhard BREYER	3109 St. Pölten Landhausplatz 1	wirtschafts- und sozialminister	
SCHROFELBAUER THOMAS	MODECENTRUMSTR. 16	ASF INAG/PW	
SCHWED Klaus	Hollwaldplatz 4/21 1040 Wien	BEITZET/PW	
KOWATZ Verena	Engelsbergg. 4/40G 1050 Wien	LAUD IN SICHT Büro dgl. Ing. Prok. d. J.	
ALEXANDER HAUZAL	MA 46 M., Niederhofstr. 21-23	MA 46	
Schlumberger-Ges. GmbH	MA 21, Kahlenstr. 14-16K	MA 21	
ROSENWEINER PHILIPP	Podcalandstr. 16, 1050	ASF INAG B77	
MARTIN KOLLER	SCHÖNBRUNNENSTRASSE 29A 1020 WIEN	IC CONSULTANT	
HASELBERGER Brigitte	BRVIT	Abt. IV/IVVSt	
STEPHAN ZEILINKER	Praterstr. 1, 1020 Wien	Netz & Partner	










Beim Eintrag in die gegenständliche Liste erfolgt gleichzeitig eine Identitätskontrolle

Beilage ./1

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
HAUS EMIRICH	1040 Wien Schwarzenbergg. 11/5	SV	
KERSTIN FROBER	1200 Wien Am Döblingersee 10	RV	
ALEXANDER WITKOWSKI	1030 Wien HCS 11	Präsident	
ATANASOFF KIRIL	Spielfeldg.	SV	
JOHANNES REITER	Gregorygasse 16	Zuseher	
Andreas Kautner	1140, Wien Liebfeldg. 96	MA28 Zuseher	
Martin Füllendorf	Rehrbachtgasse 7, 1040 5. Gg.	SV Vorküh	
Sven Straßpachardm	Karl-Bosch-Strasse 116		
ROBERT MANDOTSCHKE	1220 WIEN, MANDOTSCHKESTR.	Zuseher	
Thomas UNOCC	1020, Schiffamtsgasse 18	SV	
Gerit PAULS	1030, Engelshausgasse 4	Präsident	
IRIS TICHELMANN	1190, Muckgasse 62	Wiener Umweltauwaltschaft	
WIKAS LAUGH	1220, Wien, Seestadt Aspern	WIEN 3420 AN	

Beim Eintrag in die gegenständliche Liste erfolgt gleichzeitig eine Identitätskontrolle

Beilage /1

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
THOMAS TITZ	1082 Rethenstr. 14-16	Stellw. MA 21	Thomas Titz
Peter Blanc	1220 Wien, Reserug 60	—	
KARIN EGGER	1020 Obere Donaustr. 15a	Freiland-ZT	
PEDRO GLASER	1220, Altes Wiener 33	3 Beauführer	
EDITH VIERZIG	4060 Wien, Altes Wiener 33	SV	
BINDER ANDREAS	1200, Dreiner Str. 45	—	
CHRISTA THELL	1050, Schlossgasse 11	bunzl	
Hennig Wefolberg	1020 Nordbacht. 36	KU ASFIN AG	
Peter STEINHAUSER	STCE	Asfinag	
KARL SCHÖNHUBER	SCHLOSSGASSE 11/1050	SV	

[illegible]

UVP-Verfahren

S1 Wiener Außenring Schnellstraße

Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)

ANWESENHEITSLISTE

Mündliche Verhandlung am 24. November 2017


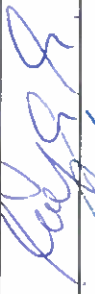







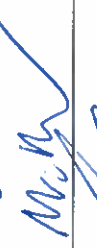













Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
THOMAS AICHENAUER	RADETEKYST. 2, 1030	BIVIT	Thomas Aichauer
KARL SCHÖNHUBER	SCHLOSSGASSE 11 1050 WIEN	SV	Karl Schönhuber
SCHROPFELBAUER THOMAS	MODECENTEILSTR. 16, 1030	ASF INAG	Thomas Schropfelbauer
ROSENVEIGER PHILIPP	---	---	Philipp Rosenveiger
PAUL MEDER	SCHLOSSGASSE 11, 1050 WIEN	IGP ZT	Paul Meder
MARTIN SWISER	Schönbrunnstr. 19, Wien	IC	Martin Swiser
MARTIN KOLLER	Schönbrunnstr. 29 + 19, Wien	IC	Martin Koller
HERWIG LAMPECHT	Radetzkystr. 2, 1030 Wien	bmvf	Herwig Lampecht
Christian Kirsche	1050 Wien	ZT Kirsche	Christian Kirsche

Beim Eintrag in die gegenständliche Liste erfolgt gleichzeitig eine Identitätskontrolle






Beilage /1










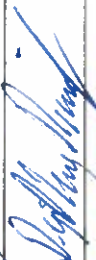

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
BOZENA GABRIEL	IC counterten ZT GesmbH 1120 Wien, Schönbrunnstr. 297		
MAYER Markne	ASTINVAS 1030 WIEN Foodcenterstraße 46	Projektleiter beim	
DIETER ACTENBURGER	SARUN FUTSCH	RECHTSVERTRETER ASTINVA	
MARTIN SUPPEL	IC-11-11--	FD Luft	
EDISTADEN Thano	dan Seesdorf 4040 Wien	SV	
STUNDNER W	1130 WIEN	FUH.	
Reinhold Gritst	1030 Wien	besit	
Andreas Weininger	1100 Wien Etkurigo. 52		
URSACH FERNW 2	1120		
WOLFGANG NEFON	1040 WIEN WÄHNGANGS	VWWS	
DIETER ACTENBURGER	1010 WIEN VOLKSCHEITENSTR 312	1. PROSEKTUR	
Jutta Matyssek	1230 WIEN Polleitsch 46	B1 Rettet die Leben Nahrung statt Beton	
Werner Thelersch	2231, Frankweg 18		

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
DANIEL NESTLER	bnvit	bnvit	
CHRISTIAN WEGGER	lbk	lbk	
CHRISTA THOL	Schlossperle 11, 1050	bnvit	
STEPHAN ZEILINGER	Stubenring 4 1010 Wien	Netz & Papier	
RAINER FLEISCH		SV Eschbacher	
Anna Hammerle	Schlossp. 11., 1050	bnvit	A. Hammerle
HANN ECKE	bnvit	bnvit	eck
Sascha Walkestorfer	bnvit (IV/IVUS4)	bnvit IVUS4	
GERALD A	lbg	Stoßanalog	
Heinz MUTZEK	BAWN		
Andreas MUTZEK-PLATNER	Maschl. 114 1220 Wien	Bauw. pers.	Andreas-Platner
ROBERT SEISER	MONSIEUR GASSE 31 1040 WIEN	BRÜCKENBAUER	Seiser
Mantha Füllenday	Reinholdgasse 7, 1045 Wien	SV Verkehr	

Beim Eintrag in die gegenständliche Liste erfolgt gleichzeitig eine Identitätskontrolle

Beilage /1

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
Peter Lenz	1010 Wien, Rethen	Stadtrat für...	
Hackl		bmvt	
Reinhard Glanz	1120 Wien, Neudorferweg 28	Außen	
Karin Egger	1020, Otho Donat	freiland	
Raffinade	1030, Radetzkyplatz	BMVIT	R
JOHANNES PETER	1120, Gregorgasse	STKE	

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
Jens Harich	Stubenbastei 1 / 7	MA 28	
Beigitt Harlberger	BMVIT	MA 1005 1	
THOMAS KLAUS		MA 22	
Vogel Reingard	Aspernstrasse 1000		
Baumann-Stanzler-Katharina	Aspernstrasse	ZAHG	Baumann-Stanzler
HELMUT SEDLMAIER	ovalcaus 1140 Wien	für ASFINAG	
WIESINGER Johannes	Schloßpasse 11 1050	IGP - ZT GmbH	
REISS-ENT VIKTORIA			
SERRINGER Barbara		Asfinag	
KATZENARBER Karin			Katzenarber
DR. WINTERLEITNER	WIEDNER HAUPTSTR.	WE	
DI BINDER	Dresdner Str 43-45	MA 37 / 4, Zuhörer	
Parfetseder	Randetsky Str.	BMVIT	

[illegible]

Beim Eintrag in die gegenständliche Liste erfolgt gleichzeitig eine Identitätskontrolle

Beilage /1

UVP-Verfahren

**S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)**













ANWESENHEITSLISTE

Mündliche Verhandlung am 27. November 2017



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

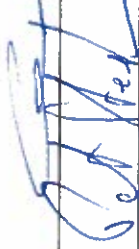








Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
THOMAS AICHENBAUER	RADETZKYSTR. 2, 1030 WIEN	BMVIT	
CHRISTOPH ILIAS	1030, NOBECENTERSTR. 16	ASF INAG BMG	
HERWIG LAMPRECHT	Reduph. Str. 2, 1030 Wien	BMVIT	
Harbert HAHN	Fernkorp. 17/3/3	Rekt. d. c. Lobau	
SCHROFELBAUER THOMAS	NOBECENTER STR. 16 1030	ASF INAG	
RUSENEDIGER PHILIP	---	---	
EMMO WALTER	Graebent. 33, 8010 Gmbr	Integral-ET Gmbr	
CHRISTIAN WEGGER	St. Martinstr. 25 9500 Villach	ITSK	
Anna Hammerle	Schlossgasse 11, 1030	pmbit	

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
Christoph Kirsche	1060 Wien	FT Kirsche	
ZERAWA	1050 Wien	FB Sporkampel	
SCHÖNHUBER KARL	1050 WIEN	SV	
Wolkerstorfer Sascha	bmvit	bmvit IVVS4	
Christa Thell	1050 Wien 1050 Wien Schönbrunnstr. 297	bmvit	
BOESEN GABRIEL	1120 WIEN Schönbrunnstr. 297	IC	
ELKE HANN	bmvit	bmvit	
Heinz MUTZEK	1220, Maschp. 114	BINWN	
Rainer FLESCHE	1110 Wien	SV Ersd.	
Ulka Fielescher	Nordbrunnstr. 30, 1020 Wien	f. Asplung	
STANIEK RAINER	1100 Wien, Schönbrunnstr. 297	IC	
MUTZEN-PLATNER ANDREA	22, Maschp. 114	BNWN 1 prin	
KIRCHNER ZEMPSCH	22, Maschp. 114 BMVIT	IVVS4	Korin Tempel

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
WOLFGANG KLOHM	1090 WIEN	VHM	W. K.
Jutta Matyssek	1220 WIEN	BI Retter des Lebens Naturstadt Bogen	Jutta Matyssek
STEFAN ZELINSER	STUBENBURG	NETZK PARTNER	
WIESINGER Johannes	Schloßgasse 11 1050	IGP ZT GmbH	
FRANCA ZEPPELTAUER	1030 WIEN	Privater Zuhörer	
W. STUNDNER	1130 WIEN	ZUH.	
W. TALASCH	2231, Frankfurt AB		
Marcel Obermayer		HA 22	
Andreas Wimmer	1170, Liebfeldg. 96	HA 28 Zuhörer	
KUBIN Florian		ASR	
Hacke	bmuit		
Thomen GRÜNSTÄUDEL	ASFINAG BORG		
SLAPAL Digna	ASFINAG		

Beim Eintrag in die gegenständliche Liste erfolgt gleichzeitig eine Identitätskontrolle

Beilage .1

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
KARIN EGGER	¹⁰²⁰ Obere Donaustr. 52/4/27	Reiland-ZF	
Peter STEINHAUSER		STCE/Aspino	
Mag. Georg HARTL	Gartenheimstr. 23/2 1220 Wien	BNWN + persönliche	
MEDEK, PAUL	Alte Schloßgasse 11/3	IGP ZF GMBH	
EDSTNER Thaur	Am Sauersteil 15 1040 Wien	SV	
MAYER Martina	Brockenstraße 18 1030 Wien	ASTFVAG	
STUMMOLL Flavia	Hofstraßewie 4000 Rothera		
WINTERLEITER	WISCON	UVE	
ACTENEUBER DIETER	VORSCHEIDENSTRASSE 3/2 1000 WIEN	→ KROCKEN FLISCH	

[illegible]

[illegible]

UVP-Verfahren

S1 Wiener Außenring Schnellstraße

Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)

ANWESENHEITSLISTE

Mündliche Verhandlung am 28. November 2017










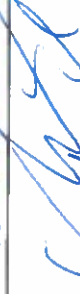














Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
KEPSTAN KOGER	20. Am Brigittenauerplatz RADETSKYSTR. 2, 1030 WIEN	SV/BMVIT	Unger
THOMAS AICHENAUER		BMVIT	Hill
Sascha Wolkerstorfer	Radeckg. Str. 2 1030 Wien	BMVIT	Speltz
Christiane Wolf	Schwannweg 14/17 8055 - Seestadt Aspern	SV/BMVIT	
Martina MAYRER	Radeckg. Str. 16 1030 Wien	ASTINAR	Kupferh.
MUTZEN-PATTINER Andrea	22, Haschkg. 114	BNWN, priv.	gentzel-Platz
ZERAWA	1050, Wien Bräukaug.	FB Straßenplanung	
WOLFGANG STANER	2511 Wr. Neudorf, Einmündg	FB Aspern i. Radeck	Storck
DANIEL NESTLER	bmvi	bmvi	Nestler

Beim Eintrag in die gegenständliche Liste erfolgt gleichzeitig eine Identitätskontrolle




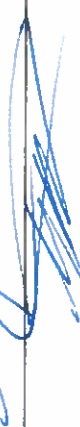
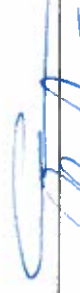
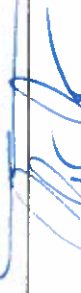

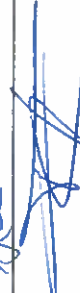

Beilage /1

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
Elisabeth MAYR	Stodtwien HAS8	IN HAS8 wasserrecht	
Stephan Zeilinger	Stubewohn 4, 1010 Wien	Metz & Partner	
Eva Hauser	Rodolfsplatz 2, 1130	bmvit	
Karin TEPESCH	BGVIT	bmvit	Zeitsp. 58 wien
HERWIG LAMPRECHT	Rodolfsplatz 2, 1030 Wien	bmvit	
SCHNEFELDAUER THOMAS	PRODECENTERSTIL 16, 1030	ASF INAG	
Kiril ATANASOFF	SPIELPLATZ 8, 2481 Achau	SV	
Alexander THOMAS	DODZGENSTRASSE 11/103	ASF SVN	
Reinhard GLANZ	1220 Wien, Neuhanskyweg 28	Anrainer	
WOLFGANG RATH	1090 Wien	VIMU	
Henz MUTZEN	1220 Wien, Maschp. 114	BNLW a.werk	
Ulrich FERNER	1170 Wien	MD 27	
Peter IERN	1000 Resnow	MD 27 Schiedsgericht	

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
CHRISTA THIEL	SCHLOSSGASSE 11, 1030	bmvit	
STUMPFER Florian	Rathaus	MA 22	
Obstner Marcus		MA 22	
Stefan Reinsdorf	Carl Zuckmayerstr.	ASFINAG	
Christel REILING	Loebengr. 2, 1030 Wien	bmvit	
Martin Scheibengraf		MA 22	
Michael Diulof	Modreentstr. 16, 1030 Wien	BTC fundator ASFINAG	
Hanning Wefelberg	Nordwienstr. 36 1070 Wien	ASFINAG / KU	
Philipp Rösener	Markenstr. 16, 1030	ASFINAG	
HELMUT WIESEN	Flussgasse 36/38, 1100	z.z.z.z.	

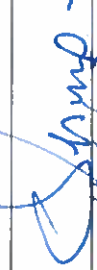
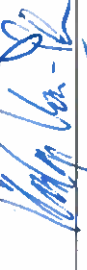






Beim Eintrag in die gegenständliche Liste erfolgt gleichzeitig eine Identitätskontrolle

Beilage /1

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
DIETER ALTENBURGER	VELSSENGERSTR. 3/2 1010 WIEN	SAPOLIN FELTSCHE	
Julia MATYSEK	Pollestr 46 1220 WIEN	BI Retter Obertoben Aber statt Behon	Julia Matysek
Stefan JAGSCHICH	Kellergasse 9 2500 GÖTTE	Minnech + Kofu	Stefan Jagtschich
Julian REICHTER	Kargasse 76 1230W	SV/ASFMDR	
ANDREAS FREHTRIGER	Schulstr. 19 270 PÖRSTEN	SV/Reinplan	Andreas Frehtriger
KATH SCHÄZGER			
MEDER, PAUC	SCHLOSSGASSE 1113 A-1070 WIEN	IGP ZT GMDH	
KARIN EGGER	Obere Donaustr. 132/4/27 1020	Reinland ZT	
OLIVER HONFAS	KURBERGSTRASSE 1A 4060 LEONFELD	ÖRTZ	
Hackel		Bmuit	
KUBAN		ASFMDR	
BERNHARD DABSCH		ASF/BMG	






Beim Eintrag in die gegenständliche Liste erfolgt gleichzeitig eine Identitätskontrolle

Beilage .1/1

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
WIESINGER Johannes	Schlöpp-11 1050	IGP ZT Gmüß	
HASCHKE Hans-Peter	Innere Str. 28 4072 Alkoven	Deputation	
SCHÖNHUBER KARL	1050 WIEN	SV	
STUNWEN U.	1170 WIEN	Zuh.	
VOGER Georg	ASTENSTRASSE 1506		
VIERZEM Markus	-11-		
SCHNIDT NIKOLAI	DA 24	Zulasser	
Andreas Kautner	1179 Liepfelderg. 9C	PA 28 Zulasser	

Beim Eintrag in die gegenständliche Liste erfolgt gleichzeitig eine Identitätskontrolle

Beilage /1

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
MARGARET KOWARZ	LAND IN SICHT 1030 GIEß Engelsbergg. 4/1/406	PLANER LAND IN SICHT für Projektwooner	
Klaus Schredl	Möllwiesplatz 4/21 1040 WIEN	BEITRIT	
Ulrich Paus	1020 Engelsbergg. 4	Paradezi Pächter	
HANS PETER KOLLAR	1180 Teschnerg. 35/10	SV	
Thomas UNOLD		SC	
MARG. GEORG HARTL	Gartenheim Str. 232 1220 WIE	BNWN, privat	
HABERREITER Brigitte	Land in Sicht Engelsbergg. 4/1/4 1030 WIE	Planer Land in Sicht für Projektwooner	B. Habereritl

UVP-Verfahren


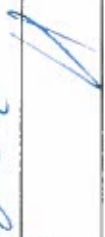







S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)

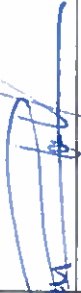
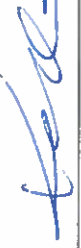





ANWESENHEITSLISTE

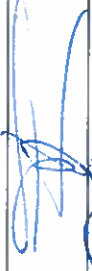


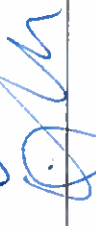
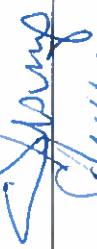

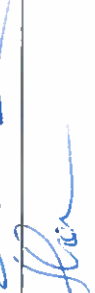


Mündliche Verhandlung am 29. November 2017



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie


Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
SCHROFELBAUER THOMAS	MODECENTERSTR. 16, 1030	ASFINAG	
HÖRTHALER NOSSEL	Neuhäuser Str. 62	Wtr. Umweltbewusstheit	
Karin TEMESCH	BRUIT	IVIVV54	
VERENA KOWAREC	Büro Lenz in Sicht Engelsbergg. 4/406 1030	FKH PLANER LAND IN SICHT	
CHRISTA THELL	Schlösserstr. 11, 1050	bruit	
KARL SCHÖNHUBER	SCHLOSSGASSE 11 1050	SV	
PHILIPP RUSEVECKER	Müllersgasse 16 1050	AFINAG	
SEBASTIAN LAUSSECKER	ENGELSBERG 4/414 1030 WIEN	BÜRO DR. PAUL LUE	
Reinhard Glanz	1220 Wien Nedhamskyweg 28	Anwaltes	

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
Ing. Werner SCHANDL	1220 Wien, Kolomojweg 3	Sprechen Bi Hirschkeffen-Verkehr	
Eve Prodiczha Di	Radhaus	MA 18	Ree
Dietmar Peter KOLLAR	1180, TESCHNERG 35/11	SV	
Christoph BLES	3134 Nussdorf Oberr Moarls	BDA/KULTURG.	B. Bles
Hans EFRICH	1040 Wien Schlegelgasse 10	SV	Gaur
Martina MAYOR	Modersbacherstr. 16 1030 Wien	PSFINAS	Kay G.
HERWIG LAMPRECHT	Radetzkystr. 2, 1070 Wien	Gmütl	
Christoph Öllerer	1020 Wien, Obere Augartenstr. 26-28	Zuhörer	
Christian Riepl	IAS	Zuhörer	
MARIN EGGER	Obge Donaustr. 15-2/4/27 1020	Freiandzt	
TERAWA	1050 Bräuhausg.	1. Kt / Großplanung	
WOLFGANG REITH	1090 WIEN	VIMU	W. Reith
VEREINIGUNG GERARD	MA 58	Zuhörer	Webster

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
KUBIN FORIAN		ASPER	
KÜHNERT Peter		SV: A.BENIT	
Ulla Hieseler	Bernardlungstr. 6bH Verkehrsweg 36, 1030 Wien	für Asfing SC	U. Hieseler
Thomas KNOCC			T. KNOCC
Christof REHLING	Podbielskystr. 2, 1030 Wien	benit	Christof Rehling
Jutta Matyssek	1220 WIEN	BI Reitet über Lokalen - Natur statt Beton	Jutta Matyssek
Andreas Walf	2055 SEIBERSDORF	SV BENIT	
Heinz MUTZER	1220, Maschp. 114	BI u. i.V.	
WIESINGER Johannes	Schloßpark 11, 1050	IGP ZT	
STUMHOLL Flavia	Rathaus	Hopfenwiesen KDBN	
MEDER, PAUL	SEILKOPFSTRASSE 1113 A-1050 WIEN	KP ZT GABN	
SLADEK Dörte	Bodenstraße 16	BDC	
Frankisho Grissler	HA42 1200, Deutscher Str.	HA42	

Beim Eintrag in die gegenständliche Liste erfolgt gleichzeitig eine Identitätskontrolle

Beilage ./1

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
Klaus Schedl	Möllwoldplatz 4/11 1040 WIEN	BEITZ ZT	
THOMAS AICHENAUER	RADETZKYSTR. 2, 1030	BMVIT	
Sascha Wolkenstorfer	Roschekystr. 2, 1030	bmvit	
DIETER ALTENBUCHNER	VOCKSGARTENSTR. 3/2 1010 WIEN	JAROCK FEITZER	
Hans Wefelhuber	Mundbachg. 36 1020 WIEN	Demand Jns.	
Hacke		bmvit	

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
D. Löffelholz Schleicher	HA 22		<i>[Signature]</i>
IRIS TICHELMANN, BSc MSc	Muthgasse 62	Wiener Umweltschule	<i>[Signature]</i>
THOMAS STRAUCE	HAUPTSTRASSE 36 JEROME	Zuhörer	<i>[Signature]</i>
Dr. Jürgen RIENESL	MA 22	Zuhörer	<i>[Signature]</i>
Gertfried BREYER	An der Nö. Reg. R. 4	mitwirkende Behörden	<i>[Signature]</i>
Heidi Fehrer	SV Verkehr	Rohbühnen, Gär	<i>[Signature]</i>
Daniel NESTLER	bnv	bnv	<i>[Signature]</i>
Andreas KUTZER-PLATTNER	22, Mesgasse 114	BUNN, priv.	<i>[Signature]</i>
Kirill ANTONOV. VOROSILOFF	Spielplatz 8 2481	SV	<i>[Signature]</i>
KERSTIN MOER	20; Am Briggensauer d. 7	SV/STWIT	<i>[Signature]</i>
EDITH FLECK, BSc	Am Sauerwald 15, 1140	SV	<i>[Signature]</i>
FLESCHE Rainer		SV Ersu	<i>[Signature]</i>
Kimberly Chaudhry		SV Lär	<i>[Signature]</i>

[illegible]



Beim Eintrag in die gegenständliche Liste erfolgt gleichzeitig eine Identitätskontrolle

Beilage .1

UVP-Verfahren











S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)



ANWESENHEITSLISTE

Mündliche Verhandlung am 12. Dezember 2017

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Vor- und Nachname (bitte in Blockbuchstaben)	Adresse	Funktion / Vertretung für...	Unterschrift
Sascha Wolfsrstorfer	Radetzkystr. 2 1030 Wien	bmvit	
Daniel NESTLER	bmvit	bmvit	
Martina MAYOR	Aufzug BMH	ASFINAG	
THOMAS SCHROFELBAUER		PW/ASFINAG	
Rainer FLEISCH		SV Erschließung	
Martin KÜHNERT	zt-bau Kuhnert	SV Forst, Jagd	
Christof RETHLING	bmvit	UVP-Koordination	
Thomas KNOCC	KNOCC CONSULT	SV Planung	
KUBIN FORAN	Radetzkystr. 5-P	ASFINAG	

[illegible]

Rednerliste 23.11.2017 (Tag 1)

Block 1: Allgemeines, Verkehr und Verkehrssicherheit, Raumordnung und Sachgüter



Nr.	Name des Redners		Adresse Redner			Vertretung für		Vollmacht (ja/nein)	Stgn. Nr. (des Vertretenen)	Anmerkung
	Vorname	Nachname	PLZ	Ort	Straße	Vorname	Nachname			
1	Jutta	Matysek	1220	Wien	Polletstraße 46		BI Rettet die Lobau, in eigener Sache		193 / 180	nach Rehm sprechen
2		ASFINAG BMG	1030	Wien	Modecentersstraße 16		ASFINAG			
3	Wolfram	Schachinger, Mag. RA	1010	Wien	Schuberting 6		siehe Liste			
4	Heinz	Mutzek, Ing.	1220	Wien	Maschlgasse 114		BI BNWN, in eigener Sache, 39 Nachbarn		12, 188/409a	
5	Werner	Schandl, Ing.	1220	Wien	Kalmusweg 3		BI Hirschstetten-retten, in eigener Sache		169, 174/175	
6	Georg	Hartl, Mag.	1220	Wien	Gartenheimstraße 23/2		in eigener Sache, BI BNWN		56/12, 188	
7	Alfred	Benda	1220	Wien	Am Heidjöchl 6/8		in eigener Sache, BI BNWN, Marion Benda	ja	22, 212/12, 188/ 214	
8	Peter	Lenz, DI	1010	Wien	Rathaus 5/1/1		Standortgemeinde Wien		173	
9	Reinhard	Glanz	1220	Wien	Nechanskyweg 28		in eigener Sache		274	
10	Wolfgang	Rehm	1090	Wien	Währingerstraße 59		VIRUS		170	
11	Robert	Manoutschehri	1220	Wien	Maschlgasse 122		in eigener Sache		391	
12	Peter	Blanc	1220	Wien	Resedaweg 60		in eigener Sache		221	
13	Roland	Schönauer	1220	Wien	Ilse-Arlt-Straße 19/5		BI lebenswerte Seestadt		194	
14	Thomas	Neyder, Ing.	1220	Wien	Telefonweg 398		in eigener Sache		191	
15										
16										
17										

Rednerliste 24.11.2017 (Tag 2)

Block 2: Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe und Klima, Humanmedizin



Nr.	Name des Redners		Adresse Redner		Vorname	Vertretung für		Vollmacht (ja/nein)	Sign. Nr. (des Vertretenen)	Anmerkung
	Vorname	Nachname	PLZ	Ort		Nachname	Sache			
1	Jutta	Matysek	1220	Wien		BI Rettet die Lobau, in eigener Sache			193 / 180	nach Rehm sprechen
2		ASFİNAG BMG	1030	Wien		Modecenterstraße 16	ASFİNAG			
3	Werner	Schandl, Ing.	1220	Wien		Kalmusweg 3	BI Hirschstetten-reiten, in eigener Sache		169, 174/175	
4	Wolfram	Schachinger, Mag. RA	1010	Wien		Schuberting 6	siehe Liste			
5	Georg	Hartl, Mag.	1220	Wien		Gartenheimstraße 23/2	in eigener Sache, BI BNWN		56/12, 188	
6	Heinz	Mutzek, Ing.	1220	Wien		Maschlgasse 114	BI BNWN, in eigener Sache, 39 Nachbarn		12, 188/409a	
7	Wolfgang	Rehm	1090	Wien		Währingerstraße 59	VIRUS		170	
8										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										

Rednerliste 27.11.2017 (Tag 3)**Block 2:** Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe und Klima, Humanmedizin

Nr.	Name des Redners		Adresse Redner		Vertretung für		Vollmacht (ja/nein)	Stgn. Nr. (des Vertretenen)	Anmerkung
	Vorname	Nachname	PLZ	Ort	Straße	Vorname			
1	Jutta	Matysek	1220	Wien	Polletstraße 46		BI Rettet die Lobau, in eigener Sache	193 / 180	nach Rehm sprechen
2	Hahn	Herbert, DI	1100	Wien	Fernkorngasse 17		BI Rettet die Lobau - Natur statt Beton	193	
3		ASFİNAG BMG	1030	Wien	Modecenterstraße 16		ASFİNAG		
4	Werner	Schandl, Ing.	1220	Wien	Kalmusweg 3		BI Hirschstetten-reiten, in eigener Sache	169, 174/175	
5	Wolfram	Schachinger, Mag. RA	1010	Wien	Schuberting 6		siehe Liste		
6	Georg	Hartl, Mag.	1220	Wien	Gartenheimstraße 23/2		in eigener Sache, BI BNWN	56/12, 188	
7	Alfred	Benda	1220	Wien	Am Heidjöchl 6/8		in eigener Sache, BI BNWN, Marion Benda	ja 22, 212/12, 188/ 214	
8	Heinz	Mutzek, Ing.	1220	Wien	Maschl-gasse 114		BI BNWN, in eigener Sache, 39 Nachbarn	12, 188/409a	
9	Wolfgang	Rehm	1090	Wien	Währingerstraße 59		VIRUS	170	
10									
11									
12									
13									
14									
15									
16									
17									

Rednerliste 28.11.2017 (Tag 4)**Block 3:** Boden und Abfallwirtschaft, Oberflächengewässer, Grundwasser und Hydrogeologie, WRG

Nr.	Name des Redners		Adresse Redner		Vertretung für		Vollmacht (ja/nein)	Stgn. Nr. (des Vertretenen)	Anmerkung
	Vorname	Nachname	PLZ	Ort	Straße	Vorname			
1	Jutta	Matysek	1220	Wien	Polletstraße 46		BI Rettet die Lobau, in eigener Sache	193 / 180	nach Rehm sprechen
2		ASFINAG BMG	1030	Wien	Modecenterstraße 16		ASFINAG		
3	Werner	Schandl, Ing.	1220	Wien	Kalmusweg 3		BI Hirschstetten- retten, in eigener Sache	169, 174/175	
4	Wolfram	Schachinger, Mag. RA	1010	Wien	Schuberting 6		siehe Liste		
5	Georg	Hartl, Mag.	1220	Wien	Gartenheimstraße 23/2		in eigener Sache, BI BNWN	56/12, 188	
6	Alfred	Benda	1220	Wien	Am Heidjöchl 6/8		in eigener Sache, BI BNWN, Marion Benda	ja	22, 212/12, 188/ 214
7	Heinz	Mutzek, Ing.	1220	Wien	Maschlgasse 114		BI BNWN, in eigener Sache, 39 Nachbarn		12, 188/409a
8	Wolfgang	Rehm	1090	Wien	Währingerstraße 59		VIRUS	170	
9									
10									
11									
12									
13									
14									
15									
16									
17									

Rednerliste 29.11.2017 (Tag 5)Block 4: Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Erholung, Orts- und Landschaftsbild, Waldökologie und Forstwirtschaft, Kulturgüter, Allgemeines

Nr.	Name des Redners		Adresse Redner		Vertretung für		Vollmacht (ja/nein)	Sign. Nr. (des Vertretenen)	Anmerkung
	Vorname	Nachname	PLZ	Ort	Vorname	Nachname			
1	Jutta	Matysek	1220	Wien	Polletstraße 46	BI Rettet die Lobau, in eigener Sache		193 / 180	nach Rehm sprechen
2		ASFİNAG BMG	1030	Wien	Modecenterstraße 16	ASFİNAG			
3	Wener	Schandl, Ing.	1220	Wien	Kalmusweg 3	BI Hirschstetten-reiten, in eigener Sache		169, 174/175	
4	Wolfram	Schachinger, Mag. RA	1010	Wien	Schuberting 6	siehe Liste			
5	Georg	Hartl, Mag.	1220	Wien	Gartenheimstraße 23/2	in eigener Sache, BI BNWN		56/12, 188	
6	Alfred	Benda	1220	Wien	Am Heidjöchl 6/8	in eigener Sache, BI BNWN, Marion Benda	ja	22, 212/12, 188/ 214	um Mittagszeit
7	Heinz	Mutzek, Ing.	1220	Wien	Maschlgasse 114	BI BNWN, in eigener Sache, 39 Nachbarn		12, 188/409a	
8	Norbert	Hörmayer	1190	Wien	Muthgasse 62	Wiener Umwelt- anwaltschaft		183	
9	Wolfgang	Rehm	1090	Wien	Währingerstraße 59	Umweltorganisation VIRUS		170	
10									
11									
12									
13									
14									
15									
16									
17									

VEREIN PROJEKTWERKSTATT FÜR UMWELT UND SOZIALES



Umweltorganisation VIRUS -
Verein Projektwerkstatt
für Umwelt und Soziales
c/o WUK-Umweltbureau
Währingerstr.59
1090 Wien
ZVR:505949056

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung IV/IVVS4, UVP-Verfahren Landverkehr
Postfach 201, 1000 Wien
Radetzkystraße 2
1030 Wien,
Übermittlung via email
ivvs4@bmvit.gv.at

Wien, am 02.10.2017

Betrifft: Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren „S1- Spange Seestadt“ GZ. BMVIT-311.401/0010-IV/IVVS-ALG/2016 - ergänzendes Parteivorbringen zu den Einwendungen vom 19.09.2016

S. g. Damen und Herren

Zu unseren Einwendungen vom 19.9.2016 übermitteln wir (nachdem sich bei nochmaliger Durchsicht Modifikations- bzw. Korrektur bedarf ergeben hat) nachstehendes ergänzendes Vorbringen:

1. Einwendungspunkt 4 wird wegen Irrtums ersatzlos zurückgezogen
2. Einwendungspunkt 22 wird ebenfalls wegen Irrtums zurückgezogen und erhält folgende Neufassung:

Zur Bestimmung der Unsicherheiten der Verkehrsmodellierung wurde nun auch durch das planungsausführende Büro Areal Consult „Qualivermo“ eingesetzt und mit der Angabe von Verkehrsstärkenklassen eine Weiterentwicklung gegenüber dem vorherigen methodischen Zugang bei der Angabe von Konfidenzintervallen gesetzt die sich in vergleichbaren Verfahren (z.B. S3, A5 Nord B, A26) als in keiner Weise nachvollziehbar erwiesen haben. Die nun gemäß einer „*überschlägigen Abschätzung*“ angegebenen Werte erscheinen mit jeweils gerundet +/-14% (Verkehrsstärkenklasse 7) bis +/-34% (Verkehrsstärkenklasse 1) jeweils bei 95% Vertrauensniveau/Signifikanzniveau allerdings niedrig zu sein, wenn man die in Qualivermo¹ ermittelten Werte heranzieht. Vorbehaltlich deren genauerer Überprüfung ist jedenfalls anzumerken dass dies nur ein erster Schritt

¹ Sammer G., G.Röschel und. Ch. Gruber, 2010, "Qualitätssicherung für die Anwendung von Verkehrsnachfragemodellen und Verkehrsprognosen", Entwurf eines Merkblattes, Projekt QUALIVERMO, Forschungsbericht, i.A. Asfinag und bmvit, Graz, November 2010

sein kann, weil die Unsicherheit für Prognosen als höher anzunehmen ist als dies für die Bestandsituation der Fall ist. Doch auch wenn man dies außer acht lässt, ist bei den angegebenen Werten (etwa 21% "relatives Konfidenzintervall" für die auf das Hauptbauwerk etwa bezogen auf den UVE-Maßnahmenplanfall 1.D.2 2030 anzuwendende Verkehrsstärkenklasse 5) die Überschreitungswahrscheinlichkeit des Erwartungswertes der Verkehrsnachfrage sehr hoch. Das bedeutet - insbesondere wenn man berücksichtigt, dass es bei den Immissionsbelastungen auch bei Unterstellung der Erwartungswerte zu Überschreitungen von Grenzwerten und Irrelevanzschwellen kommt, dass allein aufgrund dieser Unsicherheit (noch ohne Einbeziehung weiterer Unsicherheitsfaktoren die bei der Immissionsmodellierung zu berücksichtigen wären) das Ausmaß dieser Überschreitung und damit auch das Ausmaß der Betroffenheit des Schutzgutes Mensch/bzw. der Kreis der berührten bzw. vom Vorhaben beeinträchtigten Nachbarn deutlich größer anzunehmen ist, als in den Einreichunterlagen dargestellt. Allein dies würde (noch ohne die Berücksichtigung der weiteren Unsicherheiten) die Einhaltung der (teilweise ohnehin bereits überschrittenen Grenzwerte bzw. Irrelevanzsschwellen) und damit die Genehmigungsfähigkeit in Frage stellen. Dennoch kann auf nachvollziehbare gesamthafte Bestimmung und Darstellung der Unsicherheiten nicht verzichtet werden

3. Die obige Neufassung des Einwendungspunktes 22 ersetzt auch die Einwendungspunkte 23 und 24.

4. Die Einwendungspunkte 43 und 81 sind zu korrigieren und erhalten folgende Fassung:

43:

- Auch die Projektwerberin räumt ein (Einlage 1-1.1 S.29): *"Im engeren Untersuchungsraum der S 1 Spange kommt es nach den Prognosen in der Lärmtechnischen Untersuchung im Planfall 1.D.2 Ausbau 2030 mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu Grenzwertüberschreitungen (GW-Ü) an 7 Fassaden bzw. an 6 Objekten. An diesen Fassaden gibt es Überschreitungen nach §6 (1) lt. BStLärmIV. Die Überschreitungen werden mittels Schalldämmlüfter für die Aufenthaltsräume an den betroffenen Fassaden kompensiert."* Würden die in Punkt 41 gerügten Mängel behoben dann wäre von einer deutlich höheren und weiterreichenden Belastung auszugehen, aber das darzustellen ist eben Aufgabe der Projektwerberin, die auch unter Weglassung des vollen Unsicherheitsspektrums nicht zum ersten Mal in der Donaustadt Schwierigkeiten hätte den Kreis der Anspruchsberechtigten für objektseitige Lärmschutzmaßnahmen richtig und vollständig zu bestimmen.

81:

- Auch auf Basis der ohnehin unzureichenden Untersuchungen kommt es jedoch (in der Bauphase) zu Grenzwertüberschreitungen und werden auch Irrelevanzkriterien nicht eingehalten und ist das Vorhaben daher nicht genehmigungsfähig.

So hält die Projektwerberin in der Einlage 1-1.1 Seite 30f fest²:

"Wie die Berechnungsergebnisse für die Bauphase zeigen, überschreitet die projektbedingte Zusatzbelastung durch das Bauvorhaben der S 1 Spange Seestadt Aspern an einigen betrachteten Immissionspunkten mit Wohnnutzung (ganzjähriges Wohnen) im Untersuchungsgebiet die jeweilige Irrelevanzgrenze gemäß dem Schwellenwertkonzept. Dies gilt im besonderen Maße für das dritte Baujahr

² Hervorhebung nicht im Original

(Kalenderjahr 3) sowie die Stoffe NO₂, PM₁₀ und Staubbiederschlag. Die Ermittlung der resultierenden Gesamtbelastung zeigt aber, dass unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehenen emissionsmindernden Maßnahmen mit der Einhaltung der Grenzwertkriterien bzw. Grenzwerte zu rechnen ist. Dies gilt für alle Kalenderjahre und insbesondere für die besonders relevanten Schadstoffgruppen Stickstoffdioxid NO₂ und Feinstaub PM₁₀ bzw. PM_{2,5}

...
"Für die Betriebsphase kann festgehalten werden, dass im UVE-Planfall 2030 die Irrelevanzschwellen (3% des jeweiligen Beurteilungswertes) für alle betrachteten Schadstoffe, insbesondere auch für Stickstoffdioxid NO₂ und Feinstaub PM₁₀, an allen Immissionspunkten im Bereich mit Wohnnutzung (ganzjähriges Wohnen) im Untersuchungsgebiet eingehalten werden. Die Grenzwerte für Stickstoffdioxid NO₂ und Feinstaub PM₁₀ gemäß § 20 Abs. 3 IG-L werden ebenfalls eingehalten. Die Einhaltung der Grenzwerte gilt auch für das emissionsstärkste Jahr der Inbetriebnahme 2019."

Diese Aussagen sind in sich widersprüchlich, legen aber dar, dass die Genehmigungsvoraussetzungen nicht erfüllt werden. Warum die Aussage, dass es nur an wenigen Immissionspunkten zu Überschreitungen kommt von der Projektwerberin als Rechtfertigung angeführt wird, mit der sie das Genehmigungshindernis beseitigt glaubt, ist nicht nachvollziehbar. Das Schwellenwertkonzept ist durchaus hinterfragenswert, zieht man es als Grundlage heran dann ist aber damit in der Bauphase der Toleranzspielraum bereits ausgeschöpft und besteht kein Raum für weitere Überschreitungen

Aus gegebenem Anlaß weisen wir darauf hin dass §2 des Immissionschutzgesetzes Luft IG-L folgendes normiert

"(4) Immissionsgrenzwerte im Sinne dieses Bundesgesetzes sind, sofern Abs. 5 nicht anderes bestimmt, höchstzulässige, wirkungsbezogene Immissionsgrenzkonzentrationen, bei deren Unterschreitung nach den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen keine schädigenden Wirkungen zu erwarten sind.

(5) Immissionsgrenzwerte für kanzerogene, mutagene und teratogene Stoffe im Sinne dieses Bundesgesetzes sind höchstzulässige Immissionskonzentrationen. Ebenso ist der Immissionsgrenzwert für PM₁₀ und PM_{2,5} jeweils eine höchstzulässige Immissionskonzentration".

Die Ausweisung als "belastetes Gebiet" zeigt, dass es hier bereits zu Grenzwertüberschreitungen kommt insofern ist ganz im Gegensatz zu den Aussagen der Projektwerberin mit Grenzwertüberschreitungen zu rechnen und können diese schon gar nicht ausgeschlossen werden. Wie bereits erwähnt, stellt die Einschreiterin das Schwellenwertkonzept an sich grundsätzlich in Frage. Auch wenn man dem Schwellenwertkonzept folgt sind hier die Voraussetzungen für die Anwendung der Erhöhung eines 1%igen Irrelevanzkriteriums auf 3% nicht gegeben Wenn weiters auch Messunsicherheiten Rechtfertigung für Irrelevanzschwellen dienen, dann ist die Frage zu stellen, warum dies nur zum Nachteil der von Luftschadstoffimmissionen Betroffenen ausgelegt wird und nicht stattdessen nach dem Vorsorgeprinzip vorgegangen wird. Berücksichtigt man die Unsicherheiten bei Messungen UND jene bei der Luftschadstoffimmissionsmodellierung mittels AUSTAL u. dgl. und der vorgeschalteten ebenfalls naturgemäß fehlerbehafteten Kette der Verkehrsmodellierung, dann ist in Wahrheit unter Einbeziehung aller methodischen Mängel und Schwächen noch von weit höheren vorhabensbedingten Immissionsbelastungen, von denen auch eine größere Zahl von Immissionspunkten betroffen sein werden, auszugehen.

Zusammengefasst wird es sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase zu vermehrten Belastungen mit Luftschadstoffen und zu Grenzwertüberschreitungen für NO_x und PM₁₀ kommen. Aus gegebenem Anlass wird daher auf §5 Abs. 6 UVPG

2000 i.d.g.F hingewiesen:

"(6) Der Antrag ist in jeder Lage des Verfahrens abzuweisen, wenn sich im Zuge des Verfahrens auf unzweifelhafte Weise ergibt, dass das Vorhaben bestimmten Genehmigungsvoraussetzungen in einem Maße zuwiderläuft, dass diese Mängel durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen oder Ausgleichsmaßnahmen nicht behoben werden können".

Die Voraussetzungen sind hier gegeben, weshalb auch der Antrag gestellt wird abzuweisen, was die Behörde von Amts wegen bereits seit langem hätte tun müssen.

4. Einwendungspunkt 69 ist zu korrigieren und erhält folgende Fassung:

69:

- Chlorid-Grundbelastung: Dies trifft auf eine bereits bedenkliche Grundbelastung des Grundwasser durch den Parameters Chlorid. Gemäß Einlage D.04.04 des "Schwesterprojekts" Stadstraße Aspern (S39.) ergibt sich aus dem Wert von 200 mg/l dass bereits im Bestand der Grenzwert der QZV Chemie GW überschritten, also Zusatzbelastungen keinesfalls tolerierbar sind.

Mit freundlichen Grüßen



Wolfgang Rehm
(Vereinsvorsitzender)

VEREIN PROJEKTWERKSTATT FÜR UMWELT UND SOZIALES

Umweltorganisation VIRUS -
Verein Projektwerkstatt
für Umwelt und Soziales
c/o WUK-Umweltbureau
Währingerstr.59
1090 Wien
ZVR:505949056

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung IV/IVVS4, UVP-Verfahren Landverkehr
Postfach 201, 1000 Wien
Radetzkystraße 2
1030 Wien,
Übermittlung via email
ivvs4@bmvit.gv.at

Wien, am 03.10.2017

**Betrifft: Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren „S1- Spange Seestadt“ GZ. BMVIT-
311.401/0010-IV/IVVS-ALG/2016 - ergänzendes Parteivorbringen Luftschadstoffe**

S. g. Damen und Herren

Der Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales (VIRUS) als Einschreiterin übermittelt im Rahmen der Parteistellung gemäß UVP-G nachstehendes Vorbringen.

Vorbemerkung:

In den Einwendungen vom 19.9.2016 wurde zum Schutzgut Luft/Luftschadstoffe unter anderem folgendes ausgeführt:

"Die verwendeten Emissionsfaktoren sind zu gering und nicht gültig, der so genannte "VW-Skandal" und die Folgen wurden nicht berücksichtigt. Das Einreichprojekt ist nicht auf der Grundlage von "real drive emissions" aufgebaut. Es ist bekannt dass in bisher noch nicht abgrenzbarem Ausmaß aber deutlich über die Grenzen des VW-Konzerns hinaus insbesondere die Stickoxidemissionswerte der Fahrzeugflotte (vorwiegend aber nicht ausschließlich bei Dieselfahrzeugen) deutlich und teilweise um ein Mehrfaches über den Euro-Normwerten liegen. In Konsequenz ist davon auszugehen, dass auch die vorhabensbedingten Luftschadstoffemissionen bzw. -immissionen deutlich höher sind als bei der Projektierung angenommen. Wie auch den Projektunterlagen zu entnehmen liegt das Vorhaben in einem belasteten Gebiet (Gemäß BGBl. II Nr. 166/2015, der 166. Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und

Wasserwirtschaft 2015 über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000). Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang dass nicht nur vergleichbar mit anderen derartigen Gebieten das gesamte Stadtgebiet von Wien als "Sanierungsgebiet" für Feinstaub PM10 ausgewiesen ist sondern zusätzlich nahezu das gesamte Stadtgebiet (mit Ausnahme einiger hier nicht relevanter Katastralgemeinden) auch für Stickstoffdioxid."

Weiters erfolgte die Anmerkung:

Auch auf Basis der ohnehin unzureichenden Untersuchungen kommt es jedoch zu Grenzwertüberschreitungen und werden auch Irrelevanzkriterien nicht eingehalten und ist das Vorhaben daher nicht genehmigungsfähig.

Einerseits waren diese Einschätzungen berechtigt und haben sich andererseits die den Einwendungen zugrundeliegenden Bedenken nun weiter erhärtet, wie im Folgenden ausgeführt wird:

Emissionsfaktoren nicht mehr Stand der Technik

Seit dem "VW Skandal" und damit bereits 2015 ist unübersehbar geworden, dass die Kraftfahrzeugemissionen (insbesondere die von Stickstoffoxiden) unter realen Fahrbedingungen ("real drive emissions") beträchtlich höher sind, als bei der Ermittlung mittels Testzyklen am Prüfstand, letztere Ergebnisse wurden von der Automobilbranche auch unter Zuhilfenahme von Täuschungsmethoden wie "defeat-devices" erzielt. Diese Abweichungen betreffen vorwiegend aber nicht ausschließlich Dieselfahrzeuge und reichen mit der sukzessiven Ausweitung des Skandals auf andere Hersteller weit über die Flotte des VW-Konzerns hinaus. Für aufmerksame Beobachter, zu denen Sachverständige von Berufs wegen jedenfalls zu zählen sein müssen, weil es zu den Verpflichtungen gehört, sich mit ihrem jeweiligen Gutachten bzw. ihrer gutachterlichen Tätigkeit auf der Höhe des Fachwissens zu bewegen (Oberleitner, 1999, S6) ¹, war bereits vor Aufliegen des VW-Skandals klar, wies doch das ICCT bereits 2014² darauf hin, dass es zu großen Abweichungen der Emissionen im realen Fahrbetrieb kommt. In Folge musste auch offensichtlich sein, dass die verwendeten Emissionsfaktoren keine Gültigkeit haben, weil sie nicht auf "real drive emissions" basieren und die Annahmen über die Emissionen der Kraftfahrzeugflotte und deren Entwicklung in der Zukunft zu revidieren sein würden.

Das ggst. Projekt wurde unter Zuhilfenahme des veralteten HBEFA 3.2 berechnet. Diese geben nicht die reale Fahrsituation wieder, auch wenn mit dem Hinweis auf einen gegenüber dem Standardzyklus realitätsnäheren Prüfzyklus beim HBEFA vom Umweltbundesamt und in einigen anderen Verfahren von Sachverständigen versucht wurde, diesen Eindruck zu erwecken obwohl von fachkundiger Seite hätte erkannt werden müssen, dass dies nicht der Fall ist.

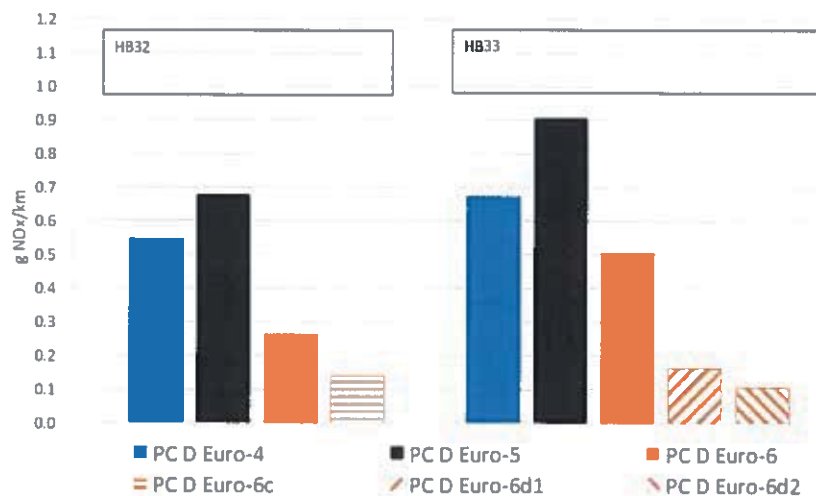
Nun wurde seitens der HBEFA-Ersteller spät aber doch reagiert, der Handlungsbedarf erkannt und vorab als "Quick update" die HBEFA 3.3 als vorgezogene Zwischenversion vor

¹ Oberleitner F., 1999, „Aufgaben und Pflichten der Sachverständigen in Umweltverfahren“, in: Janauer G.A., F. Kerschner, F. Oberleitner (Hrsg.) „Der Sachverständige in Umweltverfahren“, RdU Schriftenreihe Recht der Umwelt, Manz Verlag, Wien

² vgl. Franko, V., et al., „Real-World Exhaust Emissions from modern Diesel Cars: A metaanalysis of PEMS Emissions data from EU (EURO 6) and US (Tier 2 Bin 5/ULEV II) Diesel passenger cars“, Part I: Aggregated Results, ICCT (2014).

dem erst für 2018 geplanten "Major Update" mit dem Arbeitstitel HBEFA 4.1 herausgegeben, das zum Zwecke der Anpassung der NO_x Emissionen von Diesel PKW dient: "HBEFA 3.3 is a "quick update" of HBEFA 3.2 and is focusing on the NO_x-emission of newer diesel passenger cars."³ Die der HBEFA Dokumentation entnommene Abbildung zum Versionsvergleich, zeigt beträchtlich höhere Emissionsfaktoren für NO_x bei Dieselfahrzeugen in der neuen Version eine Verdoppelung bei den Euro 6 Fahrzeugen. Damit ist belegt, dass die Annahme HBEFA 3.2 würde reale Fahrzeugemissionen abbilden keine reale Grundlage hatte.

Figure S1: NO_x emission factors of the diesel cars Euro-4/-5/-6 – in HBEFA 3.2 and HBEFA 3.3



(Grafik aus Keller et.al, 2017)

Wie realitätsnahe das "Quick-update" nun ist, wird sachverständig zu überprüfen sein, die HBEFA 3.3 markiert aber nun den aktuellen Stand der Technik, die Vorversionen sind damit endgültig als veraltet anzusehen, und dürfte aber bereits seit dem Jahr 2014 nicht mehr mit gutem Gewissen auf diese vertraut werden.

Im anderen vergleichbaren UVP-Verfahren haben SV für Luftschadstoffe eine Neuberechnung der Luftschadstoffimmissionen gefordert. *(Derzeit verfügt die Einschreiterin über keine Kenntnis vom Letztstand des Verfahrens seit der länger zurückliegenden letzten Akteneinsicht - es ist daher nicht auszuschließen, dass eine entsprechende sachverständige Forderung zwischenzeitlich bereits erhoben wurde.)* Eine Neuberechnung gemäß dem Stand der Technik ist jedenfalls auch im gegenständlichen Verfahren unverzichtbar erforderlich und es wird hiermit beantragt, (so dies nicht bereits geschehen ist), die Behörde möge der Projektwerberin eine derartige Neuberechnung vorschreiben und sachverständig überprüfen zu lassen.

Nochmals ist zu betonen dass das Projektgebiet in einem Belasteten Gebiet Luft situiert ist

³ Keller M. et. al. 2017, "HBEFA Version 3.3 Background documentation", Berne, 25. April 2017

ANTRAG:

Die Einschreiterin stellt den Antrag:

- Die Behörde möge der Projektwerberin auftragen, den Fachbereich Luftschadstoffe einer Neuberechnung nach dem Stand der Technik auf Basis der Ermittlung von "real drive emissions" zu unterziehen.

Die bisher im Verfahren vorgebrachten Einwendungen sowie Anträge bleiben in vollem Umfang aufrecht.

Für die Einschreiterin:



Wolfgang Rehm
(Vereinsvorsitzender)

NIEDERÖSTERREICHISCHE UMWELTANWALTSCHAFT

3109 St. Pölten, Wiener Straße 54, Stiege B, 5. Stock



Niederösterreichische Umweltanwaltschaft, 3109

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie
BMVIT-IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Beilagen

NÖ-UA-V-44/003-2015

Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: post.lad1ua@noel.gv.at

Fax: 02742/9005-13540 Internet: <http://www.noel.gv.at>
Bürgerservice-Telefon 02742/9005-9005 DVR: 0059986

Bezug

BMVIT-311.401/0019-
IV/IVVS-ALG/2017

BearbeiterIn

Herbert Schirl, MSc

(0 27 42) 9005

Durchwahl

13379

Datum

16. November 2017

Betrifft

W/NÖ; S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl
(Spange Seestadt Aspern) UVP-Verfahren, Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens,
Stellungnahme

Die NÖ Umweltanwaltschaft erhebt gegen das im Betreff angeführte Vorhaben in
Anbetracht des vorgelegten Umweltverträglichkeitsgutachtens keinen grundsätzlichen
Einwand. Es wird aber beantragt, die von den beigezogenen Sachverständigen vorge-
schlagenen Maßnahmen im Bescheid vorzuschreiben.

Mit freundlichen Grüßen

Für die NÖ Umweltanwaltschaft

Mag. H a n s m a n n

Leiter der NÖ Umweltanwaltschaft



Dieses Schriftstück wurde amtssigniert.
Hinweise finden Sie unter:
www.noel.gv.at/amtssignatur



Umweltorganisation VIRUS -
Verein Projektwerkstatt
für Umwelt und Soziales
c/o WUK-Umweltbureau
Währingerstr.59
1090 Wien
ZVR:505949056

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung IV/IVVS4, UVP-Verfahren Landverkehr
Postfach 201, 1000 Wien
Radetzkystraße 2
1030 Wien,
Übermittlung via email
ivvs4@bmvit.gv.at

Wien, am 16.11.2017

Betrifft: Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren „S1- Spange Seestadt“ GZ. BMVIT-311.401/0010-IV/IVVS-ALG/2016 - Antrag auf Vertagung der mündlichen Verhandlung

S. g. Damen und Herren

Das gegenständliche Vorhaben steht in engem räumlichen und sachlichen Zusammenhang mit den Straßenbauvorhaben "S1 - Lobau, Abschnitt Schwechat-Süßenbrunn" sowie "Stadtstraße Aspern/ ASt Seestadt Ost". Mit Kundmachung vom 10. Oktober 2017 wurde für 23.11. bis 29. 11. eine mündliche Verhandlung anberaumt. Im Parallelverfahren "Stadtstraße Aspern/ ASt Seestadt Ost " bei der MA22 wurde mit einer zeitgleichen Kundmachung vom 10. Oktober 2017 eine mündliche Verhandlung unmittelbar anschließend vom 29.11. bis 6.12.2017 angesetzt. Zusätzlich war bereits seit 27.6.2017 (Ladung) bekannt, dass beim Bundesverwaltungsgericht im Beschwerdeverfahren S1-Lobau vom 8.11. bis 10.11.2017 sowie 14.11. bis 16.11.2017 eine mündliche Vereinbarung anberaumt war.

Es darf als amtsbekannt vorausgesetzt werden, dass betreffend die zu beteiligende Öffentlichkeit es natürliche und juristische Personen gibt, deren im Verfahren wahrzunehmende Interessen von zwei oder allen drei der genannten Vorhaben berührt sind und demzufolge der Kreis der Verfahrensparteien, die jeweils Einwendungen geltendgemacht bzw. Beschwerde erhoben haben, eine große Schnittmenge aufweist. Vorweggeschickt sei, dass es selbstverständlich von Behörden nicht erwartet werden kann, Querbeziehungen zu jedem denkmöglichen anderen Verfahren herzustellen. Aufgrund des bereits erwähnten räumlichen und sachlichen Zusammenhangs und der antragsbedingten zusätzlichen Verknüpfungen des ggst. Projekts mit den anderen genannten Vorhaben sind


diese Überlegungen allerdings für den ggst. Fall nicht anwendbar. Es ist auch nicht nachvollziehbar, warum das ehemalige Projekt "A23-Verlängerung" erst aufgeteilt, dann die beiden Teile aber hinsichtlich der Genehmigungsverfahren trotz verschiedener Behörden und anzuwendender Rechtsvorschriften hinsichtlich des zeitlichen Ablaufes so synchronisiert werden, wie dies mindestens seit der öffentlichen Auflage der Fall ist. Zwei Projekte bedeuten für die Verfahrensparteien den doppelten Aufwand betreffend Einwendungen, Bearbeitung der UVE-Berichte zum jeweiligen Fachbereich und der Teilgutachten der Behörde. Für "Spange" und "Stadtstraße" sind nun zehn Verhandlungstage ohne Pause dazwischen angesetzt, unter Mitberücksichtigung der "S1-Lobau" insgesamt in einem Zeitraum von weniger als einem Monat 15-16 Verhandlungstage. Jenen, die sich nur neben ihrer Berufstätigkeit den Verfahren widmen können, ist so eine Wahrung ihrer Parteieninteressen allein schon von der Verhandlungszeit nicht möglich. Aber auch ohne terminliche Schwierigkeiten ist unter den beschriebenen Umständen die erforderliche Vorbereitung nicht in angemessener Weise zu bewerkstelligen.

Dass im gegenständlichen Fall zwischen Kundmachung und Verhandlungstermin mit sechs Wochen ein im Vergleich mit vorhergehenden Verfahren etwas längerer Zeitraum liegt, wird anerkannt, vermag aber das Defizit nicht zu beseitigen.

Letztendlich ist durch die wesentlich hergestellte bzw. zugelassene besondere Verfahrenskonstellation nicht ausreichend Vorbereitungszeit gegeben, um am Verfahren in einer Weise mitzuwirken, dass die Behörde ihrer **Verpflichtung, den Sachverhalt vollständig zu ermitteln** nachkommen kann.

Im Übrigen erachten wir uns dadurch in unserem verfassungsmäßig gewährleisteten **Recht auf ein faires Verfahren** verletzt und stellen daher den **ANTRAG**,
die Behörde möge die mündliche Verhandlung vertagen und zu einem späteren, weniger problematischen Zeitpunkt neu anberaumen.

Mit freundlichen Grüßen



Wolfgang Rehm
(Vereinsvorsitzender)

Wird überreicht

23.11.2017

Mag. Wolfram Schachinger
T +43 1 51510 5241
F +43 1 51510 66 5241
wolfram.schachinger@wolftheiss.com

WOLF THEISS Rechtsanwälte
Schubertring 6
1010 Wien
Österreich

T +43 1 515 10
F +43 1 515 10 25
wien@wolftheiss.com
www.wolftheiss.com

WOLF THEISS
Rechtsanwälte GmbH & Co KG
UID: ATU 68242500; DVR: 0231924
ADM: P130664; FN 403377 b
FG: HG Wien; Sitz: Wien
VIE-MUTZEK/ASFİNAG
M 10020085 1

GZ. BMVIT-311.401/0019-IV/IVVS-ALG/2017

Einschreiter:

1. BI Netzwerk Verkehrsregion Wien-NÖ
(Sprecher: Ing. Heinz Mutzek, Maschl-gasse 114, 1220 Wien)
2. BI Hirschstetten-retten
(Sprecher: Ing. Werner Schandl, Kalmusweg 3, 1220 Wien)
3. BI Lebenswerte Seestadt
(Sprecher: Ing. DI Roland Schönauer, Ilse-Arlt-Straße 19/5, 1220 Wien)
4. Ing. Heinz Mutzek
Maschl-gasse 114
1220 Wien
5. Ing. Andrea Mutzek-Plattner
Maschl-gasse 114
1220 Wien
6. Mag. Gerald Sendera
Nechanskyweg 18
1220 Wien
7. Martin Grabner
Kieslerweg 5
1220 Wien

8. Sonja Glanz
Arnikaweg 22/2
1220 Wien
9. Dr. Dara Lazar
Arnikaweg 41
1220 Wien
10. Mag. Georg Hartl
Gartenheimstraße 23/2
1220 Wien
11. Ing. Peter Blanc
Resedaweg 60
1220 Wien
12. Bettina Blanc
Resedaweg 60
1222 Wien
13. Christian Glaser
Berresgasse 4A/15
1220 Wien
14. Robert Kaltenecker
Magyarweg 1
1220 Wien
15. Philipp Glaser
Algenweg 33/3
1220 Wien
16. Michael Bertloff
Pfalzgasse 70
1220 Wien
17. Manfred Bittermann
Nechanskyweg 3
1220 Wien
18. Reinhard Glanz
Nechanskyweg 28
1220 Wien
19. Gertraud Glanz
Nechanskyweg 28

1220 Wien

20. Arpad-Peter Turcik
Plecnikweg 22
1220 Wien

21. Christine Gindl
Preyweg 62
1220 Wien

22. Gabriele Rosenberger
Preyweg 58
1220 Wien

23. DI Valentin Grohsnegger
Preyweg 16
1220 Wien

24. Jerzy Fic
Pfalzgasse 68
1220 Wien

25. Wladyslaw Tylek
Preyweg 18
1220 Wien

26. Geert Langelaar
Nechanskyweg 37
1220 Wien

27. Johann Perchl
Preyweg 12
1220 Wien

28. Martina Bodenmüller
Magyarweg 13
1220 Wien

29. Josef Vlahovic
Preyweg 8
1220 Wien

30. Cornelia Deutsch
Magyarweg 7
1220 Wien

31. Doris Zalusky
Plecnikweg 7
1220 Wien

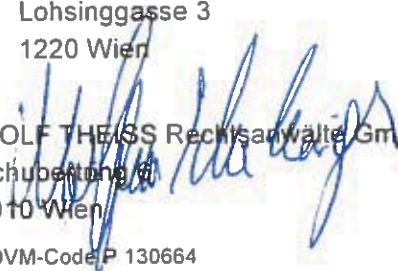
32. Katarzyna Jäger
Preyweg 56
1220 Wien

33. Alfred Prisching
Preyweg 52
1220 Wien

34. DI Roland Schönauer
Ilse-Arlt-Straße 19/5
1220 Wien

35. DI Bettina Litschauer
Lohsinggasse 3
1220 Wien

Vertreten durch:


WOLF THEISS Rechtsanwälte GmbH & Co KG
Schubertplatz 6
1010 Wien

ADVM-Code P 130664
FN 403377 b

Vollmacht erteilt

Antragstellerin:

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-
Aktiengesellschaft (ASFINAG)

Vertreten durch:

ASFINAG Bau Management GmbH (ASFINAG BMG)

wegen:

Bundesstraßenbauvorhaben S1 Wiener Außenring
Schnellstraße, Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl
(Spange Seestadt Aspern)

Vollmachtbekanntgabe

Hiermit geben die Einschreiter bekannt, dass sie in umseits bezeichneter Rechtssache die Rechtsanwaltssozietät Wolf Theiss Rechtsanwälte GmbH & Co KG, vertreten durch Herrn RA Mag. Wolfram Schachinger, mit ihrer rechtsfreundlichen Vertretung beauftragt haben.

* * *

BI Netzwerk Verkehrsregion Wien-NÖ

BI Hirschstetten-retten

BI Lebenswerte Seestadt

Ing. Heinz Mutzek

Ing. Andrea Mutzek-Plattner

Mag. Gerald Sendera

Martin Grabner

Sonja Glanz

Dr. Dara Lazar

Mag. Georg Hartl

Ing. Peter Blanc

Bettina Blanc

Christian Glaser

Robert Kaltenecker

Philipp Glaser

Michael Bertloff

Manfred Bittermann

Reinhard Glanz

Gertraud Glanz

Arpad-Peter Turcik

Christine Gindl

Gabriele Rosenberger

DI Valentin Grohsnegger

Jerzy Fic

Wladyslaw Tylek

Geert Langelaar

Johann Perchl

Martina Bodenmüller

Josef Vlahovic

Cornelia Deutsch

Doris Zalusky

Katarzyna Jäger

Alfred Prisching

DI Roland Schönauer

DI Bettina Litschauer

Name:

GLASER PEDRO

Straße:

ALGENWEG 33/3

PLZ / Ort:

1220 WIEN

Geburtsdatum:

25/01/57

E-Mail:

glaser.p3@hotmail.com

Vollmacht zur Vertretung im UVP-Verfahren „S1-Spange Seestadt“

Hiermit bevollmächtige ich
die Rechtsanwaltskanzlei Wolf Theiss

vertreten durch Mag. Wolfram Schachinger
Schubertring 6
A-1010 Wien

mich im UVP-Verfahren „S1- Spange Seestadt Aspern“, kundgemacht durch Edikt am 10.10.2017
vom BMVIT, Abteilung UVP-Verfahren Landverkehr
GZ BMVIT-311.401/0019-IV/IVVS-ALG/2017

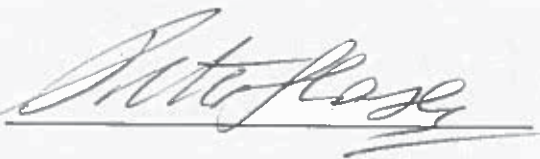
zu vertreten.

Gültig ist diese Vollmacht bis zum Abschluss des Verfahrens bzw. bis zu einem allfälligen,
schriftlichen Widerruf.

Ort, Datum

Unterschrift

Wien, 24/11/17



Aufgrund der Einbringung als Sammelbeschwerde ergibt sich ein ermäßigter Beitrag!

S 1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Glanz Reinhard

Adresse: 1220 Wien. Nechanskyweg 28

Vorbringen:

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.

Wien, am 23.11.2017

um 10:00 Uhr

Unterschrift: Reinhard Glanz

S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Blanc Peter

Adresse: Resedaweg 60, 1220 Wien

Vertretung für:
In eigener Sache

Vorbringen:

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 nicht 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.

Wien, am 23.11.2017 um 10¹⁰

Unterschrift:



S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: DI Peter Lenz

Adresse: 1010 Wien, Rathaus 5/2/1

Vertretung für: Standortgemeinde Wien

Vorbringen:

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.

Wien, am 23.11.17 um 10¹⁰

Unterschrift:



S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Benda Alfred

Adresse: Am Heidjöchl 6/8, 1220 Wien

Vertretung für:
In eigener Sache, Marion Benda, BI BNWN

Vorbringen:

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 %).“

- Wieso sind die beiden hier angeführten Prozentsätze exakt gleich wie in den UVP Unterlagen zur S1-Spange, obwohl die Verkehrszahlen beim UVP-Planfall 2030 bei Stadtstraße und S1-Spange nicht ident sind?
- 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?
- 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 ökonomische Prinzipien, Abwägen der vorhandenen Möglichkeiten. Wenn es Alternativen gibt, so wird die für einen bequemste, kostengünstigste etc. gewählt. Das kann dann zB 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 eine 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 eventuell bestehende Übernutzung des Straßennetzes zur Hauptverkehrszeit, im Gegenteil, er verschärft es. 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.

„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.“

- Erklären Sie und belegen Sie, wie sie zu diesen Aussagen kommen.
- Was verstehen Sie unter Binnen- bzw. Quell/Zielverkehr?
- 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!!

3.3 Eßlinger Hauptstraße Landesgrenze (Automat 1199)																			
Ri	stadtauswärts	8054	505	112	617	8651	92,9	5,8	1,3	7,1	8595	622	153	775	9870	91,7	6,6	1,6	8,3
Ri	stadteinwärts	7888	487	104	591	8479	93,0	5,7	1,2	7,0	8454	600	145	745	9199	91,9	6,5	1,6	8,1
	Gesamtquerschnitt	15922	992	216	1208	17130	92,9	5,8	1,3	7,1	17049	1222	298	1520	18569	91,8	6,6	1,6	8,2
909.3 Groß Enzersdorfer Straße bei Wimpffengasse																			
Ri	stadtauswärts	10622	598	164	762	11984	93,3	5,3	1,4	6,7	11740	758	201	959	12699	92,4	6,0	1,6	7,6
Ri	stadteinwärts	11450	420	247	667	12117	94,5	3,5	2,0	5,5	12001	524	301	825	12826	93,6	4,1	2,3	6,4
	Gesamtquerschnitt	22072	1018	411	1429	23501	93,9	4,3	1,7	6,1	23741	1282	502	1784	25525	93,0	5,0	2,0	7,0

„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 hoch-rangige Straßennetz gebündelt, wodurch es aufgrund des Ausbaustandards und der Leistungsfähigkeit dieser Straßen zu einer Verringerung der Reisedauer kommt. Die werktägliche Reisezeitsumme im UVE-Maßnahmenplanfall 1.D.2 2030 verringert sich gegenüber dem Nullplanfall um ca. - 16 %.“

- Wie kommen sie auf eine Verkürzung der Reisezeit, wenn der Verkehr mit Sicherheit nicht von der Stadtstraße auf die A23 abfließen wird können?
- Wohin wird der Verkehr fließen, der nicht in den Megastau auf der A23 sich hinten anstellt?
- Der Verkehr auf der A23 nimmt mit dem Bau der Stadtstraße wesentlich mehr zu als ohne Bau der Stadtstraße!

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 anzukurbeln. 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

Beilage

und nicht mehr vor allem für die Autos, die hier fahren und durchfahren. Keinen S1-Spangen-Stadtstraßen-Moloch!

LIVE-Bericht	A23 östl AS1 Stadlau	S1 nördl AS1 Gewerbepark Stadlau	Breitenfurter Str Stadlgraben	Hirschaufelhofen Ort	Plan Hausfeld str	Plan Ziegelhof str	Plan Ziegelhof str	Barreresse	Stadtlr Tunnel Hausfeld	Stadtlr Tunnel Einölsch	Stadtlr westl Anbindung Quadenstr	
Bestand 2012 (S.48)	101 300	61 800	11 200	53 400	2 900	5 200	3 000		n.a.	n.a.	n.a.	Was sind das für Bestände-Zahlen? Inwieweit zeigt 2015 wesentlich höhere Werte auf als Hausfeldstr/Quadenstr (S.48)?
O.E. 1.2019 (S.48)	119 400	76 400	10 200	56 000	4 600	8 300	5 400	3 800	n.a.	n.a.	n.a.	Was sind das für Bestände-Zahlen? Inwieweit zeigt 2015 wesentlich höhere Werte auf als Hausfeldstr/Quadenstr (S.48)?
O.E. 1.2019/Bestand 2012	118%	124%	91%	105%	155%	160%	180%	RDV/RI				
L.E. 1.2019 (inkl. Spange u Stadtlr) (S.49)	125 300	71 700	6 200	10 800	3400	7400	4400	3400	20 400	20 400	27 700	Auf der Stadtlr auf und fehlenden Anbindung Lurzerstraße im Tunnel Hausfeld sowie im Tunnel Einölsch 20 400 Kfz, westl Anbindung Quadenstraße 27 700 -> wie ist das zu realisieren?
L.E. 1.2019/O.E. 1.2019	105%	94%	61%	74%	74%	87%	81%	94%				Was ist mit dem Zubringerverkehr zum Halbeschütz Quadenstr alle?
O.D. 2.2019 (S.52)	119 100	75 800	10 400	54 200	5 200	8 400	7 300	3 900	n.a.	n.a.	n.a.	Wie kommt es, dass eine Prognose (RI) Ziegelhofstr sich reduziert?
O.D. 2.2019/Bestand 2012	118%	123%	93%	106%	180%	162%	143%	RDV/RI				
L.D. 2.2019 (inkl Spange u Stadtlr) (S.54)	122 000	73 500	6 000	16 500	2 800	9 700	4 800	3 300	27 500			Wie sieht gerade Befragung von ca. 1/4 heraus? Wie hoch auch mit verkehrstechnischen Maßnahmen erreichen und benötigt dazu kein Spange, das Hunderte Millionen Euro kostet?
L.D. 2.2019/Bestand 2012	120%	119%	54%	78%	100%	187%	160%	RDV/RI				Wie ist diese Befragung interpretiert? Wie führen denn die Kfz zum Halbeschütz Quadenstraße?

Wien, am 23.11.2017 um 12:10 h

Unterschrift:

Ani Dede

S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Manoutschehri Robert

Adresse: Maschlgasse 122, 1220 Wien

Vertretung für:
In eigener Sache

Vorbringen:

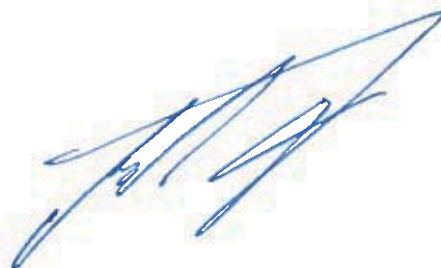
Ich persönlich bin mit meiner Familie – unter Aufgabe einer Innenstadtwohnung - bewusst an den grünen Stadtrand gezogen, um meinen Kindern eine hohe Lebensqualität wie gute Luft und fehlender Straßenlärm sowie viel Grünraum zu bieten. Diese ist nun in Gefahr!

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 zuzugsreichsten Region Wiens.

Wien, am 23.11.2017 um 11h

Unterschrift:



S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Mag. Hartl Georg

Adresse: Gartenheimstraße 23/2, 1220 Wien

Vertretung für:
In eigener Sache und BI BNWN

Vorbringen:

Allgemeines und Verkehr:

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.
- Dass wir in Österreich täglich eine Fläche von 20 ha Grund mit Beton versiegeln. 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.

Wien, am 23.11.2017 um 12.00

Unterschrift:

G. Hartl

S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Ing. Thomas Neyder

Adresse: Telefonweg 398, 1220 Wien

Vorbringen:

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?

Beilage

Dieses Projekt ist für uns Anrainer eine massive Verschlechterung. Neu Essling wird eigentlich von Wien abgeschnitten und künftig sehr schwer zu erreichen. 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?

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 aufgefordert die Aussage zurück zu nehmen, ist dieser nicht nachgekommen.

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?

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.

Und für diese Verkehrsqualität wurden auch die Auswirkungen auf die Luftschadstoffe geprüft?

Wien, am 23.11.2017

um 13 L

Unterschrift:



S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Schönauer Roland

Adresse: Ilse-Arlt-Straße 19/5, 1220 Wien

Vertretung für:
BI lebenswerte Seestadt

Vorbringen:

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 Rad fahren, 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: 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?

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 Kargan 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?

Abschließend möchte ich gerne Herrn David Knapp als Bevollmächtigten der BI lebenswerte Seestadt die Möglichkeit geben, weitere Worte dazu zu sagen.

Wien, am 23.11.2017

um 13:30 h

Unterschrift:



S 1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: David Knapp

Adresse: Maria-Tusch-Straße, 1220 Wien

Vertreter für: BI lebenswerte Seestadt und in eigener Sache

Vorbringen:

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.

Wien, am 23.11.2017

um 13:10 Uhr

Unterschrift:

David Knapp

S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: RA Mag. Wolfram Schachinger

Adresse: Schuberting 6, 1010 Wien

Vertretung: gemäß vorgelegter Liste

Vorbringen:

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 Straßengeegner 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.

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.

3. 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 Zusammenhang stehend mitverhandelt hat. Auch hier wird eine gerichtliche Klärung nötigenfalls auch auf europäischer Ebene erfolgen müssen.
4. Selbst wenn sich die Behörde nicht der richtigen Rechtsansicht unter Punkt 3. 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.
5. 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.
6. 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 diktierete Protokollierung habe ich keine Antwort erhalten.

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

Wien, am 23.11.2017

um

13.50

Unterschrift:

 -

S 1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Alfred Benda
Adresse: Am Heidjöchl 6/8, 1220 Wien

Vertreter für: BI Netzwerk Verkehrsregion und in eigener Sache

Vorbringen:

Öffentliche Verkehrsanbindung Richtung Süden ist attraktiv, wenn auch zeitlich eingeschränkt. Von Hirschstetten-Hausfeldstraße ist man im 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?

Wien, am 23.11.2017 um 16:30

Unterschrift:



S 1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Ing. Heinz Mutzek

Adresse: 1220 Wien, Maschlgasse 114

Vertreter für: BI Netzwerk Verkehrsregion

Vorbringen:

Wurde geprüft, ob im Bereich der Seestadt Nord ein Teil des externen Baustellenverkehrs über die Anschlussbahn abgewickelt werden könnte? Ich meine konkret damit das Anschlussgleis im Bereich Seestadt Nord und nicht das Gleis der General Motors. 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.

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.

Ing. Heinz Mutzek

Wien, am 23.11.2017

um

16:30 Uhr

Unterschrift:

S 1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Ing. Heinz Mutzek

Adresse: 1220 Wien, Maschlgasse 114

Vertretung für: BI Netzwerk Verkehrsregion, in eigener Sache, für 38 Nachbarn

Vorbringen:

Ich bringe vor wie in meinem schriftlichen Eröffnungsstatement, welches ich als Beilage zum Protokoll gebe.

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.

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?

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?

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

Beilage

Projekt der Stadtstraße eine eigene ASt 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.

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.

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.

Beilagen:

Eröffnungsstatement für die BI Netzwerk, Verkehrsregion Wien-NÖ
Österreichischer Sachstandsbericht Klimawandel 2014

Wien, am 23.11.2017

um 14.55 Uhr

Unterschrift:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Sup. Kling". The signature is fluid and cursive, with the first part "Sup." written in a smaller, more compact style than the last name "Kling".

Eröffnungsstatement für die BI Netzwerk Verkehrsregion Wien-NÖ

Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Projektbeteiligte,
als Vertreter einer Bürgerinitiative nach dem UVP-G, welche von weit mehr als 200
Bewohnern aus dem Wohngebiet am Autobahnkreuz Marchfeld/Donaustadt unterstützt
wurde, möchte ich kurz auf unsere Beweggründe zu Teilnahme eingehen.

Ich setze voraus, dass wir alle die vielfältige Bedeutung der Donaustadt-Tangente S1-
Spange+Stadtstraße kennen und aus unterschiedlichen Gründen diese befürworten oder
ablehnen.

Was ich aber klarstellen möchte ist, dass wir keine Verhinderer eines Verkehrsprojektes zur
Erschließung der Seestadt Aspern sind- auch wenn unsere rechtliche Stellung darauf
hindeutet, denn wir haben in allen relevanten Städtebau- und Straßenbauprojekten
Parteistellung.

Wir wären für Erschließungsstraßen und für Städtebauprojekte auch im größeren Ausmaß zu
haben, bei Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs und bei ehrlicher Bürgerbeteiligung und
nicht Bürgerbeleidigung- das ist leider die politische Realität.

Weltweit formieren sich Bürger im Umkreis von Nichtregierungsorganisationen, um DAS
herbeizuführen, wozu Verwaltung und Politik nicht im Stande sind- der Prozess des
Gegeneinander setzt sich fort! - was wir mit großen Bedenken beobachten.....!!!

Weltweit beobachten wir eine für unsere Existenz gefährliche Entwicklung:
Der Gehalt der Atmosphäre an gesundheitsschädlichen, klimaverändernden Substanzen und
Gasen nimmt rasant zu UND Österreich entpuppt sich darin zum internationalen
Klimasünder beim CO₂-Ausstoß.

Besorgniserregend ist, dass wir in Österreich so tun als wäre alles OK, obwohl sich
zeitgleich das Treibhausgas-Pufferungsvermögen in den ökologischen Kreisläufen und
Systemen im Land und weltweit erschöpft- dies zeigen neue weltweite Messungen welche
eine dynamischen Zunahme des CO₂-Gehalts der Atmosphäre belegen.

Am Ende des Prognose-Horizonts für das Projekt S1-Spange Seestadt, werden wir eine
Situation haben, wo alternative Antriebe am Gesamtaufkommen des Transportverkehrs etwa
10% haben werden- aber der Großteil unserer Mobilität im Land noch immer Erdöl
basierend ist- und das können wir als Leidtragende in der Ostregion Österreichs nicht
hinnehmen, denn bei uns wird es zunehmend subtropisch und die Luftqualität nicht
wesentlich besser!

Wetterextreme wie Stürme, Hagel und Dürre führen schon heute in einer noch nie
dagewesenen Intensität zu Ernteaussfällen und Schäden an Hab und Gut. Diese Effekte
werden sich bis 2030 noch spürbar verstärken.

23.11.17



Diese Aussage ist keine Erfindung- sondern diese bestätigt sich aus den eintretenden Ereignissen und der Lektüre des „Österreichischen Sachstandsbericht Klimawandel 2014“, welchen ich in meinen Händen halte!

Das System der Erde könnte in den nächsten Jahren kippen- denn das Zeitfenster für die Einhaltung des 2°C-Ziels schließt sich in den nächsten 5-10 Jahren- also noch während dem Prognosehorizont der S1-Spange!

Deshalb ist ganz klar; unter Fachleuten, wie unter interessierten und informierten Laien wie ich einer bin- wenn wir jetzt noch Autobahnen bauen- wie zB. die „Transeuropäische Autobahn TEN 25“- in Danzig am Ostsee-Hafen beginnend und in Wien am Knoten Raasdorf endend, dann generieren wir bei uns in der Ostregion enorme Mengen an transeuropäischen LKW-Verkehr und PKW-Verkehr.

Dann ist unsere Lebensqualität am Stadtrand von Wien und in der Marchfeld-Region dahin, und offenbart eines deutlich:

Österreich wird seine Klimaziele zur Reduktion der Treibhausgase viel zu spät erreichen- wir werden unser ramponiertes Ansehen als Vorreiter im Bereich der Erneuerbaren Energien in der EU komplett verlieren und uns als Bananen-Republik etablieren!

Zum Abschluß möchte ich noch unseren Altbundespräsidenten Dr. Heinz Fischer zitieren, der für den gegenständlichen Sachstandsbericht im Jahr 2014 sehr ehrliche Geleitworte verfasst hat, welche beweisen- seit mindestens 7 Jahren passiert in Österreich viel zu wenig, um den internationalen Verpflichtungen nachzukommen:

„nur Auszugsweise“

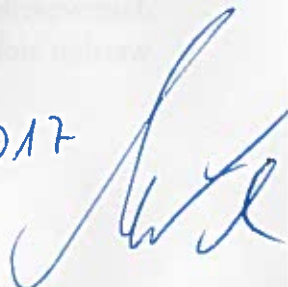
„Bei meiner Angelobung zum Bundespräsidenten nach meiner Wiederwahl im Jahre 2010 habe ich auf die Gefahren des Klimawandels hingewiesen, und auch auf die Verantwortung Österreichs- zur Lösung dieses großen Problems beizutragen“.

„In einer 3-jährigen gemeinsamen, unentgeltlichen Anstrengung haben nun über 200 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler in Österreich ihr Wissen zusammengetragen, über Disziplinengrenzen hinweg auf einander abgestimmt, und gemeinsam Schlüsse gezogen, um der Öffentlichkeit und den Entscheidungsträgern ein möglichst umfassendes und wissenschaftlich abgesichertes Bild des Klimawandels in Österreich zu zeichnen“.

Er zeigt Anpassungs- und Minderungsmaßnahmen auf und kommt zu dem Schluss, dass Österreich seiner Verantwortung bisher NICHT in ausreichendem Maße nachgekommen ist. Er legt aber auch dar, dass es viele Handlungsoptionen gibt, die – unabhängig vom Klimawandel – Vorteile mit sich bringen würden.

Die Wissenschaft hat in eindrucksvoller Weise gezeigt, wie ernst sie den Klimawandel nimmt. Es ist zu hoffen, dass ihr Werk vermehrte politische Anstrengungen für den Klimaschutz in Österreich auslöst, und die Zivilgesellschaft / Öffentlichkeit in ihrem wachsenden Engagement für eine lebenswerte Zukunft gestärkt wird.

23.11.2017



Österreichischer Sachstandsbericht Klimawandel 2014 *Teil 2*



Austrian Panel on Climate Change (APCC)
Austrian Assessment Report 2014 (AAR14)



VOLLMACHT

Hiermit bevollmächtige ich als **Verfahrenspartei**

ALFRED BENDA, AM HEIDJÖCHL 6/8, 1220 Wien
g.B. 30.07.1967

Herr/Frau

Heinrich Mutzke

Geboren am:

13.12.1974

Wohnadresse:

Maschlgaße 14

1220 Wien

mich

Herrn

- Bevollmächtigte(r)

Geboren am:

Wohnadresse:

als Verfahrenspartei, im Zuge der Verhandlung im UVP-Verfahren zur S1-Schnellstraße Spange
Seestadt, GZ BMVIT-311.401/0019-IV/ST-ALG/2017, zu vertreten!

Wien, am 23.11.2017

M. J. J. J.

(Name)

S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Schandl Werner Ing.

Adresse: Kalmusweg 3, 1220 Wien

Vertretung für:
In eigener Sache, BI Hirschstetten-retten/Mitglieder

Vorbringen:

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 formale Dinge konzentrieren und habe dann noch ein paar Punkte zum Verkehr die ich gerne beantwortet 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 beendet 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, zumindest 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, physisch 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.

Luftgütesgesetz könnte Autobahn verhindern

Aspern – Umweltauflagen lassen Kosten explodieren / Mauteinnahmen sinken

Rund 11.200.000.000 Euro (11,2 Milliarden) betragen die Schulden der Asfinag zum Jahresende 2009. In den kommenden Jahren wird die Zahl auf unglaubliche 18 Milliarden explodieren. Zur Verdeutlichung: Mit diesem Geld könnte man jedem erwachsenen Wiener einen VW-Golf schenken oder 75 Eurofighter kaufen.

Zusätzlich beklagt die Asfinag durch die Wirtschaftskrise einen Rückgang bei den Einnahmen aus der l.kw-Maut um 12,7 Prozent. Dadurch fehlen weitere 150 Millionen Euro im Budget.

Kein Wunder, dass der Straßenerhalter aufs Geld schauen muss. Deshalb

droht nun der A-23-Verlängerung nach Aspern das jähle Aus. Ursache dafür ist das Luftgütesgesetz, wie die Asfinag-Vorstände Alois Schedl und Klaus Schierhackl am Donnerstag erklärten. Denn durch das Luftgütesgesetz darf der Schadstoffausstoß durch neue Autobahnen in Wien nicht erhöht werden.

Das Problem sei dabei weniger die Spange als die Tangente. „Wenn dort durch die Spange 30.000 Autos mehr dazu kommen, dann müssen auf der A 23 Maßnahmen gegen die Verschmutzung gesetzt werden“, berichtet Schedl. Im Klartext heißt das, die Tangente müsste vermutlich überdacht wer-

den. Die geplanten Kosten könnten dann von projektierten 430 Millionen auf bis zu 1,2 Milliarden Euro explodieren.

Sparvariante Vermutlich kann deshalb nur eine Verbindung mit der S 1 gebaut werden, der innerstädtische Verkehr des neuen Stadterweiterungsgebietes Aspern würde dann allerdings durch die Donaustadt führen – was bei der Stadt Wien natürlich auf wenig Gegenliebe stößt.

Nicht rütteln will man aber an dem weit teureren Lobautunnel, der rund 1,7 Milliarden Euro kosten wird und von vielen Experten als überholt betrachtet wird.

Die immer wieder in Boulevard-Medien kolportierte große Tangentensperre für die Generalsanierung wird es jedenfalls nicht geben, betont die Asfinag-Vorstände. Auch wenn ständig Gerüchte kursieren – so etwas war nie geplant. „Es wird auf der Tangente tagsüber immer drei Spuren geben, manche aber eben nur mit Tempo 60“, so Schedl zum KURIER. Nur 2011 wird im Sommer eine Röhre beim Laaerbergtunnel zwei Monate gesperrt, und der Verkehr wird durch eine Röhre geleitet. „Während der Ferien sollte das aber kein Problem darstellen“, sagt Schedl.

–Dominik Schreiber

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 U-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)

(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 Biotop „Bahnhof Breitenlee“ verläuft haben wird 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.

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG TEILGUTACHTEN Nr.: 01 S 1 Spange Seestadt Aspern Verkehr und Verkehrssicherheit
Martin Fellendorf September 2017 Seite 6 von 46

Im Punkt

1.2 Alternativen, Trassenvarianten heißt es

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?

Im Punkt

1.3 Systemalternativen heißt es:

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.

Im Punkt

1.4 Ist- Zustand, Befundung heißt es:

.....Die Verkehrsbelastung der bereits in der Donaustadt hoch belasteten LB 3 wird ohne 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 zugrundegelegten Prognosezahlen bei so gravierenden Divergenzen stark bezweifeln.

Dazu würde mich nun Aussagen von Professor Fellendorf und auch eine Aussage von Herrn DI Walcher

Beilage

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?

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!

Wien, am 23.11.2017

um 17 h

Unterschrift:



S 1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Ing. Heinz Mutzek
Adresse: Maschlgasse 114, 1220 Wien

Vertreter für: BI Netzwerk Verkehrsregion, eigene Sache, 38 Nachbarn

Vorbringen:

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 (DI 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.

Wien, am 23.11.2017 um 18:00 Uhr

Unterschrift:

Ing. Heinz Mutzek

S 1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Matysek Jutta

Adresse: 1220 Wien, Polletstraße 46

Vertreter für: BI Rettet die Lobau/ in eigener Sache

Vorbringen:

Da ich eine gleichlautende Einbringung für die BI Rettet die Lobau – Naturstadt Beton eingebracht habe wie Virus übernehme ich auch die Korrekturen vom 2. Und 3.Okt.2017 und mache sie zu meinem 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.

Zur Stellungnahme Band 2 Seite 93:
Verkehr und Verkehrssicherheit

Beilage

Zitat:

„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?

Wien, am 23.11.2017

um 17:45

Unterschrift:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Julia Uratysch', written over a light blue rectangular background.

S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Wolfgang Rehm

Adresse: Währingerstraße 59, 1090 Wien

Vertretung für: Umweltorganisation VIRUS

Vorbringen:

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.

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 Mittragsteller 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.

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.

Wo finde ich das Prüfbuch?

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?

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 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.

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.

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.

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-Wirkungszusammenhangs der gegenständlichen Validierung.

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?

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 (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.

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?

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.

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?

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?

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.

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.

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.

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.

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.

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“.

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.

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

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 auszudehnen.

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.

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.

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.

Zum Vorbringen von Dr. Altenburger

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.

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

Beilage

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.

Wien, am 23.11.2017

um 18.30

Unterschrift:



S 1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Ing. Heinz Mutzek

Adresse: 1220 Wien, Maschlgasse 114

Vertreter für: BI Netzwerk Verkehrsregion, in eigener Sache und für 38 Nachbarn

Vorbringen:

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 die wirksame Umweltvorsorge als Genehmigungsvoraussetzung.

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 Publikation gehen über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus. Eine Stellungnahme zum humanmedizinischen Aspekt aus dem UVG-A 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 μg 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. 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.

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?

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).

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):

„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. 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. 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?

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 und weise darauf hin, dass die kumulierende Wirkung zu bewerten wäre.

Ich weise darauf hin, dass die wenigen Referenzpunkte für die Ermittlung der Schadstoffe nicht ausreichend sind, um im Rechengebiet speziell an der Siedlung Pfalzgasse und Krcalgrube, wo ich 38 Anrainer vertrete. 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.

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. NH_3 , NO_x , SO_2 , flüchtige organische Verbindungen, VOC) sekundäre anorganische (meist Sulfate, Nitrate) und sekundäre organische Aerosole

Beilage

(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?

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.

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?

Bezugnehmend auf den Fachbereich Klima und zur Beurteilung der Zunahme von CO₂ 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 CO₂ Emissionen bei gleichzeitiger Überschreitung des maximal zulässigen Ausstoßes um 3,2 %.

Frage an den SV:

Welche CO₂ Zunahmen wurden für das Projekt ermittelt? Ich konnte nur Angaben in Prozent, jedoch keine Mengenangaben finden. Laut Klimaschutzgesetz werden die CO₂ Emissionen in Kategorien eingeteilt und müssen für Bau- und Betriebsphase angegeben werden.

Zum Vorbringen Altenburger gebe ich die folgende Antwort: Mir geht es nicht nur um Klimaschutzmaßnahmen, sondern um eine Emissionsbilanz für mögliche Ersatzleistungen, denn diese sind notwendig, um CO₂ Prognosen zu erstellen.

Frage an den SV:

Beilage

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

Beilagen:

Grafik „Messstellen im verkehrlichen Einzugsgebiet“

VCÖ-Artikel „Gesundheitsgefahr Ultra-Feinstaub“

Überschreitungsstatistiken des Umweltbundesamtes 2012 bis 2017

Messbericht Zusätzliche Partikelmessungen im NABEL

Liste der Studien zu humanmedizinischen Auswirkungen von Ultra-Feinstaub

Jahresbericht des Umweltbundesamtes zu Luftgütemessungen

Wien, am 24.11.2017

um 16:15 Uhr

Unterschrift:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Sieg Hing' followed by a stylized monogram or initials.

S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Matysek Jutta

Adresse: Polletstraße 46, 1220 Wien

Vertretung für:
BI Rettet die Lobau – Natur statt Beton
In eigener Sache

Vorbringen:

Zu Maßnahmenvorschlag des SV Schönhuber 4.8 (Luft):

Ich verlange eine Präzisierung, was nicht abwehbare Güter sind (Liste). Ich kann mir keinen Rollschotterhaufen vorstellen, der nicht auch einen verwehbaren Feinanteil hat.

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

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

Wien, am 24.11.2017 um 17:10 h

Unterschrift:



S 1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Ing. Heinz Mutzek

Adresse: 1220 Wien, Maschlgasse 114

Vertreter für: BI Netzwerk Verkehrsregion, in eigener Sache und für 38 Nachbarn

Vorbringen:

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.

Wien, am 24.11.2017

um 17:15 Uhr

Unterschrift:



S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Wolfgang Rehm

Adresse: Währingerstraße 59, 1090 Wien

Vertretung für: Umweltorganisation VIRUS

Vorbringen:

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 abgezielt, weg von diesen Kumulierungen für die im Verkehrsmodell abgebildeten Quell-Ziel-Verbindungen 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. Ob auf Seite des Referenzplanfalls des 16 % in Stein gemeißelt ist oder das Delta reduziert werden muss. Ich nehme zur Kenntnis, dass diese Information nicht vorliegt und ein Nebenprodukt der Quell-Ziel-Matrix sein muss.

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 entgegenen, 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.

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.

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 ist. Es bleibt für uns eine Lücke.

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.

Es steht der Projektwerberin frei, länger vorher anzukündigen.

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, ist 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 CO₂ 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.

Ich bezog mich auf das UVP-G und die Verpflichtung, die Umweltauswirkungen zu minimieren. Ich habe nicht behauptet, dass CO₂ ein Luftschadstoff iSd IG-L ist. Das Thema wird aber immer klein geredet, es ist daher kein Wunder, wenn sich Höchsttrichter nicht weiter damit beschäftigen. Ich habe daher auch vorher vorgeschlagen, einen anderen Zugang der Betrachtung zu wählen.

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?

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 NOx-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.

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

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.

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_x 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 engem 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/m³, 2014/2015 bei der Ersatzstation Wehlistraße lag der Wert bei 35 µg/m³. Wenn ich davon ausgehe und einstweilen die NO_x 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.

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.

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? 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.

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 %.

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.

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 waren 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.

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.

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.

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.

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?

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?

Ultrafeinstaub – Ich halte es für wichtig, auch aufgrund der Tatsache, dass ich mich schon lange mit Umweltschutz beschäftige und dieselbe Unwilligkeit wie nun PM1,0 und PM0,1 früher bei PM2,5 gab. Letztendlich waren vor 15 Jahren schon alle 4 Fraktionen bekannt.

Der Beitrag der motorbezogenen Emissionen zu den Feinstaubemissionen ist nicht gleich verteilt. Bei PM10 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 PM1,0 und PM0,1 ein Monitoring unter Erfassung der Partikelanzahl vorschreiben und humanmedizinisch begründete Richtwerte vorzugeben. Wegen der mangelnden Grenzwerte wäre ein hinreichend langer Monitoringzeitraum festzulegen.

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.

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 am 30.10.2017 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.

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.

Mir ist die Einlage WU 2.2. und die Angabe der Geschosszahl bekannt. Letztendlich ist der Parameter Gebäudehöhe erforderlich, um die schwankende Geschosszahl 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 Reihenanlage 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_{night} haben, obwohl Abschirmwirkung gleich bleiben muss und die Nordseite die zum Projekt hin gewandte Seite ist. Dies stellt eine Inkonsistenz dar.

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.

Es ist klar, dass die BStLärmIV gültig ist und auch § 6, in dem die Grenzwerte festgelegt wurden, und die Vorgangsweise bestätigt wurden. Ich verweise auf die stRSp 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.

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?

Sie haben den unterschiedlichen Wirkungen in unterschiedlichen Lautstärkebereichen Rechnung getragen?

Zur Frage bzgl. Unsicherheiten der Ermittlung der Lärmimmissionen gibt es die Darstellung, die sich mittlerweile über mehrere Verfahren wiederholt, dass mit einem System aus Lärmindizes, Feldstudien und Schwellwerten das Auslagen 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 +3dB angibt. Es setzt sich damit fort, dass man im Projektgebiet mit einer größeren Zahl von Mitwindsituationen 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.

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 Bahnärm zu Straßenärm einbezogen?

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.

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?

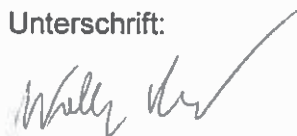
Zur Maßnahmendiskussion Punkt 4.8:

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

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

Wien, am 24.11.2017

Unterschrift:



um

S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Matysek Jutta

Adresse: Polletstraße 46, 1220 Wien

Vertretung für:
BI Rettet die Lobau – Natur statt Beton
In eigener Sache

Vorbringen:

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.

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

Wien, am 24.11.2017 um 15:20 h

Unterschrift:

Jutta Matysek

S 1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Dipl.-Ing. Herbert HAHN

Adresse: 1100 Wien, Fernkorngasse 17/3//3

Vertreter für: BI „Rettet die Lobau“ – Natur statt Beton, und in eigener Sache

Vorbringen:

Fachbeitrag Lärmschutz

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 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 Projekte an ihren Gebäudefassaden werden kann.

Die Stückelung der Projekte S 1 Spange Seestadt Aspern, Stadtstraße und die zugehörigen Anschlussstellen führt ebenfalls zu einer erhöhten Unübersichtlichkeit für die Anrainer.

Ich fordere daher, dass die Ergebnisse zur entsprechenden Einzelpunktberechnungen 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 lassen 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.

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 Schalldämmklüfter 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

Beilage

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.

Wien, am 27.11.2017

um 12.30 Uhr

Unterschrift:



S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Frau Jutta Matysek

Adresse: Polletstraße 46, 1220 Wien

Vertretung für: in eigener Sache, BI Rettet die Lobau

Vorbringen:

Ich erhebe die Vorbringen von Herrn Wolfgang Rehm sowie Herrn DI Herbert Hahn zu meinem einen Vorbringen.

Wien, am 27.11.2017

um 12:35

Unterschrift:

Jutta Matysek

S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Mag. Georg Hartl

Adresse: Gartenheimstraße 23/2, 1220 Wien

Vertretung für: in eigener Sache, BI BNWN

Vorbringen:

Ich unterstütze die Statements von Ing. Mutzek, DI Hahn und Herrn Rehm.

Ich zitiere von der Homepage der Stadt Wien: „Smart sollen unsere Städte sein. Denn in ihnen wird entschieden, wie unsere Zukunft aussieht... Eine Smartcity schafft es Wachstum bei sinkendem Ressourcenverbrauch zu erreichen. So will Wien die smarteste unter den Smart Citys der Welt werden.“

Während in den innerstädtischen Bezirken diese Richtlinie halbwegs gilt, wird in der Donaustadt das Gegenteil praktiziert. Es ist hinlänglich bekannt, dass im Raum Wien die Belastung mit Feinstaub und Abgasen zu hoch ist. Was geschieht mit den Abgasen? Diese haben erhebliche Auswirkungen auf die Atemluft sowie die Lebensqualität. Insbesondere bei Inverswetterlage (Ostwind) werden die Abgase auf unseren Bezirk verteilt. Zum Teil bekommen wir Abgase vom Ausland ab, geben aber auch welche von uns (Inland) weiter.

Es kann uns nicht egal sein, was bei den Klimakonferenzen in Paris und Bonn beschlossen wurde. Wir brauchen eine entschiedene Abkehr vom Individualverkehr hin zum großzügigen Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel.

Wien, am 27.11.2017 um 12:30

Unterschrift:

G. Hartl

S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Wolfgang Rehm

Adresse: Währingerstraße 59, 1090 Wien

Vertretung für: Umweltorganisation VIRUS

Vorbringen:

Wortmeldung bei DI Hahn:

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.

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.

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.

Eigene Wortmeldung

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.

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 den Abwägung des Sachverständigen für Lärm.

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 beigelegt, 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 herangezogenenen 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.

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 µg/m³ lagen.

Wortmeldung bei Ing. Mutzek:

Ich möchte ergänzen, dass die Behörde im Bescheidverfahren keine Möglichkeit hat, eine Geschwindigkeitsbeschränkung zu erlassen. Sie kann aber eine Nebenbestimmung vorschreiben, 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.

Wortmeldung bei ASFINAG zu Maßnahme 2.3:

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.

Wien, am 27.11.2017

um

Unterschrift:

