



**Amt der Wiener Landesregierung
Wiener Umweltschutzabteilung
Magistratsabteilung 22
1200 Wien, Dresdner Straße 45
Tel: +43 1 4000 73440
Fax: +43 1 4000 99 73415
E-Mail: post@m22.magwien.gv.at
www.umweltschutz.wien.at**

**MA 22 – 581561/2014
Stadt Wien – MA 28
Stadtstraße Aspern
Verfahren nach dem UVP-G 2000**

V e r h a n d l u n g s s c h r i f t vom 30.11.2017 bis zum 22.01.2018

30.11.2017

Gegenstand:

Stadt Wien – MA 28, Stadtstraße Aspern; Verfahren nach dem UVP-G 2000

Ort: Messe Wien Exhibition & Congress Center (Saal Schubert), 1020 Wien,
Messeplatz 1

Zeit: 9.30 bis 18.00 Uhr

Verhandlungsleiter: am 30.11. und 01.12.2017 Mag. Andreas Binder, am 04.12. bis
06.12.2017 MMag. Dietrich und Mag. Kroneder sowie am 13.12.2017 Mag. Obermeier
und Mag. Kroneder

Sachverständigenkoordinatoren der Behörde: Dipl.-Ing. Stundner, Dipl.-Ing.
Stummvoll

TeilnehmerInnen: siehe Anwesenheitslisten

Die Verhandlungsleiter begrüßen die Anwesenden, erörtern den **Gegenstand der heutigen
Verhandlung** und fassen überblicksmäßig den **bisherigen Verfahrensverlauf** zusammen.

Seitens der Verhandlungsleitung wird darauf hingewiesen, dass ein Tonmitschnitt der
heutigen Verhandlung – zu „Backup-Zwecken“ – erfolgt. Unabhängig davon wird während
der Verhandlung eine Niederschrift über die Verhandlung auf einem PC verfasst.

Gegenstand der Verhandlung:

Die Stadt Wien / Magistratsabteilung 28, vertreten durch die Jarolim Flitsch Rechtsanwälte GmbH, stellte am 25.06.2014 bei der Wiener Landesregierung im Wege des Amtes der Wiener Landesregierung MA 22 den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für das Vorhaben Stadtstraße Aspern nach dem UVP-G 2000 und den einschlägigen materiellen Genehmigungsbestimmungen. Dieser Antrag ist Gegenstand der mündlichen Verhandlung.

Aufgrund dieses Antrages ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 von der genannten UVP-Behörde durchzuführen und mit Bescheid zu entscheiden.

Bisheriger Verfahrensverlauf:

Die Stadt Wien – MA 28, vertreten durch Jarolim Flitsch Rechtsanwälte GmbH, Volksgartenstraße 3, 1010 Wien, stellte am 25. Juni 2014 bei der Wiener Landesregierung im Wege der Magistratsabteilung 22 den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für das Vorhaben „Stadtstraße Aspern“ nach UVP-G 2000 sowie den einschlägigen materiellen Genehmigungsbestimmungen.

Das Vorhaben wurde am 14. Juli 2016 gemäß § 9 UVP-G 2000 kundgemacht.

Der Genehmigungsantrag, die Projektunterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung lagen vom 25. Juli 2016 bis 19. September 2016 zur öffentlichen Einsichtnahme beim Amt der Wiener Landesregierung - MA 22 und im Magistratischen Bezirksamt für den 22. Bezirk auf.

Während dieser Zeit gaben über 600 Personen schriftliche Stellungnahmen ab.

Weiter beteiligen sich am Verfahren die NGOs

- VIRUS (Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales), vertreten durch Herrn Rehm
- VCÖ - Mobilität mit Zukunft, vertreten durch Dr. Nowak

Es konstituierten sich die Bürgerinitiativen

- "Hirschstetten retten" (Vertreter: Herr Ing. Schandl)
- "Bürgerinitiative Netzwerk Verkehrsregion Wien - NÖ" (BNWN) (Vertreter: Herr Ing. Mutzek)
- "Bürgerinitiative Lebenswerte Seestadt" (Vertreter: Herr DI Schönauer)

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass Bürgerinitiativen im gegenständlichen vereinfachten UVP-Verfahren keine Parteistellung, sondern Beteiligtenstellung mit dem Recht auf Akteneinsicht zukommt (§ 19 Abs. 2 UVP-G 2000). Vgl. dazu auch die Entscheidung des BVwG „Stadttunnel Feldkirch“ vom 21.4.2015, W 193 2012 935-1/10E.

Auf die während der öffentlichen Auflage vom 25. Juli 2016 bis 19. September 2016 erstatteten Vorbringen wurde von den von der UVP-Behörde beigezogenen Sachverständigen repliziert. Zu diesem Zweck wurden 3 Stellungnahmebände erarbeitet.

Da für die Erstellung der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen bzw. der dieser zu Grunde liegenden Fachgutachten noch Informationen von der Antragstellerin erforderlich waren, ergingen mehrere Schreiben nach § 12 Abs. 6 UVP-G 2000 an die Projektwerberin.

Eine konsolidierte Fassung aller in Beantwortung dieser Auskunftersuchen von der Projektwerberin übermittelten Angaben und Unterlagen lagen vom 11.10.2017 bis 22.11.2017 beim Amt der Wiener Landesregierung - MA 22 und im Magistratischen Bezirksamt für den 22. Bezirk zur öffentlichen Einsichtnahme auf. Zu den Ergänzungen des Antrags, der Unterlagen und der Umweltverträglichkeitserklärung konnte jede Person, die durch die Ergänzungen betroffen sein kann, ab dem 11. Oktober 2017 bis einschließlich 22. November 2017 schriftlich Einwendungen an die Wiener Landesregierung, p.A. Amt der Wiener Landesregierung, Magistratsabteilung 22 - Wiener Umweltschutzabteilung, Wien 20, Dresdner Straße 45, übermitteln. Gleichzeitig wurde in Anwendung der so genannten Großverfahrensbestimmungen des AVG Parteienehör zu den bereits genannten Stellungnahmebänden, den einzelnen von der Behörde eingeholten Fachgutachten und der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gewährt.

Bis 22.11.2017 wurden mehrere schriftliche Stellungnahmen abgegeben, die in der Verhandlung auch verlesen und erörtert werden.

Verfahrensgegenständliches Vorhaben im Detail:

Die Vertreter der Projektwerberin sowie die von dieser beigezogenen Sachverständigen stellen sich vor. Herr Dipl.-Ing. Andreas Kauzner, MA 28, stellt das Straßenbauvorhaben im Detail mittels PowerPoint-Präsentation und Film vor.

Die Stadtstraße beginnt bei der bestehenden Kreuzung der Hirschstettner Straße mit den Rampen der A 23, ASt. Hirschstetten und schließt ca. 3,3 km östlich davon an das ASFINAG-Projekt „S 1 Spange Seestadt Aspern“ im Bereich der Anschlussstelle Seestadt West an.

Details:

- niveaugleiche Kreuzung der „Spange Franz-Fellner-Gasse“ (VLSA-geregelt)
- Querung Süßenbrunner Straße mittels Brückenobjekt

- Tunnel Emichgasse (Unterquerung Spargelfeldstraße, Quadenstraße, Emichgasse, Guido-Lammer-Gasse, Bahntrasse Stadlau – Marchegg und Anschlussbahn des DZH Logistikparks)
- Tunnel Hausfeld (Unterquerung Hausfeldstraße, Ostbahnbegleitstraße, U2- und ÖBB-Trasse)
- Anbindung Quadenstraße
- Anschlussstelle Seestadt West
- Anschlussstelle Seestadt Ost

Veränderungen und Ergänzungen am bestehenden Straßennetz:

- Errichtung Spange Franz-Fellner-Gasse
- Verlängerung Franz-Fellner-Gasse
- Absenkung Süßenbrunner Straße
- Umbau Emichgasse
- Rückbau Spargelfeldstraße
- Umbau Quadenstraße
- Errichtung diverser Geh-, Rad- und Wirtschaftswege

Nicht Gegenstand des vorliegenden UVP-Verfahrens ist eine Anbindung der Lavaterstraße an die Stadtstraße.

Erörterung der zusammenfassenden Bewertungen der Umweltauswirkungen durch den Sachverständigenkoordinator DI Stundner:

Das gegenständliche Straßenbauvorhaben ist im vereinfachten Verfahren abzuwickeln. Dies bedeutet u.a., dass von der Behörde kein Umweltverträglichkeitsgutachten, sondern eine **zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen** zu erstellen war, die nun vom Sachverständigenkoordinator (Herrn DI Stundner) den Anwesenden zusammenfassend zur Kenntnis gebracht wird:

Eingangs wird die Vorgangsweise bei der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung für das Vorhaben erläutert und die Gliederung der erstellten Unterlagen vorgestellt. Dann folgen Ausführungen über die wesentlichen Umweltaspekte bei der Errichtungsphase und der Betriebsphase des Vorhabens.

Es wird die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen verlesen; sie lautet im Wesentlichen wie folgt:

Grundlagen der Begutachtung waren die Einreichunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung), die im Rahmen der öffentlichen Auflagen eingelangten

Stellungnahmen und Einwendungen, das Prüfbuch (Fragenkatalog der Behörde an die Sachverständigen) und die Ergänzungen zu den Einreichunterlagen.

Die fachliche Beurteilung der Vorhabenswirkungen erfolgte durch die Sachverständigen unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin in der UVE angegebenen Maßnahmen sowie der durch die Sachverständigen geforderten zusätzliche Auflagen. Beurteilt wurden sowohl die Bau- als auch die Betriebsphase. Die zusammenfassende Bewertung wurde basierend auf den UVP-Fachgutachten bzw. Stellungnahmen, inkl. Maßnahmenkatalog erstellt. In den Stellungnahmebänden wurden die im Rahmen der öffentlichen Auflage der Einreichunterlagen vom 25. Juli 2016 bis 19. September 2016 der Behörde übermittelten Einwände eingearbeitet. Von den von der Behörde beigezogenen Sachverständigen wurden diese Einwände in den Stellungnahmebänden fachlich abgehandelt.

Inhalt der Zusammenfassenden Bewertung sind die Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen, die das Vorhaben auf die gemäß UVP-G 2000 in §1 vorgegebenen Schutzgüter hat:

- a) Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
- b) Boden, Wasser, Luft und Klima,
- c) Landschaft,
- d) Sach- und Kulturgüter;

dies unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander, der fachlichen Beurteilung aus schutzgutunabhängigen Fachgebieten, der Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes, der Berücksichtigung von absehbaren Entwicklungen im Untersuchungsraum, sowie grenzüberschreitende Vorhabenswirkungen und Auflagen.

Wirkungen auf das Schutzgut Mensch (Gesundheit, Wohlbefinden), Maßgebliche Wirkfaktoren (Beurteilung aufgrund der Verkehrsprognosen):

- Lärm
- Erschütterungen
- Luftschadstoffe
- Licht und Beschattung
- Kampfmittel
- ArbeitnehmerInnenschutz

Die humanmedizinische Beurteilung der Vorhabenswirkungen kommt zum Schluss, dass aus den untersuchten Immissionen keine erheblichen, in medizinischem Sinne unzumutbaren Belästigungen, Gesundheitsgefährdungen bzw. negative Auswirkungen auf das Wohlbefinden der NachbarInnen durch das Vorhaben entstehen. Die verbleibenden Auswirkungen sowohl in der Bauphase als auch der Betriebsphase werden als vertretbar erachtet.

Wirkungen auf das Schutzgut Mensch (Lebensraum und Nutzungen), Betrachtete Nutzungen:

- Siedlungs- und Wirtschaftsraum
- Freizeit und Erholung
- Landwirtschaft
- Forstwirtschaft
- Jagd und Fischerei

Bei einer projektkonformen Umsetzung des Vorhabens sowie bei Umsetzung der seitens der SV geforderten Auflagen sind keine maßgeblichen Auswirkungen auf diese Nutzungen zu erwarten. Eine Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe ist auf Grund der Flächenverluste und sonstiger projektbedingter Auswirkungen nicht gegeben.

Wirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Maßnahmen in Form von Ausgleichsmaßnahmen gewährleisten eine ausreichende Vermeidung bzw. Minimierung nachteiliger Auswirkungen hinsichtlich „Flächenverlusten und Baumfällungen“ bzw. der „Trennwirkung“ sowie der „Veränderung der Funktionszusammenhänge“. Ergänzend werden funktionserhaltende Maßnahmen (CEF-Maßnahmen; Artenschutz) im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung vor der Verkehrsfreigabe umgesetzt. Angesichts der geplanten Maßnahmen und der Auflagenforderungen seitens des SV bedingt das Vorhaben für die Bau- und Betriebsphase geringe bis mittlere Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen. Eingriffe in den geschützten Baumbestand werden durch Ersatzpflanzungen ausgeglichen.

Wirkungen auf das Schutzgut Boden:

Das Vorhaben beansprucht auf Dauer eine Grundfläche von rund 23 ha, wovon ca. 10 ha vorwiegend natürlicher Boden dauerhaft versiegelt werden. Weitere verbleibende Auswirkungen auf den Boden durch das Vorhaben sind allesamt gering. Angesichts der nachhaltig negativen Auswirkung der dauerhaften Bodeninanspruchnahme in der Betriebsphase, wird die Vorhabenswirkung auf dieses Schutzgut als mittel beurteilt. Eine Vielzahl der aus den Fachgebieten Gewässerschutz und Hydrogeologie geforderten Auflagen dient auch dem Bodenschutz.

Wirkungen auf das Schutzgut Wasser:

Auswirkungen des Vorhabens auf Oberflächengewässer und deren Gewässerökologie sind als nicht relevant einzustufen. Die geplante Entsorgung der Straßenwässer entspricht dem Stand der Technik. Durch die Errichtung des Vorhabens sind keine maßgeblichen qualitativen und quantitativen Auswirkungen auf Wassernutzungen bzw. fremde Rechte im Umfeld zu erwarten. Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Grundwasser sind für die Bauphase als geringfügig einzustufen. In der Betriebsphase ist nicht auszuschließen, dass es aufgrund der Salztrennung im Winter und der hohen bestehenden Vorbelastung zu Chloridkonzentrationen im Grundwasser größer 150 mg/l kommt. Es ist jedoch gewährleistet, dass es auch in der Betriebsphase zu keiner maßgeblichen Verschlechterung des qualitativen Zustandes des Grundwasserkörpers Marchfeld und damit des Schutzgutes Grundwasser

kommt. Maßnahmen im Projekt und Auflagenforderungen der SV gewährleisten, dass Schadstoffmobilisierungen aus Altstandorten keine qualitativen und quantitativen Auswirkungen auf das Grundwasser bedingen.

Wirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima:

Vorhabenbedingte Wirkungen auf die Luftgüte werden im UVP Fachgutachten Luft beurteilt. Die kumulativen Auswirkungen des Vorhabens und der S 1 Spange Seestadt Aspern hinsichtlich Treibhausgasemissionen werden als nicht schwerwiegend erachtet. Durch das Vorhaben sind somit hinsichtlich des Schutzguts Klima keine wesentlichen Auswirkungen auf den Untersuchungsraum zu erwarten. Mikroklimatische, lokale Auswirkungen durch Treibhausgasemissionen im Untersuchungsraum sind auszuschließen. Die geplanten Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen und zur Steigerung der Energieeffizienz in der Betriebsphase sind ausreichend, um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt hinsichtlich des Schutzguts Klima zu verhindern. Sie entsprechen dem Stand der Technik.

Wirkungen auf das Schutzgut Landschaft:

Das Vorhaben wird das derzeit vorhandene Erscheinungsbild in jenen Teilbereichen, die vorwiegend landwirtschaftlich genutzt sind, verändern. Für die anderen Teilbereiche, vor allem für die Tunnelzonen, werden die Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild naturgemäß während der Bauphase bemerkbar, in der Betriebsphase jedoch kaum oder nur in geringem Ausmaß wahrnehmbar sein. Mit der Umsetzung aller geplanten Maßnahmen ist jedenfalls die Umweltverträglichkeit des Projektes sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase aus Sicht des Stadt- und Landschaftsbildes gegeben. Erheblich nachteilige Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild sind nicht zu erwarten

Wirkungen auf das Schutzgut Sach- und Kulturgüter:

Im Trassenverlauf bestehen mit Ausnahme der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und eines Lagergebäudes der Ersatzgärten Hirschstetten keine Sachgüter. Denkmalgeschützte Objekte oder Kleindenkmäler sind weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase direkt betroffen. Indirekte Auswirkungen durch Erschütterungen z.B. im Zuge der Tunnelerrichtungen sind auch nicht zu erwarten. An mehreren Stellen ist mit hoher Wahrscheinlichkeit mit archäologischen Bodendenkmälern zu rechnen. Diese werden freigelegt und dokumentiert, Funde werden geborgen. Unter der Berücksichtigung der geforderten Auflagen sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Sach- und Kulturgüter als gering zu bewerten.

Bei der Begutachtung aus den schutzgutunabhängigen Fachgebieten Altstandorte, Abfallwirtschaft, Brandschutz, Tunnelsicherheit, Kunstbauten Tunnel, Kunstbauten – Brücken und Lärmschutzwände, Bundesstraßen, Eisenbahntechnik, Energietechnik, Flugsicherheit, Sportstätten und Sicherheitsabstände ergeben sich keine Sachverhalte, die einer Genehmigung des Vorhabens entgegenstehen.

Das Vorhaben hat Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes vor allem durch die Veränderung der Erreichbarkeiten. Es trägt zur Entlastung der stark durchfahrenen Ortskerne von Hirschstetten, Aspern, Breitenlee und Eßling bei, wodurch diese eine Aufwertung erfahren. Das Vorhaben weist hohe Zielkonformität mit Plänen und Programmen der überörtlichen Raumplanung auf Landes- und Bundesebene auf. Dies vor allem aufgrund seiner Bedeutung als Verbindung zwischen der Wiener Tangente A 23 und der Wiener Außenring Schnellstraße S 1 sowie in weiterer Folge mit dem Regionenring.

Bei der fachlichen Beurteilung der Vorhabenswirkungen haben die Sachverständigen auch eingereichte bzw. bereits genehmigte Vorhaben im Untersuchungsraum mitberücksichtigt.

- S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn
- S 1 Spange Seestadt Aspern
- Projekt Seestadt Nord

Unter Berücksichtigung der genannten Vorhaben sind keine Immissionen auf Schutzgüter zu erwarten, die angesichts der daraus resultierenden Vorbelastungen der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens entgegenstehen.

Durch das Vorhaben sind keine über die Geringfügigkeit hinausgehenden grenzüberschreitenden Vorhabenswirkungen auf die Schutzgüter benachbarter Länder zu erwarten.

In Kap. 4 der Zusammenfassenden Bewertung sind alle von den Sachverständigen im UVP-Verfahren geforderten Auflagen zusammengestellt, die über die in den Einreichunterlagen bzw. der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellten und aufgelisteten Maßnahmen hinausgehen bzw. Änderungen zu diesen darstellen.

Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung:

Unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und im Einreichprojekt enthaltenen Maßnahmen und die von den unterfertigten Sachverständigen als zusätzlich erforderlich erachteten Auflagen bei der Detailplanung, Errichtung und Erhaltung des Vorhabens berücksichtigt werden, ist die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens während der Bau- und Betriebsphase gegeben.

Ergänzende Ausführungen der Behörde:

Frage zum Vorbringen von Herrn Gerhard Wist in seiner Einwendung vom 19.11.2017 betreffend 8 fehlende Namen aus den Unterschriftslisten.

Herr Wist: Auf Nachfrage durch die Behörde gebe ich an, dass auf den Unterschriftslisten der BI „Hirschstetten retten“ 8 Namen fehlen, die hinter meinem Namen auf einer der Seiten standen. Die 8 Namen fehlen außerdem auch in den Stellungnahmebänden.

Verhandlungsleitung: Wir werden das in einer Pause im Akt prüfen.

Pause von 15 Minuten (10:25 bis 10:40 Uhr), in dieser wird das Vorbringen von Herrn Wist durch Einsichtnahme in den Papierakt geprüft.

Dabei wird festgestellt, dass die von Herrn Wist gemeinten 8 Namen sehr wohl auf der Unterschriftenlisten der BI „Hirschstetten retten“ enthalten sind, nicht jedoch in den Stellungnahmebänden. Auf Nachfrage gibt Herr Wist dazu an, dass diese 8 Personen jedoch selbst keine Einwendungen erhoben haben.

Der Amtssachverständige für Verkehr, Herr Ing. De Riz, stellt sein Fachgutachten zusammenfassend vor.

Ing. De Riz: Drei Buchstaben wurden in der Langfassung verwechselt.

Korrekt ist folgende Zuordnung:

Auf Seite 3 ist dem Planfall 2030 Buchstabe D zuzuordnen.

2024/2025 ist Buchstabe C zuzuordnen.

2019 ist Buchstabe E zuzuordnen.

Verlesen wird von der Verhandlungsleitung das Vorbringen von Herrn Gerhard Wist während der zweiten Auflage, welche lautet:

Bezugnehmend auf die mit Edikt kundgemachten Projektunterlagen laut Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 erhebe ich weitere Einsprüche in meinem Namen bzw. meiner Kinder und begründe dies wie folgt:

Lärmemissionen und Lärmschutz

Das geplante Projekt führt zu einer Steigerung von Lärmemissionen in meinen Wohnbereichen, im speziellen bei Nachtzeit und geöffnetem Fenster während sommerlicher Hitzeperioden befürchte ich dadurch gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Störung der Nachtruhe.

Bezugnehmend auf die ständige Rechtsprechung im Rahmen der höchstrichterliche Entscheidungen fordere ich konkrete Schallemissionsdaten, laut einschlägigen Richtlinien auf 0,1 dB genau, an den Fensteröffnungen meines Wohnobjekts an o.g. Adresse, um einschätzen zu können, welche zusätzliche Belastungen für mich bzw. meine Familie eintreten werden. Sollten Lärmschutzmaßnahmen notwendig sein, dann bitte ich um detaillierte Informationen über die technische Ausführung, Rahmenbedingungen Vorort und mögliche laufende Kosten und Wartungskosten für 10 Jahre.

Luftschadstoffe und aktuelle Emissionsdaten lt. HBEFA

Das Projektgebiet ist vorbelastet (Feinstaubsanierungsgebiet) und unterliegt daher in Bezug auf Luftschadstoffe (Vorläufersubstanzen für Feinstaub und Ozon) einer besonderen Sensibilität betreffend deren humanmedizinischer Auswirkungen. Ich befürchte aufgrund der Erfahrungen aus dem Dieselskandal der die gesamte KFZ-Herstellerbranche betrifft, dass die aus dem Luftreinhaltegesetz definierten Grenzwerte in meinem Wohngebiet nicht eingehalten werden. Ich fordere daher basierend auf der in Kürze vorliegenden HBEFA 4.1 eine Neuberechnung der vorliegenden Emissionsangaben.

LÄRM - LUFT

Ähnlich der Forderung zur Messung der möglichen Steigerung Lärmemission durch den Verkehr der zukünftigen Straße - hier sind sowohl der Bahnlärm als auch die Tangente (A23) als Verursacher jetzt schon gegeben, wir müssen z. B um 4.30h die Fenster schließen - fordern wir eine Messung betreffend die mögliche Feinstaubbelastung an unserm Wohnhaus. Dies umso mehr, als ja das Vorhabensgebiet als belastetes Gebiet hinsichtlich Stickstoffdioxid sowie Feinstaub gilt.

Einige der Fenster liegen genau im Strömungsbereich Stadtstraße / Tangente, detto der Garten. Die in Wien und Österreich vorhandenen Messstellen für 10 µg und speziell 2,5 µg sind ja in verschiedenen Unterlagen des VCÖ, Umweltbundesamt etc. eindeutig angeführt und werden als zu gering angesehen.

Aus meiner Sicht ist eine Erhöhung der Lebensqualität durch die Verringerung der Emissionen entlang der Verkehrsachsen nicht gegeben.

Die geplanten Lärmschutzwände führen zwar im Nahbereich zu einer Lärmreduktion, nur zeigt z B. die Umfahrung Lieferung in Salzburg auf Höhe Europapark, dass der Lärm einige 100 m weiter in das Gebiet von Wals-Siezenheim getragen wird.

Eine Studie der Universität Bern aus 2015 besagt, dass sich das Krebsrisiko bei Kleinkindern welche näher als 100 Meter von der nächsten Autobahn oder Autostraße entfernt leben, deutlich erhöht. Siehe dazu den Kindergarten der Pfarre Hirschstetten!!! und die neben der Stadtstraße vorhandenen Wohnbauten. Entfernung ca. 100 m !!!!

VERKEHR

Die in den Unterlagen angegebenen Verlagerungen bzw. Neuaufteilung des MIV ist anzuzweifeln. Unter Berücksichtigung der möglichen (geplanten) Steigerung der Bevölkerungsanzahl durch neue Siedlungsgebiete wie Hausfeld, Berresgasse und natürlich die Seestadt, landet dieser gesteigerte Verkehr wieder auf der Tangente (A23). Diese ist ja nachweislich jenseits der Belastungsgrenze. Zitat Vorstand Alois Schedl ASFINAG, Kurier 08-01-2010: wenn dort durch die Spange (= heutige S1+Stadtstrasse) 30.000 Autos mehr dazukommen, dann müssen auf der A23 Maßnahmen gegen die Verschmutzung gesetzt werden (von Überdachung war die Rede).

Es werden dann so die hinzukommenden Autos auf der Stadtstraße warten, um für eine Einmündung in die A23 „dranzukommen“. Folge sind Abgase = Feinstaub.

Eine staufreie Führung des öffentlichen Verkehrs, hier Buslinien, ist nicht gegeben.

Die mehrfach im sogenannten BIB-Beirat von den Moderatoren negierte Notwendigkeit der Stadtstraße zwecks „Abtransport“ der Verkehrsteilnehmer aus der Seestadt, wird nun in den vorhandene Unterlagen zur UVP explizit erwähnt.

In einem Interview in der Zeitung „Die Presse vom 20 November 2009 sagte ein leitender Mitarbeiter der ASFINAG, DI Honeger: der westliche Teil des Bauvorhabens - Stadtstraße / Spange S1 - muss mit zusätzlichen Maßnahmen aufgrund des derzeit geltenden IG Luft ausgeführt werden.

Außerdem hätte die geplante Querverbindung (in ihrer Gesamtheit) nicht die geringste Chance die UVP zu bestehen.

Eine ähnliche Aussage wurde auch mit Mitarbeitern der MA 18 im Rahmen des BIB-Verfahrens getätigt.

Man teilte daher das Vorhaben in die Stadtstraße und die Spange S 1, natürlich eine legale Vorgangsweise, es baut ja nun die Stadt Wien die Stadtstraße, die Spange S1 die ASFINAG. Aus logischer Sicht sind die beiden Vorhaben jedoch als ein Projekt zu sehen, da ja das eine ohne das andere nicht funktioniert.

Hinzu kommen noch die voraussichtlichen Kosten, mit Sicherheit weit höher als ursprünglich veranschlagt, öffentliche Bauvorhaben dazu gibt es genug (Skylink, KN Nord).

Kosten von 900 Millionen € sollen es werden, so im Interview DI. Honeger in der Presse Geld welches die Stadt Wien und auch der Bezirk nicht hat, selbst unter Einbeziehung des Zuschusses des Bundes.

Somit wird Steuergeld für ein Projekt aufgewendet, welches strategisch - selbst unter Einbeziehung der Spange S 1 und des Lobautunnels (ebenfalls ein nicht wirklich in der geplanten Form zielführendes Bauvorhaben - besser in Bildung, Ausbau des öffentlichen Verkehrs etc. verwendet werden könnte. Schulden hat die Gemeinde Wien genug!!!

Das Projekt Stadtstraße zerschneidet den 22. Bezirk in eine „Nord- und Südteil“, große Grünflächen werden vernichtet und damit wertvoller Erholungsraum.

Zitat Frau Vassilakou: im Sinne der Erholung der Wiener sollen bedeutende Grünflächen im Stadtgebiet unangetastet bleiben.

Es fehlt hier m. E. eine wirkliche Strategie für das Einzugsgebiet Wien, somit auch eine umfassende strategische Umweltverträglichkeitsprüfung.

ALTERNATIVEN GIBT ES, nur sie werden negiert.

VCÖ-Expertin Ulla Rasmusen: Neben Lärm und Abgasen welche Gesundheitsschäden verursachen, führt der Neu- und Ausbau von Straßen zu großem Flächenverbrauch und Bodenversiegelung mit negativen Auswirkungen bei Starkregen.

VERKEHRSENTLASTUNG

Neue Straßen ziehen immer neuen Verkehr nach, siehe dazu Aussagen Bernd Cagran, Leiter Referat Verkehrssteuerung Graz zum Thema Verbindungstunnel Graz-Liebenau. Aussagen von Verkehrsexperten wie Prof. Knoflacher und Prof. Frey dazu sind eindeutig dokumentiert.

UNTERSCHRIFTSLISTEN

Es fehlen zumindest 8 Namen aus den Unterschriftslisten der allgemeinen Einwendungen verschiedener Bürgergruppen, hier stellt sich die Frage warum.

ANSCHLUSSSTELLE LAVATERRASSE

Warum dieser geplante Vollanschluß nicht Gegenstand der vorliegenden UVP ist nicht erklärbar. Sind hier die betreffenden Bürger über diese Möglichkeit informiert??

Ein derartiges Projekt irgendwann durch die „Hintertür“ zu planen und bauen ist ja nicht wirklich als transparent zu bezeichnen.

RESÜMEE HUMANMEDIZINISCHE BEWERTETE AUSWIRKUNGEN sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase

In beiden Fällen werden verbleibende Auswirkungen als vertretbar bewertet!!!!

Vertretbar in welche Sinne?

Die Interpretation ist ja wohl zulässig, dass hier doch Verschlechterungen vorhanden sein werden, aber durch vorhandene Richtwerte gedeckt sind.

Beispiel Vergleich der Grenzwerte von Feinstaub in der EU zur WHO.

Somit ergibt sich die Forderung:

- nach Erstellung einer genauen Lärm- und Feinstaubbelastung für unsren Wohnbereich,
- eine Klärung des Grundes warum verschiedene Namen nicht auf der Liste der Einwender stehen,
- Transparentmachung der Anschlussstelle Lavaterrasse und deren Auswirkungen auf die Bevölkerung in diesem Bereich
- nach einer Gesamtberechnung der Belastungen und Auswirkungen für die Stadtstraße und die Spange S 1, denn auch wenn die Projekte getrennt geplant und gebaut werden sollen, so sind sie doch als Einheit zu betrachten.

Bis dahin muss eine Verschiebung des UVP - Verfahrens durchgeführt werden.

Anmerkung der Verhandlungsleitung dazu:

Politische Statements und finanzielle Aspekte sind im UVP Verfahren nicht zu diskutieren; ebenso sind Rechtsfragen nicht Gegenstand der Verhandlung. Die Lavaterstraße ist nicht Gegenstand des eingereichten Vorhabens und daher mangels Antrages auch nicht Entscheidungsgegenstand.

Zum Vorbringen des Herrn Wist führt der Sachverständige Herr Ing. De Riz aus:

Die Belastungswerte, als auch die bewirkten Entlastungen, wurden unter Berücksichtigung der bekannten Vorhaben in der Stadtentwicklung erstellt. Die angeführten Vorhaben Seestadt,

Berresgasse und Hausfeld sind beinhaltet. Die Anschlussstelle Hirschstetten der A23 ist nicht Gegenstand des Projektes Stadtstraße und wurde unabhängig vom Projekt Stadtstraße eingereicht.

Dem Gutachter liegt das eingereichte Projekt aus dem Jahr 2014 vor und kann unter Aktualisierung der Verkehrswerte auf das Projekt Stadtstraße – S1-Spange die Leistungsfähigkeit der Verkehrslichtsignalanlage bestätigt werden. Auch muss berücksichtigt werden, dass von dem prognostizierten Verkehrsaufkommen im Querschnitt der Stadtstraße im Maßnahmenplanfall (I.D.3 2030) von etwa 45.000KFZ/24h etwa 24% der nördlichen A23 zuzuordnen sind, weiters etwa 45% der südlichen A23 und 31% auf der Hirschstettner Straße Richtung Kagraner Platz verbleiben. Die Verflechtungsbereiche auf den Einmündungsrampen weisen eine Qualitätsstufe LOS E, d.h. Auslastungsgrade zwischen 0,9 bis 1 auf (Berechnung gem. HBS 2015), gleichfalls die Strecke auf der A23 südlich der Anschlussstelle Hirschstetten.

Da die verwendeten Unterlagen den Einreichunterlagen nicht beiliegen, werden sie als Beilage angefügt und zum Bestandteil des Fachgutachtens Verkehr erklärt. Durch die Anlage von Fahrstreifen für Omnibusse und einer Voreilung der BUS-Grünphase im Signalprogramm an der Kreuzung Stadtstraße - Franz-Fellner-Gasse wird für eine weitgehend behinderungsfreie Fahrt im Busverkehr Vorsorge getroffen.

In der verkehrlichen Betrachtung ist die Stadtstraße gemeinsam mit der S1 zu sehen. Durch den damit geschaffenen „Außenring“ erfolgt eine Teilableitung des Verkehrs von der A23 Südosttangente, welcher es ermöglicht, die aus den Stadtentwicklungsgebieten im 22. Bezirk generierten Verkehrsleistungen abführen zu können. Dazu wird auch eine Entlastung der Ortskerne erreicht. Diese ist im Ortskern Hirschstetten auch relativ zum Bestand gegeben, für den Ortskern Aspern senkt es den zusätzlichen Anstieg der Verkehrsbelastung zufolge des Verkehrs aus den Stadtentwicklungsgebieten. Die Verkehrsprognosen zu Stadtstraße und S1 wurden gemeinsam berechnet.

Hinsichtlich der Aussagen aus dem Jahr 2009 ist anzumerken, dass diese nicht zum Projekt Stadtstraße sondern zu einem Projekt mit einer durchgehenden Autobahnverbindung ohne Tunnel erfolgten. Diesem Umstand Rechnung tragend wurde in weiteren Projekts-Überlegungen die Variante 13, das vorliegende Projekt der Stadtstraße Aspern erstellt.

Hinsichtlich der Zerschneidung der Stadtteile ist anzumerken, dass die Stadtstraße Aspern und die Spange S1 in weiten Teilen parallel zur ÖBB-Strecke verläuft und im Westen in Tunnellage. Schon durch die ÖBB-Trasse ist die Trennwirkung im Bestand vorhanden. An sämtlichen Stellen, wo die Bahntrasse gequert werden kann, gibt es auch künftig Querungen der Stadtstraße.

Verschlechterungen in der Erreichbarkeit durch Mehrwege gibt es im Zwischentunnelabschnitt nördlich der Trasse zwischen Contiweg und U-Bahn-Trasse, jedoch dort ohne explizite FußgängerInnenziele.

Zu Verkehrsentlastung:

Vorhandene Straßen werden entsprechend ihrer Bestimmung genutzt; ergeben sich dabei deutliche Vorteile in der Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen, dann umso stärker. Jener Verkehrsanteil, welcher ohne das Vorhandensein der Straße nicht auftreten würde, wird als induzierter Verkehr angegeben und wurde für das Untersuchungsgebiet mit 9,1% ausgewiesen.

Hinsichtlich LAVATERSTRASSE:

Eine Beurteilung des Anschlusses der Lavaterstraße ist nicht möglich, da ein derartiges Projekt nicht eingereicht wurde. In der Verkehrsuntersuchung wurde sie jedoch berücksichtigt, um die daraus resultierenden höheren Verkehrswerte im östlich davon gelegenen Abschnitt der Stadtstraße und S1-Spange hinsichtlich der daraus resultierenden höheren Umweltbelastungen besser abbilden zu können. In der Verkehrsuntersuchung wurde weiters die Anschlusssituation überprüft und für einen unregelmäßigen Knoten eine Überlastung, für einen geregelten Knoten eine leistungsfähige Verkehrsregelung ermittelt.

Ich erhebe diese Erklärung zum Bestandteil meines Gutachtens.

Es erfolgt eine Präsentation zur Auswirkung des gegenständlichen Vorhabens auf die Anschlussstelle Hirschstetten durch den Sachverständigen.

Ergebnis der Berechnungen ist, dass für sämtliche Abfahrtsrampen für den Knoten Hirschstetten sich relativ geringe Verkehrszahlen ergeben. Die Präsentation und die Kurzfassung des Fachgutachtens werden als Beilage 1 zur Verhandlungsschrift genommen.

Herr Ing. Mutzek sowie 6 weitere Personen verlangen die soeben verlesene Erklärung sowie die Präsentation von Herrn Ing. De Riz in Papierform. Diese Unterlagen werden von der Verhandlungsleitung kopiert und ausgefolgt.

Es werden Auszüge aus den Unterlagen der Stadtstraße im Bereich der Anschlussstelle Hirschstetten präsentiert. Es gab bereits im Zuge der Projekteinreichung entsprechende Unterlagen der ASFINAG, welche für die Stadtstraße aktualisiert wurden.

Das Ergebnis dieser Berechnungen wird von Ing. De Riz zusammengefasst:

Die Verflechtungsbereiche für sämtliche Verknüpfungen des Anschlusses an die A23 sind ausgewiesen. Die Richtungsfahrbahn A23 Knoten Kaisermühlen von der Anschlussstelle Hirschstetten auf der Auffahrtsrampe von Kagran, dort ergibt die Verflechtung eine Qualitätsstufe „Level of Service E“, das ist der Auslastungsgrad in der Verflechtung. Werte

zwischen 0,9 und 1 weisen den Wert E auf. Ab 1, also dem Level of Service F, besteht eine Überlastung. D wäre der Bereich unter 0,9. Ganz geringe Belastungen werden mit A bewertet.

Für die Richtungsfahrbahn Kaisermühlen, Abfahrtsrampe von der Hirschstettner Straße ergibt sich im schlechtesten Bereich, das ist der Einfädelungsbereich, ebenfalls ein Level of Service E. Für die Abfahrtsrampe Knoten Kaisermühlen Anschlussstelle Hirschstetten ergibt sich ein Level of Service D. Richtung Süßenbrunn an der Auffahrtsrampe ein Level of Service D. Für die Auffahrtsrampe Hirschstetten Richtung Süßenbrunn besteht ein Level of Service B. Für die Abfahrtsrampe 2 Richtungsfahrbahn Süßenbrunn ein Level of Service C. Bei der Abfahrtsrampe Richtungsfahrbahn Süßenbrunn besteht Level of Service E.

Die von der ASFINAG beigestellten Werte wurden von uns nachgerechnet und es besteht die begründete Annahme, dass im schlechtesten Fall an der Kreuzung Hirschstettner Straße und A23-Abfahrt ein Level of Service D in den ungünstigsten Relationen stattfindet. Die Berechnung erfolgte gemäß RVS 5.4.32, sodass gesagt werden kann, dass jener Verkehr, der über die Franz Fellner Straße kommt, auch an der Kreuzung mit der A23 Rampe bewältigt wird, sodass dort kein Rückstau zu erwarten ist, der Lichtsignal bedingt ist.

Auch für die Kreuzung Ostbahnbegleitstraße/Marietta Blau Gasse wurde eine Leistungsberechnung durchgeführt, welche für die Hirschstettner Straße sehr geringe Auslastungsgrade ergibt. Nur die Rechtsabbiegerrelation bei der Marietta Blau Gasse, das ist der Verkehr der Einkaufszentren, weist einen hohen Auslastungsgrad von 0,98 auf, wobei hier gesagt werden muss, dass es Grundsatz der Verkehrsplanung ist, den Verkehr auf den Hauptverkehrsträgern mehr Leistungsfähigkeit zur Verfügung zu stellen, als den Nebenanschlüssen. Und um dort für den Autobus eine sinnvolle Koordinierung zu gewährleisten, sind die Nebenrelationen immer gut ausgelastet, ohne dass hier Grünzeit verschleudert wird, die mehr Verkehrsteilnehmern zur Verfügung gestellt werden kann.

Herr Rehm: Wie waren die Auslastungswerte an dieser Kreuzung Marietta Blau Gasse?

Herr Ing. De Riz: Bei der Marietta Blau Gasse 98% auf der R1R.

Auf den nächsten Folien sieht man, dass sich der Sättigungsgrad für die Stromrelation CLF 12 mit 0,97 ergibt. Alle anderen Relationen liegen sehr gut, jedenfalls ausreichend.

Herr Wist: Die Spange S1 und die Stadtstraße wurden in der Verkehrszählung zusammengerechnet. Laut Presse ist das nicht der Fall. Die Stadtstraße und die S1 sind zusammenzuzählen und zusammen zu bewerten. Ebenso die Abfahrt Lavaterstraße, bei der Berresgasse und im Hausfeld werden Siedlungen gebaut, die Verkehr anziehen werden, dies wurde nicht berücksichtigt.

Herr Ing. De Riz: Ich kann nur wiederholen: es wurden in den Verkehrsbelastungen die Berresgasse und die Hausfeldstraße berücksichtigt. Die Verkehrsbelastungen für die Prüfung

der Umweltverträglichkeit mit dem Anschluss Lavaterstraße wurden ebenfalls berücksichtigt, weil sich im MIV östlich der Lavaterstraße höhere Verkehrsbelastungen und somit Umweltauswirkungen ergeben würden. Das Projekt Lavaterstraße selbst kann mangels Einreichung nicht beurteilt werden. Es wurde aber betreffend die Verkehrsbelastungen so gerechnet als wäre es vorhanden.

Verhandlungsleitung: Die Lavaterstraße ist nicht Gegenstand der Einreichung. Die Behörde darf nur über das beantragte Vorhaben absprechen. (Recht auf den gesetzlichen Richter).

Das Wort wird Herrn Pollak erteilt.

Herr Pollak für Siedlerverein Hausfeld: Ich stehe für mich und für viele andere Organisationen, bei denen ich Mitglied bin. Die Punkte A bis F wurden angesprochen. Ich möchte nachfragen, ob schon aus der Erfahrung von früheren Jahren berücksichtigt wurde, wie die zukünftige Entwicklung aussehen wird oder ist es mit dem Jahr 2030 zu Ende? Auf der Tangente, welche für 60.000 Fahrzeuge gebaut wurde, haben wir heute 180.000 bis 200.000 Fahrten, es gab einen Irrtum in der Berechnung bzw. Planung.

Herr Ing. De Riz: Beurteilt wurde der Planfall 2030. Es liegen dazu Prognosezahlen vor. Laut politischen Absichtserklärungen strebt die Stadt Wien eine Verringerung des MIV-Anteils an und setzt dazu in Zukunft Maßnahmen. Unsere Prognosen können aber nur jene Entwicklungen, die zum heutigen Zeitpunkt bekannt sind, berücksichtigt werden. Mit künftigen Entwicklungen in der Stadt muss gerechnet werden, aber auch mit weiteren verkehrshindernden Maßnahmen. Allesamt wissen wir sie heute aber nicht. Daher können wir anhand der Unterlagen nur einmal den Zustand für 2030 zum Projekt beurteilen.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Ing. Schandl erteilt.

Herr Ing. Schandl: Ich spreche nicht nur als Privatperson, sondern auch für die Bürgerinitiative sowie für meine Enkelkinder Fabio und Emilio und weitere Personen, die ich vertrete. Entsprechende Vollmachten werde ich noch vorlegen.

Es war uns auf Grund der knapp hintereinander folgenden Verfahren zum Lobautunnel, zur Spange Seestadt Aspern und zur Stadtstraße Aspern aufgrund der zahlreichen Verhandlungen nicht möglich, uns alle Unterlagen anzusehen. Wir werden dadurch in unseren Parteirechten beschränkt um jeden wichtigen Punkt vorbringen zu können.

Aus der Teilung der Projekte S1 und Stadtstraße Aspern ergibt sich für die Stadtstraße ein vereinfachtes Verfahren. Daher haben wir als BI keine Parteistellung und sind in unseren Rechten beschränkt worden.

Ich stelle daher den Antrag, dieses Verfahren einzustellen und gemeinsam mit der Spange S1 mit allen Unterlagen in einem neuen Verfahren noch einmal abzuführen, damit auch wir die Unterlagen sichten und uns auf ein Verfahren konzentrieren können. Begründet wird dies

damit, dass die Vorhaben unmittelbar zusammenhängen und nahtlos ineinander übergehen. Dieser Zusammenhang findet sich in allen UVP-Unterlagen, auch der Spange Seestadt und wurde dort mehrfach thematisiert. Die Gesamtlänge des geteilten Projekts beträgt mit allen Auf- und Abfahrten bzw. Rampen etwa 11 Kilometer. Davon fallen etwa 6 Kilometer auf die Spange und etwa 5 Kilometer auf die Stadtstraße. Damit liegen wir deutlich über dem Schwellenwert einer UVP für Bundesstraßen. Bis 2010 war dieses Projekt auch ein einheitliches, nämlich die Abzweigung von der A23 und trug auch den Namen A23. Der Grund für die Trennung der beiden Projekte wird in einem Zeitungsartikel aus dem Kurier vom 08.01.2010 genannt, darin wurde der Vorstand zitiert mit „Luftgütesgesetz könnte Autobahn verhindern“ und „A23 droht das Aus“. Das Problem sei nicht die Spange sondern die Tangente, wenn dort durch die Spange 30.000 Autos mehr dazukommen, dann müssen auf der A23 Maßnahmen gegen die Verschmutzung gesetzt werden. Die Tangente müsste vermutlich überdacht werden.

In einem Interview in der Zeitung „Die Presse“ vom 20 November 2009 sagte ein leitender Mitarbeiter der ASFINAG, DI Honeger: Der westliche Teil des Bauvorhabens - Stadtstraße /Spange S1 - muss mit zusätzlichen Maßnahmen aufgrund des derzeit geltenden IG Luft ausgeführt werden. Außerdem hätte die geplante Querverbindung (in ihrer Gesamtheit) nicht die geringste Chance, die UVP zu bestehen.

Das Projekt widerspricht der BO für Wien, dem Smartcitykonzept 2014, dem Masterplan Verkehr, Evaluierung 2013 und der Ziele des BMFLUW und SuperNOW (Strategische Umweltprüfung). Die Planung der Stadtstraße entspricht nicht der nachhaltigen Entwicklung wie in der BO für Wien gefordert. Dies ist mit der Errichtung einer Autobahn unverträglich. Das Projekt widerspricht auch § 2 der BO für Wien, da eine barrierefreie Gestaltung der Stadtstraße nicht vorgenommen wird. Auch ein Widerspruch zu § 4 BO für Wien liegt vor, da eine anlassbezogene Flächenwidmung vorgenommen wurde. Der Individualverkehr soll laut dem Masterplan um 50 % reduziert werden, was nicht der Fall ist.

Die Ziele des BMFLUW werden ebenfalls nicht erfüllt. Das Ministerium hat eine Stellungnahme an die MA 22 zum Projekt abgegeben, die vernichtend war und nicht berücksichtigt wurde. Frage dazu: Wir möchten von den Sachverständigen wissen, ob bzw. wie diesen Einwendungen stattgegeben wurden bzw. wie diese Verbesserungsvorschläge umgesetzt werden (z.B. Vorhaben trägt nicht dazu bei, die Ziele des MP Verkehr zu erreichen. Der Anteil des MIV im Modalsplit auf 25 % wird nicht erreicht, es ist eine Datenbasis vorhanden, die nicht beurteilt werden kann, eine quantitative Auswertung der Staulängen erfolgte nicht etc. etc.).

In der SuperNOW wurden andere Vorhabensvarianten als wesentlich günstiger eingestuft als die hier eingereichte Variante.

Die Süßenbrunner Straße wird unterfahren. Frage an die Projektwerber: Stimmt das?

Herr DI Kauzner (Projektwerberin): Die Süßenbrunner Straße wird nicht unterfahren, sondern die Stadtstraße wird von der Süßenbrunnerstraße unterfahren.

Herr Ing. Schandl: Warum wurde die Einbindung der A23 nicht in das Projekt aufgenommen? Schließlich ist sowohl die Seestadt West als auch die Anschlussstelle Ost im Projekt.

Herr RA Dr. Altenburger (Projektwerberin): Das ist ein ASFINAG-Projekt.

Herr Ing. Schandl: Warum ist dann die Anschlussstelle Ost kein ASFINAG-Projekt? Das ist nicht logisch.

Herr RA Dr. Altenburger (Projektwerberin): Das sind Gemeindestraßenteile und das ist kompetenzrechtlich klar geregelt.

Herr Ing. Schandl: Die Rampen sind Gemeindestraßen?

Herr RA Dr. Altenburger (Projektwerberin): Die, die im Projekt sind, sind Gemeindestraßen.

Verhandlungsleitung: Die kompetenzrechtliche Trennung ergibt sich aus dem Verfassungsrecht. Auf Grund dieser ergibt sich die Trennung im UVP-G 2000 in den zweiten und dritten Abschnitt mit den Zuständigkeiten von unterschiedlichen Behörden. Für die UVP von Bundesstraßen ist das BMVIT zuständig, für die UVP von Gemeindestraßen die Landesregierung.

Herr Ing. Schandl: Am Knoten Kaisermühlen wird sich durch die Stadtstraße nichts ändern, wenn dann 30.000 bis 40.000 Fahrzeuge mehr direkt in die Tangente eingeschleust werden. Die Fahrzeuge werden spätestens bei der Franz Fellner Straße abfahren und werden dort mit tausenden Fahrzeugen unseren Lebensraum verstauen. Welche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Stau hat der Projektwerber vorgenommen?

Herr DI Kauzner (Projektwerberin): Im Bereich der Anschlussstelle Hirschstetten werden nicht 30.000 bis 45.000 Fahrzeuge in Summe auf die Tangente auffahren.

Herr Ing. Schandl: Auf diese Menge von Fahrzeugen ist die Stadtstraße laut ihren Unterlagen ausgelegt.

Herr DI Kauzner (Projektwerberin): Richtig. Bevor man auf die Tangente auffährt, zwischen der Anschlussstelle Hirschstetten und der Süßenbrunner Straße ist der höchste DTV von 40.000. Damit ist jedoch der Querschnitt gemeint auf allen vier Spuren. D.h. in beiden Richtungen. Es gibt dort drei Möglichkeiten, von der Stadtstraße abzufahren. Es gibt eine Richtung Kagran, es gibt eine Richtung Süden auf die A23 und eine Richtung Norden ebenfalls auf die A23, jeweils in eine Fahrtrichtung.

Herr Ing. Schandl: Bei der Tangente ist grundsätzlich von einem Level von Service E auszugehen, F wurde noch nicht erreicht, aber es steht Auslastung von 0,98. 0,98 ist 1. Also es steht dort. Was passiert, wenn 1 erreicht wird?

Herr Ing. De Riz: Dann ist die rechnerische Leistungsfähigkeit erreicht. D.h. es beginnt dann eine Verzögerung im Verkehrsablauf, die, wenn sie länger anhält, einen Rückstau ergibt. Die Nachweise im Projekt sind nach den Verkehrsberechnungsgrundlagen, den HBS 2001, geführt worden.

Herr Ing. Schandl: Warum wurde nicht auf die neuen Verkehrszahlen von 2015 eingegangen? Die Zahlen aus 2015 ergeben, dass der Verkehr in der Donaustadt um etwa 5% zurückgegangen ist, dies sogar in absoluten Zahlen.

Herr DI Kauzner (Projektwerberin): Wir haben das Projekt 2014 eingereicht. Damals waren die eingereichten Verkehrszahlen aktuell. Der Sachverständige hat das als ausreichend empfunden.

Herr Ing. De Riz: Der Beurteilungszeitpunkt war klar. Irgendwann muss das Projekt als Beurteilungsgrundlage fertig sein. Die Unterlagen wurden von mir in der vorgelegten Fassung beurteilt.

Verhandlungsleitung: Es ist von einer Prognose auszugehen, zu einem bestimmten Zeitpunkt in der Zukunft. Diese Prognose wurde vom Sachverständigen für ausreichend befunden.

Herr Ing. De Riz: Zeitpunkt und Umfang etwa der Parkraumbewirtschaftung im 10. und 11. Bezirk waren zum Zeitpunkt der Einreichung hinsichtlich Zeitpunkt und Umfang nicht absehbar.

Verhandlungsleitung: In der UVP sind nur absehbare Entwicklungen zu berücksichtigen, da nur diese beurteilbar sind. Irgendwann ist die Grenze dessen erreicht, was noch absehbar ist. Was weiter in der Zukunft liegt, ist daher nicht zu berücksichtigen.

Herr Ing. Schandl: Ich stelle den Antrag, dass die aktuellen Verkehrszahlen der Verkehrszählung 2015 des Büro Snizek als Grundlage für die Verkehrsprognosen in das Projekt aufgenommen werden und eine neue Berechnung stattfinden soll. Weiters sollen die Auswirkungen eines weiteren Ausbaus des öffentlichen Verkehrs und Parkraumbewirtschaftung in der Donaustadt und in Floridsdorf in die Berechnungen einfließen.

RA Dr. List: Ich gebe bekannt, dass ich 60 Parteien vertrete. Ich werde Kopien mit den Namen dieser Personen der Behörde vorlegen.

Sie führen aus, dass Bürgerinitiativen im vereinfachten Verfahren nicht als Parteien zugelassen sind. Im heute zitierten Presseartikel wurde von damaligen Verantwortlichen darauf hingewiesen, dass das Projekt S1 Spange und Stadtstraße geteilt werden müsse, um überhaupt genehmigungsfähig zu sein. Zur Teilung der beiden Projekte Spange Seestadt und Stadtstraße führe ich aus, dass diese Frage vom EuGH zu entscheiden sein wird. Die interne Kompetenzverteilung zwischen Bund und Gemeinde ist völlig egal. Entscheidend sind die europarechtlichen Vorgaben. Die sagen, dass derartige Projekte nicht aufgeteilt werden dürfen („Salamitaktik“). Dies ist rechtsstaatlich unzulässig. Es liegt eine Umgehungsabsicht unter Hinweis auf den räumlichen, sachlichen und zeitlichen Zusammenhang vor (Verweis auf den UVP Kommentar Schmelz-Schwarzer, § 2). Das gegenständliche Vorhaben soll in der erkennbaren Absicht aufgespalten werden, die Stadtstraße im vereinfachten Verfahren durchzuführen, um es genehmigungsfähig zu machen. Das ist jedoch nach der Judikatur nicht zulässig und ist von einem einheitlichen Verfahren auszugehen. Wir werden daher zum Bundesverwaltungsgericht, zum VwGH und zum VfGH gehen. Ich gehe davon aus, dass diese Frage auch dem EuGH vorgelegt wird. Ich meine daher, dass das Verfahren abgebrochen werden sollte, dies unter dem Aspekt des Rechts auf den gesetzlichen Richter.

Die ASFINAG soll ein überarbeitetes Gesamtkonzept auch für die Stadtstraße vorlegen. Wenn das Projekt schon 2010 nicht genehmigungsfähig war, wird das heute noch weniger der Fall sein, da der Verkehr in Wien immer mehr zunimmt. Dieses Projekt ist aus unserer Sicht nicht genehmigungsfähig.

Die beiden Projekte Spange Seestadt und Stadtstraße gemeinsam sind 11 Kilometer, daher über 10 Kilometer lang, was natürlich auf die Art des UVP-Verfahrens Auswirkungen hat. Das gegenständliche Verfahren ist daher rechtswidrig, ebenso das ASFINAG-Verfahren zur Spange Aspern. Das Recht auf den gesetzlichen Richter ist für die Bürgerinitiativen verletzt, weil diese eigentlich – da ein vereinfachtes Verfahren nicht zulässig ist – doch Parteistellung hätten.

Pause von 12.30 Uhr bis 14.00 Uhr.

Verhandlungsleitung: Zu den Anträgen auf Neuberechnung von Herrn Ing. Schandl, die am Vormittag gestellt wurden: Sind jene im Projekt, in den Unterlagen vorhandenen Verkehrszahlen vollständig, plausibel und nachvollziehbar?

Herr Ing. De Riz: Zu den Verkehrszahlen, die großteils aus den Dauerzählstellen hinsichtlich der Entwicklung abgeleitet sind, ist festzustellen, dass wir einen stagnierenden Verkehrstrend haben, dieser ist in den Modellierungen und Prognosedaten berücksichtigt und würde auch mit den neueren Zahlen zusammenpassen. Eine Neuberechnung, wie beantragt ist meines Erachtens nicht erforderlich, mit den jetzigen Berechnungszahlen sind wir auf der sicheren Seite, weil diese leicht höher sind. Es wurde ein eher konservativer Ansatz gewählt, aber die Differenzen sind minimal.

Herr Ing. Blanc:

Ich spreche im eigenen Namen sowie im Namen meiner Gattin und meiner 3 Kinder, sowie als Obmann des dort ansässigen Siedlervereines und verlese die Stellungnahme, welche als Beilage 6 dem Protokoll angeschlossen wurde. Die darin gestellten Fragen ersuche ich zu beantworten:

- 1./ Auf wieviel kann der MIV-Anteil in Stadtentwicklungsgebieten reduziert werden und gelten in den Bezirken über der Donau andere Konzepte wie für den Rest von Wien?
- 2./ Gibt es Planungen hinsichtlich eines Autobahn und Autobahn ähnlichen Straßennetzes über den 22. Bezirk hinaus?
- 3./ Hat man sich ob der höheren Kosten für eine umweltgerechte und menschenfreundliche Lösung wie einer Einhausung oder eine komplette Tunnellage überhaupt Gedanken gemacht, oder spart man wieder einmal an der Gesundheit der Bürger?
- 4./ Wenn diese Donauquerung genehmigt wird, wie kann sichergestellt werden, dass diese auch wirklich gegen allen Widerstand, der extremen Lage und vor allem der hohen Kosten wegen gebaut wird? Bis wann ist sie dann befahrbar? Wie viel Verkehr müssen wir erdulden, wenn es vielleicht doch keine Donauquerung gibt? (Planfall ohne Realisierung des S1 – Lobautunnels)
- 5./ Müsste man die Ortskerne und Schleichwege nicht völlig für den Verkehr sperren um die Fahrzeuge in den Stau auf der Stadtstraße zu zwingen, ist derartiges angedacht?
- 6./ Wird hier nicht unser aller Steuergeld, den Immobilienspekulanten und Baulöwen in den Rachen geschmissen, oder können Sie ausschließen, dass der gewaltige Profit, der durch all die entstehenden Bauvorhaben entstehen wird, eine wesentliche Triebfeder dieses Projektes ist?
- 7./ Gibt es Pläne die A23 einzuhausen oder hat die ASFINAG falsch gerechnet? Was wird das den Steuerzahler kosten?
- 8./ Wäre es nicht endlich an der Zeit ein Mobilitätskonzept für den gesamten Nordosten Wiens und das angrenzende NÖ zu erarbeiten und wann wird dies geschehen?

Herr Ing. De Riz: Zum Thema Reduzierung des MIV gebe ich an, dass eine Straße niemals dazu beiträgt, den MIV zu reduzieren, dies aufgrund des bestimmungsgemäßen Gebrauchs. Um eine Änderung im Modal-Split herbeiführen zu können, sind andere Maßnahmen notwendig. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs wurde in der Verkehrsmodellierung bereits berücksichtigt (S 80, U-Bahn, Buslinien).

Verhandlungsleitung: Ob es eine Autobahn über den 22. Bezirk hinaus geben wird, ist heute nicht Thema und betrifft die ASFINAG. Zum Thema der Einhausung der Stadtstraße wird die Projektwerberin ersucht Stellung zu nehmen.

Herr DI Kauzner (Projektwerberin): Wir haben in den Unterlagen auf Einhausung über größere Abstände verzichtet, weil wir die Tunnelabschnitte ohnehin drinnen haben und in den

Bereichen der Freilandstrecken keine AnrainerInnen von den Maßnahmen unmittelbar betroffen sind. Auch hat es wirtschaftliche Gründe.

Verhandlungsleitung: Gibt es bei der Stadtstraße einen verkehrlichen Planfall ohne Bau des Lobautunnels?

Herr Ing. Blanc: Die Frage war so gemeint: Zu wie viel Prozent kann man garantieren, dass der Tunnel gebaut wird?

Herr Ing. De Riz: Grundsätzlich sieht das vorhandene Netzmodell de facto die Existenz des Lobautunnels und der S1 Spange Seestadt Aspern vor, da in Summe diese sich für den MIV sinnvoll erweisen, hinsichtlich der Wirkung. Damit die S1 einen relativ großen Außenring bildet und Teile des Verkehrs vom Norden, die eigentlich Richtung Osten wollen, frühzeitig wegfallen würden, falls der Lobautunnel kommt. Alles hängt bis hinunter zur A4 eng zusammen. Wenn man einzelne Teile des Systems entfernt, ergeben sich natürlich Auswirkungen auf die anderen Teile. Diese sind in den Planfällen berechnet worden. Die Entlastungswirkungen für die Ortskerne werden dann geringer ausfallen, wenn man gar nichts baut. Die Verkehrsbelastungen liegen dann beim Referenzplanfall, der ausdrückt, was passiert, wenn in Wien alle anderen Stadtentwicklungen stattfinden, ohne dass das Straßennetz angepasst wird. Da schaut es dann von der Verkehrsqualität her ganz schlecht aus, dies betrifft aber dann alle Ortskerne und Hauptstraßen, insbesondere die B3. Wir sind dann über der Grenze des im Verkehrsnetz sinnvoll Abwickelbaren.

Herr Ing. Blanc: Das würde bedeuten, dass die Seestadt weiter ausgebaut wird, auch was Gebiete wie Hausfeld und Berresgasse betrifft.

Herr Ing. De Riz: Das wäre dem Planfall unterstellt, darum heißt es ja Referenzplanfall, es wird alles gebaut, was angedacht ist. Dies mit einer kleinen Einschränkung, es wurde für den Planfall berücksichtigt, dass nur eine kleine Abminderung der Bebauung stattfindet. Der große Ausbau wie etwa die Seestadt Nord ist ja auch UVP - genehmigungspflichtig. Dort wurde nachgewiesen, dass das ohne Stadtstraße verkehrsmäßig nicht bewältigbar ist. Daher wurde im Referenzplanfall eine Abminderung der geplanten Bebauung unterstellt.

Herr Ing. Blanc: Die A23 Anbindung Hirschstetten entspricht dem Grunde nach nicht dem, was wir im Bezirk kennen. Wir wissen, wie lange man auf der Breitenleer Straße, der Hirschstettner Straße oder auf der Erzherzog Karl Straße steht. Wenn zusätzlicher Verkehr kommt, kann ich mir nicht vorstellen, dass dann plötzlich alles fährt.

Herr Ing. De Riz: Bei hohen Auslastungen im Verkehrsnetz stellen sich die Nutzer auf diese Situation ein. Man kann nicht unbedingt aus einer höheren Tagesverkehrsbelastung unmittelbar darauf schließen, dass auch die Spitzenbelastung steigt, vielmehr wird es dazu führen, dass die zeitliche Ausdehnung der hohen Auslastung mehr schlagend wird, weil der

Verkehr in den Spitzen nicht entsprechend abgeführt wird. Das betroffene Individuum wird zum Beispiel bei Gleitzeit zu einer anderen Zeit arbeiten oder die Einkäufe zu einer anderen Zeit erledigen. Nicht jedes Individuum wird dies machen, sondern nur die, die das auch können. In Summe ergibt sich daher eine zeitliche Verbreiterung der Verkehrsspitzen.

Herr Ing. Blanc: Man kann meiner Meinung nach nicht davon ausgehen, dass die Leute alle umdenken, wenn die Stadtstraße kommt. Das beste Beispiel dafür ist die A23, wo es täglich bis Hirschstetten bzw. zum Rautenweg staut.

Herr Ing. De Riz: Das machen sie einerseits. Auch wird ein Teil des Verkehrs nach Realisierung des Projekts nicht mehr auf der A23 fahren wird.

Verhandlungsleitung: Bitte um Stellungnahme zur Entlastung der Ortskerne bzw. der Schleichwege.

Herr Ing. De Riz: Es ist nicht so, dass Sperremaßnahmen gesetzt werden sollen, um den Verkehr auf die Stadtstraße zu zwingen, das ist in keinster Weise angedacht. Die Entlastung auf der Stadtstraße passiert über den zu erwartenden Zeitvorteil. Die Entlastungswirkung auf der B3 besteht darin, dass der Anstieg abgemindert wird, der durch die neuen Siedlungen wie Berresgasse und Hausfeld passiert. Ohne diese Entlastungswirkung hätten wir eine erheblich überlastete B3 behalten. Ein Teil des Verkehrs aus diesen Stadtentwicklungsgebieten wird natürlich die Stadtstraße nützen und auf der B3 wegfallen. Das ist der angesprochene Entlastungseffekt. Betrachtet man zusätzlich den Lobautunnel, wird auch ein gewisser Teil des heutigen Verkehrs über die Großenzerdorfer Straße über den Lobautunnel auf die A 4 wechseln und von der B3 wegfallen. In Hirschstetten ergibt sich die Wirkung eher direkt, hier zeigen die Prognosedaten gegenüber dem Bestand des Verkehrs auf der Hirschstettner Straße eine sehr deutliche Entlastung, sodass die Verkehrswerte niedriger sein werden als 2012.

Verhandlungsleitung: Bitte um Stellungnahme zum Mobilitätskonzept für den Osten Wiens.

Herr Ing. De Riz: Das betrifft nicht meinen Aufgabenbereich. Es ist mit aber bekannt, dass mit den Nachbargemeinden immer wieder diskutiert wird, wie die Beziehungen der Stadt Wien mit dem Umland diesbezüglich passieren sollen. Ein Gesamtverkehrskonzept für Wien und Umgebung ist mir nicht bekannt und kann mir auch kaum vorstellen, wie das in der Gesamtheit umgesetzt werden sollte.

Verhandlungsleitung: All jene Verkehrszahlen und Prognosen, die den Unterlagen des Projekts zugrunde liegen, sind plausibel, vollständig und nachvollziehbar?

Herr Ing. De Riz: Ja.

Verhandlungsleitung: Die Einhausung der A23 betrifft die ASFINAG und ist nicht Gegenstand des Projekts. Auch die Projektwerberin kann dazu nichts sagen. Das Wort wird Herrn Rattay erteilt.

Herr Rattay: Auf der A 23 kommt es mehrmals jährlich zu einem Verkehrsinfarkt und täglich zu den Verkehrsspitzen zu längeren Staus. Dieser Stau setzt sich ja dann auf der Stadtstraße fort. Wie kann man das verhindern, dass der gesamte Verkehr, der von Osten kommt, bei der Ausfahrt Hirschstetten abfährt?

Herr Sedlmayer (Antragstellerin): Wir haben die Verkehrszusammensetzung auf der Stadtstraße analysiert. Zu 95 % handelt es sich um Quell-Ziel Verkehr und um BinnenVerkehr. Der Transitverkehr bzw. Durchzugsverkehr beträgt nur ungefähr 5%.

Herr Rattay: Wie verhindern Sie, dass der Verkehr in Hirschstetten bei Staus auf der A23 abfährt und die komplette Gegend überschwemmt?

Herr Sedlmayer (Antragstellerin): Das Konzept, welches unserem Maßnahmeplanfall zugrunde liegt, ist jenes mit einer geschlossenen S1 mit zusätzlichem Donautunnel.

Herr Rattay: Wie ist dieses Problem aber ohne Lobautunnel zu lösen, welcher erst 10-15 Jahre nach Errichtung der Stadtstraße fertig gestellt wird?

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Für die einzelnen Planfälle haben wir mit dem Modell im Projekt nachgewiesen, dass die Verkehrsströme, die zu erwarten sind, abwickelbar sind über die bestehende A 23 und Stadtstraße und im Planfall 2030 dann mit dem Lobautunnel zusätzlich. Bei Verkehrsunfällen kann es natürlich zu Staus kommen. Die derzeitigen vorhandenen Stauwirkungen bestehen mit dem derzeitigen Straßennetz. Es ist ein Gedankenfehler, dass 30.000 Autos mehr auf der A23 fahren werden. Es wird durch die Stadtstraße zu Verlagerungen kommen und die Stadtstraße wird sehr wohl einen fließenden Verkehr haben, auch an den Kreuzungen, wie auch der Sachverständige ausgeführt hat. Es kann zwar zu massiven Verkehrsbelastungen kommen, trotzdem wird der Verkehr aber insgesamt flüssig bleiben, sodass es zu keinem größeren Rückstau auf der Stadtstraße, der A23 oder der Zulaufstrecken kommt.

Verhandlungsleitung: Ich gehe davon aus, dass all die modellierten Szenarien der Immissionsberechnung zugrunde gelegt wurden z.B. für Luftschadstoffe und Lärm.

Herr Rattay: Aus meiner Sicht wurde meine Frage nicht zufriedenstellend beantwortet. Gibt es zu den Buslinien, die in Verbindung mit der Stadtstraße stehen, eine generelle Planung? Z.B für den 22A der die Hirschstettner Straße benutzt?

Verhandlungsleitung: Das betrifft die Wiener Linien, kann dennoch die Projektwerberin dazu etwas sagen?

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Es wird für die Busführungen im 22. Bezirk vor allem in der Spange-Franz-Fellner-Gasse bis zur Unterführung Hirschstettner Straße eine eigene Busspur errichtet. Der Bus kann daher direkt vom Ortskern Hirschstetten zur Auffahrt auf die A23 fahren und hat daher einen immensen Zeitgewinn gegenüber dem MIV, da eine Beeinflussung der Lichtsignalanlagen durch die Busse vorgesehen ist, dies ist auch aus den Unterlagen erkennbar.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Wist erteilt.

Herr Wist: Zum Verzicht auf die Einhausungen gebe ich an, dass viele Personen bei den Hirschstettner Reservegärten wohnen, etwa 150m von der Trasse entfernt. Es wird dort zu sehr extremen Feinstaubimmissionen kommen und auch zu Lärmbelastungen. Warum soll es auf der B 3 zu einer Entlastung kommen? Die jetzigen Bewohner rund um die Stadtstraße fahren ja jetzt auch nicht auf der B 3. Also kann der Verkehr dort mit Stadtstraße nicht weniger werden. Wie hoch ist der Anteil des Transitverkehrs aus dem Norden, der dann wegfallen würde?

Verhandlungsleitung: Luftreinhaltung und Lärm sind heute nicht Thema.

Herr Ing. De Riz: Der Anteil des Staatsgrenzen überschreitenden Transitverkehrs, also der eigentliche Transit, liegt für das gesamte Netz unter 1%, für die Stadtstraße selbst bei etwa 5%. Der Rest ist Ziel- Quellverkehr, hat also Ziel oder Quelle im Bereich der Stadtstraße. Den Entlastungsanteil, der durch die Stadtstraße entsteht, also der Verkehr, der von der A23 abgezogen wird, habe ich jetzt nicht parat, dazu könnte die Projektwerberin vielleicht Auskunft geben.

Herr Dr. Sedlmayer (Antragstellerin): Wie viel Verkehr durch die 6. Donauquerung von der Praterbrücke auf den Lobautunnel verlagert wird? Antwort: ca. 50.000 pro Tag.

Herr Wist: Das ist für mich nicht nachvollziehbar, das wage ich zu bezweifeln.

Herr Ing. De Riz: Für mich ist das plausibel. Es wurden möglicherweise Begrifflichkeiten verwechselt. Transitverkehr ist immer nur Staatsgrenzen überschreitend und nicht die Wiener Stadtgrenzen überschreitend. Der Transit quer durch Österreich wurde mit unter 1% angegeben. Sie meinen wahrscheinlich den lokalen Transit quer durch Wien, also etwas lokal Begrenztes.

Herr Wist: Für mich ist Transit jener Verkehr, welcher von der Tangente vom Norden Richtung Süden fährt, also Verkehr durch Wien.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Rehm erteilt.

Herr Rehm: In der Verkehrswissenschaft gibt es andere Begrifflichkeiten für Transit als im Volksmund. Die Bevölkerung versteht darunter Verkehr quer durch Wien, die Verkehrswissenschaft meint allerdings nur den internationalen Verkehr durch Österreich. Hinzuzufügen ist aber hinsichtlich des Lobautunnels, dass der genannten Verlagerungswirkung auch zusätzlicher neuer Verkehr gegenüber steht und 50 – 60 Tausend Fahrzeuge in DTVW ausgedrückt, die für diesen Querschnitt prognostiziert werden, nicht zur Gänze zu dieser Entlastungswirkung zugerechnet werden können. Eine derartige Entlastungswirkung ohne Zeitangabe ist weiter sinnlos, weil die Entlastung temporär auftritt und mit zunehmendem Prognosezeitraum wieder absinkt.

Herr Wist: Lobautunnel, S1 und Stadtstraße sind in Summe zu betrachten, ist als Ganzes zu sehen, obwohl das Projekt geteilt wurde. Ich hoffe, dass auch die Beurteilung der Auswirkungen auch wirklich gesamthaft erfolgt ist.

Verhandlungsleitung: Der Verkehr „hält sich nicht“ an die Kompetenzverteilung, daher ist fachlich eine gesamthafte Betrachtung vorgenommen worden. Das Wort wird Frau Mag. Mutzek-Plattner erteilt.

Frau Mag. Muzek-Plattner: Bezieht sich die Entlastung im Ortskern Hirschstetten auch auf die Luftschadstoffe oder nur die Verkehrszahlen alleine? Es fahren zwar einige Autos auf der Hirschstettner Straße laut Planfall weniger, aber die Luftschadstoffe wandern ja und der Verkehr ist ja dann auch hinter dem Ortskern.

Herr Ing. De Riz: Die beschriebenen Entlastungen beziehen sich nur auf den Verkehr. Die Luftschadstoffe werden vom Bezug habenden Sachverständigen zu beantworten sein.

Frau Mag. Muzek-Plattner: Gibt es eine Zahlenabschätzung, wie viele Bürger entlastet und wie viele verkehrsmäßig belastet werden, es wurde ja eine massive Entlastung versprochen?

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Das haben wir nicht berechnet.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Die Entlastung wurde verkehrlich dargestellt, aber nicht auf jede einzelne betroffene Person umgelegt. Wir haben uns nicht auf das von Ihnen angeführte Entlastungsprivileg bezogen. Unser Vorhaben ist mit jener Darstellung, die wir geliefert haben, umweltverträglich. Das Entlastungsprivileg sagt, dass man mehr Ent- als Belastung hat, das wurde nicht überprüft, ist aber auch eine fachliche Frage.

Verhandlungsleitung: Es geht um das sogenannte Entlastungsprivileg. Ein Genehmigungskriterium, das nur dann zur Anwendung kommt, wenn es zu unzumutbaren

Belästigungen der Nachbarn kommt. Die beigezogenen Sachverständigen sind aber zu dem Ergebnis gekommen, dass die Belästigungen sich ohnehin im zumutbaren Bereich bewegen.

Frau Mag. Muzek-Plattner: Im Film wurde dargestellt, dass das Hausfeld nicht verbaut ist, hingegen die Seestadt schon. Wurde berechnet, dass das Hausfeld bevölkert wird?

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Das Hausfeld wurde verkehrlich berücksichtigt, es handelt sich um eine Frage der Darstellung.

Frau Mag. Muzek-Plattner: Wurde die Straßenbahnlinie 26 berücksichtigt?

Herr Ing. De Riz: Ja.

Frau Mag. Muzek-Plattner: Es wird vom Sachverständigen ausgeführt, dass im Referenzplanfall wahnsinnig viel Verkehr entstehen würde. Wurde da ein etwaiger zusätzlicher ÖV, welcher bis dato möglicherweise noch nicht geplant ist, berücksichtigt?

Herr Ing. De Riz: Dinge, die nicht eingereicht oder bekannt sind, können wir auch nicht beurteilen.

Frau Mag. Muzek-Plattner: Die Verkehrszahlen auf der B3 sind im Referenzplanfall extrem hoch dargestellt. Es wurde keine Entlastungsmaßnahme für diese Straßenzüge über den ÖV versucht. Die Politik müsste einen Weg finden, Mobilität auf den ÖV umzulegen.

Verhandlungsleitung: Politische Überlegungen sind hier nicht Thema.

Herr Ing. De Riz: Es gab in den letzten Jahren Verbesserungsmaßnahmen über Quasi-Schnellbuslinien von Groß-Enzersdorf. Eine Wirkung dieser Linien ist mittlerweile nachgewiesen.

Frau Mag. Muzek-Plattner: Wird die Hausfeldstraße für den Verkehr temporär gesperrt, oder wird sie durchgehend befahrbar sein?

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Die Hausfeldstraße wird durch örtliche Baumaßnahmen teilweise eingeschränkt werden, aber trotzdem immer durchgängig befahrbar sein, auch mittels Umleitungen.

Frau Mag. Muzek-Plattner: Der Modal-Split wird schlechter werden. Wurde berücksichtigt, dass durch das Vorhaben zusätzlich Verkehr induziert wird von den Bewohnern, die zur Erholung jetzt weiter wegfahren müssen, da künftig keine Erholung im direkten Umfeld gefunden wird?

Herr Ing. De Riz: Beim induzierten Verkehr wird nicht unterschieden nach der Verkehrsentstehungsart. Er ist mit 9,1 % für den Untersuchungsraum ausgewiesen. Es ist für das gesamte Untersuchungsgebiet ohne Zuordnung zu einzelnen Verkehrszwecken angegeben.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Ing. Mag. (FH) Alfred Benda erteilt.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Ich vertrete mich selber, meine Familie, sowie einige andere Personen, welche mich bevollmächtigt haben. Die diesbezüglichen Vollmachten werde ich gleich vorlegen. Bis heute kann mir niemand sinnvoll erklären, wie das Projekt funktionieren soll. Ich finde es bedauerlich, dass die Stadtstraße als einzig mögliche Lösung dargestellt wird, gerade von Behördenseite. Wir leben in einem Feinstaubsanierungsgebiet. Wie leben ca. 400 m vom Vorhaben am Haidjöchel entfernt und unser Alltagsleben wird durch die Stadtstraße stark beeinträchtigt werden. Am 19.09. stand in einem Kurier Artikel: „Die EU rügt Österreich wegen des UVP-Verfahrens“. Es geht darum, dass die Rechte von Bürgern und NGOs in Österreich beschnitten werden. Das stellt sich hier im vereinfachten Verfahren dar. Es ist eine Zumutung, die komplexen Unterlagen für 10 aufeinander folgende Verhandlungstage im Herbst rechtzeitig vorzubereiten. Ich musste mich entscheiden, bei welchem Verfahren ich mich wie stark einbringe, ich kann beruflich und privat nicht 10 Tage an den Verhandlungen teilnehmen. Durch die Teilung der Vorhaben ist die Situation noch zusätzlich erschwert.

Ich stelle den Antrag: Diese Verhandlung als eine gemeinsame Verhandlung von S1 Spange und Stadtstraße zu wiederholen, somit mit beiden Behörden gleichzeitig, mit einem gesamtübergreifend ausgearbeiteten UVP-Gutachten, welches beide Projekte mit einschließt, und als nicht vereinfachtes Verfahren zu führen.

Ich verlese den Brief von meiner 18 jährigen Tochter Marion, welche sich derzeit in Neuseeland aufhält. Es handelt sich um ein Plädoyer und nicht um einen Antrag. (Es folgt die Verlesung.)

Die Beruhigung der Ortskerne sowie zur kompakten Siedlungsentwicklung entlang der U2 Achse und Stärkung des Wirtschaftsstandortes Wien Donaustadt ist Vorteil der Stadtstraße laut der zusammenfassenden Bewertung. Die Auswirkung der Stadtstraße wird aber aus meiner Sicht genau das Gegenteil sein, weil durch die Verbindung zweier Autobahnen (A23 und S1) Autofahrer aus der Umgebung eingeladen werden, die Stadtstraße zu benutzen und aber auch in Zukunft weitere Wege zurückzulegen, was zu mehr Verkehr und zur Zersiedelung führen wird.

Frau DI Schluderbacher-Girsch (Fachbereich Raumplanung): Wie in den Einreichunterlagen und vom Projektwerber dargestellt, dient die Stadtstraße auch der Erschließung der neuen Siedlungsgebiete, die ja auch als kompakte Siedlungskörper geplant sind. Zusätzlich ist die

leistungsfähige Anbindung an eine Straße auch für die Ansiedlung von Betrieben notwendig. Die alltäglichen Wege der Seestadtbewohner werden in der Seestadt selbst erledigt, es ist eine Mischnutzung vorgesehen.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Wohin können die Bewohner der neuen Wohngebiete kompakt fahren? Über die Stadtstraße wohl nur auf die A 23 oder die S 1. Wo ist der Zusammenhang zur kompakten Siedlungsentwicklung.

Frau DI Schluderbacher-Girsch: Die kompakten Entwicklungsgebiete sind die Siedlungskörper der neuen Stadtgebiete selbst, die so geplant sind, dass sie kurze Wege beinhalten, trotzdem brauchen sie eine Anbindung an das übergeordnete Netz. Auf hinsichtlich der Ansiedlung von Betrieben, diese sind auf einen Lieferverkehr und eine leistungsfähige Straße angewiesen.

Verhandlungsleitung: Das gehört alles nicht zum entscheidungsrelevanten Sachverhalt.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda:

Ich stelle den Antrag im eigenen Namen, meiner Familie und meiner Bevollmächtigten auf Umplanung der geplanten Stadtstraße auf ein zeitgemäßes, stadtverträgliches Projekt, das den Projektentwicklungszielen Stadtverträglichkeit, Niveaugleiche Kreuzungen (also keine einzige Rampe als zu oder Abfahrt), kompakte Siedlungsentwicklung entspricht, wie es in der Zusammenfassung Bewertung als Ziel angeführt ist.

Weiters stelle ich den Antrag im eigenen Namen, meiner Familie und meiner Bevollmächtigten: Es soll bewertet werden, wie viele BewohnerInnen durch die Stadtstraße in Zukunft belastet bzw. entlastet werden.

Die Verkehrsprognose für 2030 im Untersuchungsgebiet geht von einer Zunahme der Straßenverkehrsleistung von 79 % aus. Aufgrund dieser 79% wird die Stadtstraße durch mein Lebensumfeld geplant. In Wien gibt es einen Verkehrsrückgang, aber für die Prognosen wurden die Zahlen aus 2014 herangezogen, wobei das nicht abgebildet ist. Wurde analysiert, inwieweit wieviel Verkehr dem einpendelnden bzw. auspendelnden Verkehr zuzurechnen ist? Pendlerverkehr ist das Problem der Donaustadt. Es gibt hier den schlechtesten Modal-Split in ganz Wien. Wurde geprüft, wie hoch der Anteil des Pendlerverkehrs ist?

Herr Ing. De Riz: In die Verkehrsuntersuchung ist die Kordon-Erhebung eingeflossen, die den Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr zwischen Wien und den Umlandgemeinden darstellt.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Es gibt da verschiedene Modal-Splits in den verschiedenen Bereichen von Wien. Wurde dabei berücksichtigt, dass der Marchegger Ast der schlechteste Modals-Split und ausbaufähig ist?

Herr Ing. De Riz: Es wurden die Werte aus der Kordon-Erhebung übernommen und in der Prognose natürlich auch die Ausbauvorhaben im ÖV berücksichtigt und die Wechselwirkung

im Modal-Split zwischen den Angeboten im MIV und im ÖV Netz ebenfalls. Es wurde eine Gesamtprognose erstellt, die für die Stadtstraße den MIV-Anteil als Schadstofferreger ausgibt.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Es wurde also bewusst von einem sehr schlechten Modal-Split ausgegangen?

Herr Ing. De Riz: Das ist nicht so. Es gibt die U-Bahn, die geplanten Ausbauprojekte im ÖV Netz, insbesondere der Bahnstreckenausbau, die Anpassung der Buslinien, die Straßenbahnlinie 26 etc. Diese sind in der Prognose berücksichtigt. Und daher ergibt sich auch eine etwas geänderte Verkehrsverteilung. In den peripheren Gebieten des 22. Bezirkes zählt der ÖV-Anteil natürlich zu den schlechtesten in Wien. In den zentralen Bezirken ist der Modal-Split Werte diesbezüglich natürlich besser.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Aber auch hinsichtlich der Korridore gibt es bessere Varianten.

Ing. Ing De Riz: Ich kann das anhand der vorhandenen Unterlagen nicht beurteilen. Das wären Wirkungsanalysen zu allfälligen Programmen, die noch nicht vorliegen.

Verhandlungsleitung: Es sind nur absehbare Entwicklungen zu berücksichtigen.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Wird die Stadtstraße helfen, das Modal-Split-Ziel der Stadt Wien von 25 % MIV in meinem Wohnumfeld zu erreichen?

Herr Ing. De Riz: Die Stadtstraße dient zur Bewältigung des MIV im Umfeld, in den Stadtentwicklungsgebieten im 22. Bezirk. Alleine die Seestadt entspricht von der Einwohnerzahl und Arbeitsplätzen in der Größenordnung her Mödling. Auch hier gibt es einen MIV-Verkehr und ÖV. In Wien ist der ÖV im Vergleich zu anderen Städten sehr gut ausgebaut.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Die Stadtstraße ist nicht mit einer Erschließungsstraße zu vergleichen. Es handelt sich vielmehr um eine Autobahn, die den Verkehr erst so richtig ankurbelt. Der Modal-Split verschlechtert sich durch das geplante Projekt.

Ich stelle den Antrag im eigenen Namen, meiner Familie und meiner Bevollmächtigten: Auf Umplanung der geplanten Stadtstraße in einer solchen Dimension, dass sichergestellt wird, dass sich der Modal-Split in der Donaustadt durch das Projekt verbessert, also mehr ÖV Nutzung, und nicht verschlechtert.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Laut langjähriger Rechtsprechung ist der Modal-Split kein Beurteilungskriterium in der Umweltverträglichkeitsprüfung.

Herr Ing. Mutzek: Im eigenen Namen und meiner Bevollmächtigten und den Mitgliedern der Bürgerinitiative schließe ich mich diesem Antrag an.

Herr Ing. De Riz: Laut Unterlagen sind die Werte für den Modal-Split gleichbleibend zwischen den UVE Maßnahme 0-Planfall 2030 und dem Maßnahmenplanfall. Im Vergleich zum Bestand tritt eine Verschlechterung auf, das ist aber nicht Beurteilungskriterium, weil der Maßnahmenplanfall mit dem 0-Planfall zu vergleichen ist.

Verhandlungsleitung: Es ist rechtlich korrekt, den Maßnahmenplanfall mit dem 0-Planfall zu vergleichen.

Herr Ing. Schandl: schließt sich dem Antrag ebenfalls an – im eigenen Namen, im Namen seiner Enkelkinder sowie der Bürgerinitiative.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Zur Anschlussstelle Lavaterstraße ist mir unverständlich, dass diese nicht Bestandteil des Genehmigungsverfahrens ist, obwohl sie bereits fix in den Plänen enthalten war. Kommt es zu höheren Kosten für den Steuerzahler, wenn die Anschlussstelle Lavaterstraße nachträglich errichtet wird?

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Dazu gibt es von uns keine Aussage.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Ist eine solche nachträglich errichtete Anschlussstelle UVP-pflichtig?

Verhandlungsleitung: Das hängt vom konkreten Sachverhalt ab.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda:

Ich stelle den Antrag im eigenen Namen, meiner Kinder und meiner Bevollmächtigten: im Sinne der Kostenminimierung, also auch zur Sicherstellung einer notwendigen Prüfung der Umweltauswirkung durch die diskutierte Anschlussstelle Lavaterstraße, dass diese Anschlussstelle bereits jetzt vollwertig in die UVP einzubeziehen ist.

Aus den Planunterlagen aus der Verkehrsuntersuchung kann man aus den 2030er-Zahlen ablesen, dass direkt vor der Anschlussstelle Hirschstellen 45 Tausend Fahrzeuge prognostiziert sind. Davon fahren lt. Gutachtern 25% nördlich, 25% südlich und 30% verbleiben auf der Hirschstettner Straße. Es sind daher 31.500 Autos, die auf die A23 auffahren wollen. Wie soll das funktionieren?

Herr Dr. Sedlmayer (Antragstellerin): Die Zahl 45 Tausend ist korrekt. Von diesen 45 Tausend verkehren 20 Tausend in beiden Richtungen (10 plus 10 Tausend) Richtung Süden das sind die etwa 45%.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Im Vergleich zu heute tritt dort trotzdem eine wesentliche Steigerung ein. Wieviel beträgt die Steigerung?

Herr Dr. Sedlmayer (Antragstellerin): Eine Steigerung von 8 – 10 Tausend Fahrzeugen.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Heute steht die A23 jeden Tag. Wie kann man berechnen, dass die A23 dort für mehr Verkehr aufnahmefähig ist?

Herr Dr. Sedlmayer (Antragstellerin): Das ist richtig. Es wird deswegen funktionieren, weil in diesem Planfall die Schließung der S1 Außenringstraße und die Lobauquerung bereits berücksichtigt sind. Es kommt zu einer Verlagerung von der A23 auf die S1.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Was ist mit der Wechselwirkung zwischen A23 und S1? Auch auf der A23 wird der Verkehr ansteigen. Wie kann ich in ein überbelastetes System eine neue Straße hineinplanen?

Herr Dr. Sedlmayer (Antragstellerin): Die Verkehrsströme werden sich aufgrund der Stadtstraße neu ausrichten. Auch aufgrund der neuen Donauquerung. Der Über-Eck-Verkehr von der A22 auf die A23, der den Geradeaus-Nord-Süd gerichteten Verkehr behindert, wird sich auf die neue Donauquerung verlagern.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Um wie viel wird die A23 durch den künftigen Lobautunnel entlastet? Wie viele KFZ können den Lobautunnel künftig sinnvollerweise verwenden?

Herr Dr. Sedlmayer (Antragstellerin): Wie bereits gesagt, um 50 Tausend pro Tag. Das ist das Ergebnis unserer Prognose mit dem künftigen Straßennetz.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Nur ein geringer Verkehrsanteil wird gemäß Korridoranalyse den künftigen Lobautunnel verwenden (12 Tausend KFZ).

Ich stelle den Antrag im eigenen Namen, meiner Kinder und meiner Bevollmächtigten: Um Überprüfung des Verkehrsaufkommens, welches heute die A23 benützt und künftig die S1 Lobautunnel verwenden wird, weil dieser Verkehr zumindest teilweise auf der Stadtstraße fahren wird.

Verhandlungsleitung: Der Amtssachverständige hat heute bereits mehrfach bestätigt, dass die zugrundeliegenden Verkehrsdaten schlüssig, plausibel und nachvollziehbar sind.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Angeblich werden 16 % Zeit eingespart. Zum Level of Service auf Höhe Anbindung an A23 Hirschstetten: Wie wird die Zeitersparnis für Autofahrer sein, die auf der Anschlussstelle Hirschstetten auf die A 23 wollen? Kann man von den 16% ausgehen?

Herr Dr. Sedlmayer (Antragstellerin): Die 16 % wurden im Untersuchungsgebiet festgestellt. Wir haben berechnet, wie sich die Zeitersparnis auf die jeweiligen Straßenkategorien verteilt. Einzelne Fahrten können nicht festgestellt werden. Das ist eine Summenbetrachtung für das gesamte Untersuchungsgebiet. Wir haben nicht die Zeitersparnis für einzelne Nutzer des Verkehrsnetzes erhoben.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Der gesamte Verkehr in der Hauptverkehrszeit auf der Stadtstraße steht ja dann am letzten Plateau, oder wie wird das Level of Service zu heute? Wie ist das mit der prozentuellen Auslastung? Es wurde ein Level von 1,0 %, es wurde Level of Service E genannt.

Herr Dr. Sedlmayer (Antragstellerin): Level of Service E ist 90 – 99% Auslastung. Das bedeutet kaum einen Unterschied zum heutigen Zustand. Es wird Zeiten geben, wo Stopp and Go-Verkehr ist. Aber es gibt die größte Zeit des Tages, an denen die Verkehre flüssig abgewickelt werden können.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Welche Werte gibt es derzeit an der Anschlussstelle Hirschstetten, wo es 2- spurig ist und täglich staut?

Herr Dr. Sedlmayer (Antragstellerin): Wir werden heute wahrscheinlich auch Level E haben. Natürlich steht dort der Verkehr, weil es dort eine Lichtsignalanlage gibt und nur ein gewisser Teil bei Grün fahren kann, das ist aber immer so. Das ist natürlich aber dann noch kein Stau. Wir haben diese Situation nicht als Parkplatzsituation bezeichnet, sondern die Leistungsfähigkeit grundsätzlich gegeben sein wird.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Sie haben beim BürgerInnenbeirat gesprochen von bis zu 1, das heißt Stillstand.

Verhandlungsleitung: Es geht hier um die Inhalte der gegenständlichen UVP und nicht um das, was beim BürgerInnenbeirat besprochen wurde.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Anschlussstelle Quadenstraße, hier besteht ein Halbanschluss mit den beiden Ampeln im Abstand von 50 Metern. Wie weit wird dort der Rückstau im Morgenverkehr reichen?

15 Minuten Pause (16.10 – 16.25 Uhr)

Herr Dr. Sedlmayer (Antragstellerin): Die Zahlen finden sich in der Einreichung unter C. 01.01.1002, und zwar auf Seite 37f und 44f. Bei der Kreuzung Quadenstraße / am Friedhof wurde aus Richtung Westen nach Richtung Osten ein maximaler Rückstau von 42 Metern berechnet, aus Richtung Osten nach Westen max. 35 Meter. Auf der zweiten Kreuzung

Quadenstraße / Blumengärten von Westen nach Osten ein Rückstau von 69 Metern und in der Gegenrichtung von Osten nach Westen 42 Meter. Die beiden Plateaus sind nicht überstaut. Es ist zu erwarten, dass im Zuge eines Detailprojekts noch Verbesserungen möglich sind.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Das würde bedeuten, dass der Stau dann geringer als heute ist in Hirschstetten Ort. Heute reicht der Stau durch den ganzen Ort. Wie kann das sein, wenn der Verkehr im Ort ansteigt? Wieso ist der Stau dann trotzdem kürzer? Ich stelle daher das Rechenmodell in Frage.

Verhandlungsleitung: Entspricht das Rechenmodell dem Stand der Technik?

Herr Dr. Sedlmayer (Antragstellerin): Die Berechnungen wurden selbstverständlich nach dem Stand der Technik durchgeführt. Hirschstetten Ort wird durch die Existenz der Stadtstraße entlastet. Wir haben heute 12 Tausend und in der Prognose auf der Ziegelhofstraße 7-8 Tausend (Gesamtquerschnitt Quadenstraße). Der Knoten Hirschstetten ist heute sehr komplex aufgebaut, aufgrund des riesigen Kreuzungsplateaus.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Zu Einlage C.01.01.1001, Prognose 2024/2025. Wenn man die Planfall DTV-Übersicht mit dem Modal-Split vergleicht, stimmen die beiden Zahlen in den beiden Abbildungen nicht zusammen. Einmal wird am selben Messpunkt genannt 14.500 KFZ, dann 11.800 auf der anderen Karte. Es gibt auch noch einen 2. Fall, in dem die Detailkarte mit der Übersichtskarte nicht übereinstimmt. Die Verkehrsdarstellung auf Seite 102 in der Einlage mit der Verkehrsdarstellung auf Seite 104, es gibt hier Differenzen. Dann gibt es Differenzen bei Quadenstraße nach der Ziegelhofstraße.

Herr Dr. Sedlmayer (Antragstellerin): Auf Seite 102 in der Quadenstraße westlich der Ziegelhofstraße sind es 14.500 und auf Seite 104 sind es 14.600, das ist eine Sache der Rundung.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Auf meinem Plan sind andere Zahlen.

Verhandlungsleitung: Es ist von jenen Zahlen in den Dokumenten auszugehen, die zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt wurden.

Anmerkung:

Herr Ing. Mag. (FH) Benda sowie die Vertreter der Projektwerberin vergleichen die Bezug habenden Unterlagen. Herr Benda teilt mit, dass er seine Daten aus der Cloud auf der Homepage der MA 22 hat. Es wird Einsicht in den Papierakt der MA 22 genommen. Dipl. Ing. Stummvoll (UVP Koordinator) teilt dazu mit, dass diese unterschiedlichen Zahlen ihre Ursache darin haben, dass die beiden Abbildungen auf den Seiten 102 und 104 verschiedene Darstellungsvarianten der Straßenabschnitte enthalten (das Kreuzungsplateau ist unterschiedlich dargestellt).

Festgestellt wird: Jeder Planfall ist 4x abgebildet in der Papierparie, die öffentlich aufgelegt ist. Eine Abbildung von diesen 4 Abbildungen des Planfalles 0.C.2 2024/25 (auf Seite 104) ist nicht korrekt beschriftet, richtig müsste es heißen R.C 2024/25. Es liegt kein Informationsdefizit vor, weil die Zahlen des Planfalles 0.C.2 2024/25 in den 3 anderen Darstellungen mit der jeweiligen richtigen Überschrift bezeichnet wurden.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Rehm erteilt.

Herr Rehm: Es benötigt nicht nur die korrekte Verkehrszahleninformation, sondern auch die korrekte Angabe des bezughabenden Planfalles, um ein korrektes Lagebild aus der Verkehrsuntersuchung zu erhalten. Dies betrifft insbesondere nicht vorgebildete Personen.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Zum Baustellenverkehr (Einlage C.01.01.1001.424): Im Bereich der Hausfeldstraße sind 227 Fahrten pro 24 Stunden, auf der Hirschstettner Straße 285 Fahrten pro 24 Stunden zu erwarten. Wurde auch der Baustellenverkehr der Berresgasse und Hausfeld miteingerechnet, die ja zeitgleich errichtet werden?

Herr Dr. Sedlmayer (Antragstellerin): Es wurden der Ausbau der ÖBB Strecke 117, die S 1 Spange und die Seestadt Aspern Nord berücksichtigt. Die von Ihnen angesprochenen großen Wohnbauvorhaben wurden hingegen nicht berücksichtigt.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda:

Ich stelle den Antrag im eigenen Namen, meiner Kinder und meiner Bevollmächtigten: Es möge der mögliche Baustellenverkehr für diese wesentlichen Bebauungsprojekte oberes Hausfeld, mittleres Hausfeld, Berresgasse erhoben werden und in sämtliche relevante Berechnungen mit einfließen (verkehrliche Wirkung, Lärm, Luft). Es handelt sich um sehr große Bauprojekte, mit deren Errichtung auch unter anderem die Notwendigkeit der Stadtstraße begründet wurde. Als Baulänge habe ich aus den Unterlagen 38½ Monate herausgelesen. Heißt dass, dass jemand, der in Hirschstetten Ort wohnt, über drei Jahre mit diesem Baustellenverkehr zu rechnen hat?

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Der konkrete Baustellenverkehr ist noch nicht absehbar. Es gibt grobe Planungen, aber es ist noch nicht absehbar, dass und ob sich der diesbezügliche Baustellenverkehr der Stadtstraße mit jenem vom Hausfeld etc. überschneiden wird.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Es gibt schon sehr konkrete Bebauungspläne für das Hausfeld.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Es gibt noch keine konkrete Detailplanung.

Herr Dr. Sedlmayer (Antragstellerin): Für das Hausfeld haben wir aus der Bruttogeschoßfläche mit einer durchschnittlichen Wohnungsgröße und einer durchschnittlichen Anzahl an Wohnungen mit einer durchschnittlichen Belegung gerechnet. Aus diesen Zahlen haben wir den Verkehr ermittelt.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Aus der Bruttogeschoßfläche dieser Bauprojekte lässt sich meiner Meinung nach der Baustellenverkehr ableiten. Hier gibt es Erfahrungswerte.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Derartige Berechnungen wären ins Blaue hinein und völlig ungenau. Die Art der Bebauung ist nicht sicher gestellt und auch der Zeitpunkt ist nicht sicher.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Zur Berresgasse gibt es konkrete Bebauungen, es wird bald das Schulgebäude gebaut und auch Wohnbau wird begonnen. Es gibt sicher eine Planung der Stadt wegen der Bebauung. Der Antrag kann von Behördenseite geprüft werden.

Verhandlungsleitung: Wir haben den Antrag zu Protokoll genommen.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Frage: Es gibt 38,5 Monate Baulänge laut Unterlagen. Heißt das, dass in Hirschstetten Ort mehr als 3 Jahre lang Baustellenverkehr bestehen wird?

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Die angesprochenen LKW-Fahrten für die Stadtstraße werden laut unseren Unterlagen über die Trasse abgeführt und gelangen über die Anschlussstelle Hirschstetten in das höherrangige Netz und fahren nicht durch den Ortskern Hirschstetten.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Zum Plan 4243 / Übersicht: Hier ist nicht klar, wohin der LKW-Verkehr fließt (auf Seite 94 von Einlage C01.01.1001).

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): In der Vorhabenbeschreibung B05.01.1002 gibt es einen Übersichtslageplan. Aus diesem sind Transportrouten erkennbar und nachweisbar. Die Fahrten finden über die Trasse der künftigen Stadtstraße statt und nicht über den Ortskern von Hirschstetten.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Es gibt aber laut diesem Plan eine LKW-Route durch den Ort.

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Diese Route gibt es. Es handelt sich dabei aber nicht um die Hauptroute. Durch den Ortskern Hirschstetten fahren 1.100 LKW pro Woche. Die Hauptroute ist allerdings auf der Trasse, das ist wesentlich mehr. Diese führt auf der Trasse zur Anschlussstelle Hirschstetten auf die A23.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Die Baustraßen sollen später zu Geh- und Radwegen umgestaltet werden. Als Radfahrer möchte ich am kürzesten Weg fahren und möchte daher auch die Straßen benützen. Ich sehe nicht ein, warum kein Radweg auf der Stadtstraße selbst geplant wird.

Ich stelle den Antrag im eigenen Namen, meiner Kinder und meiner Bevollmächtigten: Die Stadtstraße möge einer echten, zeitgemäßen, multifunktionellen Stadtstraße entsprechend umgeplant werden, so dass sie nicht nur für Autos gebaut wird, sondern auch von öffentlichen Verkehrsmitteln mit entsprechend geplanten Haltestellen befahren wird und Fahrradstreifen für den Fahrradverkehr einzuplanen sind. Weiters mit den auf städtischen Straßen üblichen Gehsteigen für die Menschen.

Verhandlungsleitung: Frau Walpurga Linnau wird das Wort erteilt.

Frau Linnau: Frage 1: Warum wurden in der 25 jährigen Geschichte dieses Projektes keine ernstzunehmenden Alternativen zur Stadtautobahn geprüft?

Frage 2: Warum wurde der Autobahnabschnitt vom Knoten Raasdorf bis zur A 23/S2 in 2 Teile geteilt?

Frage 3: Warum wird eine autobahnähnliche Straße für Tempo 50 km/h gebaut?

Frage 4: Warum wurde ein Gutteil der ursprünglich vorgesehen Lärm- und Emissionsschutzeinrichtungen wieder gestrichen?

Ich stelle den Antrag: Alternativen in Formen von echten Stadtstraßen von jedem neuen Siedlungsgebiet in Richtung zur teilweise schon vorhanden S1/S2 endlich zu überprüfen, angepasst an die Bebauungssituation.

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Die Projektgeschichte der Stadtstraße ist in den Einreichunterlagen mehrfach beschrieben. Es gibt seit den 90er Jahren viele verschiedene Varianten der Stadtstraße bzw. einer Verbindungsstraße zur S1. Es wurden daher sehr viele Alternativen geprüft und die Variante, die heute vorliegt und die umweltverträglichste ist, ausgewählt.

Frau Linnau: Die Verbindung zwischen Raasdorf und A 23 war eine mögliche Alternative. Die Hauptverbindung sollte die S2 im Norden sein. Diese Straße wurde in A23-Autobahn umbenannt und so geplant. Warum wurde diese Straße nicht in einer bescheideneren Form ausgeführt?

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Das Projekt Stadtstraße ist keine Autobahn. In einer früheren Planung war das vielleicht einmal der Fall, aber jetzt nicht mehr. Sie ist als Gemeindestraße geplant. Planungen von Autobahnen sind davon unterschiedlich. Es geht nicht nur um die Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 50 km/h, sondern auch um Kurvenradien, Kreuzungen, Querungsmöglichkeiten und Straßenbreiten, die völlig anders sind als bei einer Autobahn. Es gibt außerdem Radwege und Gehsteige im Unterschied zu einer Autobahn. Es ist eine stadtverträgliche Straße.

Frau Linnau: Dem kann ich nicht zustimmen, ich bin mit der Antwort nicht zufrieden. Es wurden die Pläne der ASFINAG übernommen und nur abgeändert. Ich brauche keine weitere Antwort mehr, so wie die Straße ist, ist sie keine Stadtstraße, sondern ähnelt einer adaptierten Autobahn.

Verhandlungsleitung: Herrn Rehm von der Umweltorganisation VIRUS wird das Wort erteilt.

Herr Rehm: Ich verweise auf das Vorbringen im Schriftsatz vom 16.11.2017, in dem ich begründet eine Vertagung der Verhandlung fordere. Die Konsequenzen für die Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Führung eines vereinfachten Verfahrens wurden bereits mehrfach angesprochen. Dazu ist als Versäumnis der Behörde festzuhalten, dass dem gegenständlichen Verfahren kein UVP Feststellungsverfahren voraus ging. Zumindest ist dies laut UBA Datenbank der Fall. Dabei hätte nämlich die Behörde von Amts wegen zu prüfen gehabt, ob neben der heute schon erwähnten Ziffer 9 lit. d des Anhanges 1 UVP-G auch die Ziffer 9 lit. a erfüllt sein kann. Nachdem auch Landesstraßen Schnellstraßen sein können, ich verweise hier auf den UVP Kommentar von Ennöckl-Raschauer. Zu prüfen wäre gewesen, ob der Tatbestand im gegenständlichen Fall erfüllt ist. Danach ist eine Schnellstraße im Sinne des Übereinkommens eine dem Kraftfahrzeugverkehr vorbehaltene, nur über Anschlussstellen, oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbare Straße, wobei insbesondere das Halten und das Parken auf den Fahrbahnen verboten ist. Wie heute schon angesprochen, hat die Stadtstraße auch als Bestandteil des Netzes der TEN-T Prioritätsachse 25 strategische Bedeutung. Insbesondere im Hinblick auf den Ausbau der A 5 Nordautobahn und solange für die S1 Schwechat- Süßenbrunn keine Verkehrsfreigabe erfolgt ist.

Die Anschlussstelle Ost steht mit dem gegenständlichen Vorhaben in keinem direkten räumlichen und sachlichen Zusammenhang und wäre sie bei der Spange Seestadt, wo dieser Zusammenhang unmittelbar gegeben ist, mit zu beantragen gewesen. Es ist nicht zulässig, ein Projekt willkürlich zu filetieren und dann die Teile nach Gutdünken zuzuordnen. Eine Einigung über die bautechnische Verantwortung und Aufteilung zwischen Projektwerbern, die dem Bund und Land Wien zuzuordnen sind, bedingt keineswegs die Zuständigkeit der Behörde. Stattdessen wäre erforderlich gewesen, dass die MA 28 für die Anschlussstelle Seestadt Ost als Mit Antragstellerin dem Verfahren für die S1 Spange Seestadt beitrifft, wie sie dies bereits für die Anschlussstelle Telefonweg getan hat. Dies ist ein inkonsistentes Vorgehen. Eine Ausnahme wäre dann gegeben gewesen, wenn die Anschlussstelle Seestadt Ost für sich allein genommen UVP-pflichtig wäre. Dazu hätte allerdings das Vorliegen der Kriterien der Ziffer 9 lit. d in einem Feststellungsverfahren überprüft werden müssen. Der dafür erforderliche DTV von 8.000 KFZ in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren wird nicht erreicht. Selbst bei positiver Prüfung und einem UVP Verfahren wären die Voraussetzungen für eine Zusammenlegung der beiden Verfahren nicht vorgelegen. In diesem Zusammenhang sei noch zur Aussage des rechtsfreundlichen Vertreters der Projektwerberin, „das stünde im Bundesstraßengesetz“, festgehalten, dass im Anhang des Bundesstraßengesetzes eine

Abgrenzung betreffend Rampen, Anschlussstellen und dergleichen nicht vorgenommen wird, sondern lediglich der Verlauf des Straßenzuges grob festgelegt wird.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Ich bleibe dabei, es gibt die Kompetenz-Kompetenz des Bundes, die festgelegt, was Bundesplanung ist, der Rest geht in die Landesplanung. Es gibt die Verordnungsermächtigung des BMVIT, die das Bundesstraßenplanungsgebiet festgelegt. Es ist auch kein UVP-Feststellungsverfahren notwendig, um bestimmen zu können, ob eine Schnellstraße vorliegt oder nicht. Ich kann nicht aus dem technischen Charakter auf die Definition des Anhanges 1 Ziffer 9 lit. a UVP-G schließen.

Herr Rehm: Zwischen Bundesschnellstraßen (gemäß 3. Abschnitt des UVP-G) und den Schnellstraßen Ziffer 9 Spalte 1 besteht ein sachlicher definitorischer Unterschied. Zum Bundesstraßengesetz halte ich fest, dass sich in Anhang 1 zur S1 unter Ausklammerung der anderen Teilstücke der S1, lediglich der Eintrag Knoten bei Raasdorf- Wien/Donaustadt (am Haidjöchl, Höhe Johann-Kutschera-Gasse) findet. Über das Bundesstraßengesetz haben wir gesprochen, weitere Rechtsakte wie etwa Verordnungen waren kein Thema.

Frage: Ich habe ein Teilgutachten Verkehr, das 11 Seiten lang ist. In den Statements des Sachverständigen war öfter von einer Langfassung die Rede. Das 11 Seiten lange Gutachten enthält keinen Hinweis auf eine Langfassung oder Kurzfassung. In der zusammenfassenden Bewertung findet sich ein Teil „Verkehr“ mit 9 Seiten. Ist das die Kurzfassung und die mit 11 Seiten die Langfassung oder gibt es eine Langfassung, die nicht aufgelegt wurde?

Herr Ing. De Riz: Die aufgelegte Fassung ist die Langfassung. Die Kurzfassung wurde als solche bezeichnet und ist nur der Gutachtensteil, den ich heute in der Verhandlung einleitend vorgetragen habe.

Herr Rehm: Das gegenständliche Vorhaben ist mit der Spange Seestadt per Antrag verknüpft. Es gibt 2 Verfahren, aber eine gemeinsame Verkehrsuntersuchung und das führt dazu, dass bestimmte Sachverhalte vielleicht einige als Zuhörer in der voran gegangenen Verhandlung gehört haben. Der Sachverständige hat heute Vormittag die Aussage getätigt, sinngemäß, dass irgendwann das Projekt als genehmigungsfähige Grundlage vorliegen müsse, sonst würde man aus dem Aktualisieren nicht mehr herauskommen und es wäre der Einreichzeitpunkt zu beurteilen. Dazu möchte ich anmerken, dass das Vorhaben am 25.06.2014 eingereicht wurde und die öffentliche Auflage am 14.07.2016 kundgemacht wurde. Also die Vollständigkeitsprüfung 25 Monate beansprucht hat, obwohl vereinfachte Verfahren gem. UVP Gesetz ab Einreichung binnen 6 Monaten abgeschlossen werden sollen. Also ein mehr als 4 mal so langer Zeitraum und eine sehr unverhältnismäßige Relation. Dementsprechend kann aufgrund dieser Unverhältnismäßigkeit nicht lediglich auf den Einreichzeitpunkt abgestellt werden, sondern auf Anpassungen etwa an den Stand der Technik oder der Prognosezeiträume früher oder später unvermeidlich werden können.

Herr Ing. De Riz: Nach der Mittagspause wurde bereits ausgeführt, dass in der Modellerstellung der Trend berücksichtigt wurde, sprich eine Stagnation im Wiener Verkehrsaufkommen, weil er auf Basis der Dauerzählstellen ermittelt wurde. Eine Neuberechnung mit neueren Daten hätte daher zu keinen Änderungen der Belastungen in umweltrelevanter Weise geführt. Die Unterlagen müssen schlüssig, vollständig und nachvollziehbar sein. Das ist hier der Fall, auch wenn neuere Zahlen vorliegen.

Verhandlungsleitung: Herrn Pollak wird das Wort erteilt.

Herr Pollak: Zur Zeit des Bürgerbeteiligungs-Verfahrens MARCHEGGER AST, vor etwa 2 - 5 Jahren, arbeiteten zwei Kollegen und ich an dem Konzept Stadtentwicklungsplan. Wir schlugen im Besonderen Maßnahmen für den öffentlichen Verkehr vor und unser Konzept bildete in weiten Teilen die Basis für den STEP2005 der Wiener Stadtregierung.

Die wichtigste Umsetzung, die von der Stadt Wien aus unserem Konzept übernommen wurde, war wohl die Verlängerung der U2 in die heutige Aspern Seestadt. Der zweite wichtige Punkt der aus unserem Konzept entstanden ist, war die 6. Donauquerung und die Nord Ost Umfahrung (heute giftelt sie verändert in der S1 Trasse).

Wir hatten erkannt, dass wegen des massiven Zuzuges in die Stadt auch eine massive Stadterweiterung in unserem Bezirk vor sich gehen werde. Immerhin wurden seitens der Stadtplanung riesige unbebaute Flächen für zukünftige Wohnbebauung vorgesehen. Die Stadt wollte den öffentlichen Verkehr allein mit dem Ausbau der Schnellbahn S 80 bewerkstelligen. Es war uns bewusst, dass ein Vorhaben mit den österreichischen Bundesbahnen einen außerordentlich langen Entwicklungshorizont haben würde, ebenso wären Kapazität, Intervalle und Einzugsbereich durch die Schnellbahn nicht gewährleistet gewesen.

Daher forderten wir eine zweite U-Bahn Linie im Bezirk bis zum Flughafen Aspern in zwei Varianten: entweder als Abzweigung der U3 in Erdberg oder eine Verlängerung der U2 über Praterstern, Prater Stadion, Donauspital über Stadlau und Aspern ins damalige Flughafen Aspern, bei dem gerade die Nutzung für die EXPO-Weltausstellung durch Volksabstimmung abhandengekommen war.

Unser Vorschlag zum U-Bahnbau wurde von Politikern aller Couleurs unter heftigem Kopfschütteln belächelt. Wir wurden geradewegs ob unserer utopischen Forderung ausgelacht!!

Aber - keine 20 Jahre danach wurde diese Idee mit der Verlängerung der U2 - vom Schottenring her über die vorgeschlagene Route, bis zur Aspern Seestadt fertig gestellt.

Eine weitere Idee aus unseren damaligen Überlegungen ist die Errichtung einer 6. Donauquerung an der schmalsten Stelle der Lobau unter Einbeziehung der

Stadterweiterungsgebiete, dem Asperner Flugfeld und nahe der drei großen Stadterweiterungsgebiete Oberes und Unteres Hausfeld und Berresgasse. Es ist die zündende Idee der NO-Umfahrung von Wien mit Zusammenschluss der S2 süd-östlich von Süßenbrunn und der Einmündung von S8.

Der Gedanke war, den Schnellstraßenring um Wien weiter zu schließen, den Transitverkehr von Norden und Süden aus der Stadt herauszuleiten, kreuzungsfreie Fahr-Routen für die alten und neuen Wohngebiete zu schaffen.

Dieser Teil der NO-Umfahrung führt durch möglichst wenig besiedeltes Gebiet und muss im Wesentlichen in Tieflage, sonst eingehaust wie die A22 in Kaisermühlen, überquerbar und mit entsprechendem Lärm- und Emissionsschutz versehen sein. Besonders im Bereich der heutigen Aspern Seestadt und der neuen Entwicklungszonen entsteht eine optimale Verkehrsanbindung in Tieflage. Der Verkehr sickert in die bestehenden Siedlungsgebiete, ohne überzuschwappen. Die kurze Anbindung zu den großen Stadtentwicklungsgebieten Hausfeld und Berresgasse sind auch heute noch möglich und entsprechen den Smart City Anforderungen.

Ein Tunnel unter Lobau und Donau ist nur 2-3 km, anstelle von 8 km lang. Eine eingehauste Brücke über dem Nationalpark mit nur einer Stütze (entlang der Hochspannungsleitung, hauptsächlich über Felder, mit einer Spannweite von ca. 500m) ist die allgemein billigste und schonendste Lösung.

Unsere Trasse, die Innere Variante, wurde aus mehreren Varianten von Planungs-Experten und der Stadt Wien als beste Lösung bewertet, wie man aus den damaligen Expertisen unschwer erkennen kann.

Der Vorteil gegenüber allen anderen Varianten war:

Die Bedienung und Nähe zu den großen Stadterweiterungsgebieten, Vermeidung von großen Verkehrsströmungen durch den Bezirk, da sie durch ihre Mittellage in der Donaustadt und die schonende Anlage - in den so entstandenen beiden Bezirks-Hälften - die Verkehrsbelastung im Bezirk teilt und halbiert.

Der Teil der früheren inneren Variante führt den Verkehr kreuzungsfrei auf kurzem Weg direkt an die bestehende S2 nach Norden aus den neuen Stadterweiterungsgebieten durch kurze Zubringerstraßen. Noch dazu sind die Kosten um ein Vielfaches geringer.

Ebenso bleibt wesentlich mehr Platz für den notwendigen Ausbau des jedenfalls zusätzlich nötigen Bus- und Straßenbahnnetzes.

Der Verkehr aus dem Niederösterreichischen Umland, Marchfeld und Weinviertel und aus Essling kommt aus dem Osten zur Inneren Variante und wird auf den ganzen Verkehrsstrang der NO-Umfahrung aufgefächert, andererseits wird der Verkehr aus dem Westen des Bezirks, der von der Stadt her kommt, vor der Stadtgrenze abgefangen und lässt den östlichen Bezirksteil, um Essling, unberührt.

Eine weitere leistungsfähige West-Ost Verbindung in Form von Stadtstraße und Spange S1 durch den Bezirk, sind aus diesen Gründen zusammen mit noch einmal verbesserten ÖV-Maßnahmen überhaupt nicht notwendig.

Durch die politische Fehlentscheidung von Bürgermeister Häupl und Landeshauptmann Pröll, um Niederösterreich im Sinne von Pröll, den Speckgürtel aufzufetten, wurden folgende Nachteile geschaffen:

Der inneren Variante wurde der Todesstoß versetzt um diese veränderte N-O-Umfahrung außerhalb der Landesgrenzen von Wien bei Groß-Enzersdorf zu errichten.

Es ist die wesentlich teurere Stecke, da die Lobau an der breitesten Stelle untertunnelt werden muss. Ein 8 km langer Tunnel. Der gesamte Verkehr aus dem nun schon dicht besiedelten Lobauvorland rauscht durch die alten Ortskerne.

Die dadurch behauptete Notwendigkeit einer Spange zwischen S1 und S2 bringt massive Mehrkosten, wie zum Beispiel die zweifache Unterquerung der Eisenbahntrasse S80, kostspielige Änderungen am Kanalpumpwerk in der Emichgasse, ein neues Höchstrangiges Straßen Projekt soll durch stark verbautes und dicht bewohntes Gebiet führen. Bekannte Altlasten im Boden werden dabei unbekümmert angerissen. Durch die Maßnahmen entstehen extrem hohe Kosten, es gibt keine Akzeptanz durch die betroffenen Bewohner in der Umgebung.

Die Unsicherheit der Planer mit dem Projekt zeigt sich darin, dass dieses Autobahnstück einige Male umbenannt wurde: B3d, Spange A23, Spange 51, Stadtstraße und Spange A1.

Es wurde auch die Teilung auf zwei Betreiber notwendig, da die ASFINAG aus ihrer Erfahrung mit vergleichbaren Projekten, das vorhersehbare Scheitern des Genehmigungsprozesses deutlich in der Öffentlichkeit bekanntgegeben hat.

Die Stadt Wien hat, angeblich um Kosten zu sparen, das Projekt derart umgearbeitet, dass die erforderliche Sicherheit im modernen Straßenbau so nicht mehr gegeben ist. Der bisher auf 80 km/h ausgelegten Autobahn wurden die Pannestreifen weggeplant und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h verordnet.

Wie bekannt, verleitet manche eine solche Anlage mit Kurven, die unter das Niveau abtauchen, wieder hochziehen, um neuerlich in kurzem Abstand wieder 10 Meter in einem fast 90° Schwenk abzutauchen, aus Vergnügen an so einer Achterbahn, diese Geschwindigkeitsbegrenzung zu ignorieren. Dazu muss ich nicht Verkehrspsychologe sein. Auch auf der schnurgeraden, ebenen Erzherzog-Karl-Straße wird mit mehr als 50km/h gefahren!

Daher:

- Die Umbenennungen der Straße dienen nur der Verschleierung,

- Umplanungen passierten ohne innovativem Effekt,
- Außerachtlassung der Experten vor Ort, ignorieren des kollektiven Bewusstseins, wo die örtlichen Gegebenheiten bestens bekannt sind und somit Bauverzögerungen und Widerstand programmiert sind,
- Problematische Angaben zur Erfüllung der Umweltauflagen zu Feinstaub und lärm.
- Problematische Behandlung der generellen Klima Ziele
- Antiquierte Stadt-, Raum- und Verkehrsplanung,
- Kurzsichtiger Retro-Blick, ohne sich an der Entwicklung anderer Metropolen in der Welt zu informieren und zu orientieren.
- Stures beibehalten Jahrzehntealter, damals, vor 25 Jahren, schon bekämpfter, Pläne (B3d) ohne Rücksichtnahme auf die Entwicklungen der auf uns fühlbar zukommenden Änderungen im Technischen-, Sozialen- und Mobilitätsverhalten.

Auch wenn Zivilcourage vor Ämtern, Behörden und in der Politik nicht gewünscht wird: Für mich als Mensch, Partner, Vater, Großvater, Experte vor Ort im Masterplan für die Aspern Seestadt, Funktionär in der Siedlerbewegung und verantwortungsbewusst Denkender gebe ich die Erklärung:

- Ohne völlige Einhausung kann ich dieser Trasse nicht zustimmen und werde mich dagegenstellen.
- Besser ist die weiter oben beschriebene Trasse von der Seestadt nach Norden zur S2 - ohne Stadtstraße!
- Noch besser kommen wir mit noch schonenderen, gemeinsam zu überlegenden Maßnahmen aus.

Dazu meinte auch Univ. Prof. Rudolf Scheuven, Dekan der TU Wien für Architektur und Raumplanung: Man sollte Trüffelschweine auf Scouts ansetzen, die Initiativen suchen. Solche Initiativen gibt es bereits und es gibt sie noch bis heute. Sie sind in den gewachsenen Siedlerstrukturen beheimatet und haben ihre Kompetenzen längst bewiesen.

Bei der Präsentation des nächsten StEP2025 wurden interessante Möglichkeiten für den individualen Verkehr erklärt. Auch wenn der StEP 2025 für die ganze Stadt Gültigkeit hat, für die Außenbezirke 10, 11, 21, 22 u d 23 bleibt kaum etwas von den angedeuteten modernen Zugeständnissen übrig.

Es ist an der Zeit, dass die Stadt Wien beginnt, sich wieder des Potentials, das ihr zur Verfügung steht, zu besinnen. Die Chefplaner der MA 21 haben uns früher gefragt, warum wir so viel Zeit hätten, für die diversen Planungen, ihnen selbst bliebe dafür keine Zeit.

Lasst den schönen Worten auch Taten folgen. Wir sind gerne bereit, unser regionales Expertenwissen einfließen zu lassen. Es geht um die Region, in der wir und unsere Lieben leben, also kümmern und sorgen wir uns auch darum!

Zum Level of Service: Unklar ist mir, dass zum Start, kurz nach Eröffnung der Stadtstraße, ein Level of Service von bis zu 0,97% (von maximal 1%) sein wird. Es ist mir unverständlich, wie das für gut befunden werden kann und dass kein Spielraum nach oben verlangt wird. Der Unterschied zwischen den Errichtungsprognosen und der Realität z.B. bei der A 23 spricht Bände.

Verhandlungsleitung: Die Verhandlung wird am 1. Dezember 2017 um 09:00 Uhr mit dem Bereich Verkehr fortgesetzt.

Ende des Verhandlungstages: 18:10 Uhr

1.12.2017

Fortsetzung: 09:00 Uhr

Der Verhandlungsleiter begrüßt die Anwesenden und erörtert den Gegenstand des heutigen Verhandlungstages. Es wird mit dem **Bereich Verkehr fortgesetzt** und Herrn Rehm das Wort erteilt.

Herr Rehm: Der nächste Punkt betrifft die Anschlussstelle Lavaterstraße. Diese ist in den Plänen eingezeichnet, aber nicht Antragsgegenstand. Der SV hat erklärt, dass eine Beurteilung nicht möglich sei, weil es eben nicht Antragsgegenstand ist, hat sich aber in seinem Gutachten mit dieser Anschlussstelle auseinandergesetzt und sie bewertet. Unter anderem war Ergebnis dieser Bewertung, dass eine unregelmäßige niveaugleiche Anbindung in diesem Bereich deutlich überlastet wäre. Angaben für eine geregelte Variante sind im Gutachten ebenfalls aufgeführt. D.h. wir haben bei bestimmten Realisierungsvarianten Belastungsprobleme und nachdem wir in diesen Plänen die AST drinnen haben, habe ich schon die Frage, ist das eine historische Überlegung oder besteht zukünftig ein Verwirklichungswille? Die Behörde hat Anträge auf Vollständigkeit und eine etwaige Umgehungsabsicht zu prüfen. Es entsteht der Eindruck, dass mit dieser Anschlussstelle potentielle Schwierigkeiten verbunden sein können und eine Ausklammerung aus dem UVP-Verfahren für die Projektwerberin im Falle einer späteren Nachreichung ohne UVP mit Vorteilen verbunden sein kann.

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Nur Projekte, bei denen mehr als nur der Gedanke alleine einer Realisierung vorhanden ist, sind in der UVP zu behandeln. Es gibt für die Lavaterstraße keine Planungen, es gibt bloß Überlegungen dazu. In den Einreichunterlagen sind bis 2030 alle Vorkehrungen für die Lavaterstraße getroffen. Wir haben angenommen, dass diese bis 2030 errichtet ist. Die verkehrlichen Auswirkungen der Anschlussstelle Lavaterstraße wurden innerhalb dieses Zeitraumes berücksichtigt.

Herr Rehm: Es ist dem Verkehrsteilgutachten zu entnehmen, dass bei der Auswahl des Untersuchungsgebietes nach Handbuch UVP vorgegangen wurde, und lediglich zur Abgrenzung Querschnitte herangezogen wurden, bei denen es zu vorhabensbedingten Änderungen von 20% und mehr kommt. Jetzt ist damit das Problem verbunden, dass einerseits das Handbuch keine Vorschriften normativen Inhalts darstellt und andererseits eine derartige Abgrenzung des Untersuchungsgebietes nicht mit den Anforderungen aus dem Bereich der Immissionsermittlung im Einklang steht. Es wird dann im Fachbereich Luft vor allem detaillierter abzuhandeln sein. Hier weise ich nur darauf hin, dass wir dort Irrelevanzkriterien haben im Bereich von 1 bis 3%. Und es grundsätzlich einen linearen Zusammenhang zwischen Verkehrsfrequenz und Luftschadstoffimmissionen gibt, der sich letztendlich auf die Immissionssituation auswirkt. Wir haben relevante Immissionsbereiche,

die zu betrachten gewesen wären und sich außerhalb des Untersuchungsgebiets befinden. Es ist bekannt, dass das Untersuchungsgebiet der Verkehrsuntersuchung ein viel größeres ist, aber mangels erweiterter Darstellung sind die diesbezüglichen Untersuchungsergebnisse für die Verfahrensparteien nicht transparent.

Deshalb stellen wir den Antrag: dass die Behörde der Projektwerberin vorschreibt, die verkehrliche Situation auch für ein erweitertes Untersuchungsgebiet im Bereich des belasteten Gebietes Luft das für die Stadt Wien ausgewiesen wird, für einen Großteil des Stadtgebiets dargestellt wird.

Verhandlungsleitung: Bezieht sich Ihr Antrag auf das Untersuchungsgebiet im Hinblick auf Verkehr oder auf Luftschadstoffimmissionen?

Herr Rehm: Er bezieht sich auf beides.

Herr Ing. De Riz: Entsprechend dem Handbuch soll die Verkehrsuntersuchung im Bereich einer Änderung der Verkehrsfrequenzen von 20% vorgenommen werden. Daran hat sich die Projektwerberin gehalten und daher erscheint es ausreichend.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Der Untersuchungsraum wurde ausreichend gewählt. Es ist nicht jede auch noch so kleine Änderung darzustellen, sondern nur Änderungen, die auch erhebliche Umweltauswirkungen im Sinne von relevanten Auswirkungen haben können.

Herr Rehm: Ich habe ausreichend dargelegt, auf Grund der Diskrepanz zwischen dem Irrelevanzkriterien und der hier vorgenommenen Abgrenzung (3% versus 20%), dass wir uns hier sehr wohl in einem relevanten Bereich bewegen können. Das erwähnte Handbuch mag ein Hilfsmittel sein, ist aber nicht derart in Stein gemeißelt, dass man sich fragestellungsunabhängig nur an das Handbuch zu halten braucht um damit das Auslangen zu finden.

Der Sachverständige hat in seinem Gutachten erwähnt, dass die Ergebnisse Werte für ein gut kalibriertes Verkehrsergebnis geliefert haben. Ich stelle dem SV die Frage, ob er der Ansicht ist, dass daraus zwingend folgt, dass die Prognose korrekt ist und wenn ja, wie er dies begründet?

Herr Ing. De Riz: Das Verkehrsmodell wurde anhand der Bestandsdaten 2012 entsprechend kalibriert, darin flossen über 500 Verkehrszählungen im Wiener Gebiet und mehr als 200 auf NÖ-Seite ein. Das Ergebnis der Kalibrierung ergab eine gute Übereinstimmung. Es wurden sowohl absolute als auch relative Abweichungen entsprechend den Verkehrsstärken in diesen Verkehrsklassen angegeben. Prognosen sind, je weiter sie in die Zukunft reichen, mit immer größer werdenden Unsicherheiten verbunden. Die Verkehrsprognose stellt aber den wahrscheinlichsten Eintrittswert der Verkehrsbelastung für das Prognosejahr dar und

erscheint aus meiner Sicht als korrekt angewandt, da wie von der Projektwerberin dargelegt, sämtliche absehbar bekannte Vorhaben im Untersuchungsraum berücksichtigt wurden.

Herr Rehm: Sie haben gesagt, dass die Verkehrsprognose den wahrscheinlichsten Eintrittswert der Verkehrsbelastung abbildet. Oft wird dieser auch als Erwartungswert mit der höchsten Wahrscheinlichkeitsdichte bezeichnet. Womit begründen Sie, dass die Verkehrsprognoseergebnisse tatsächlich den jeweils wahrscheinlichsten Wert darstellt?

Herr Ing. De Riz: Anhand der Verkehrswiderstände im Modell ergeben sich bei hinzukommenden Verkehrserregern abhängig von diesen Verkehrswiderständen Verkehrsverteilungen auf das umliegende Straßennetz. Weiters haben auf den Reisekosten bewertete Fahrzeiten auch Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl, diese Faktoren wurden in der Modellierung berücksichtigt und es ergaben sich mit den Eigangsparmetern die in der Verkehrsuntersuchung zu den jeweiligen Planfällen ausgewiesenen Verkehrswerte.

Herr Rehm: Sie haben jetzt erläutert, wie die Verkehrsmodellierung zu den Ergebnissen gekommen ist. Aber die Frage nach dem Nachweis der höchsten Wahrscheinlichkeiten blieb unbeantwortet. Ich weise auf Ergebnisse des Verfahrens zur S1 Spange Seestadt hin, wo Herr Prof. Fellendorf, Mitentwickler der Software VISUM, angegeben hat, dass es sich bei der Gleichsetzung von Prognosewert und Erwartungswert lediglich um eine Annahme handelt und dahinter keine Verteilungsfunktion steht.

Verhandlungsleitung: Aus rechtlicher Sicht hat das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung zur A 26 festgehalten, dass für die Modellierung und Abschätzung von Verkehrsprognosen keine Verfahren in Form von Richtlinien zur Verfügung stehen, die den Stand der Technik in Österreich abbilden. Dennoch hat das BVwG ausgesprochen, dass das Vorhaben beurteilbar ist. Und zwar unter anderem deswegen, weil Unsicherheiten bei Prognosen immer systemimmanent sind.

Herr Rehm: Ich kenne die genannte A 26 Entscheidung. Dort hat das BVwG entschieden, dass es aus Sicht des entscheidenden Senates nicht erforderlich sei, Konfidenzintervalle zu ermitteln und anzugeben, sondern mit dem Erwartungswert das Auslangen gefunden werden kann. Dem füge ich hinzu, eben auch im Hinblick auf eine derartige Entscheidung folgt daraus zwingend, dass es erforderlich ist, auch zu begründen und zu bestätigen, dass es sich beim vorgeblichen Erwartungswert auch tatsächlich um einen solchen handelt. Das war auch der Hintergrund meiner vorherigen Frage bzw. Feststellung.

Herr Dr. Sedlmayer (Antragstellerin): Durch die gute Kalibrierung haben wir in der Verkehrsuntersuchung sichergestellt, dass durch die Ursache-Wirkungsbeziehungen Zusammenhänge im Bestand gut dargestellt werden. Durch die Verwendung von abgestimmten wahrscheinlichen Prognoseeingangsdaten ist sichergestellt, dass die wahrscheinlichsten Verkehrszahlen modelliert wurden.

Herr Rehm: Diese Sorgfalt, die hier der Projektwerberin zuzugestehen ist, ist sicher ein wichtiger Beitrag zur Qualität der Verkehrsmodellierung. Aber wie die Projektwerberin ausgeführt hat, dass sie lediglich davon ausgehen, damit den wahrscheinlichsten Wert zu haben, stellt dies eine Annahme dar und keinen Nachweis.

Ich würde dann zur Frage der Validität des Verkehrsmodells gehen und zitiere hierzu die QUALIVERMO-Publikation von Samer, Räuschel und Gruber 2010 zur Qualitätssicherung von Verkehrsmodellen, wo ausgeführt wird (Seite 24): „Es ist darauf hinzuweisen, dass ein gut kalibriertes Verkehrsmodell keinesfalls den Grundsätzen einer hohen Validität genügen muss: Eine Verhaltensfunktion kann z.B. gut für einen linearen Ursache-Wirkungszusammenhang gut kalibriert sein, wenn der Ursache-Wirkungszusammenhang aber eine monoton degressiv fallende Funktion als plausibel erscheinen lässt, ist die kalibrierte Funktion nicht valide.“

Haben Sie die Frage der Validität des Verkehrsmodells hinsichtlich dieser linearen Zusammenhänge geprüft bzw. zweite Frage, Sie haben gestern davon gesprochen, dass zur Validität der Verkehrsmodellierung Ergebnisse aus einem Forschungsprojekt der TU Wien herangezogen worden sind. Können Sie dazu nähere Angaben machen?

Herr Ing. De Riz: Mit dem Forschungsprojekt war QUALIVERMO von Prof Samer et al gemeint. Es wurde nur nicht als solches namentlich erwähnt. Die Validität wurde anhand von im Modell ausgewiesenen, vergleichbaren Parametern wie z.B. dem Zusammenhang zwischen Fahrtweitenverteilung und Reisezeiten, welche eine gute Übereinstimmung ergaben, geprüft.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Die Diskussion wurde ja schon mehrmals geführt. Zuletzt vor dem BVwG zur „Lobau“. Prof. Sammer, der maßgeblich an der Bearbeitung von QUALIVERMO mitgewirkt hat, hat dort auch auf mehrmalige Nachfrage bestätigt, dass QUALIVERMO nicht den Stand der Technik abbildet, weil es in Fachkreisen noch heftig diskutiert wird. Auch unter Anwendung von QUALIVERMO würde man nicht zu anderen Ergebnissen kommen, weil es nur einen Unsicherheitswert abbildet, im Rahmen des UVP-Verfahrens aber ohnehin ein Wahrscheinlichkeitswert zu bilden ist. Auch wenn QUALIVERMO in einigen Verfahren – teilweise auch über Auftrag von Prof. Sammer – angewandt wurde, so stellt dies dennoch noch nicht den Stand der Technik dar und hat gleichzeitig ergeben, dass sich an der Beurteilung nichts ändern würde.

Verhandlungsleitung: Ich möchte nochmals auf die A26-Entscheidung eingehen, hier ist das Gericht zur Ansicht gelangt, dass eine Plausibilitätsprüfung durch den Sachverständigen hinsichtlich der Verkehrszahlen genügt.

Herr Rehm: Es ist nachvollziehbar, dass der Rechtsvertreter der Projektwerberin sich nicht über den vollen Umfang von Qualitätssicherung von Verkehrsmodellen im Klaren ist. QUALIVERMO umfasst mehr als die Ermittlung von Konfidenzintervallen. Wir haben jetzt vorhin Qualitätssicherung im Zusammenhang mit Validität bzw. Validierung von Verkehrsmodellen diskutiert, die wiederum im Zusammenhang mit der Plausibilität der Ergebnisse steht. Zum Verfahren BVwG, S1 Lobau ist festzuhalten, dass dort die Vorgaben der Gewerbeordnung und des Wasserrechtsgesetzes betreffend einen Stand der Technik vorgebracht wurden und auch der vorsitzende Richter Prof. Sammer darauf hingewiesen hat im Rahmen der Verhandlung, dass seine Ansicht, worin Stand der Technik begründet ist, keine rechtlich korrekte Einschätzung ist. Erläuterung: es hängt nicht lediglich davon ab, ob die FSV ein Merkblatt dazu publiziert oder nicht. Eine Entscheidung ist in dieser Rechtssache und damit auch in dieser Frage im betreffenden Verfahren noch nicht ergangen.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Das ist grundsätzlich richtig. Allerdings hat Prof. Sammer auch nach Aufklärung, dass nicht die Normierung maßgeblich ist, wiederholt bestätigt, dass QUALIVERMO dennoch nicht den aktuellen Stand der Technik abbildet.

Herr Rehm: Die Frage, was Stand der Technik ist, wird in dieser Sache der entscheidende Richtersenaat zu treffen haben.

Nächstes Thema ist die Widerstandfunktion, die bei der Verkehrsmodellierung eine wichtige Funktion erfüllt. Haben Sie diesen Teil der Verkehrsmodellierung überprüft und was ist Ihr Befund zur hier gewählten Funktion?

Herr Ing. De Riz: Die Widerstandfunktion ist im Modell implementiert. VISUM ist für Verkehrsmodellierung eine anerkannte Software. Die Modellierungsergebnisse, welche im Rahmen der Modellkalibrierung erzielt wurden, ergaben gute Übereinstimmungen. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die im Modell implementierte und in den Einreichunterlagen dargestellte Widerstandsfunktion die Werte korrekt ausgibt.

Herr Rehm: Dr. Fellendorf hat zu VISUM ausgeführt, dass es zwar wie bei jeder Software Softwaretests gibt aber keinen mathematischen Beweis, dass diese Software auch richtig rechnet. Wir wissen, von anderen Programmen, dass aus dem Rechenvorgang teilweise beträchtliche Abweichungen in den Ergebnissen resultieren können.

Dann muss ich noch klarstellen, dass wenn wir in unseren Einwendungen von echten Maximalplanfällen gesprochen haben, dies nicht als unsere Forderung verstanden werden sollte, sondern als einzige Alternativmöglichkeit verbleibt, wenn nicht die Unsicherheiten der Verkehrsmodellierung ermittelt und angegeben werden.

Nachdem hier regelmäßig der Einwand kommt, dies würde zu einer unwirtschaftlichen Überdimensionierung führen, halten wir ungeachtet der Tatsache, dass wir gar keine extreme Überdimensionierung gefordert haben, fest, dass es unverhältnismäßig erscheint, sich

einerseits um die unwirtschaftliche Überdimensionierung von Projektelementen zu sorgen und andererseits um die mögliche Unterdimensionierung von Schutzeinrichtungen betreffend das Schutzgut Mensch keine Sorgen zu machen. Nachdem wir ja bereits vorhin die Qualitätssicherung von Verkehrsmodellen andiskutiert haben, kann ich jetzt verkürzt nur feststellen, dass im gegenständlichen Projekt ja tatsächlich Konfidenzintervalle betreffend dem Bestand ermittelt worden sind und es keinen Grund gibt, diese Ergebnisse nicht auch zu verwenden. Hier zeigt sich, dass je nach Verkehrsstärkenklasse das Verkehrsmodell auch den Bestand nur mit einer Unsicherheit zwischen +/- 14 und +/- 34% richtig wiedergibt. Was im Vergleich zu anderen derartigen Berechnungen in anderen Vorhaben einen relativ niedrigen aber dennoch signifikanten Wert ergibt. Es kann als gesichert angenommen werden, dass das Konfidenzintervall für die Prognose größer, jedenfalls aber nicht kleiner ist als jenes für den Bestand, deshalb wäre in erster Näherung bei Verwendung des Intervalls auch für die Prognose diese sicher nicht zu groß bemessen. Und deshalb unsere Forderung, im Verfahren auch diese ermittelten Ergebnisse zu berücksichtigen.

Herr Ing. De Riz: Es waren das überwiegend Feststellungen über bereits Gesagtes aus den Parallelverfahren zum gleichen Thema. Ich kann den zitierten Ausführungen von Dr. Fellendorf zustimmen.

Herr Rehm: Zum Thema Belastungssituationen und daran Geknüpftes. Zu den Ampeln: Es wird dabei der HBS herangezogen, das ist das Handbuch für das Bemessen von Straßenverkehrsanlagen, herausgegeben von der deutschen Forschungsgesellschaft für Verkehrswesen e.V. in Köln. Wir haben dort gestern bei den mit HBS ermittelten Belastungssituationen teilweise hohe Auslastungen an VLSA präsentiert bekommen, die im Bereich von 0,97 bis 0,98 liegen. Ich weise im Hinblick auf die im Verfahren ermittelten Konfidenzintervalle darauf hin, dass bei Heranziehung für das Vorhaben maßgeblichen Verkehrsstärkenklasse 5 und dementsprechend einer oberen Konfidenzintervallschranke von +21% dies eine Belastungssituation von 1,17 ergeben würde. Dies nur, um auf die Relevanz der Unsicherheitsbetrachtung hinzuweisen.

Herr Ing. De Riz: Das HBS ist eine im deutschen Sprachraum allgemein angewandte Grundlage für Verkehrserzeugung und Verkehrsabläufe. Betreffend VLSA (Lichtsignalanlagen) in Österreich die RVS 05.04.30, 05.04.31 und 05.04.32.

Herr Rehm: Bei den RVS handelt es sich um Richtlinien für das Verkehrs- und Straßenwesen die von der Österreichischen Forschungsgesellschaft Schiene-Straße-Verkehr, abgekürzt FSV, herausgegeben werden, urheberrechtlich geschützt sind und dort kostenpflichtig erworben werden können.

Bei hoher Auslastung können Reisezeiten stark ansteigen. Möglicherweise in Bereiche, die Verkehrsteilnehmer als nicht mehr zumutbar empfinden. Dadurch kann es prinzipiell bei den zum Vergleich mit den Maßnahmenplanfällen herangezogenen Nullplanfällen zu

Überschätzungen der Belastung kommen. Wir wissen bereits aus dem Verfahren S1 Spange und der dortigen Diskussion, dass derartige Spitzenreisezeiten nicht ohne großen Zusatzaufwand aus dem Verkehrsmodell extrahierbar sind. Meine Frage an den Sachverständigen ist dennoch, wie er dies einschätzt und so er der Ansicht ist, es handelt sich um eine zu vernachlässigende Frage, wie er dies begründet.

Herr Ing. De Riz: Überlange Reisezeiten können der Auswertung explizit nicht entnommen werden und wurden daher als solche nicht bewertet. Wie vorher schon beantwortet, kann jedoch ein Vergleich von Reisezeiten und Reiseweiten vorgenommen werden, zumal bei sehr langen Reisezeiten Rückgänge in der Zielwahl wahrscheinlich sind und somit wieder kürzere Reisedistanzen bei erwartbaren hohen Reisezeiten eintreten werden. Die Vergleiche zeigen gute Übereinstimmungen.

Herr Dr. Sedlmayer (Antragstellerin): Wir haben in unserer Verkehrsuntersuchung, Einlage C.01.01.1001 Kapitel 5, Verkehrskennwerte, die Reisezeiten dargestellten, nach Planfällen, flächig für das Untersuchungsgebiet ermittelt. Es ist daraus ersichtlich, wie sich die Reisezeiten in den einzelnen Planfällen verändern. Bei der Spange S1 Seestadt Aspern haben wir darüber hinaus die Reisezeiten nach Straßenkategorien ausgewertet und dargestellt. Diese Zahlen liefern ein detailliertes Bild, über die Entwicklung der Reisezeiten in den einzelnen Straßentypen. Darüber hinaus gehende Analysen auf Einzelwege können nicht aus dem Modell automatisiert ausgegeben werden und können daher nicht geliefert werden. Dies stellt jedoch keinen Mangel dar, da, wie vorher ausgeführt, Analysen zur Reisezeit möglich sind.

Herr Rehm: Nachdem die Verkehrsuntersuchung gemeinsam für beide Zwillingprojekte durchgeführt wurde, gehe ich davon aus, dass die Methodik auch im gegenständlichen Fall gleich geblieben ist. Es wurde bei der Spange ausgeführt, dass die Strukturdaten in der Nullprognose in ihren Eingangswerten gegenüber den Maßnahmenplanfällen um ein Drittel verringert worden ist. In Anerkennung, dass es sicherlich eine sehr schwierige Aufgabe ist, den sekundärinduzierten Verkehr richtig zu erfassen, halten wir fest, dass es sich bei der gewählten Vorgangsweise um eine Grobschätzung handelt.

Herr Ing. De Riz: Vergleich Nullplanfall ist nicht richtig mit der Drittelabminderung. Es wurden die Referenzplanfälle mit einer geringeren Entwicklung angenommen, da es sich sonst im bestehenden Straßennetz nicht ausgeben würde, alle angedachten Vorhaben im vollen Umfang zu verwirklichen.

Herr Dr. Sedlmayer (Antragstellerin): Wir haben bei der Spange S1 schon ausgeführt, dass wir im Referenzplanfall und im Nullplanfall diese Strukturdaten für die Nullprognose reduziert haben.

Herr Rehm: Danke für die Klarstellung. Ich möchte ergänzend kurz festhalten, dass die Begriffe „Nullplanfall“ und „Referenzplanfall“ nicht projektübergreifend immer konsistent verwendet werden.

Zum untergeordneten Netz möchte ich ausführen, dass Verkehrsuntersuchungen außerhalb der Hauptstrecken nicht aussagekräftig sind, weil das untergeordnete Netz nicht vollständig abgebildet ist bzw. auch nicht abgebildet werden kann. Die Grenzen des Gültigkeitsbereichs und der Aussagekraft der Verkehrsuntersuchung sind einerseits festzuhalten, stehen andererseits aber im Widerspruch zu den Anforderungen, die die Fachbereiche, die sich mit der Ermittlung von Immissionen beschäftigen, stellen. Wo Verkehrsbelastungswerte auf Zulaufstrecken relevant sind und wo mit artifizieller Auswahl von Einfüllpunkten und Vereinfachungen nicht das Auslangen gefunden werden kann. Es ist hier also eine Dokumentationslücke zu konstatieren.

Herr Dr. Sedlmayer (Antragstellerin): Natürlich sind im Verkehrsmodell Vereinfachungen zu treffen. Diese Vereinfachungen stellen aber keinen Mangel dar, sondern sind systemimmanent notwendig, um ein Modell in der Größenordnung wie im vorliegenden Fall betreiben zu können.

Herr Rehm: Zusammenfassend findet sich in der Gesamtschau meines Vorbringens ausreichende Begründung, die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung generell anzuzweifeln. Zu den Maßnahmen hat der Sachverständige in seinem Teilgutachten ausgeführt, dass in der Bauphase betreffend Provisorium Ostbahn-Begleitstraße die Möglichkeit einer anderen Verkehrslösung für den LKW-Verkehr gesucht werden soll. Wie soll eine derartige Lösung aussehen?

Herr Ing. De Riz: Die Verkehrssituation in der vorgeschlagenen zweiten Bauphase sieht dort über einen längeren Verkehrsabschnitt einen nur in einer Richtung zu befahrenden Straßenabschnitt vor, den die LKWs auf Grund der geringen Fahrbahnbreite unter voller Ausnützung verwenden müssen und daher eine sehr weit zurückreichende Haltelinie vorgeschlagen wurde. Dies erscheint in erster Sicht als sehr ungünstig. Mein Vorschlag für eine Überprüfung ging dahin, den LKW-Verkehr in einer ringförmigen Abwicklung doch durch den derzeit mit Fahrverbot versehenen Mittelabschnitt zu lenken und diese Zusatzbelastung in Kauf zu nehmen.

Ich bin mir bewusst, dass dies umwelttechnisch nicht ganz einfach ist. Die festgestellten Unzulänglichkeiten erscheinen mit geringfügigen Verbesserungen gegenüber den eingereichten Unterlagen im Verfahren gemäß § 90 StVO lösbar.

Herr Rehm:

Ich stelle den Antrag: Die Behörde möge die Projektwerberin mit der Erstellung eines Alternativkonzepts beauftragen. Und dieses möge den Sachverständigen vorgelegt und den Verfahrensparteien im Wege des Parteienghörs übermittelt werden.

Herr Ing. De Riz: Ich wollte nicht das Einreichprojekt abgeändert haben, sondern dass man es sich für das Verfahren gemäß § 90 StVO anschaut.

Herr Rehm: Aus unserer Sicht muss hier eine Abwägung vorgenommen werden, zwischen Erleichterungen einerseits und allfällig in Kauf zu nehmenden Zusatzbelastungen. Aus diesem Grund bleibt unser Antrag aufrecht.

Zum Monitoring führe ich aus, dass Angaben, welches Verkehrsmonitoring vorgesehen ist, wie lange Verkehrsmonitoring dauern wird und wie bei Überschreitung festgelegter Schwellwerten zu reagieren ist, habe ich in den Unterlagen, soweit ich mich damit beschäftigen konnte, nicht aufgefunden. Im Teilgutachten Verkehr findet sich dazu keine Angabe.

Herr Ing. De Riz: Im UVP-G ist die Forderung nach einem Verkehrsmonitoring nicht vorhanden. Es wurde aber im Gutachten die Forderung nach Dauerzählstellen eingebracht, um das Verkehrsaufkommen beobachten zu können. Auch die Stadt Wien hat ein Interesse an der Datenlage des Verkehrsgeschehens.

Verhandlungsleitung: Es ist so, dass § 22 UVP-G ein Quasi-Monitoring in Form einer Nachkontrolle enthält. Für Straßenprojekte sieht der Gesetzgeber eine solche Nachkontrolle aber nicht vor.

Herr Rehm: Monitoring von Verkehrsaufkommen und verkehrsbedingten Emissionen bzw. Immissionen ist in rudimentärer Form gängige Praxis in UVP Verfahren und wird wiederholt ins Treffen geführt als Argument, warum Unsicherheiten der Verkehrs- und Immissionsermittlung nicht berücksichtigt werden müssen. Ich halte daher fest, dass im gegenständlichen Verfahren weder eine ausreichende Berücksichtigung der Unsicherheiten vorgenommen wurde, noch mit einem adäquaten Monitoring versucht werden soll, dieses Defizit zu kompensieren. Wir behalten uns in dieser Frage konkretere Anträge vor.

Pause: 10:40 bis 11:00 Uhr

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Ing. Heinz Mutzek erteilt.

Ing. Mutzek: Ich bin hier als Bevollmächtigter für 29 Personen aus dem betroffenen Gebiet, außerdem bin ich in eigener Sache und als Bürgerinitiative „Netzwerk Verkehrsregion Wien – NÖ“ hier. Außerdem vertrete ich Frau Marianne Ganger und den Gartenbaubetrieb Franz Ganger, den Pfarrer von Hirschstetten (Herrn Georg Hopf) sowie Herrn Mag. Burggasser, Inhaber der Apotheke Emichgasse 8.

Anmerkung: Herr Ing. Mutzek startet die Präsentation eines Kurzfilms (PowerPoint-Präsentation) mit einem Lied zu Hirschstetten.

Herr Ing. Mutzek: Ich finde, dass es nicht zumutbar ist, dass die Verhandlungen zur S1 Spange Seestadt und zur Stadtstraße unmittelbar hintereinander stattfinden.

Der öffentliche Verkehr ist grundsätzlich bei uns gut erschlossen (Straßenbahn, U-Bahn). Die Schließung der Schnellbahnstation Lobau ist hingegen nachteilig. Ebenso wird die Station Hausfeldstraße bald geschlossen. Das ist für uns die einzige Möglichkeit, in Richtung Hauptbahnhof und die andere Seite von Wien zu kommen. Außerdem werden während der Bauphase Buslinien nicht wie üblich verkehren können. Auch beim U-Bahn-Verkehr wird es zu Beeinflussungen kommen. In manchen Bereichen ist der öffentliche Verkehr daher nicht so gut wie behauptet.

Zum Rückstau führe ich an, dass ich davon überzeugt bin, dass die Berechnungsprogramme einiges simulieren können, aber es gibt da so dynamische Entwicklungen, z.B. Navigationssystem, die großen Einfluss auf unsere Verkehrswege nehmen. Wenn z.B. bei der Anschlussstelle Hirschstetten ein Stau passiert, berechnet das Navi eine Verzögerung von 15 bis 20 Minuten. Wir sollten daher Unstimmigkeiten bei den Verkehrsprognosen insbesondere zur Flüssigkeit und zu den Qualitätsstufen und Sättigungsgraden berücksichtigen. Hier kommt der Anschlussstelle Lavaterstraße eine besondere Rolle zu. Es ist laut Sachverständigem entscheidend, wie diese Anschlussstelle künftig geregelt wird. Im Rahmen eines Staus gibt es immer die Gefahr, dass Schleichwege über die Lavaterstraße in die Wohngebiete genutzt werden. Von der Lavaterstraße ausgehend kann ein Autofahrer, laut dem Siegerprojekt Hausfeld, über eine Stichstraße direkt bis zur Asperner Straße fahren. Auch das Logistikzentrum, das ehemalige Konsumlager, wird an die Stadtstraße angebunden. Für die Donaustädter besteht die große Gefahr, dass dieser durch den Rückstau verursachte Ausweichverkehr, den das Navi vorschlagen würde, über die Erzherzog Karl Straße oder Plankenmeisgasse fährt. Oder auch über die Hirschstettner Straße oder Stadlauer Straße. Der alte Ortskern von Hirschstetten wird angeblich entlastet. Entscheidend für die Stadtstraße ist der Lobautunnel. Hier besteht ein direkter Zusammenhang, auch zur Spange Seestadt Aspern. Ich stelle den Antrag: Vom Verkehrssachverständigen soll ein Auflagenpunkt in diesem UVP-Verfahren dahingehend formuliert werden, dass die Anschlussstelle Lavaterstraße erst dann eröffnet werden darf, und zwar ausgeführt mit einer Ampelanlage, wie vom Sachverständigen auch angeregt, wenn auch der S1 Lobautunnel eröffnet ist.

Herr Ing. De Riz: Formal gesehen ist das Projekt Lavaterstraße nicht eingereicht. Es können daher diesbezüglich keine Bedingungen vorgeschrieben werden. Ich darf zum Thema Ausweichverkehr auf den Stellungnahmeband verweisen, wo diese Bedingung bereits ausreichend behandelt wurde.

Das Modell geht bezüglich unterschiedlich gewählter Verkehrsrouten von gleichem Zeitbedarf aus. D.h. wenn Verkehrsrouten überlastet sind und zu einem Ausweichverkehr führen, dass auch auf den alternativen Routen hohe Verkehrsbelastungen vorherrschen. Man kann nicht ausschließen, dass einzelne Verkehrsteilnehmer Zeitvorteile auf diesen

Ausweichrouten glauben generieren können, mehrmalige Versuche werden sich über kurz oder lang jedoch erübrigen.

Herr Ing. Mutzek: Ich glaube Ihnen schon, dass das aus dem Modell ablesbar ist. Wir kennen aber alle den psychologischen Effekt der subjektiven Wahrnehmung, die besagt, dass im Verkehr alles immer langsamer geht und es immer mehr Stau gibt. Subjektiv handelt ein Autofahrer aus dem Trieb heraus, nicht im Stau stehen zu wollen. Jeder fährt lieber langsam durch ein Wohngebiet, als im Stau zu stehen.

Herr Ing. De Riz: Sie haben grundsätzlich Recht, die Erfahrung zeigt aber, dass es am Anfang so ist, aber die Verkehrsteilnehmer langfristig sich dann darauf einstellen, auf den Haupttrouten bleiben, wenn sie auf den Nebenstrecken keinen Zeitvorteil generieren können, dass sie dann doch wieder auf den Hauptstrecken fahren. Oder andere Verkehrsmittel wählen.

Verhandlungsleitung: Bitte nur Bezug auf den entscheidungsrelevanten Sachverhalt nehmen und konkrete Frage stellen.

Herr Ing. Mutzek: Was bedeutet Section-Control in Bezug auf die Wirksamkeit? Wo sollen Beginn und Ende dieser Section-Control sein und wie wird diese überhaupt gestaltet? Ist sie dauernd aktiv oder nur im Bedarfsfall?

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Die Frage nach der Section-Control stellt sich meines Erachtens im konkreten Fall nicht. Zumindest nicht aus fachlicher Sicht. Eine Section-Control ist durch Verordnung anzuordnen, kann daher nicht durch die Projektwerberin aus eigenem errichtet und betrieben werden. Die Projektwerberin kann lediglich die Technik vorsehen, damit eine Section-Control problemlos in Betrieb genommen werden kann.

Herr Ing. Mutzek: D.h. die Projektwerberin muss im Vorfeld die Infrastruktur für eine Section-Control vorsehen, damit diese dann in weitere Folge in Betrieb gesetzt werden kann?

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): So war es gemeint.

Herr Ing. Mutzek: Wo sind die Auslässe für die Section-Control und wo sind Beginn und Ende? Das ist entscheidend dafür, um einschätzen zu können, in welchen Bereichen sich die Autofahrer an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten müssen.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Das lässt sich so noch nicht sagen, es wird keine Steckdose installiert, wo die Section-Control angesteckt wird. Die Section-Control wird dort angeschlossen, wo sie verordnet wird.

Herr Ing. Mutzek: Meiner Erfahrung nach braucht eine Section-Control aufwendige Gestaltungsmaßnahmen etwas für die Kameraeinrichtungen. Das muss von langer Hand

geplant werden, damit die Versorgungstechnik an Ort und Stelle vorhanden ist. Wo beginnt und wo endet die Section-Control?

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Wir sind hier weit entfernt von dem Einreichprojekt. Hier geht es schon um die Realisierung. Im Zuge des Straßenbaus wird es selbstverständlich Leerverrohrungen geben, die später die Technik für die Section-Control aufnehmen können, wo sie verordnet wird. Aber der genaue Ort der Section-Control ist noch nicht bekannt. Die Section-Control ist Bundessache, die Section-Control wird dort verordnet, wo es Sinn macht, die Leerverrohrung liegt jedenfalls bereits vor. In den Unterlagen haben wir die Möglichkeit einer solchen Maßnahme bereits vorgesehen.

Herr Ing. Mutzek: Wir gehen davon aus, dass diese Section-Control ausschließlich in den Tunnelbauwerken aktiv sein wird, weil sie der Tunnelsicherheit dienen und nicht außerhalb der Tunnel. Sie kann daher keine Wirkung zur Geschwindigkeitseinhaltung entfalten. Zur Bauphase und Baustellenabwicklung führe ich aus, dass es Aufstellungen über aufgesplittete Werte darüber gibt, wo sich die LKWs in der Bauphase bewegen werden. Die Darstellungen sind alle sehr verwirrend im Gegensatz zur Einreichung S1 Spange Seestadt. Es gibt da große Abweichungen zwischen den beiden Vorhaben. Bei der Stadtstraße sind es 20 bis 30.000 Fahrten extern. Stimmt das und sind das kumulierte Hin- und Rückfahrten oder sind es Einzelfahrten?

Herr Ing. De Riz: Ich kann nicht beurteilen, was sie zusammengerechnet haben. Die Fahrten in den Übersichtsplänen sind hinsichtlich extern und intern insoweit unterschieden, als die projektskausalen Fahrten gesondert dargestellt sind.

Herr Ing. Mutzek: Wie viele Fahrten sind extern und intern für die gesamte Bauphase berechnet worden?

Herr DI Felser (Antragstellerin): In der Einlage B05.01.1001, Technischer Bericht Bauphase, haben wir für die einzelnen Bauteile sowohl die internen als auch die externen Fahrten für die einzelnen Baujahre ausgewiesen, wo auch bauteilbezogen Summen zu finden sind. Aus diesen sind leicht die gesamten Fahrten ermittelbar. Sowohl die Leerfahrt als auch die volle Fahrt sind berücksichtigt, und zwar jeweils als zwei Fahrten berücksichtigt.

Herr Ing. Mutzek: Der Baustellenverkehr ist eine Riesenbelastung für die Bewohner. Die Bauprojekte in der Berresgasse wurden bereits gestartet, es wird auch dort schon eine Schule gebaut.

Ich stelle den Antrag: Man möge von jenen Projekten, die bereits im Bau sind, im Hinblick auf die zusammenhängenden Bau-LKW-Fahrten im Projekt Stadtstraße berücksichtigen, um die Gesamtbelastung im Wohngebiet auch für die humanmedizinische Bewertung zu ermöglichen. Ich erachte diese Maßnahme als unbedingt erforderlich, denn diese betrifft letztlich eine Vielzahl an relevanten Schutzgütern.

Wurde im gegenständlichen Baustellenkonzept auch eine Alternative zur Anlieferung von Baumaterial, An- und Ablieferung über die Anschlussbahn des Logistikzentrums Konsum geprüft?

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Nein. Es handelt es sich um eine private Anschlussbahn, auf die die Projektwerberin keinen Zugriff hat. Wenn jetzt eingewendet wird, man könne auch Verträge abschließen, dann ist festzuhalten, dass dies im Vorfeld eines UVP-Verfahrens noch nicht möglich ist oder nicht für alle Eventualitäten möglich ist, abgesehen davon kann ich einen privaten Dritten auch nicht zwingen, einen derartigen Vertrag abzuschließen. Es besteht auch keine Möglichkeit, ein Zwangsrecht einzuräumen, eine private Materialbahn zu benutzen.

Herr Ing. Mutzek: Meine Frage bezog sich nicht auf Rechtliches. Sie haben diese Möglichkeit also nicht geprüft, dies trotz teilweise erheblicher Belastungen durch Baustellenverkehr. Ich spreche hier von Überschreitungen im Schallbereich, genauso wie im Luftbereich. Die Reduktion des Baustellenverkehrs würde folgende Schutzgüter entlasten: Menschen, Pflanzen und Tiere und deren Lebensräume, das Schutzgut Luft, Boden, Wasser, schutzwürdige Sachgüter, also Gebäude, die Landwirtschaft und auch die CO₂-Bilanz des Projekts wäre eine wesentlich bessere. Im Rahmen des Projektes Stadtstraße wurde eine Vielzahl von Konsensen erreicht.

Ich stelle den Antrag: Der Projektwerberin soll ein Konzept für die Verlagerung von Baustellenverkehr für die Anlieferung jener Güter, die weniger zeitkritisch sind, erstellen. Ich denke da im Speziellen an Transporte, die sowieso einen erhöhten Aufwand bedürfen, wie Spezialtransporte mit Maschinen oder Baustahl etc.

Es gibt im Bereich der Hausfeldstraße offenbar ein massives Problem mit dem LKW-Verkehr. Auch diesbezüglich sollte daher die Infrastruktur der Bahn zur Entschärfung verwendet werden.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Das von Ihnen geschilderte Problem betrifft nicht die Stadtstraße sondern die Hausfeldsiedlung. Das UVP-Verfahren ist nicht dazu da, andere als projektgegenständliche Probleme zu lösen.

Herr Ing. Mutzek: Ich spreche von der Bauphase der Stadtstraße und habe das Problem mit den schleppkurvenbedingten Erfordernissen für den Schwerverkehr im Bereich Hausfeldstraße gemeint.

Herr Ing. De Riz: Das ist ein Problem, das man im § 90-Verfahren nach der StVO lösen müsste. Die angedachte alternative Routenlösung oder Einbahnvariante wollte ich überprüfen lassen im Hinblick auf ihre Machbarkeit, oder ob die zu erwartenden Belastungen für die Anrainer zu groß würden. Das Problem besteht darin, dass bestimmte Verkehrsrelationen nicht gleichzeitig abgewickelt werden können und die Haltelinie sehr weit vom Kreuzungsplateau weg angeordnet werden müsste. Dadurch treten lange Zwischenzeiten und

eine verminderte Leistungsfähigkeit in diese Bauphase an der Lichtsignalanlage auf. Um dies zu vermeiden, wurde in meinem Gutachten um diese Überprüfung ersucht.

Herr DI Felser (Antragstellerin): Die kritische Relation ist aus einem Provisorium der Ostbahn-Begleitstraße. Der Baustellenverkehr für das Bauvorhaben ist aber nicht so gedacht, dass dieser über diese Relation führt.

Herr Ing. Mutzek: Bisher wurde es so dargestellt, als ob die beiden Projekte S1 Spange und Stadtstraße kumulierend betrachtet werden. Wenn es so ist, wie Sie sagen, würde durch diese Maßnahme an der Ostbahn-Begleitstraße gerade eine Rückwirkung auf den Baustellenverkehr der S1 Spange erfolgen. Damit bestünde ein direkter Zusammenhang. Die externen Fahrten aus der S1 Spange werden über die Ostbahnbegleitstraße abgewickelt.

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Der Baustellenverkehr der Stadtstraße fährt nach den Unterlagen nicht über die Ostbahn-Begleitstraße. Es gibt einen Baustellenverkehr in der Ostbahn-Begleitstraße zwischen den beiden Anschlussstellen (Seestadt West und Seestadt Ost) im Projekt der ASFINAG, aber nicht in der Hausfeldstraße.

Herr Ing. Mutzek: Das ist für mich nicht nachvollziehbar. Laut Plänen in der Bauphase führt eine LKW-Route über die Hausfeldstraße und in weiterer Folge über die Ostbahnbegleitstraße. Ich werde dies in der nächsten Pause nachprüfen.

Ich stelle den Antrag: Es möge am besten für beide Projekte in Betracht gezogen werden, auch das Bahnnetz für Anlieferungen zu benützen. Ich sehe massive Überschreitungen bei Luftschadstoffen und bei Lärm und Erschütterungen in der Bauphase im Bereich der Emichgasse 8 (Apotheke). Man könnte effektiv einen Teil dieser Belastungen durch die Bahnbenützung unschädlich machen.

Verhandlungsleitung: Die immissionsseitigen Fragestellungen bitte bei den Fachbereichen Luft und Lärm nochmals vorbringen.

Herr Ing. Mutzek: Zur Apotheke Emichgasse 8: Ich konnte im vorliegendem Verkehrsgutachten keine Maßnahmen finden, die den Fußgängerverkehr zu dieser Betriebsanlage während der Bauphase definieren. Warum ist das so?

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Das ist gar keine Sachverständigenfrage, sondern im Endeffekt eine Projektierungsfrage. Der Zugang zur Apotheke ist immer gewährleistet. Wir können dazu Pläne herzeigen.

Herr Ing. Mutzek: Die bisherigen Verkehrswege werden verändert und kreuzen sich möglicherweise mit dem Parkplatzverkehr. Es wäre wichtig, zur Sicherheit der Fußgänger entsprechende Hinweistafeln bzw. Leiteinrichtungen vorzusehen.

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Wir sind hier wieder sehr im Detailprojekt und nicht in der Einreichung. Ihre Forderung ist grundsätzlich berechtigt. Es wird aber in Folge im Zuge eines § 90-Verfahrens vor Ort die genaue Verortung der Leiteinrichtungen festgelegt werden. Im Rahmen des UVP-Verfahrens können keine Aussagen über die künftige Beschilderung (Verkehrszeichen) seitens der Projektwerberin gemacht werden. Es ist aber in den Unterlagen erkennbar, dass in den beschriebenen Bauphasen für die Errichtung des Tunnels in der Emichgasse eine dauernde Zufahrt- und Zugangsmöglichkeit zu der gesamten Geschäftszeile in der Emichgasse gewährleistet wird. Das beinhaltet natürlich auch die Apotheke.

Verhandlungsleitung: Es hat rechtliche und faktische Gründe, warum Verfahren nach § 90 StVO nicht mit zu konzentrieren sind. Es handelt sich dabei um Verordnungen, im UVP Verfahren wird jedoch von der Landesregierung ein Bescheid erlassen. Die bescheiderlassende Behörde kann nicht zugleich verordnungserlassende Behörde sein. Und der zweite Grund ist der des Detaillierungsgrades. Nach der StVO zu führende Verfahren setzen einen Detaillierungsgrad voraus, der in einem UVP-Verfahren vom Gesetz nicht gefordert ist und daher auch in den Einreichunterlagen nicht enthalten sein muss.

Herr Ing. Mutzek: Es geht mir um die persönliche Betroffenheit von Herrn Mag. Burggasser und seiner Mitarbeiter. Ich möchte keine Verkehrsverhandlung vorwegnehmen. Man sollte wenigstens den Umstand, dass in die Rechte von Betriebsanlagen eingegriffen wird, festhalten.

Ich stelle den Antrag: Es möge eine zusätzliche Auflage vorgeschrieben werden, die im gegenständlichen Verfahren auch die Betroffenheit der Betriebsanlage Emichgasse 8 festhält. Es resultiert daraus eine Verschmutzung der Gehwege, wodurch diese einer Staubfreihaltung in der Bauphase bedürfen.

Ist ein solcher Auflagenvorschlag im Verkehrsgutachten möglich?

Herr Ing. Re Riz: Nein. Entsprechend der StVO gibt es die Verpflichtung, bei Baustellenausfahrten die Reifen von anhaftendem Schmutz zu befreien, nicht aber für den Fußgängerbereich.

Herr Ing. Mutzek:

Ich stelle den Antrag: Man möge im Zuge dieses Verfahrens auch die Reinigung von Gehwegen in den Bauphasen der Emichgasse einplanen.

Zur betrieblichen Betroffenheit der Gärtnerei Ganger führe ich aus, dass direkt angrenzend an das Grundstück Franz Ganger Gärtnerei die Errichtung der Gewässerschutzanlage angrenzt und es zu befürchten ist, dass dort Baustraßenverkehr sein wird, wobei ich davon ausgehe, dass dieser über die Stadtstraße abgewickelt wird. Ist das so bzw. wird über den Contiweg gefahren?

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Die Relation Contiweg ist laut unseren Unterlagen keine Baustellenzu- und -abfahrt. D.h. es wird kein LKW-Verkehr - verursacht durch die Stadtstraße - über den Contiweg abgewickelt.

Herr Ing. Mutzek:

Ich stelle den Antrag: Die Grundstücksgrenzen und damit auch die Ackerflächen der Gärtnerei Ganger sollten sichtbar gekennzeichnet werden, mit reißfestem Band, damit Baufahrzeuge den landwirtschaftlichen Boden nicht verdichten bzw. für die Nutzung zerstören können. Kann man so etwas vorschreiben?

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Im Zuge der Baumaßnahmen wird seitens der Baufirma üblicherweise das Baufeld durch Zäune oder sonstige feste Objekte gegenüber dem Nicht-Baufeld abgegrenzt. Das wird selbstverständlich auch bei der Stadtstraße so sein. Deshalb besteht nicht die Möglichkeit, dass LKW-Fahrten außerhalb dieser Abgrenzung stattfinden werden. Es handelt sich wieder um eine Detailfrage, die eigentlich nicht Bestandteil einer UVP sein kann.

Verhandlungsleitung: Ich schließe mich der letzten Aussage aus rechtlicher Sicht an. Frau Jutta Matysek wird das Wort erteilt.

Frau Matysek: Mehrere RVS wurden im Fachgutachten Verkehr vom zuständigen Sachverständigen als Grundlage wie eine Norm verwendet. Auf den Seiten 2, 5 und 7 z.B. und das ohne den Inhalt offen zu legen. Das BVwG fordert beim Verfahren rund um die S1 „Lobautunnel“ von den SV ein, „beim Verweis auf RVS oder anderer Normen ist der Inhalt auf den verwiesen wird, wiederzugeben (entweder durch Zitate, Kopien oder durch Bezugnahme auf den Inhalt) und der fachliche Grund für Heranziehung der RVS/Richtlinie/Norm anzuführen“. Das war auch in anderen Verfahren so. Das sollte auch in diesem Verfahren gelten, denn sonst ist eine Nachvollziehbarkeit nicht gegeben.

Herr Ing. De Riz: Die RVS sind urheberrechtlich geschützt. Sie können von jedermann gegen Gebühr bezogen werden. Wenn jemand diese Zusatzinformationen benötigt, kann er gerne bei mir in die RVS Einsicht nehmen. Es ist manchmal schwierig, mathematische Darstellungen aus RVS in Worte zu fassen. Aus urheberrechtlichen Gründen ist eine Veröffentlichung der RVS grundsätzlich untersagt.

Frau Matysek:

Als Privatperson erhebe ich die Vorbringen von Herr Rehm zu meinen eigenen und stelle folgende Anträge in eigener Sache: Um LKW-Leerfahrten zu minimieren, möge die Behörde beschließen, die Frächterfirmen, die den Zuschlag bei dem Projekten Spange Seestadt und Stadtstraße Aspern bekommen, zu verpflichten, sich abzusprechen, um Leerfahrten zu verhindern. Ein diesbezügliches Konzept möge die Behörde beim SV in Auftrag geben. Weiters möchte ich analog zum Antrag von Herrn Mutzek beantragen, die Behörde möge den

Sachverständigen und der Projektwerberin auferlegen, wegen einem Konzept, wenn Baustellenverkehr/Materialtransport via Bahn möglich wäre, mit dem Eigentümer des Transportgleises beim Logistikzentrum Konsum Gespräche zu führen, und wenn das nicht möglich ist, diese Gleis zu benützen, mit der ÖBB und den etwaigen Grundeigentümern zu sprechen, wie die Errichtung eines zusätzlichen Gleises zum Materialantransport und -abtransport möglich wäre. Weiters möchte ich sagen, dass durch die schnelle Abfolge der Verfahren S1 Süßenbrunn, Schwechat, S1 Spange Seestadt und Stadtstraße Aspern ich mein Recht auf ein faires Verfahren verletzt sehe, weil hier eine ausreichende Vorbereitung für mich nicht mehr möglich war.

Herr Ing. Mutzek: Zu dem offenen Punkt der Abwicklung des Baustellenverkehrs über die Hausfeldstraße und in weiterer Folge zur Ostbahn-Begleitstraße bitte ich, den Themenblock Verkehr erst nach der Mittagspause zu schließen, damit ich während der Mittagspause nochmals die entsprechenden Baulogistikpläne kontrollieren kann.

Verhandlungsleitung: Äußert sich zustimmend.

Mittagspause: 12.45 bis 13.45 Uhr

Herr Ing. Mutzek: Wir konnten das verifizieren. Der Baustellenverkehr ist tatsächlich der Stadtstraße zuzuordnen, es handelt sich dabei um etwa 860 LKW-Fahrten pro Zeiteinheit (Woche). Ein möglicher Lösungsweg wäre, die Anlieferung von Fertigbeton per Bahn zu überlegen.

Frau Matysek: Im Gutachten ist an mehreren Stellen – wie bereits berichtet – nur der Titel der RVS ist zitiert, aber nicht der Inhalt. Ich meine die Stellen auf Seite 2, 5 und 7.

Herr Rehm: Das Problem ist, dass man mit einer größeren Zahl von RVS-Codenummern konfrontiert ist, aber teilweise die Titel dazu nicht angeführt werden. Es ist nicht möglich, gezielte Fragen zu stellen, wenn man nur die Nummern der RVS kennt. Frau Matysek meint wohl, dass sie überfordert ist.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Bei der S3-Verhandlung, vor dem BVwG, wurde seitens der ASFINAG eine demonstrative Liste vorgelegt, an welchen Stellen die genannten RVS gratis einsehbar sind. Wir können Ihnen diese Liste am Montag zur Verfügung stellen. Unrichtig ist aber, dass man vom Inhalt der RVS nur gegen Entgelt Kenntnis nehmen kann.

Zu den Auflagenvorschlägen im Fachgutachten Verkehr und der Stellungnahme der Projektwerberin dazu:

Auflagenvorschlag Section-Control:

Zufolge der Nichtrealisierung eines Pannestreifens wird die Einrichtung einer Section Control durchgehend beide Tunnelabschnitte einbeziehend zur Gewährleistung der Einhaltung der Fahrgeschwindigkeit vorgeschrieben (Beurteilungsstand ohne Anbindung Lavaterstraße).

Stellungnahme Konsenswerberin: Die Maßnahme ist zu adaptieren, da die Errichtung einer Section-Control eine verkehrspolizeiliche Maßnahme darstellt, die von der zuständigen Behörde zu verordnen ist und nicht der Projektwerberin überantwortet werden kann. Diese kann nur die technischen Voraussetzungen für die Umsetzung einer Section-Control schaffen.

Herr Ing. De Riz: Formal gesehen ist die Errichtung der Section Control wie auch die Errichtung von Ampeln an Kreuzungen etc. eine verkehrspolizeiliche Maßnahme. Es sollen die technischen Voraussetzungen für deren Errichtung geschaffen werden.

Auflagenvorschlag Sicherungsmaßnahmen:

Im gesamten Projektbereich sind an Stellen, die Abkommensunfälle erwarten lassen, entsprechende Sicherungsmaßnahmen (z.B. Guard-Rails) vorzusehen.

Stellungnahme Konsenswerberin: Die Maßnahme ist aus Sicht der Konsenswerberin nicht notwendig. Da es sich um eine Gemeindestraße im städtischen Bereich und nicht um eine Freilandstraße mit Geschwindigkeiten größer 50 km/h handelt, sind keine Abkommensunfälle zu erwarten.

Herr Ing. De Riz: Es gibt im Projektbereich Straßen (Rampenabschnitte) mit engen Radien nach Geraden, welche bei mangelhaft beherrschbaren Verkehrsverhältnissen - etwa nach Kollisionen bei Fahrbahnglätte - ein Abkommen in Gegenverkehrsbereiche erwarten lassen. Die Auflage bleibt daher aufrecht.

Herr Rehm: Zur ersten Maßnahme, nämlich die der Section Control, ist festzuhalten: Wenn es fachlich geboten ist, steht es der Behörde frei, eine derartige Maßnahme als Nebenbestimmung und die Inbetriebnahmevoraussetzung in einem Bescheid festzuhalten, auch wenn nicht die UVP Behörde, sondern die StVO Behörde diese Maßnahme festlegt.

RA Dr. List: Ich schließe mich dem Vorbringen von Herrn Rehm an. Im österreichischen Verwaltungsrecht ist derartiges öfter vorgesehen, die Behörde schreibt etwas vor und der Betroffene muss sich um die Einhaltung kümmern. Ich verstehe daher die Diskussion nicht. Die Behörde kann so etwas natürlich vorschreiben.

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Zur 2. Auflage zu den Abkommensunfällen hätten wir gerne festgehalten, dass im gesamten Projektbereich auf den Rampenanlagen kein Gegenverkehr erfolgt. Lediglich in den Abfahrtsbereichen Seestadt West und Seestadt Ost

findet ein Gegenverkehr statt, allerdings kann durch die Anordnung von sogenannten Guard Rails eine Unfallsituation mit Gegenverkehr aus unserer Sicht nicht verhindert werden.

Herr Ing. De Riz: Ich hätte nicht diese beiden Rampen gemeint, sondern die Ausfahrt in Richtung Quadenstraße, wo nach der geraden Ausfahrtrampe ein Rechtsbogen anschließt, ohne dass eine optische nach rechts weisende Führung im Projekt vorgesehen ist. Dies könnte in den aufgezeigten Annahmefällen zu einer Weiterfahrt in den Gegenverkehr führen und diese Situation möchte ich behoben wissen.

Anmerkung:

Von Projektwerberseite wird die vorhin erwähnte Auflistung der möglichen Fundstellen für die angesprochenen RVS an die Behörde übergeben und zur Verhandlungsschrift zum Akt genommen.

Verhandlungsleitung: Wir kommen zum **Fachbereich Luftreinhaltung und Klimatologie.**

Der Sachverständige für den Fachbereich Luftreinhaltung, Herr Mag. Klaus Mayer, stellt sein Fachgutachten zusammenfassend vor.

Herr Mag. Mayer: Der festgelegte Untersuchungsraum für Bau- und Betriebsphase der Stadtstraße Aspern, sowie der Anschlussstellen Seestadt West und Seestadt Ost wird im Wirkfaktorbericht Luftschadstoffe der UVE [4] dargestellt.

Innerhalb des Untersuchungsraums wurden auf Basis flächenhaft dargestellter Zusatzimmissionen, jene diskreten 35 Rechenpunkte gewählt, an denen in der Bau- oder Betriebsphase die höchsten Änderungen der Immissionskonzentrationen durch das Vorhaben bezogen auf den Beurteilungszeitraum der Grenzwerte auftreten. Für die Bau- und Betriebsphase wurden 35 Rechenpunkte gewählt. Die Rechenpunkte RP 1-23 und RP 31 - 32 stellen die unmittelbaren Auswirkungen des Vorhabens Stadtstraße Aspern inkl. ASt Seestadt West und ASt Seestadt Ost dar. Die Rechenpunkte RP 21-24 bzw. RP 31 - 32 stellen zudem den Überlappungsbereich mit dem Vorhaben S 1 Spange Seestadt Aspern dar. Die Rechenpunkte RP 25-35 (ohne RP 31 – 32) stellen die mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens S 1 Spange Seestadt Aspern auf das gegenständliche Vorhaben dar.

Die Beurteilung der Vorbelastung durch Luftschadstoffe in den Einreichunterlagen stützt sich für das jeweils zu untersuchende Bezugsjahr auf die Ermittlung der Hintergrundbelastung (konstant aus Daten aus W und NÖ und eigener Messungen) und der verkehrsbedingten Zusatzbelastung ohne projektbedingte Auswirkungen.

Die Berechnung der Emissionen während der Bauphase für das Projekt Stadtstraße Aspern beruht auf den Angaben (Fahrbewegungen LKW, verwendete Baumaschinen, etc.) aus den entsprechenden technischen Berichten für die Bauphase (vgl. [8] und [20]).

Die Emissionsermittlung für die Betriebsphase erfolgt für Haupt- und Nebenemissionsstoffe gemäß RVS 04.02.12 [37]. Eingangsgrößen für die Berechnung der Emissionen des Straßenverkehrs sind Verkehrskennndaten wie Verkehrsstärken, Tagesgang, Schwerverkehrsanteil, Angaben zu Längsneigungen und Verkehrssituationen, sowie spezifische Emissionsfaktoren. Für die Ermittlung der Emissionen durch den Straßenverkehr werden Verkehrszahlen für folgende Szenarien zugrunde gelegt:

- Bestand 2012: Bestandsnetz mit Bestandsbelastung 2012
- Nullvariante: Bestandsnetz mit Prognosebelastung 2019 bis 2030 (Planfall 0)
- Projektvariante: Prognosenetz mit Prognosebelastung 2019 bis 2030 (Planfall 1)
- Die zeitliche Abgrenzung erfolgt in Folge über die Emissionsbilanzierung für einen Prognosezeitraum von 2019 bis 2030 zur Ermittlung des emissionsstärksten Prognosejahres für die Betriebsphase, welches zur Beurteilung herangezogen wird.

Immissionsprognose:

- Zur Berechnung der projektbedingten Zusatzbelastung in der Bau- und Betriebsphase wurde das Lagrange'sche Partikelmodell AUSTAL2000 mit einer horizontalen Auflösung des Modellgitters von 10 m verwendet. In der Ausbreitungsrechnung wurde die Rauigkeit im Modellgebiet des Projekts Stadtstraße Aspern einheitlich mit $z_0 = 1$ m gewählt. Dieser Wert entspricht gemäß TA Luft (2002) exemplarisch Gebieten mit nicht durchgängig städtischer Prägung (CORINE-Klasse 112), Industrie- und Gewerbeflächen (CORINE-Klasse 121) oder Baustellen (CORINE-Klasse 133). Für den Großteil des Untersuchungsgebietes, insbesondere im Bereich der durch das Vorhaben Stadtstraße am meisten betroffenen Anrainer ist diese Rauigkeitslänge zutreffend. Zur Berücksichtigung der geringeren Bebauungsdichte in Richtung Osten und Norden, beginnend ab Rechenpunkt 15 (Überlappungsbereich der beiden Projekte S1 Spange Aspern und Stadtstraße Aspern inkl. der ASt. Seestadt West und ASt. Seestadt Ost), wurde die Projektwerberin in einem Auskunftersuchen aufgefordert, ergänzende Ausbreitungsrechnungen für Betriebsphase und Bauphase mit einer Bodenrauigkeit von $z_0 = 0,5$ m durchzuführen. Für die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens wird der jeweils höhere Immissionswert herangezogen. Der Einfluss der Lärmschutzwand im Bereich der ASt Hirschstetten auf das Schutzgut Luft wird durch eine mikroskalige Modellierung mit dem Programm GRAL der NO_x-Immissionen dargestellt.

Die Methodik für die Ermittlung der Emissionen und Immissionen in der Bau- und Betriebsphase ist insgesamt schlüssig und nachvollziehbar und entspricht dem Stand der Technik.

Auswirkungen der Bauphase

- In der Bauphase werden die in § 20 (3) IG-L festgelegten Genehmigungsvoraussetzungen für die Jahresmittelwerte von NO₂, Feinstaub der

Fraktionsgrößen PM10 und PM2,5 und der Staubdeposition am meistbelasteten Rechenpunkt eingehalten.

- Die in § 20 (3) IG-L festgelegte Genehmigungsvoraussetzung für den maximalen NO₂-Halbstundenmittelwert wird am meistbelasteten Rechenpunkt eingehalten.
- Unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehenen emissionsmindernden Maßnahmen und der im gegenständlichen Fachgutachten vorgeschlagenen unbedingt erforderlichen zusätzlichen Maßnahme (Maßnahme 1 in Kapitel 5) der staubfreien Befestigung der Baustraße entlang der Trasse der S1 Spange Seestadt Aspern ist an allen Rechenpunkten im Untersuchungsgebiet mit der Einhaltung des in § 20 (3) IG-L festgelegten höchst zulässigen Überschreitungskriteriums für den Tagesmittelwert für PM10 zu rechnen.
- Aufgrund der Vorbelastung an Luftschadstoffen im Untersuchungsgebiet und der modellierten Immissionen der Leitsubstanzen Stickstoffdioxid NO₂ und Feinstaub PM10 ist hinsichtlich der übrigen im Immissionsschutzgesetz - Luft idgF geregelten Luftschadstoffe davon auszugehen, dass die Grenzwerte gem. Anlagen 1 und 2 des Immissionsschutzgesetzes-Luft im Untersuchungsgebiet nicht überschritten werden.
- Die Aussagen zu den Grenzwerteinhaltungen und der Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 (3) IG-L bleiben auch bei kumulativer Betrachtung aufrecht.

Auswirkungen der Betriebsphase

- In der Betriebsphase werden die in § 20 (3) IG-L festgelegten Genehmigungsvoraussetzungen für die Jahresmittelwerte von NO₂, Feinstaub der Fraktionsgrößen PM10 und PM2,5, Benzo(a)pyren, Benzol, Kohlenmonoxid CO und der Staubdeposition am meistbelasteten Rechenpunkt eingehalten.
- Die in § 20 (3) IG-L festgelegte Genehmigungsvoraussetzung für den maximalen NO₂-Halbstundenmittelwert wird am meistbelasteten Rechenpunkt eingehalten.
- An allen Rechenpunkten im Untersuchungsgebiet ist in der Betriebsphase mit der Einhaltung des in § 20 (3) IG-L festgelegten höchst zulässigen Überschreitungskriteriums für den Tagesmittelwert für PM10 zu rechnen.
- Aufgrund der Vorbelastung an Luftschadstoffen im Untersuchungsgebiet und der modellierten Immissionen der Leitsubstanzen Stickstoffdioxid NO₂ und Feinstaub PM10 ist hinsichtlich der übrigen im Immissionsschutzgesetz - Luft idgF geregelten Luftschadstoffe davon auszugehen, dass die Grenzwerte gem. Anlagen 1 und 2 des Immissionsschutzgesetzes-Luft idgF im Untersuchungsgebiet nicht überschritten werden.
- Die Aussagen zu den Grenzwerteinhaltungen und der Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 (3) IG-L bleiben auch bei kumulativer Betrachtung weiterer Vorhaben bzw. Projekte aufrecht.

Ergänzungen zum Fachgutachten

Die „Einreichunterlagen Teil E“ stellen eine konsolidierte Version der bisherigen Einreichunterlagen, sowie der Projektmodifikationen durch die Projektwerberin (siehe Einlage E.02) und der an die Behörde ergangenen Beantwortungen zu den Auskunftsansuchen bzw. weiterführenden Unterlagen (siehe Einlagen E.03 bis E.08) dar. Es handelt sich nach Auskunft der Projektwerberin um eine reine formale Überarbeitung. Inhaltliche Änderungen werden von der Projektwerberin ausgeschlossen. Die Beurteilung der ursprünglichen Unterlagen bleibt daher aufrecht.

Ergänzung in eigener Sache: Der in meinem Gutachten angeführte [7] C.03.03.1001/B „Prüfbericht - Luftgüte“; ic consulenten GmbH; Juni 2016 ist korrekterweise [7] C.03.03.1001/C „Prüfbericht - Luftgüte“; ic consulenten GmbH; Juni 2016.

Aufgrund der gestrigen Beurteilung der Leistungsfähigkeit der AST Hirschstetten wurde eine zusätzliche Abschätzung einer allfällig geänderten Verkehrssituation durchgeführt.

- Die A23 wurde mit AB/80 flüssig und 8h dicht berücksichtigt. Eine Änderung der Verkehrssituation in den Spitzenstunden auf gesättigt würde eine Zunahme der Leitsubstanz NO_x um 8,8 % bedeuten. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass für die A23 eine Steigung von +/-2% angenommen wurde, was sehr konservativ ist. Bei einer richtigen Annahme der Steigung mit +/- 0% für den entsprechenden Straßenabschnitt sind die dargestellten Emissionen nach wie vor leicht überschätzend.
- Die Rampe wurde mit Sammelstraße/50 flüssig und 8h dicht berücksichtigt. Eine Änderung der Verkehrssituation in den Spitzenstunden auf gesättigt würde eine Zunahme der Leitsubstanz NO_x um 4 % bedeuten.
- Für den Rechenpunkt RP1 heißt dies: Die Teilimmission aus A23 und Rampe beträgt am RP1 jeweils 50%, d.h. die Zusatzbelastung würde sich um ca. 6% ändern. Allerdings ändert sich an der Beurteilung am nahegelegenen RP1 nicht, da aufgrund der Umsetzung der Lärmschutzwand die Zusatzentlastung durch die Wand größer ist als die Zusatzbelastung durch die Verschwenkung und die Verkehrserhöhung.

Ergänzungen zum Stellungnahmenband

Zum Stellungnahmenband sind folgende redaktionelle Klarstellungen (aber nicht inhaltliche Änderungen) anzumerken:

- Seite 74 und mehrfache Wiederholungen: „Da PM₁₀ und PM_{2,5} in PM_{2,5} enthalten sind, werden diese ultrafeinen Feinstaubanteile zum derzeitigen Stand der Technik durch die Bewertung von PM_{2,5} mitberücksichtigt.“ Es handelt sich um einen redaktionellen Fehler. PM_{1,0} statt PM₁₀ ist korrekt.
- Seite 374: Laut Projektunterlagen wird der Immissionsgrenzwert zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation für NO_x (30 µg/m³ als JMW) in Bau- und Bestandsphase im Untersuchungsgebiet überschritten. Sofern laut dem Teilgutachten des Amtssachverständigen für den Fachbereich „Pflanzen, Tiere, Lebensräume“ vom gegenständlichen Vorhaben besonders empfindliche Ökosysteme nicht betroffen sind, ist dieser Grenzwert allerdings relevant. >>

Korrekt müsste es „irrelevant“ (statt relevant) heißen. Fachgutachten: Laut Projektunterlagen wird der Immissionsgrenzwert zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation für NOX: (30 µg/m³ als JMW) in Bau- und Bestandsphase im Untersuchungsgebiet überschritten. Sofern laut dem Teilgutachten des Amtssachverständigen für den Fachbereich „Pflanzen, Tiere, Lebensräume“ vom gegenständlichen Vorhaben besonders empfindliche Ökosysteme nicht betroffen sind, ist dieser Grenzwert allerdings nicht anzuwenden (Leitfaden UVP und IG-L, Kapitel 2.4.2, Bericht BE-274 UBA, 2007).

Der **Sachverständige für den Fachbereich Humanmedizin**, Herr Dr. Thomas Edtstadler, stellt nun sein Fachgutachten zusammenfassend vor, soweit sich dieses auf den Fachbereich Luftreinhaltung bezieht. Weiters teilt er mit:

„Anmerkung: Die Tabellen auf Seite 66 u. 67 des Fachgutachtens Humanmedizin sind um IP 17 und 20 wie folgt zu ergänzen.

3.1.1.4.7.3 Planfall

2024/2025

IP17	52,4	49,5	44,2	53,4	54,0	50,9	45,9	55,0	1,6	1,4	1,7	1,6
IP20	52,3	49,3	44,1	53,2	53,6	50,5	45,6	54,6	1,3	1,2	1,5	1,4

3.1.1.4.7.4 Planfall 2030

IP17	52,9	49,9	44,8	53,9	53,9	50,8	45,8	54,9	1,0	0,9	1,0	1,0
IP20	52,9	49,9	44,8	53,9	53,4	50,3	45,4	54,4	0,5	0,4	0,6	0,5

An der Gesamtbeurteilung ergeben sich dadurch keine Veränderungen.“

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Ich spreche im eigenen Namen, meiner Familie, sowie der bevollmächtigten Personen.

Im Prüfbericht Luftgüte und im Fachgutachten Luftreinhaltung geht es um die Messstelle Hirschstettner Straße. Hier ist in der Tabelle Seite 14 im Prüfbericht Luftgüte der Stickoxidmittelwert März 2013 – März 2014 zwischen 35,1 und 35,4 µg pro m³ ausgewiesen. Aus dem Fachgutachten Luft Seite 31 Passage: In der Bauphase liegen die Zusatzbelastungen zum NO₂ Jahresmittelwert in allen Prognosejahren bei max. 8,8 Mikrogramm pro m³. In der Betriebsphase Seite 40 liegen die Zusatzbelastungen zum NO₂ JMW in allen Prognosejahren bei max. 1,9 µg pro m³. Die Gesamtbelastung liegt bei 30 µg pro m³ am meistbelasteten Rechenpunkt. Ich verweise auf die Verordnung zum IG-L, wofür NO₂ ein Grenzwert von 30 µg pro m³ festgelegt ist, habe aber auch verstanden, dass die Genehmigungsgrenze gem. IG-L einen erhöhten Jahresmittelgrenzwert von 40 µg erlaubt. Die Ziele des IG-L sind der dauerhafte Schutz der Gesundheit des Menschen, des Tier- und Pflanzenbestandes vor schädlichen Luftschadstoffen. Der Schutz des Menschen vor unzumutbar, belästigenden Luftschadstoffen die vorsorgliche Verringerung der Immissionen von Luftschadstoffen, die

Bewahrung und Verbesserung der Luftqualität, auch wenn aktuell keine Grenz- oder Zielwertüberschreitungen registriert werden.

- Fragen dazu:
1. Können die im Prüfbericht Luftgüte Seite 36 Tabelle 14 angeführten Stickoxidmesswerte als JMW angesehen werden?
 2. Ist diese Messstelle ident mit der Adresse Hirschstettner Straße 44. Können diesem Wert an der Messstelle Hirschstettner Straße (44?) die im Fachgutachten Luft angeführten Zusatzbelastungen in der Höhe von max. 8,8 $\mu\text{g pro m}^3$ für die Bauphase zugerechnet werden?
 3. Im Fachgutachten Luftreinhalteplan werden nämlich an dieser Stelle für die Prognosezeitpunkte nahezu unveränderte Werte gegenüber dem im Gutachten angeführten JMW (Tabelle 14), die 2013/14 erhoben wurden, nämlich 35,3 – 35,4 $\mu\text{g pro m}^3$ angeführt.
 4. Wie kommt es zu diesen nicht erhöhten Stickoxidprognosewerten in der Bauphase, wo doch zusätzlich zum normalen Verkehr laut Verkehrsuntersuchung 4.2.4 Seite 91 als theoretisch mögliche LKW-Baustellenfahrten im Bereich der Hirschstettner Straße ca. 285 LKW-Fahrten pro 24 Stunden über die Bauzeitdauer von ca. 38,5 Monaten angeführt werden?
 5. Ich habe auch keine Werte für die Hirschstettner Straße 89 gefunden, wo Herr Daniel Ganger und Frau Marianne Ganger, die ich vertrete, wohnen. Darf angenommen werden, dass die NO₂ JMW ähnlich sind wie auf der Hirschstettner Straße 44?

Verhandlungsleitung: Wie richtig ausgeführt wurde: Für NO₂ JMW liegt der Grenzwert bei 30 $\mu\text{g pro m}^3$, der Genehmigungswert hingegen bei 40 $\mu\text{g pro m}^3$.

Herr Mag. Mayer: Zur 1. Frage: Diese Werte resultieren aus Passivsammlermessungen und sind streng genommen Periodenmittelwerte, da sie kein vollständiges Kalenderjahr abdecken. Diese Ergebnisse dienen jedoch zur Ermittlung der Vorbelastung, die die Summe aus Hintergrundbelastung + verkehrsbedingter Zusatzbelastung NO_x bzw. NO₂ ist.

Zur Frage 2: Nein, aber fast. Diese Messstelle ist in der Abbildung 53 des Luftgüteberichtes Index C dokumentiert.

Zu Frage 3: Nein. Diese Zusatzbelastung wird am Rechenpunkt (RP) 31 Burgkmairgasse 53 ausgewiesen.

Zu Frage 4: Das resultiert daraus, dass die Vorbelastung in der Bauphase einerseits konstant über die Jahre angenommen wurde, was einer konservativen Betrachtung entspricht, und im immissionsstärksten Baujahr 1 der Bauphase tritt eine Zusatzbelastung von 0,2 $\mu\text{g pro m}^3$ NO₂ auf, woraus eine Gesamtbelastung von 35,5 $\mu\text{g pro m}^3$ resultiert.

Zu Frage 5: Diese Adresse liegt in der Nähe der Pfarre Hirschstetten. In diesem Bereich kommt es durch die Stadtstraße zu maßgeblichen Entlastungen, woraus zu schließen ist, dass keine relevanten Belastungen dort auftreten können.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Wie sieht es mit der vorsorglichen Verringerung von Luftschadstoffen gemäß IG-L aus, haben Sie Vorsorgeverantwortung (Frage an Sachverständigen und Behörde gerichtet)?

Verhandlungsleitung: Für die Frage, ob ein Vorhaben gemäß IG-L genehmigungsfähig ist oder nicht, sind die Voraussetzungen des § 20 Abs. 3 IG-L maßgeblich.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Die Werte des angesprochenen Passivsammlers stellen kein konkretes Kalenderjahr dar, jedoch 12 aufeinander folgende Monate. Ich kann nicht nachvollziehen, dass dadurch diese Messwerte keine Relevanz haben sollen. Der Passivsammler ist nahezu ident mit der Adresse Hirschstettner Straße 44. Haben Sie in Hirschstetten Ort 89 auch berücksichtigt, dass nördlich Hirschstetten Ort die Stadtstraße geführt wird und die geringe KFZ-Entlastung durch den Ortsteil durch ein vielfaches an neuem Verkehr an der Nordseite Hirschstetten Ort konterkariert wird? An der Hirschstettner Straße 44 wird es zu einer Mehrbelastung an NO₂ von nur 0,2 µg pro m³ kommen. Das ist für mich aufgrund der Verkehrsinformationen nicht schlüssig.

Ich stelle daher den Antrag in eigenem Namen, meiner Familie und den vor mir vertretenen Personen, speziell Familie Ganger: Die Stadtstraße möge so redimensioniert werden, dass es zu keiner weiteren Verschlechterung der Luftqualität/NO₂ an der Messstelle Hirschstettner Straße 44/ident Passivsammler Hirschstettner Straße/ähnlich Hirschstetten Ort 89 kommt, an der bereits jetzt laut Passivsammler Mittelwerte, die über einen durchgehenden Zeitraum von 12 Monaten ermittelt wurden, größer 35 µg pro m³ NO₂ sind, und selbst dann, wenn zum genannten Zeitpunkt auf der A23 eine gesättigte Verkehrssituation angenommen wird. Im Gegenteil, den Fokus der prüfenden Behörde sehe ich auch auf der vorsorglichen Verringerung von Luftschadstoffen, entsprechend der Zielrichtung des IG-L. Weiters soll die Behörde im Sinn der IG-L sicherstellen, dass es auch in der Bauzeit als Folge des zusätzlichen LKW-Baustellenverkehrs in der Hirschstettner Straße, der sich über mehr als 3 Jahre erstreckt, zu keiner Verschlechterung des JMW an der Passivsonde kommt, sondern auch hier das Argument einer vorsorglichen Verringerung von Luftschadstoffen IG-L gelegt wird. Das gilt auch für die Adresse Hirschstettner Straße 44. Ich behalte mir vor, da für mich die Konsequenzen aus den angeführten Ergänzungen von Mag. Mayer noch nicht klar sind, in der Zukunft noch weitere Anträge zu stellen.

Herr Sipser (Antragstellerin): Zum Konzept der Ermittlung der Vorbelastung: es gab nicht nur die 5 Messstellen für Passivsammler, sondern auch eine weitere kontinuierliche Messstelle, an der nach der Norm EN 14211 gemessen wurde. Aus den Messdaten dieser Messstelle wurde der Anteil an Straßenverkehr heraus gerechnet. Dieser Anteil an Straßenverkehr wurde vom Messergebnis subtrahiert, um auf die Hintergrundbelastung schließen zu können. Diese Hintergrundbelastung wurde über den Untersuchungszeitraum als konstant angenommen und mit dem jeweiligen Planfall der verkehrlichen Belastungen überlagert, um auf die Vorbelastung und auf die resultierende Gesamtbelastung durch das Vorhaben schließen zu können. Aus den Messergebnissen kann festgehalten werden, dass ein eindeutiges Abklingen von der A23 in Richtung Osten zu erkennen ist. Explizit für den Bereich Hirschstettner Straße 44 (RP1) ist erkennbar, dass aufgrund der spezifischen Immissionsfaktoren von 2019 – 2030

überlagert mit den jeweiligen Verkehrsströmen mit der Einhaltung der Grenzwerte zu rechnen ist. Der lufttechnischen Untersuchung kann auch entnommen werden, dass mit einem Abklingen der Gesamtbelastung am Rechenpunkt Hirschstettner Straße 44 ab dem Prognosezeitraum 2019-2030 zu rechnen ist.

Herr Mag. Mayer: Die von Ihnen angesprochenen Passivsammlermessungen trugen also einen Teil zur Bestimmung der Vorbelastung bei. Die Vorbelastung, wie schon vorher angemerkt, auf Basis der Hintergrundbelastung und einer Zusatzbelastung durch den Verkehr ermittelt. Zur maßgeblichen Entlastung an der Hirschstettner Straße und die angesprochene Konterkarierung an der Nordseite des Ortsteils: Im Immissionspognosemmodell sind sämtliche Zunahmen und Abnahmen durch die Stadtstraße wie auch an den Zuläuferstrecken dargestellt. Die von Ihnen angesprochene Nordseite weist je nach Immissionsort ein anderes Immissionsniveau aus, bspw. wird in unmittelbarer Nähe der Stadtstraße und der von Ihnen angesprochenen Nordseite die örtliche Situation durch den Rechenpunkt 8 dargestellt. Zur Zusatzbelastung von 0,2 µg: aus meiner Sicht ist die Ermittlung der Emissionen und Immission schlüssig und nachvollziehbar erfolgt und somit auch die Zusatzbelastung an diesem Punkt. Die restlichen Fragen sind rechtlicher Natur.

Verhandlungsleitung: Es werden nachstehende der Behörde übermittelte schriftliche Vorbringen verlesen, um das Parteiengehör diesbezüglich zu wahren.

Verlesung der Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 27.09.2017, soweit diese den Fachbereich Luftreinhaltung betrifft:

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 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 Auffliegen des VW-Skandals klar - wies doch das ICCT bereits 2014² darauf hin, dass es zu großen Abweichungen 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 dem erst für 2018 geplanten "Major Update" mit dem Arbeitstitel HBEFA 4.1 herausgegeben, das zum Zwecke der Anpassung der NOx Emissionen von Diesel PKW dient: "HBEFA 3.3 isa "quick update" of HBEFA 3.2 and is focusing an the NOx-emission of newer diese! passenger cars."³ Die der HBEFA Dokumentation entnommene Abbildung zum Versionsvergleich zeigt beträchtlich höhere Emissionsfaktoren für NOx 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.

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.

Es wird gestellt der 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.

Herr Mag. Mayer: Die Eingangsgrößen für die Berechnung der Emissionen des Straßenverkehrs sind nach einem allgemein anerkannten Stand der Wissenschaft und Technik zu ermitteln. Für Emissionsfaktoren entspricht das Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) dem veröffentlichten und qualitätsgesicherten Stand der Wissenschaften und Technik. Dieser ist auch zum Zeitpunkt der Beurteilung des Vorhabens anzuwenden.

In der gegenständlichen Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) werden Emissionsfaktoren für die Berechnung der verkehrsbedingten NO_x-Emissionen im emissionsstärksten Prognosejahr 2019 dem aktualisierten HBEFA 3.3 entnommen. In diesem Update wurden die Emissionsfaktoren für die Leitsubstanz im Straßenverkehr NO_x der Abgasklassen Euro 4, 5 und 6 von Diesel-PKW aktualisiert. Dem HBEFA 3.3 liegen umfangreiche Messungen und aktuelle Untersuchungen zugrunde. Dies ist insofern von Bedeutung, als die Untersuchungen in den vergangenen Jahren gezeigt haben, dass die Emissionen in realen Fahrsituationen deutlich höher sein können, als es die Grenzwertgesetzgebung vermuten lässt. Im Fachgutachten Luft werden darüber hinaus in den übrigen Prognosejahren 2024 und 2030 die Vor- und Zusatzbelastungen für NO_x- und NO₂ an den Rechenpunkten, sowie die NO_x-Emissionen der Emissionsbilanz für die übrigen Prognosejahre, aus der Relation der

Immissionen auf Basis der Emissionen des HBEFA 3.3 bzw. der Emissionen des HBEFA 3.2 im Prognosejahr 2019 errechnet. Da die Unterschiede in den jeweiligen Verkehrssituationen zwischen den Versionen 3.2 und 3.3 des HBEFA im Prognosejahr 2019 im Mittel höher sind als in den übrigen Prognosejahren 2024 und 2030, entspricht die gewählte Vorgangsweise, den Umrechnungsfaktor für alle Prognosejahre konstant zu belassen, einer konservativen Abschätzung.

Die Emissionsfaktoren für die Berechnung der übrigen Emissionen des Straßenverkehrs werden dem Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) in der Version 3.2 entnommen.

Herr Dr. Edtstadler: Die Eingangsgrößen für die Berechnung der Emissionen des Straßenverkehrs sind nach einem allgemein anerkannten Stand der Wissenschaft und Technik zu ermitteln. Für Emissionsfaktoren entspricht das Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) dem veröffentlichten und qualitätsgesicherten Stand der Wissenschaften und Technik.

In der gegenständlichen Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) werden Emissionsfaktoren für die Berechnung der verkehrsbedingten NO_x-Emissionen im emissionsstärksten Prognosejahr 2019 dem aktualisierten HBEFA 3.3 entnommen. In diesem Update wurden die Emissionsfaktoren für die Leitsubstanz im Straßenverkehr NO_x der Abgasklassen Euro 4, 5 und 6 von Diesel-PKW aktualisiert. Dem HBEFA 3.3 liegen umfangreiche Messungen und aktuelle Untersuchungen zugrunde. Dies ist insofern von Bedeutung, als die Untersuchungen in den vergangenen Jahren gezeigt haben, dass die Emissionen in realen Fahrsituationen deutlich höher sein können, als es die Grenzwertgesetzgebung vermuten lässt. Im Fachgutachten Luft werden darüber hinaus in den übrigen Prognosejahren 2024 und 2030 die Vor- und Zusatzbelastungen für NO_x- und NO₂ an den Rechenpunkten, sowie die NO_x-Emissionen der Emissionsbilanz für die übrigen Prognosejahre, aus der Relation der Immissionen auf Basis der Emissionen des HBEFA 3.3 bzw. der Emissionen des HBEFA 3.2 im Prognosejahr 2019 errechnet. Da die Unterschiede in den jeweiligen Verkehrssituationen zwischen den Versionen 3.2 und 3.3 des HBEFA im Prognosejahr 2019 im Mittel höher sind als in den übrigen Prognosejahren 2024 und 2030, entspricht die gewählte Vorgangsweise, den Umrechnungsfaktor für alle Prognosejahre konstant zu belassen, einer konservativen Abschätzung.

Die Emissionsfaktoren für die Berechnung der übrigen Emissionen des Straßenverkehrs werden dem Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) in der Version 3.2 entnommen.

Es folgt die Verlesung der während der öffentlichen Auflage vom 11.10. bis 22.11.2017 erstatteten Vorbringen folgender Personen samt Wohnadressen und deren Behandlungsorten in den Stellungnahmenbänden sowie der dazu abgegebenen

Sachverständigenstellungen durch die Verhandlungsleitung, soweit diese den Fachbereich Luftreinhaltung betreffen:

- Jürgen Müller, Spargelfeldstr. 3, 1220 Wien;
- Christine und Günter Ertl, Preyweg 48, 1220 Wien;
- Edith und Erich Gossy, Claretnergasse 3/3/9, 1220 Wien; erstmals
- Franz Winkelmayr, Murraygasse 38/2/7 (ident Schrebergasse 39A/2/7), 1220 Wien;
- Stephanie Schmol, Hasslwanderweg 8, 1220 Wien;
- Alexander und Gabriele Hirschl, 1220 Wien;
- Stefan Rattay, Quadenstraße 8/19/2/6, 1220 Wien;
- Margarete und Leopold Rath, Spandlgasse 8, 1220 Wien; erstmals
- Johanna Steinau, Emichgasse 1/22/8, 1220 Wien;
- Gerhard Kern, Resedaweg 65, 1220 Wien;
- Christine Kutschak, Pfalzgasse 37/2/6, 1220 Wien;
- Günther und Sabine Sommer, Pfalzgasse 58 Haus 9, 1220 Wien;
- Rosa Wagner, Quadenstraße 85B, 1220 Wien;
- Christian Bittermann und Walter-Christian Bittermann, Ziegelhofstraße 36/9/9, 1220 Wien;
- Mag. Gerald Sendera, Nechanskyweg 18, 1220 Wien;
- Gabriele Fuchs-Hlinka MSc, Eidechsenngasse 28, 1220 Wien.

Die persönliche Betroffenheit dieser Personen wurde bereits in den Stellungnahmebänden abgehandelt wie folgt:

Christine und Günter Ertl abgehandelt im Stellungnahmeband zum Einwand Nr. 284 und Nr. 285; Stephanie Schmol abgehandelt zu Nr. 544; Alexander und Gabriele Hirschl abgehandelt zu Nr. 106a, 106b und 107, Herr Jürgen Müller zu Nr. 58 und 59; Franz Winkelmayr zu Nr. 624; Stefan Rattay zu Nr. 42; Johanna Steinau zu Nr. 571; Gerhard Kern zu Nr. 97; Christine Kutschak zu Nr. 83; Günther und Sabine Sommer zu Nr. 561 und 562; Rosa Wagner zu Nr. 600; Familie Bittermann zu Nr. 140; Mag. Gerald Sendera zu Nr. 18; Gabriele Fuchs-Hlinka MSc zu Nr. 119.

Noch nicht abgehandelt wurden daher im Hinblick auf ihre persönliche Betroffenheit die Familien Gossy und Rath.

Vorbringen der genannten Personen:

Das Projektgebiet ist vorbelastet (Feinstaubsanierungsgebiet) und unterliegt daher in Bezug auf Luftschadstoffe (Vorläufersubstanzen für Feinstaub und Ozon) einer besonderen Sensibilität betreffend deren humanmedizinischer Auswirkungen. Ich befürchte aufgrund der Erfahrungen aus dem Dieselskandal der die gesamte KFZ-Herstellerbranche betrifft, dass die aus dem Luftreinhaltengesetz definierten Grenzwerte in meinem Wohngebiet nicht eingehalten

werden. Ich fordere daher basierend auf der in Kürze vorliegenden HBEFA 4.1 eine Neuberechnung der vorliegenden Emissionsangaben.

Zum Vorbringen betreffend HBEFA wird seitens der Verhandlungsleitung auf die Stellungnahme zum Einwand von VIRUS verwiesen.

Herr Mag. Mayer ergänzend zur persönlichen Betroffenheit der Familie Gossy (die nun erstmals Vorbringen erstattet hat):

Bauphase: Die Grenzwerte gemäß Anlagen 1 und 2 des Immissionsschutzgesetzes-Luft idgF werden auch unter Berücksichtigung der kumulierten Auswirkungen im Untersuchungsgebiet an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders nicht überschritten. Aufgrund des statistischen Zusammenhangs der Überschreitungshäufigkeit des PM10 TMW mit dem PM10 JMW ist im intensivsten Jahr der Bauphase statistisch mit 25 Überschreitungen des PM10 TMW-Grenzwertes zu rechnen. Die Genehmigungsvoraussetzung gemäß § 20 (3) IG-L von 35 Tagen mit Überschreitung des PM10-Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ ist erfüllt.

Betriebsphase: Die Grenzwerte gem. Anlagen 1, und 2 des Immissionsschutzgesetzes-Luft idgF werden auch unter Berücksichtigung der kumulierten Auswirkungen im Untersuchungsgebiet an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders nicht überschritten.

Aufgrund des statistischen Zusammenhangs der Überschreitungshäufigkeit des PM10 TMW mit dem PM10 JMW ist im intensivsten Jahr der Betriebsphase statistisch mit 24 Überschreitungen des PM10 TMW-Grenzwertes zu rechnen. Die Genehmigungsvoraussetzung gemäß § 20 (3) IG-L von 35 Tagen mit Überschreitung des PM10-Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ ist erfüllt.

Mag. Mayer zur persönlichen Betroffenheit der Familie Rath (die nun erstmals Vorbringen erstattet hat):

Bauphase: Die Grenzwerte gem. Anlagen 1 und 2 des Immissionsschutzgesetzes- Luft idgF werden in der Bauphase auch unter Berücksichtigung der kumulierten Auswirkungen im Untersuchungsgebiet an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders nicht überschritten.

Aufgrund des statistischen Zusammenhangs der Überschreitungshäufigkeit des PM10 TMW mit dem PM10 JMW ist im intensivsten Jahr der Bauphase statistisch mit 29 Überschreitungen des PM10 TMW-Grenzwertes zu rechnen. Die Genehmigungsvoraussetzung gemäß § 20 (3) IG-L von 35 Tagen mit Überschreitung des PM10-Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ ist erfüllt.

Betriebsphase: Die Grenzwerte gem. Anlagen 1 und 2 des Immissionsschutzgesetzes- Luft idgF werden auch unter Berücksichtigung der kumulierten Auswirkungen im Untersuchungsgebiet an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders nicht überschritten.

Aufgrund des statistischen Zusammenhangs der Überschreitungshäufigkeit des PM10 TMW mit dem PM10 JMW ist im intensivsten Jahr der Betriebsphase statistisch mit 30

Überschreitungen des PM10 TMW-Grenzwertes zu rechnen. Die Genehmigungsvoraussetzung gemäß § 20 (3) IG-L von 35 Tagen mit Überschreitung des PM10-Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ ist erfüllt.

Dr. Edtstadler zur persönlichen Betroffenheit der Familie Gossy:

In der Bauphase kommt es in allen Bauphasen bzw. Baujahren zu zusätzlichen Immissionsbelastungen. Die kumulierten Belastungen halten unter Berücksichtigung der projektseitig vorgesehenen und entsprechend dem Fachgutachten Luft vorgesehenen zwingenden Maßnahmen die geltenden Genehmigungsvoraussetzungen des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L) ein. Aus den vom SV Luft dargestellten Zusatz- und Gesamtbelastungen sind an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Betroffenen nicht abzuleiten.

In der Betriebsphase werden die geltenden Genehmigungsvoraussetzungen des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L) in allen Planfällen und Prognosehorizonten eingehalten. Aus den vom SV Luft dargestellten Zusatz- und Gesamtbelastungen sind an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der Betroffenen durch das Vorhaben nicht abzuleiten.

Dr. Edtstadler zur persönlichen Betroffenheit der Familie Rath: In der Bauphase kommt es in allen Bauphasen bzw. Baujahren zu zusätzlichen Immissionsbelastungen. Die kumulierten Belastungen halten unter Berücksichtigung der projektseitig vorgesehenen und entsprechend dem Fachgutachten Luft vorgesehenen zwingenden Maßnahmen die geltenden Genehmigungsvoraussetzungen des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L) ein. Aus den vom SV Luft dargestellten Zusatz- und Gesamtbelastungen sind an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Betroffenen nicht abzuleiten.

In der Betriebsphase werden die geltenden Genehmigungsvoraussetzungen des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L) in allen Planfällen und Prognosehorizonten eingehalten. Aus den vom SV Luft dargestellten Zusatz- und Gesamtbelastungen sind an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der Betroffenen durch das Vorhaben nicht abzuleiten.

Es folgt die Verlesung der während der öffentlichen Auflage vom 11.10. bis 22.11.2017 erstatteten Vorbringen folgender Personen samt Wohnadressen und deren Behandlungsorten in den Stellungnahmenbänden sowie der dazu abgegebenen Sachverständigenstellungnahmen durch die Verhandlungsleitung, soweit diese den Fachbereich Luftreinhaltung betreffen:

- Walpurga Linnau, Enzianweg 5A, 1220 Wien; erstmals
- Peter Wurzer, Quadenstraße 8/12/11, 1220 Wien; erstmals
- Mag. Alice Zeilinger, Quadenstraße 8/12/11, 1220 Wien; erstmals
- Roswitha Schandl, Kalmusweg 3, 1220 Wien;

- Elisabeth Zach, Quadenstraße 67/12/3/8, 1220 Wien.

Die persönliche Betroffenheit wurde bereits in Stellungnahmebänden abgehandelt wie folgt: Elisabeth Zach abgehandelt im Stellungnahmeband zum Einwand Nr. 635; hinsichtlich Roswitha Schandl ist deren Wohnadresse bereits zu Einwand Nr. 180 abgehandelt.

Vorbringen der genannten Personen:

Das geplante Projekt führt zu erheblichen Steigerungen der Luftschadstoffe an meinem Wohnort und verursacht somit eine Beeinträchtigung meiner Gesundheit. Das Vorhabensgebiet ist bereits jetzt als belastetes Gebiet hinsichtlich Stickstoffdioxid sowie PM10 ausgewiesen, weshalb statistisch gesehen eine Vielzahl von Erkrankungen und vorzeitige Todesfälle im Projektgebiet auf diese und weitere Luftschadstoffe zurückzuführen sind.

Ich fordere konkrete Angaben über die Schadstoffbelastung an meiner Wohnadresse über Luftschadstoffe welche einem Grenzwert unterliegen und weitere Luftschadstoffe wie Ultra-Feinstaubpartikel ohne vorliegende Grenzwerte, welche aufgrund von neuesten Erkenntnissen in der Lage sind, meine Gesundheit zu schädigen.

Herr Mag. Mayer zur persönlichen Betroffenheit von Walpurga Linnau (die nun erstmals Vorbringen erstattet hat):

Auf Grund der Entfernung zur Baustelle des Projekts S1 Spange Seestadt Aspern und unter Berücksichtigung der prognostizierten Transportfahrten treten in der Bauphase keine projektspezifischen relevanten Zusatzbelastungen durch Luftschadstoffe an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders auf.

Auch für die Betriebsphase ergeben sich auf Grund der Entfernung zu den Straßenbauvorhaben und unter Berücksichtigung der Verkehrsprognosen keine relevanten Zusatzbelastungen durch Luftschadstoffe an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders.

Relevante Zusatzbelastungen sind gemäß RVS 04.02.12 solche, die größer als 3 % des jeweiligen Grenzwertes gem. IG-L für den Jahresmittelwert sind.

Herr Mag. Mayer zur persönlichen Betroffenheit von Peter Wurzer sowie Mag. Alice Zeilinger (die nun erstmals Vorbringen erstattet haben):

Bauphase: Die Grenzwerte gem. Anlagen 1 und 2 des Immissionsschutzgesetzes- Luft idgF werden auch unter Berücksichtigung der kumulierten Auswirkungen im Untersuchungsgebiet an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders nicht überschritten.

Aufgrund des statistischen Zusammenhangs der Überschreitungshäufigkeit des PM10 TMW mit dem PM10 JMW ist im intensivsten Jahr der Bauphase statistisch mit 27 Überschreitungen des PM10 TMW-Grenzwertes zu rechnen. Die Genehmigungsvoraussetzung gemäß § 20 (3) IG-L von 35 Tagen mit Überschreitung des PM10-Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ ist erfüllt.

Betriebsphase: Die Grenzwerte gem. Anlagen 1 und 2 des Immissionsschutzgesetzes- Luft idgF werden auch unter Berücksichtigung der kumulierten Auswirkungen im Untersuchungsgebiet an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders nicht überschritten.

Aufgrund des statistischen Zusammenhangs der Überschreitungshäufigkeit des PM10 TMW mit dem PM10 JMW ist im intensivsten Jahr der Betriebsphase statistisch mit 25 Überschreitungen des PM10 TMW-Grenzwertes zu rechnen. Die Genehmigungsvoraussetzung gemäß § 20 (3) IG-L von 35 Tagen mit Überschreitung des PM10-Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ ist erfüllt.

Hinsichtlich Ultrafeinstaub der Fraktionen PM1,0 und PM0,1 sind – wie im gesamten Bereich des Luftreinhalterechts – die Vorgaben der Europäischen Union bindend. Die wichtigste Richtlinie, welche das Monitoring und die Bewertung der Ergebnisse anhand von Grenzwerten regelt, ist die Luftqualitätsrichtlinie RL 2008/50/EG. Diese Richtlinie normiert neben anderen Luftschadstoffen die Erfassung und Begrenzung der Feinstaubfraktionen PM10 und PM2,5 in Europa. Im Jahr 2013 hat die EU ihre Luftreinhaltestrategie anhand der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse aktualisiert. Unter Beiziehung von Expertinnen und Experten (z.B. der Weltgesundheitsorganisation WHO) wurde unter anderem überprüft, welche Auswirkungen die Luftqualitätsrichtlinie auf die Entwicklung der Luftqualität in den Mitgliedstaaten seit Inkrafttreten hatte und wie gefährlich Feinstaub, Ozon, Stickstoffdioxid und weitere Luftschadstoffe gemäß dem neuesten Wissensstand sind. Auch die Messmethodik und die gewonnenen Messergebnisse waren Teil der Untersuchungen. Darüber hinaus wurde eine öffentliche Konsultation durchgeführt, um Verbesserungspotentiale in der Luftreinhaltepolitik zu identifizieren. Die Dokumentation der Evaluierung und deren Ergebnisse sind unter dem folgenden Weblink abrufbar: http://ec.europa.eu/environment/air/review_air_policy.htm .

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

Um die Vergleichbarkeit von Messdaten zu gewährleisten, müssen Referenzverfahren für die Messung und qualitätssichernde Maßnahmen festgelegt werden, bzw. es muss die Rückführbarkeit der Messdaten auf Referenzverfahren nachvollziehbar gewährleistet sein. Üblicherweise werden dazu entsprechende Normen und Leitfäden erarbeitet, die in weiterer Folge durch rechtliche Vorgaben verbindlich werden. In Genehmigungsverfahren müssen unabhängige Gutachter im Rahmen von festgelegten Messunsicherheiten zu den gleichen Messergebnissen kommen können. Für Ultrafeinstaub in den Fraktionen PM1,0 und PM0,1 sind derzeit keine Referenzverfahren und Qualitätssicherungsmaßnahmen definiert, und die vorhandenen Messreihen von PM10 und PM2,5 sind damit untereinander weder direkt vergleichbar, noch wiederholbar.

Da PM10 und PM2,5 in PM2,5 enthalten sind, werden diese ultrafeinen Feinstaubanteile zum derzeitigen Stand der Technik durch die Bewertung von PM2,5 mitberücksichtigt.

Herr Dr. Edtstadler zur persönlichen Betroffenheit von Walpurga Linnau: Aufgrund der in der Immissionstechnischen Beurteilungen angegebenen Entfernungen ergeben sich keine projektskausalen nachteilige Auswirkungen im Sinne erheblicher (im medizinischer Sicht unzumutbarer) Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen.

Herr Dr. Edtstadler zur persönlichen Betroffenheit von Peter Wurzer sowie Mag. Alice Zeilinger: In der Bauphase kommt es in allen Bauphasen bzw. Baujahren zu zusätzlichen Immissionsbelastungen. Die kumulierten Belastungen halten unter Berücksichtigung der projektseitig vorgesehenen und entsprechend dem Fachgutachten Luft vorgesehenen zwingenden Maßnahmen die geltenden Genehmigungsvoraussetzungen des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L) ein. Aus den vom SV Luft dargestellten Zusatz- und Gesamtbelastungen sind an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Betroffenen nicht abzuleiten.

In der Betriebsphase werden die geltenden Genehmigungsvoraussetzungen des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L) in allen Planfällen und Prognosehorizonten eingehalten. Aus den vom SV Luft dargestellten Zusatz- und Gesamtbelastungen sind an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der Betroffenen durch das Vorhaben nicht abzuleiten.

Es folgt die Verlesung der während der öffentlichen Auflage vom 11.10. bis 22.11.2017 erstatteten Vorbringen der St. Nikolaus-Stiftung sowie der dazu abgegebenen Sachverständigenstellungen durch die Verhandlungsleitung, soweit diese den Fachbereich Luftreinhaltung betreffen:

Vorbringen:

Die geplante „Stadtstraße Aspern“ führt ca. 40 Meter neben dem Garten unseres Kindergartens Hirschstetten, Hirschstettner Straße 91, 1220 Wien, vorbei. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen, der damit zu erwartende Lärm sowie die massive Erhöhung der Autoabgase stellen für die rund 60 Kinder, die in unserem Kindergarten gebildet und betreut werden, eine erhebliche Beeinträchtigung dar. Das Wohl der Kindergartenkinder steht für uns an erster Stelle. Um dieses zu gewährleisten, wird der große Garten zu allen Tages- und Jahreszeiten genutzt. Die tägliche Bewegung im Freien hat im Kindergartenalltag einen zentralen Stellenwert und bietet durch die vielfältigen Bewegungsmöglichkeiten ein wichtiges gesundheitsförderndes Umfeld. Mit der „Stadtstraße Aspern“ und der erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastung wird durch die unmittelbare Nähe die Gesundheit der Kinder maßgeblich gefährdet.

Kinder - die Schwächsten in unserer Gesellschaft - zu schützen und ihnen einen gesunden und vielfältigen Lebensraum zu bieten, ist unsere wichtigste Aufgabe. Daher fordert die St. Nikolausstiftung das Projekt „Stadtstraße Aspern“ zu stoppen!

Herr Mag. Mayer zur Betroffenheit des Kindergartens durch Luftschadstoffe:

Bauphase: Die Grenzwerte gem. Anlagen 1 und 2 des Immissionsschutzgesetzes- Luft idgF werden auch unter Berücksichtigung der kumulierten Auswirkungen im Untersuchungsgebiet an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders nicht überschritten. Aufgrund des statistischen Zusammenhangs der Überschreitungshäufigkeit des PM10 TMW mit dem PM10 JMW ist im intensivsten Jahr der Bauphase statistisch mit 25 Überschreitungen des PM10 TMW-Grenzwertes zu rechnen. Die Genehmigungs-voraussetzung gemäß § 20 (3) IG-L von 35 Tagen mit Überschreitung des PM10-Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ ist erfüllt.

Betriebsphase: Die Grenzwerte gem. Anlagen 1, und 2 des Immissionsschutzgesetzes- Luft idgF werden auch unter Berücksichtigung der kumulierten Auswirkungen im Untersuchungsgebiet an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders nicht überschritten.

Aufgrund des statistischen Zusammenhangs der Überschreitungshäufigkeit des PM10 TMW mit dem PM10 JMW ist im intensivsten Jahr der Betriebsphase statistisch mit 24 Überschreitungen des PM10 TMW-Grenzwertes zu rechnen. Die Genehmigungs-voraussetzung gemäß § 20 (3) IG-L von 35 Tagen mit Überschreitung des PM10-Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ ist erfüllt.

Herr Dr. Edtstadler äußert dazu: Auf Grund der Entfernung zum Projekt treten beim Kindergarten auf der Liegenschaft Hirschstettner Str. 91 in der Bauphase keine relevanten Zusatzbelastungen durch Luftschadstoffe gemäß des Schwellwertkonzeptes auf und in der Betriebsphase kommt es aufgrund der geänderten Verkehrssituation zu Entlastungen von Luftschadstoffen durch das Projekt.

Die Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffen wurden in den immissionstechnischen Fachgutachten ausführlich dargelegt und im Fachgutachten Humanmedizin aus humanmedizinischer Sicht beurteilt.

Pegelminderungen, wie in der Stellungnahme Lärm dargelegt, sind nicht geeignet, gesundheitlich nachteilig zu wirken.

Es folgt die Verlesung der während der öffentlichen Auflage vom 11.10. bis 22.11.2017 erstatteten Vorbringen von Herrn Pater Georg Hopf durch die Verhandlungsleitung, soweit diese den Fachbereich Luftreinhaltung betreffen:

Das geplante Projekt führt dazu, dass an meinem Wohnort die Luftschadstoffe erheblich steigern werden. Meine Gesundheit wird dadurch beeinträchtigt. Das Vorhabensgebiet ist bereits jetzt als belastetes Gebiet hinsichtlich Stickstoffdioxid sowie PM 1.0. ausgewiesen. Statistisch gesehen, lassen sich jetzt schon eine Vielzahl von Erkrankungen und vorzeitige Todesfälle im Projektgebiet auf diese Luftschadstoffe zurückführen. Ich fordere konkrete Angaben darüber, wie hoch die Schadstoffbelastung an meiner Wohnadresse ist, wie hoch die Luftschadstoffe, die einem Grenzwert unterliegen, sind und welche weitere Luftschadstoffe

wie Ultra-Feinstaubpartikel zu erwarten sind. Nach neuesten Erkenntnissen wirken sich diese gesundheitsschädigend aus.

Ich befürchte, dass der CO₂-Anteil stark zunehmen wird. Auch die Treibhausgase werden zunehmen. Ich nehme Bezug auf das österreichische Klimaschutzgesetz und die einschlägigen Bestimmungen aus dem Pariser Klimaschutzvertrag. Daraus ergibt sich, dass das geplante Projekt kontraproduktiv und nicht genehmigungsfähig ist. Es werden enorme Mengen an Treibgasen in der Bau- und Betriebsphase freigesetzt. Außerdem wird durch die notwendigen umfangreichen Baumfällungen schon gespeichertes CO₂ wirksam. Es kann nicht im gleichen Maße wieder gebunden werden.

Es wird angesichts der Identadresse mit der St. Nikolaus-Stiftung (Hirschstettner Straße 91) von Mag. Mayer und Dr. Edtstadler auf ihre jeweiligen Ausführungen weiter oben zu dieser Adresse verwiesen.

Es folgt die Verlesung der während der öffentlichen Auflage vom 11.10. bis 22.11.2017 erstatteten Vorbringen von Herrn Gerhard Wist durch die Verhandlungsleitung, soweit diese den Fachbereich Luftreinhaltung betreffen:

Ähnlich der Forderung zur Messung der möglichen Steigerung Lärmemission durch den Verkehr der zukünftigen Straße - hier sind sowohl der Bahnlärm als auch die Tangente (A23) als Verursacher jetzt schon gegeben, wir müssen z. B um 4.30h die Fenster schließen - fordern wir eine Messung betreffend die mögliche Feinstaubbelastung an unserm Wohnhaus. Dies umso mehr, als ja das Vorhabensgebiet als belastetes Gebiet hinsichtlich Stickstoffdioxid sowie Feinstaub gilt.

Einige der Fenster liegen genau im Strömungsbereich Stadtstraße / Tangente, detto der Garten. Die in Wien und Österreich vorhandenen Messstellen für 10 µg und speziell 2,5 µg sind ja in verschiedenen Unterlagen des VCÖ, Umweltbundesamt etc. eindeutig angeführt und werden als zu gering angesehen.

Aus meiner Sicht ist eine Erhöhung der Lebensqualität durch die Verringerung der Emissionen entlang der Verkehrsachsen nicht gegeben.

Die geplanten Lärmschutzwände führen zwar im Nahbereich zu einer Lärmreduktion, nur zeigt z B. die Umfahrung Lieferung in Salzburg auf Höhe Europapark, dass der Lärm einige 100 m weiter in das Gebiet von Wals-Siezenheim getragen wird.

Eine Studie der Universität Bern aus 2015 besagt, dass sich das Krebsrisiko bei Kleinkindern welche näher als 100 Meter von der nächsten Autobahn oder Autostraße entfernt leben, deutlich erhöht. Siehe dazu den Kindergarten der Pfarre Hirschstetten !!! und die neben der Stadtstraße vorhandenen Wohnbauten. Entfernung ca. 100 m !!!!

AUSWIRKUNGEN sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase: In beiden Fällen werden verbleibende Auswirkungen als vertretbar bewertet!!!!

Vertretbar in welche Sinne?

Die Interpretation ist ja wohl zulässig, dass hier doch Verschlechterungen vorhanden sein werden, aber durch vorhandene Richtwerte gedeckt sind. Beispiel Vergleich der Grenzwerte von Feinstaub in der EU zur WHO.

Herr Mag. Mayer zur persönlichen Betroffenheit von Herrn Wist (der nun erstmals Vorbringen erstattet hat):

Ad HBEFA: siehe meine Stellungnahme zu VIRUS.

Die Auswirkungen der Vorhaben Stadtstraße Aspern und Spange S1 auf die persönliche Betroffenheit des Einwenders lässt sich wie folgt darstellen:

Auf Grund der Entfernung zur Baustelle des Projekts S1 Spange Seestadt Aspern und unter Berücksichtigung der prognostizierten Transportfahrten treten in der Bauphase keine projektspezifischen relevanten Zusatzbelastungen durch Luftschadstoffe an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders auf. Auch für die Betriebsphase ergeben sich auf Grund der Entfernung zu den Straßenbauvorhaben und unter Berücksichtigung der Verkehrsprognosen keine relevanten Zusatzbelastungen durch Luftschadstoffe an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders. Relevante Zusatzbelastungen sind gemäß RVS 04.02.12 solche, die größer als 3% des jeweiligen Grenzwertes gem. IG-L für den Jahresmittelwert sind.

Zum Messung möchte ich festhalten, dass schon das Modell keine relevanten Zusatzbelastungen beim Einwender aufweist. Ich erinnere daran, diese sind kleiner als 3% der Relevanzschwellen gemäß RVS 04.02.12. Es können daher aus den Messdaten kaum neue Informationen gewonnen werden als durch die Modellierung. Es ist auch festzustellen, dass durch die meteorologischen Schwankungen eine Repräsentativität einer solchen Messung wohl über mehrere Jahre gehen muss, damit man das repräsentative Jahr hat. Aus diesem Grund erscheint mir eine Messung vor Ort nicht sinnvoll.

Herr Dr. Edtstadler zur persönlichen Betroffenheit von Herrn Wist, sowie zur Frage der „Vertretbarkeit“: Aus humanmedizinischer Sicht zur Betroffenheit aufgrund der immissionstechnischen Beurteilungen angeführten Distanzen ergeben sich keine projektkausalen nachteilige Auswirkungen im Sinne erheblicher (im medizinischer Sicht unzumutbarer) Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen. Darüber hinaus gebe ich zur Frage der Vertretbarkeit an, dass die Beurteilung hat aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingen verbindliche Regelungen, wie z.B. das IG-L zu beachten ist, sodass bei Einhaltung dieser Kriterien die Beurteilung der Auswirkungen mit „vertretbar“ erfolgte. Zum weiteren führe ich zur Feinstaubbelastung und der Grenzwertthematik auf meine Ausführungen im Gutachten verweisen, welche auch zuvor mündlich erörtert wurden.

Pause von 16.10 bis 16.25 Uhr

Herr RA Dr. List (für Herrn Ing. Mag. (FH) Benda): Zu Seite 39 Tabelle 22 und 23 im Luftgutachten, PM 10 und PM 2,5: Die obere Tabelle bezieht sich auf die Stadtstraße inklusive Tunnelportale (ohne Spange Seestadt Ost), die untere auf die Spange Seestadt Ost. Ist die Tabelle richtig? In Bezug auf die Tabelle 22 und 23 stellt sich die Frage, ob hinsichtlich PM 10 und PM 2,5 im Bestand 2012 unter Heranziehung des Planfalles 0 oder 1 und der dort jeweils vorgegebenen Zahlen es nicht eigenartig anmutet, dass die aus den angegebenen Zahlen gezogenen Faktoren nicht 100% zusammen passen. Wir haben das gerechnet und die Tabellen stimmen nicht. Wenn man die Planfälle 0 und 1 durchspielt, ergibt sich, dass in Bezug auf PM 10 immer weniger PM 2,5 herauskommt. Das kann einfach nicht sein. Im Zeitraffer gesehen von 2012 bis 2030 im Plan ist das Verhältnis von PM 2,5 als Teilmenge zu PM 10 immer weniger wird. In Wirklichkeit ist es natürlich genau umgekehrt. PM 2,5 wird im Verhältnis mehr.

Herr Mag. Mayer: Die beiden Tabellen stellen jeweils eine Summenbetrachtung der jeweiligen Vorhaben dar. Wie ich eingangs erwähnt habe, werden bei der Ermittlung der Immissionsfaktoren verschiedene Straßenabschnitte, verschiedene Längsneigungen, Verkehrssituationen und auch für die jeweiligen Straßenabschnitte unterschiedliche Ausdehnungen der Spitzenstunden angenommen. Dadurch unterscheiden sich klarerweise die jeweiligen Vorhaben. Ich würde aber auch vorschlagen, dass die Projektwerberin dazu äußert.

Herr RA Dr. List: Wenn Sie den Bestand 2012 hernehmen, haben Sie PM10 20kg und 12kg PM 2,5. Wenn man zu Planfall 1 geht, dort steht 24kg PM10 zu 8kg PM 2,5. Das kann einfach nicht sein. Das würde ja bedeuten, dass sich die ganze KFZ-Technik so entwickelt, dass PM 10 gleich bleibt und es zu einer massiven Reduktion von PM 2,5 kommt. Das kann nicht sein, wir wissen ja, dass PM 2,5 die meisten Probleme macht. Dieser massive Faktor kann sowieso nicht sein. Ich halte die Tabelle für unlogisch und nicht nachvollziehbar.

Herr Mag. Mayer: Der Feinstaubanteil setzt sich einerseits aus dem Anteil aus Motoremissionen, andererseits aus dem Anteil von Reifenaufwirbelungen und Reifenabrieb zusammen. Der Anteil resultierend aus Aufwirbelungen und Reifenabrieb bleibt konstant während der Anteil aus Verbrennungsprozessen im Laufe der Jahre aufgrund der technischen Fortentwicklung tendenziell abnimmt. Aus diesem Grund sind auch die höheren PM 10 Werte erklärbar. Ich schaue mir das noch gerne im Wirkfaktorbericht an.

Herr Sipser (Antragstellerin): Es ist in der Tat so, dass die PM 10 Emission aus einem exhaust und einem nonexhaust Anteil besteht. Der nonexhaust Anteil ist für jede Art der Straßengattung konstant für die verschiedenen Prognosejahre, während der Anteil des verbrennungsbedingten Anteils an Feinstaub sich natürlich mit der Entwicklung aus dem HBF verändert. Der Feinstaub PM 2,5 ist gem. RVS 040212 mit 30 % zu berücksichtigen. Es ist natürlich so, dass unterschiedliche Fahrleistungen im Untersuchungsraum für die unterschiedlichen Planfälle auftreten, dadurch ist eine Abschätzung über die Fahrleistungen und Vergleich von 0-Variante zu Projekt-Variante in den Prognosejahren nicht 1:1 umlegbar.

Herr Rehm: Erstens, das soeben genannte Verhältnis von 30% Anteil PM 2,5 an PM 10 gem. RVS 040212 spiegelt sich in den Relationen die in diesen Tabellen dargestellt worden ist, so nicht wieder. Zweitens, der Sachverständige für Luftschadstoffe hat Unterschiede zwischen Spange und Stadtstraße mit unterschiedlichen Steigerungen und sonstigen technischen Situation und auch angenommenen Verkehrsbelastungssituationen begründet. Die technischen Parameter für Spange und Stadtstraße müssten über verschiedene Prognosejahre gleichbleiben. Die zugrunde gelegten Verkehrsbelastungen können sich natürlich ändern. Wir haben eine Verkehrsuntersuchung für ein Untersuchungsgebiet und einen Bestand 2012, wo mangels Errichtung der beiden Netzelemente Unterschiede in der Ausgestaltung von Spange und Stadtstraße keine Rolle spielen sollten. Hier besteht, aus meiner Sicht, zusätzlicher Erläuterungsbedarf.

1. Wie erklären Sie die Abweichungen in den gegenständlichen Tabellen betreffend Anteil PM 10 zu PM 2,5 von den, nach Darstellung der Projektwerberin, zugrunde gelegten 30 % nach RVS 04.02.12?
2. Wie sind Unterschiede zwischen den beiden Tabellen für das Bestandsjahr 2012 zu begründen, obwohl es eine Verkehrsuntersuchung gibt und einen einheitlichen Untersuchungsraum, obwohl beide Netzelemente zu Bestandszeitpunkt noch nicht errichtet sind, die die Unterschiede begründen könnten?
3. In wie weit wurden bei Spange bzw. Stadtstraße für unterschiedliche Prognosejahre unterschiedliche Belastungssituationen angenommen?

Herr Sipser (Antragstellerin): zu 1: Der Punkt, warum die Tabellen unterschiedlich sind, erklärt sich daraus, dass der Untersuchungsraum der Emissionsbilanzierung in der Stadtstraße und der Spange für das jeweilige Projekt dargestellt sind. Ansonsten sind wir der Projektant für Stadtstraße und Spange gewesen und arbeiten mit einem Modell. Die Emissionsfaktoren sind bei beiden Projekten auf gleicher Basis.

Herr Rehm: Es gab auf die Frage PM 10 zu PM 2,5 Relation keine Antwort. Es gab auf die Frage der unterschiedlichen Belastung und unterschiedlichen Prognosejahre keine Antwort. Es gab Auskunft über unterschiedliche Untersuchungsräume, was mich aber nicht befriedigt. Wurde die Berechnung über HBF H 3.3 Anpassung nur für die Stadtstraße vorgenommen, nicht aber für die Spange. Wäre dies wirklich unterschiedlich, müsste es zwei neue Berichtsteile geben.

Herr Sipser (Antragstellerin): Es wurden für beide Projekte das Handbuch 3.3 für den Prognosehorizont 2019 nachgezogen.

Herr Rehm: Aufgrund der uns zur Verfügung stehenden knappen Zeit und der neuen Unterlagen können wir das nicht alles nachvollziehen. Die Frage ist daher für mich nach wie vor nicht beantwortet.

Herr Sipser (Antragstellerin): Inhaltlich ist es so, dass der Unterschied dahin erklärt werden kann für den Bestand 2012, dass beim emissionsseitigen Untersuchungsraum für die Spange noch keine Emissionen durch die S1 inkludiert sind, welche natürlich von den Fahrleistungen einen Unterschied macht. Dies wirkt sich in weitere Folge auf die Emissionsbilanz aus.

Herr Rehm: Es ist denkunmöglich, dass für das Bezugsjahr 2019 die S1 Schwechat/Süßenbrunn bereits berücksichtigt worden ist, da eine Realisierung bis dahin nicht möglich scheint.

Herr Sipser (Antragstellerin): Meine Aussage hat sich auch nur auf den Planfall 2012 bezogen.

Herr Rehm: 2012 gab es diese Einflüsse nicht. 2019 gibt es die von Ihnen genannten Einflüsse auch nicht, dementsprechend kann dieser Zusatzeinfluss im Vergleich dieser beiden Fälle noch keine Rolle spielen. 2024 und 2025 dann natürlich schon.

Herr Mag. Mayer: Wir werden prüfen, ob es einen Übertragungsfehler gegeben hat.

Herr Rehm: Die beiden letzten Fragen haben sich an die Projektwerberin gerichtet und wurden noch nicht beantwortet.

Herr Sipser (Antragstellerin): Wir sind der Meinung, dass wir sind auf sämtliche Fragen eingegangen sind.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Ing. Schandl erteilt.

Herr Ing. Schandl: Mit der Umsetzung dieses Projektes werden auf die Anrainer zusätzliche Immissionen zukommen. Im belasteten Gebiet gibt es mehrere Kindergärten. In der Einwendung 1 ist angeführt, dass die Wahlfreiheit bezüglich Wohnort und Kindergartenwahl durch das Projekt eingeschränkt wird. Feinstaub ist besonders für die Kinder gefährlich, weshalb ich meine Kinder und Enkelkinder nicht in Kindergärten in der unmittelbaren Umgebung der Stadtstraße geben kann. Im Fachguten Luftreinhalteplan wird festgehalten, dass in der Einwendung kein konkreter Kindergarten in unseren Einwendungen genannt wurde und dass deswegen nicht näher auf das Vorbringen eingegangen werden kann. Können Sie mir erklären, da die Kindergärten sehr wohl verortet sind, wie die Immissionen dort sein werden?

Herr Mag. Mayer: Ich habe bereits vor einer halben Stunde dazu Stellung genommen.

Verhandlungsleitung: Sie werden durch Herrn RA Dr. List vertreten und er war anwesend, als diese Stellungnahme verlesen wurde. Aus rechtlicher Sicht gewährt das UVP-G 2000 keinerlei subjektiv öffentliches Recht, seine Kinder in bestimmte Kindergärten geben zu können.

Herr Mag. Mayer: Der nördliche Teil des Kindergartens Hirschstettner Straße 91 wird sehr gut durch den Rechenpunkt 8 dargestellt. Die konkreten Werte dort sind JMW NO₂ Gesamtbelastung unter 26 µg pro m³ für das intensivste Jahr der Bauphase. Für den JMW von PM 10 liegt es auch unter 26 µg pro m³ und aus dem statistischen Zusammenhang des TMW für PM 10 und des JMW für PM 10 resultieren daraus 25 Überschreitungstage.

Herr Ing. Schandl: Die WHO empfiehlt meines Wissens 10 µg pro m³ und die EU Richtlinie 20 µg m³.

Herr Mag. Mayer: Das ist nicht richtig. Für die Betriebsphase: NO₂ für den JMW das jeweils emissionsstärkste Jahr 2020 bzw. 2019: Es gibt hier jeweils einen Aufschlag von 4,9 % auf die dargestellten Werte. Es ist für den gegenständlichen Kindergarten ein Jahresmittelwert von unter 26 µg pro m³ ausgewiesen. Für die übrigen Luftschadstoffe ist ebenfalls festzustellen, dass die Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs. 3 IG-L eingehalten sind.

Herr Dr. Edtstadler: Zusammenfassend stelle ich fest, dass auf Basis der Immissionsdaten von Mag. Mayer gesundheitsgefährdende Wirkungen nicht abzuleiten sind.

Herr Ing. Schandl: Im Punkt 3.1.1 ist festgehalten, dass bei der Überschreitung von Alarmwerten bei kurzfristiger Exposition eine Gefahr für die menschliche Gesundheit besteht. Die betroffene Bevölkerung ist unverzüglich zu informieren und es ist im Alarmfall ein Alarmplan in Kraft zu setzen. Wie will die Projektwerberin sicherstellen, dass bei Überschreitung dieser Alarmwerte eine Alarmierung der betroffenen Bevölkerung stattfinden wird?

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Meines Erachtens ist im IG-L dafür ein entsprechendes Prozedere vorzusehen, das aber nicht auf Vorhabensebene und damit auf den Projektwerber herunter gebrochen werden kann.

Herr Ing. Schandl: Das ist daher dann Angelegenheit der Stadt?

Verhandlungsleitung: Wir haben in der UVP zu prüfen, mit welchen Zusatzbelastungen und Gesamtbelastungen welcher Luftschadstoffe nach § 20 IG-L zu rechnen ist. Danach beurteilt sich die Genehmigungsfähigkeit des Projektes. Sie meinen wahrscheinlich etwas anderes, nämlich zum Beispiel die Statuserhebungen nach IG-L, wofür jedoch eine Zuständigkeit des Landeshauptmannes besteht. Das bewegt sich jedoch auf einer höheren Ebene und nicht auf UVP-Projektenebene.

Herr Mag. Mayer: Nach dem der Begriff Alarmschwelle gefallen ist, vermute ich, dass Sie auf das Ozongesetz abstellen, wonach bei Überschreiten von bestimmten Schwellen die Bevölkerung zu informieren ist bzw. der Landeshauptmann Maßnahmen ergreifen muss.

Verhandlungsleitung: aus rechtlicher Sicht enthält das Ozongesetz keine Genehmigungstatbestände, die in einem UVP-Verfahren mitanzuwenden wären.

Herr Ing. Schandl: Im Gutachten des Sachverständigen ist explizit von den Alarmschwellen etc. die Rede. Mein Enkel spielt in der Spargelfeldstraße Ecke Oberfeldgasse 41 Fußball. Wie sind die Immissionen an dieser Adresse? Frage an Dr. Edtstadler: Wie sind diese Werte zu interpretieren, wenn sich kleine Kinder nach dem Sport anstrengen?

Herr Mag. Mayer: Der Fußballplatz wurde von mir in meinem Gutachten nicht berücksichtigt. Ich kann aber dazu gerne ad hoc ausführen, dass aufgrund der Entfernung zur Baustelle und zur fertigen Straße dort keine relevanten Zusatzbelastungen in der Bau- und Betriebsphase auftreten.

Herr Ing. Schandl: verliest eine Stellungnahme von Frau Dr. Regina Rath-Wacenovsky, welche ein Plädoyer darstellt.

Es gibt eine Studie von Helmholtz Zentrum München deutsches Forschungszentrum für Gesundheit und Umwelt. Allergien treten häufiger bei Kindern auf, die in der Nähe von Straßen aufwachsen. Gem. einer Studie aus München die in einem amerikanischen Wissenschaftsjournal veröffentlicht wurde, unter Federführung des Helmholtz Zentrum München untersucht eine Forschergruppe in einer Längsschnittbeobachtung über 6 Jahre, ob zwischen dem Auftreten sogenannter atopischer Erkrankungen (Asthma, Heuschnupfen, Neurodermitis) und der Belastung von Luftschadstoffen aus dem Straßenverkehr Zusammenhänge feststellbar sind. Ihrer Analyse legen die Wissenschaftler die jeweilige Entfernung der Wohnung zu verkehrsreichen Straßen und andererseits die für Wohnadressen der Kinder modellierten Werte der Luftbelastung mit Feinstaub, Dieselruß und NO₂ zu Grunde. Besonders deutlich zeigten sich Zusammenhänge zwischen Bronchitis, Heuschnupfen, Ekzemen und allergischer Sensibilisierung und dem Wohnumfeld auf. Kinder die weniger als 50 Meter von einer vielbefahrenen Hauptstraße entfernt wohnten hatten im Vergleich zu abgeschiedener wohnenden Altersgenossen ein um bis zu 50 % höheres Risiko für diese Erkrankungen. Die statistische Analyse der Daten zeigte ein mit steigendem Abstand zu Hauptstraße sinkendes Risiko. Der Kindergarten Hirschstetten ist von der Stadtstraße 40 Meter entfernt.

Wie kann man im Wissen über die wissenschaftlich bewiesenen Schädigungen der Organe von Feinstaub PM 2,5 der bis ins Gehirn vordringt und die WHO den Grenzwert für PM 2,5 auf die Hälfte der EU ansetzt, in Wien dieser Wert sogar noch überschritten wird, ein Projekt wie das vorliegende als umweltverträglich einstufen?

Verhandlungsleitung: Aus rechtlicher Sicht haben wir die Genehmigungstatbestände des § 20 Abs. 3 IG-L zu prüfen. Es gibt zusätzlich ein allgemeines Immissionsminderungsgebot im § 24f Abs. 1 UVP-G. Es werden die durch das Vorhaben verursachten Immissionen an

Luftschadstoffen geprüft. Vorbelastung plus Zusatzbelastung ergibt die Gesamtbelastung. Es wird dann beurteilt, ob die Genehmigungskriterien nach IG-L erfüllt sind und das Immissionsminderungsgebot des § 24 f Abs. 1 UVP-G so befolgt wird, dass keinerlei Gefährdungen der Gesundheit bzw. des Lebens und keine unzumutbaren Belästigungen zu erwarten sind. In diesem Fall ist das Vorhaben diesbezüglich genehmigungsfähig. Die vorliegenden Sachverständigengutachten kommen zu dem Ergebnis, dass die Genehmigungstatbestände des IG-I und des UVP-G erfüllt sind.

Herr Mag. Mayer: Ich schließe mich diesen Ausführungen vollinhaltlich an.

Herr Dr. Edtstadler: Auch ich schließe mich vollinhaltlich an. Ich ergänze, dass ich in meinem Gutachten dargelegt habe, dass die Risikoeinschätzung auch dort, wo wir keine verbindlichen Grenzwerte haben, feststellt, dass für diejenigen Schadstoffe, für die aus wissenschaftlicher Sicht keine Grenzwerte zur Diskussion gestellt werden, auch mit dem Projekt eine Veränderung der Risikosituation für Erkrankungen durch das Projekt nicht ersichtlich ist.

Herr Ing. Schandl:

Antrag: Die Bereiche, in denen sich die Kindergärten befinden, sollen hinsichtlich Immissionen gesondert geprüft werden und auch eine gesonderte Stellungnahme der Sachverständigen dazu eingeholt werden. Weiters sollte der von mir vorher genannte Fußballplatz hinsichtlich Immissionen gesondert geprüft werden und auch dargelegt werden, wie sich nach hoher körperlicher Belastung (Fußballtraining) diese auf den Organismus von Kleinkindern auswirken.

Herr Rehm: Ich möchte klarstellen, dass bei der Terminsetzung ein ausreichendes Studium der Unterlagen nicht möglich war. Zur Rauigkeitslänge: Diese wurde mit einem Meter gewählt im Bereich des Projektes Stadtstraße mit Ausnahme des Überlappungsbereiches zur Spange Seestadt; wo ein Wert von 0,5 m gewählt worden ist.

Bitte um Erläuterung, warum so vorgegangen wurde und welche Auswirkungen sich dadurch ergeben.

Herr Mag. Mayer: Es wurde für das Modellgebiet der Stadtstraße eine Rauigkeitslänge von einem Meter gewählt. Dieser Wert entspricht gemäß der TA-Luft einem Gebiet städtischer Prägung mit Industrie- und Gewerbeflächen oder Baustellen. Gerade für das Untersuchungsgebiet des Vorhabens Stadtstraße ist diese Rauigkeitslänge ausreichend. Im Laufe des Verfahrens wurde vom Amtssachverständigen hingegen für das Vorhaben S1 Spange und dem Überlappungsbereich eine Abschätzung bzw. eine Modellierung mit einer Rauigkeitslänge von 0,5 m gefordert, dies begründet sich dadurch, dass in diesem Bereich die Orographie eine andere ist, nämlich die städtische Prägung nicht eine derartige Dominanz aufweist (eher ländliche Struktur). Zu den Auswirkungen: Durch diese Neuberechnung werden höhere Immissionswerte ausgewiesen. In meiner abschließenden Beurteilung der

Auswirkungen des Vorhabens bzw. auch der mittelbaren Auswirkungen der Spange S1 habe ich im Sinne einer konservativen Abschätzung jeweils den höheren Wert herangezogen.

Herr Rehm: Zur Kiste E Berichtsteil: Dieser wurde laut eigener Aussage vom Sachverständigen nicht überprüft. Woraus ergibt sich, dass das nicht erforderlich ist?

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Teil E umfasst konsolidiert die Beantwortung der Auskunftersuchen der Behörde an die Projektwerberin im Sinne von § 12 Abs. 6 UVP-G.

Herr Mag. Mayer: Das kann ich bestätigen. Es handelt sich nur um eine formelle Ergänzung und nicht um eine inhaltliche.

Herr Rehm: Die Beantwortungen wurden also auch den Sachverständigen vorgelegt? Es gibt daher keine Teile darin, die die Sachverständigen noch nicht kennen?

Herr Mag. Mayer: Das ist korrekt.

Verhandlungsleitung: Die Verhandlung wird am Montag, 04.12.2017, mit dem Fachgebiet Luftschadstoffe fortgesetzt.

Ende des Verhandlungstages: 18.00 Uhr

4.12.2017

Fortsetzung der Verhandlung um 09:00 Uhr

Anmerkung: Die Verhandlung wird ab jetzt von Herrn Mag. Kroneder gemeinsam mit Herrn MMag. Dietrich geleitet. Es wird Herrn Rehm das Wort erteilt.

Herr Rehm: Zum Thema des Untersuchungsgebietes und seiner Abgrenzung sind z.B. dem Wirkfaktorbericht aus der UVE für Wien und NÖ die Wiener Messstellen Wien Stadlau und Wien Rinnböckstraße, welche die Immissionsstellen für das gegenständliche Vorhaben repräsentieren, zu entnehmen. Wir haben ein belastetes Gebiet gemäß BGBI. II 166/2015 der VO des BMLFUW, und zwar für die luftfremden Stoffe Stickstoffdioxid und Feinstaub PM10. Grund dafür ist, dass die Grenzwerte wiederholt oder auf längere Zeit an den Messstellen überschritten wurden. Und jetzt haben wir für die Betrachtung der Luftschadstoffimmissionen für das gegenständliche Vorhaben ein Projektgebiet, wo eine der beiden als repräsentativ genannten Messstellen nicht in der Untersuchung enthalten ist. Gerechtfertigt wurde dies mit dem Handbuch-UVP und dem dortigen Kriterium einer 20%igen Änderung des Verkehrsaufkommens mit dem das Gebiet abgegrenzt wird. Daraus ergibt sich aber, dass man jetzt hier wesentliche Punkte aus der gegenständlichen UVP ausgeblendet hat, wenn ich jetzt nicht Schema F vorgehe, wäre es selbstverständlich gewesen, dass ich mir die Auswirkungen des Vorhabens dort anschau, wo es wiederholt zu Grenzwertüberschreitungen gekommen ist.

Das betrifft im Wesentlichen mit Ausnahme der Enklave wie Kahlenbergerdorf das gesamte Wiener Stadtgebiet, das betrifft um die Möglichkeit jedenfall ausschließen zu können einer zusätzlichen Auswirkung ausschließen zu können, die Hotspots Hietzinger Kai und Taborstraße. Und das betrifft natürlich und vor allem die Messstelle Rinnböckstraße an der A23, in die das gegenständlichen Vorhaben einmündet. Und wenn ich mir die Rinnböckstraße betreffend NO₂ anschau, dann werden dort nicht nur die Grenzwerte nach IG-L überschritten, sondern auch die erhöhten Genehmigungsgrenzwerte. Und dort hatten wir im Jahr 2011 42, 2012 40 und 2013 40 µg pro m³ NO₂. Für die Jahre 2014, 2015 ist der Wert bei 35 jeweils für die Ersatzmessstelle Wehlistraße. Nach dem die Messstelle verlegt wurde, wissen wir nicht, wie in der eigentlichen Problemzone in den genannten Folgejahren die NO₂-Situation ausgeschaut hat. Jetzt haben wir Irrelevanzkriterien, die eine Zusatzbelastung von 0,3 bzw. 0,9 µg erlauben. Wir haben eine Verkehrszunahme von bis zu 20% ausgeblendet. Die Emissionen von Luftschadstoffen verlaufen zum Verkehrsaufkommen in etwa linear. D.h. zusammengefasst, die Luftschadstoffimmissionsuntersuchung ist grob unvollständig und wurde ein wesentlich relevanter Bereich ausgeblendet.

Deshalb stelle ich hier den Antrag, dass die Behörde der Projektwerberin aufträgt, die Luftschadstoffimmissionsuntersuchung auszuweiten und zu ergänzen, in einer Weise, dass

das belastete Gebiet Luft für Wien und insbesondere die Bereiche A23 Rinnböckstraße und Wehlistraße mitabgedeckt sind.

Herr Mag. Mayer: Die Darstellung des Untersuchungsraums für die Bau- und Betriebsphase der Stadtstraße Aspern sowie der Anschlussstellen Seestadt West und Ost erfolgte für jene Schadstoffe, für die im Sinne des Schwellenwertkonzeptes relevante Emissionen zu erwarten sind, bzw. auch eine hohe Vorbelastung im Untersuchungsraum gegen ist. Dabei sind vor allem die beiden Leitsubstanzen NOX und NO2 bzw. Feinstaub PM 10 und PM 2,5 zu nennen. Aus meiner Sicht ist somit der Untersuchungsraum richtig und sinnvoll dargestellt.

Zur Fragestellung, dass die Messstelle Rinnböckstraße und nunmehr Wehlistraße mit zu betrachten seien, ist Folgendes festzustellen: Wie aus den Ausbreitungskarten für die Betriebsphase, z.B. Abbildung 19: Zusatzbelastung Straße Planfall 1-0, 2019 für den JMW NO2 aus dem Bericht E0.B05.03/A Anpassung Handbuch der Emissionsfaktoren (HBF) erkennbar ist, werden die Irrelevanzgrenze für NO2 bereits im unmittelbaren Nahbereich der A23 unterschritten. Und da aus der vorliegenden Verkehrsuntersuchen hervorgeht, dass es zu stetigen Abnahme des durch die Stadtstraße induzierten Verkehrs in Richtung der Messstelle Wehlistraße kommt - und wie Herr Rehm voll richtig behauptet, dass approximativ ein linearer Zusammenhang zwischen Verkehr und Immissionen besteht - ist davon auszugehen, dass der betrachtete Untersuchungsraum auch unter Einbeziehung der zur Wehlistraße richtig dargestellt wurde.

Herr Rehm: Dazu weise ich darauf hin, dass dies ein ad hoc Heranziehen von Analogieschlüssen darstellt, aber eben die Verkehrsuntersuchung und auch die Immissionskarten das von mir thematisierte Gebiet nicht abdecken. Dabei ist verkehrsseitig auch die Unsicherheit in der Verkehrsnachfrageprognose nicht berücksichtigt, bzw. die Unschärfen bei der Erfassung der verkehrsinduzierenden Wirkung.

Was jetzt die Immissionen betrifft, sind zusätzlich die Spezifika der NO2-Bildung aus NO zu berücksichtigen, das bedeutet, dass nicht notwendigerweise die nächstgelegenen Immissionspunkte die meistbelastenden sind. Dementsprechend sind auch schnelle Schlussfolgerungen, die eine eingehende Untersuchung ersetzen sollen, mit einem Fragezeichen zu versehen. Der Antrag bleibt aufrecht.

Zu den Emissionsfaktoren, die letztendlich in die Immissionsbetrachtung eingehen: Unser Vorbringen vom 27.9.2017 befindet sich im Akt, wurde hier am Freitag verlesen und hat der SV jetzt dazu bereits eine Äußerung abgegeben. Ich möchte zu diesem Themenkreis Folgendes weiter ausführen: Dieses Vorbringen war insoweit etwas unscharf formuliert und bedarf jetzt der Konkretisierung, als die HBEFA 3.3 zwar als neuer Stand der Technik veröffentlicht wurde, dies jedoch nicht unhinterfragt als gegeben angenommen werden kann. Bereits die Version 3.2 hat bis Frühjahr 2017 jedenfalls den Anspruch erhoben, den Stand der Technik zu repräsentieren. Das Umweltbundesamt hat dazu öffentlich behauptet, und das

teilweise im Gegensatz zu den Bedienungsanleitungen, dass die Version 3.2 reale Immissionen abbilden würde. Als Folge der Diskussionen nach dem VW-Skandal und dem diesen auslösenden Publikationen des ICCT kann diese Behauptung nicht aufrechterhalten werden und ist durch die Veröffentlichung der Version 3.3. konkludent falsifiziert.

Es ist denkunmöglich, das zum damaligen Zeitpunkt die realen Emissionen korrekt abgebildet wurden, wenn einige Monate später eine neue Version mit deutlich höheren NO₂ Faktoren kommt. In dieser neuen Version wird jetzt aber die Behauptung der realen Emissionen weiter aufrechterhalten, obwohl auch die HBEFA 3.3 auf Prüfstandmessungen basiert und mit Messergebnissen aus dem realen Fahrbetrieb durch PEMS lediglich ergänzt wurde. Demensprechend kann man den jetzt vorgelegten Emissionsfaktoren nicht bedenkenlos vertrauen, sondern ist zu überprüfen, ob HBEFA 3.3 jetzt die Anforderungen erfüllt oder ob es weiterer Korrekturen bedarf. Immerhin handelt es sich nur um ein Zwischenupdate des nächsten Major-Updates der Version 4.1, welche für 2018 angekündigt ist. Vor einer derartigen Überprüfung kann nicht mehr von einem gesicherten Stand der Technik ausgegangen werden.

Herr Mag. Mayer: Das HBEFA ermöglicht Berechnungen von Schadstoffen und das HBEFA in der Version 3.3 stellt den derzeit, allgemein anerkannten Stand der Technik für die Ermittlung Emissionsfaktoren dar. Es ist der derzeitige Stand des Wissens und der Technik, der durch eine breite fachliche Diskussion bestätigt wurde. Die Anpassung der Version 3.3. resultierte aus den festgestellten Differenzen zwischen den gesetzlichen Abgasnormen und den realen Emissionen. Die Datenlage wurde nunmehr in umfangreichere Prüfstandsmessungen und Messungen im Realfahrbetrieb ergänzt. Es entspricht daher das HBEFA 3.3 dem Stand der Technik.

Herr Rehm: Es kann nicht so getan werden, als ob nichts gewesen wäre und ein möglicherweise weiterer Zwischenstand, bei dem noch nicht alle Abweichungen erfasst sind, genauso ehern als abgeschlossene Erfassung deklariert werden, wie dies vor dem Auftreten eines offensichtlichen Problems an den Tag gelegt wurde. Ich weise auch darauf hin, dass gerade vor kurzem bei einer weiteren Publikation des ICCT festgestellt worden ist, dass der Kraftstoffverbrauch von sehr vielen Fahrzeugen, auch benzinangetriebenen, höher ist als bisher angenommen. Auch das bietet Potential für zusätzliche Korrekturen und erfordert eine Nachprüfung. Es sind also weitere Ausschläge nach oben zu erwarten. HBEFA liefert nicht nur den Istzustand, sondern auch eine Prognose. Bisher konnte man von einem Trend ausgehen, dass neuere KFZ schadstoffärmer als ältere sind und konnten dies fortgeschrieben werden. Nunmehr kann ich nicht mehr so tun, als würde dieser Trend vor dem VW-Skandal fortgeschrieben werden. Dementsprechend ist dem Projekt zu Grunde gelegte Prognose nicht mehr so einfach und selbstverständlich unterstellbar und müsste eigentlich mit weniger optimistischen Annahmen sondern mit worst-case-Szenarien vorgegangen werden.

Herr Mag. Mayer: Im Grunde ist die Prognose die das HBEFA für zukünftige Prognosejahre ausweist, jene derzeit anerkannte Methode um Vorhaben in der Zukunft bewerten zu können. Auch das entspricht dem derzeit allgemein anerkannten Stand der Technik.

Herr Rehm: Zum Irrelevanzkriterium, wo beim gegenständlichen Projekt ein 3% Irrelevanzkriterium anstelle des immissionsbelastenden Gebiet zum Ansatz gebracht wurde, Seite 11 im Detailgutachten Luft, stelle ich die Frage an den SV: Warum wurde hier 3% und nicht 1% herangezogen?

Herr Mag. Mayer: Die Wahl des gegenständlichen Irrelevanzkriteriums von 3% entspricht einer durchgehenden Verwaltungspraxis. Im Konkreten möchte ich für das gegenständliche Verfahren anführen, dass es durch dieses Straßenbauprojekt zu maßgeblichen Entlastungen von bestehenden Verkehrsanlagen kommt. Dies ist auch dem ausgewiesenen Entlastungsbereichen in der UVE zu entnehmen. Ein weiteres Argument dafür ist, dass die Grenze der messtechnischen Genauigkeit je Schadstoff, die zwischen 5 und 10% der Emissionsgrenzwerte im besten Fall liegt, eine irrelevante Zusatzbelastung von 3% ist daher messtechnisch nicht erfassbar. Diese Kriterien entsprechend auch jenen Kriterien, die in der allgemein anerkannten RVS 04.02.12 angeführt sind.

Herr Dr. Edtstadler: Ich habe meine Beurteilung auf die konkret vorgelegten maximalen prognostizierten Werte abgestellt, das Irrelevanzkriterium ist nicht zentraler Bestandteil meiner Beurteilung und stellt ein luftreinhalte-technisches Kriterium dar. Es stellt für ein derartiges Vorhaben einen vernünftigen Wert dar.

Herr Rehm: Der Humanmediziner hat folgerichtigerweise auf den Fachbereich Luftreinhalte-technik zurückverwiesen, wohl auch deshalb, weil es für Irrelevanzkriterium keine humanmedizinische Begründung gibt. Dem Sachverständigen für Luftschadstoffe möchte ich danken, dass er zum Abschluss einer Wortmeldung auf die RVS 04.02.12 hingewiesen hat, weil die Rechtfertigung einer durchgehenden Verwaltungspraxis nicht ausreichend ist. Es gibt diesbezüglich eine Rechtsgrundlage. Grundlage für eine derartige 3% Erhöhung des Irrelevanzkriteriums ist also die genannte RVS. Die RVS wurde vom BMVIT für Bundesstraßen für verbindlich erklärt. Ich weise darauf hin, dass das gegenständliche Vorhaben eine Landesstraße und keine Bundesstraße ist. Die RVS kann prinzipiell als ein Stand der Technik herangezogen werden, allerdings nicht ohne zu berücksichtigen, wie die RVS das erhöhte Irrelevanzkriterium begründet und ob diese Voraussetzungen auch im gegenständlichen Fall zutreffen.

Der erste Grund, der dort genannt ist, ist, dass bei verschiedenen Linienquellen die Kumulierung von Immissionsbeiträgen erheblich unwahrscheinlicher ist als bei Punktquellen. Dies unter der Voraussetzung, dass bei diesem Regelwerk, das für Autobahnen geschaffen wurde, man ausgehen kann, dass sich dort, wo eine Autobahn gebaut wird - meist über Land - nicht unmittelbar eine weitere Autobahn befindet. Im gegenständlichen Fall haben wir es mit

einer Linienquelle in der Nähe einer bestehenden Autobahn, der A23, sowie zahlreicher weiterer Linienquellen im dicht verbauten Gebiet im nicht hochrangigen Netz zu tun. Diese Voraussetzung der RVS ist für das gegenständliche Projekt nicht erfüllt. Als zweites Kriterium wird ausgeführt, dass bei Straßenprojekten in der Regel Entlastungen von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen überwiegen würden. Es wurden im gegenständlichen Projekt Entlastungsbereiche flächenmäßig ausgewiesen. Dies kann aber allenfalls ein Indiz darstellen. Um eine überwiegende Entlastung begründet nachzuweisen, wären eine Gegenüberstellung der Zahl der betroffenen Nachbarn und das Ausmaß der jeweiligen Be- oder Entlastung in Form von Einwohnergleichwerten darzustellen. Eine derartige begründete Darstellung ist im gegenständlichen Verfahren bisher nicht erfolgt und kann daher nicht herangezogen werden. Als drittes Kriterium wurde die messtechnische Genauigkeit angeführt, welche je nach Schadstoffart zwischen 10 und 25% der Grenzwerte ausmacht. Dazu ist auszuführen, dass es keine Korrelation gibt zwischen diesen ausgewiesenen Messunsicherheitsbereich und der Wahl eines 3%igen Kriteriums bzw. eines 1%igen Kriteriums, wie es standardmäßig zur Anwendung kommt. Wo für letzten Fall die Messgenauigkeit keinesfalls eine höhere ist. Es handelt es sich dabei um eine nicht schlüssige Argumentation.

Es bleibt noch hinzuzufügen, dass hier eine unverhältnismäßige Vorgangweise festzustellen ist, bei der man einerseits - wenn es um Zuschläge von Emissionsbelastungen geht - sich die Nachteile der Messgenauigkeit zunutze machen möchte und andererseits - wenn es darum ging, bei der Belastung der Anrainer auf der sicheren Seite zu sein - nicht den gleichen Maßstab anzulegen. Bleibt noch festzuhalten, dass es auch beim 3% Kriterium zu Überschreitungen kommt und dass für die Frage des Untersuchungsgebietes die Wahl des Irrelevanzkriteriums von Bedeutung sein kann. Wenn also eine Zusatzbelastung von $0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO₂ ausgeschlossen werden kann, gilt das nicht für $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Der humanmedizinische Gutachter hat bereits ausgeführt, dass er primär auf die Gesamtbelastung abgestellt hat. Diese wurde als umweltverträglich eingestuft. Die luftreinhalte-technische Beurteilung bildet nur die Grundlage für die humanmedizinische Beurteilung. Bei der luftreinhalte-technischen Beurteilung ist natürlich der gesamte Vorhabensraum mit allen von der Einwenderin genannten umliegenden Projekten berücksichtigt. Die anderen genannten Straßenprojekte finden daher in der Gesamtbelastung ihren Niederschlag.

Herr Rehm: Zu Dr. Altenburger führe ich aus, dass der Sachverständige nur das prüfen kann, was ihm als Grundlage vorgelegt wird. Die Frage der Grundlage, die hier zu beurteilen ist, ist eine, die im Fachbereich Luftreinhalte-technik festzulegen ist. Dementsprechend kann nicht auf Basis der humanmedizinischen Prüfung auf eingeschränkter Grundlage eine Aussage über die humanmedizinische Prüfung weiterer beizubringender Untersuchungen vorweggenommen werden.

Für die Betriebs- und Bauphase finden sich Immissionsprognosen für Immissionspunkte in Form von „Grundbelastung und Zusatzbelastung ist gleich Gesamtbelastung“. Die

Zusatzbelastung durch das Vorhaben ist nicht unstrittig, aber relativ einfach festzustellen. Schwieriger ist es, den Verlauf der Grundbelastung zu antizipieren. Was haben Sie da angenommen? Mein Eindruck ist, dass für die Grundbelastung ein statistisches Mittel der vergangenen Belastungen herangezogen wurde.

Herr Mag. Mayer: Wie Sie den Unterlagen entnommen haben, setzt sich die Vorbelastung aus einer für den Untersuchungsraum konstanten Hintergrundbelastung und des jeweiligen lokalen Anteils an Vorbelastung zusammen. Dies resultiert vor allem im Untersuchungsraum aus der bereits vorhanden verkehrlichen Vorbelastung. Somit wurde für jeden Rechenpunkt eine repräsentative Vorbelastung ermittelt. Es ist jedoch festzustellen, dass aus meiner Sicht die Wahl der Hintergrundbelastung auf konservativen Annahmen beruhte. Dies gilt für alle betrachteten Schadstoffe, außer für die Staubdeposition, wo ich als Sachverständiger eine Adaptierung der Hintergrundbelastung vorgenommen habe, indem ich einen zusätzlichen, konstanten Staubdepositionsaufschlag von 44mg pro (m² und Tag) vorgenommen habe.

Herr Rehm: Die Hintergrundbelastung ist faktisch nicht konstant, sondern schwankt. Es kann keine Glättung vorgenommen werden. Jene kritischen Situationen, wo Grenzwertüberschreitungen auftreten, werden nicht abgebildet.

Herr Mag. Mayer: Unabhängig vom konservativen Ansatz zum Zeitpunkt der Beurteilung ist darüber hinaus festzustellen, dass sinkende Luftschadstofftrends in Wien (dies ist aus den letzten Jahresberichten des Wiener Luftmessnetzes zu entnehmen), dh sinkende Emissionstrends nicht berücksichtigt wurden.

Herr Rehm: Bei den relevanten Luftschadstoffen NO₂ und Feinstaub ist eine Trendentwicklung gemäß den Berichten der MA22 nicht erkennbar. Der letzte Winter hat gezeigt, dass vorangegangene, niedrigere Immissionsbelastungen nicht bereits einen Trend markieren, sondern durch meteorologische Situationen bedingt waren und sich keine stabile Situation darstellt. Das wäre und ist im gegenständlichen Projekt zu berücksichtigen.

Herr Mag. Mayer: Wenn ich für die beiden Leitsubstanzen aus dem Straßenverkehr NO₂ und PM₁₀ folgende feststellen darf: In den letzten 5 Jahren kam es für den Jahresmittelwert von NO₂ bei verkehrsnahen Messstellen zu einer stetigen Abnahme der Messergebnisse. Dieser Trend lässt sich auch für Feinstaub feststellen. Und darüber hinaus ist den jährlich veröffentlichten Jahresberichten zu entnehmen, dass in den letzten 5 Jahren auch das Überschreitungskriterium für den Tagesmittelwert von PM₁₀ eingehalten wird.

Herr Rehm: Ein Betrachtungszeitraum von 5 Jahren ist für statistisch robuste Aussagen zu kurz. Persönliche Bemerkung: NO₂ und PM₁₀ sind nicht nur Leitsubstanzen sondern auch Leidsubstanzen.

Zum Thema Unsicherheiten führe ich aus, dass auch man die Emissionssituation nicht genau berechnen kann, es gibt Unsicherheiten. Zum Unterschied zu anderen Fachbereichen, gibt hier

den Anhang 1 zur Luftqualitätsrichtlinie der EU 2008/50/EG. Dieses Datenqualitätsziel für NO₂ gibt eine Unsicherheit von 30 % an. Die bereits erwähnte RVS bezieht sich auf diese Richtlinie und macht nicht nur die Aussage, dass allfällige Unsicherheiten nicht zuzuschlagen sind sondern gemäß Arbeitspapier 17 zur RVS diese Unsicherheit eine Vorgabe für die Emissionsmodellierung darstellt. Wie wurde im gegenständlichen Verfahren/Projekt sachverständig nachgewiesen bzw. überprüft, dass diese Vorgaben eingehalten wurden?

Herr Mag. Mayer: Die von Ihnen genannten Vorgaben aus der Luftqualitätsrichtlinie dienen zur Qualitätssicherung bei der Erhebung der Luftgüte von nationalen Luftmessnetzen und sollen auch eine Vergleichbarkeit zwischen den Messergebnissen unterschiedliche Messnetze sicherstellen. Die gegenständlich genannten Unsicherheiten betreffen Messungen an stationären Messstellen bzw. Modellierungen anstelle von stationären Luftgütemessungen in niedrig belasteten Gebieten. Für die Bewertung von Immissionen und Vorhaben wird auf den Erwartungswert abgestimmt und dieser ist jener Wert mit der am höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit. Die Immissionsprognose des gegenständlichen Vorhabens wurde mit validierten Ausbreitungsrechnungsprogrammen durchgeführt und entspricht somit dem Stand der Technik.

Herr Rehm: Dazu ist festzuhalten, dass jetzt nicht nur bei Luftgütemessungen, sondern auch in der RVS die Einhaltung dieses Kriteriums vorgeschrieben ist. Wenn man die RVS heranzieht dann entweder ganz oder gar nicht. Selektive Heranziehung ist unzulässig. Es geht um Messungen und nicht um Modellierungen. Wie Sie richtig ausgeführt haben, geht es um Qualitätssicherung. D.h. die Tatsache, dass ein validiertes Ausbreitungsrechnungsprogramm eingesetzt wird, war aus Ihrer Sicht ausreichend und erforderte keine weitere Überprüfung?

Herr Mag. Mayer: Die Ergebnisse der Emissionsprognose werden natürlich Plausibilitätschecks und den eigenen Erfahrungen gegenübergestellt. Ich möchte darüber hinaus anmerken, dass beide verwendeten Modelle nach den in der RVS formulierten Kriterien validiert sind. Es ist auch daher festzustellen, dass aus meiner Sicht eine konsistente Bewertung durchgeführt wurde.

Herr Rehm: Wenn ein Prognosewert als Erwartungswert präsentiert wird, wäre auch nachzuweisen, dass dies der Wert mit der höchsten Wahrscheinlichkeitsdichte ist. Die RVS 04.02.12 empfiehlt einen Ansatz nach Romberg. Dieser Ansatz wurde unter Zuhilfenahme des Wiener Messstellennetzes zum „Wiener Konversionsansatz“ angegeben. Die RVS verweist beim Rombergansatz auf eine Publikation von Düring et al. Darin vertreten die Autoren die Auffassung, dass der Rombergansatz und davon abgeleitete Ansätze nicht mehr entspricht und stattdessen atmosphärenchemische Modelle (OSPM) für die Konversion heranzuziehen sind. Das ist im gegenständlichen Verfahren unterblieben. Ich ersuche den SV zu dieser Anforderung von Düring Stellung zu nehmen.

Herr Mag. Mayer: Es wurde für die NOX und NO2-Konversion nach Romberg der sogenannte Wiener Ansatz gewählt. Dieser resultiert aus Messergebnissen des Wiener Luftmessnetzes und ist im Vergleich deutlich konservativer als jener Vorschlag, welcher in der RVS postuliert wird. Zum von Ihnen genannten alternativen Ansatz ist festzustellen, dass der Ansatz von Düring der auch Ozon berücksichtigt, im Vergleich zu den gewählten Wiener Ansatz ähnliche bzw. vergleichbare Konversionsraten aufweist.

Herr Rehm: Nächstes Thema ist Feinstaub PM 2,5. Da gibt es auch Grenzwerte dafür. Auch wenn PM 2,5 in PM 10 mitenthalten ist. Der Grenzwert ist nach der Richtlinie ab 1.1.2020 auf 20µg festgesetzt, wie auch der UVE zu entnehmen ist. Jetzt haben wir im Gutachten Darstellungen der zu erwartenden PM 2,5 Belastungen für die unterschiedlichen Jahre aufgeführt. Z.B. beim Objekt Hirschstettner Straße 44 ein Wert von 20,2µg, also eine Grenzwertüberschreitung, die deshalb nicht berücksichtigt wurde, weil noch ein anderer Zeitplan ursprünglich zu Grunde gelegt sein dürfte. Nachdem die Vollständigkeitsprüfung lange dauerte, und auch die Zeit bis die Zusammenfassende Bewertung erstellt wurde, ist das Projekt nicht mehr auf dem Stand. Wir haben gerade noch das Jahr 2017, ein erstes Baujahr kann realistischer Weise nicht vor 2019 erfolgen, eher später. Dementsprechend fällt diese Ausweisung die exemplarisch angeführt ist, in einem Bereich wo ein neuer Grenzwert gilt und dieser daher nicht eingehalten wird. Es besteht daher ein Anpassungsbedarf und kann das Projekt so nicht genehmigt werden.

Herr Mag. Mayer: Das ist eine rechtliche Frage. Diese kann von mir nicht beantwortet werden.

Verhandlungsleitung: Darüber wird im Bescheid abgesprochen werden.

Herr Rehm: Es ist wichtig, dass die Behörde eine Rechtsfrage nicht durch Sachverständige klären lässt, sondern selbst entscheidet. Wenn Sie ausführen, dass es im Bescheid festgestellt wird, sind Sie nicht mehr unbefangen, sondern haben sich bereits auf ein Ergebnis festgelegt.

Verhandlungsleitung: Wir werden die Voraussetzungen natürlich vor Bescheiderlassung prüfen.

Herr Rehm: Ich komme noch auf die Fraktionen PM 1,0 und PM 0,1 (Ultrafeinstaub) zu sprechen. Sämtliche kleineren Feinstaubfraktionen sind seit Jahren bekannt. Und ist ebenso bekannt, dass die jeweils kleinere in der größeren enthalten ist. Es ist aber insbesondere bei einer nichtartikelbezogenen Zahl sondern massenbezogenen Zahl so, dass die Gefahr besteht, dass die kleinen Feinstaubfraktionen im Ozean der größeren untergehen. Es ist aber so, dass sowohl was die motorbezogenen Emissionen betrifft, als auch die Gesundheitsgefährdung, die von Feinstaub ausgeht, die kleineren Fraktionen überproportionale Bedeutung aufweisen. Für Feinstaub PM 2,5 war dieselbe Taktik des langen Mauerns festzustellen. Es gibt eigene Messungen und eigene Grenzwerte. Und trotz Bekanntheit des Problems erleben wir dasselbe

Mauern bei PM 1,0. Im Endeffekt ist es angebracht in Vorlage zu treten und sich mit PM 1,0 und 0,1 auseinanderzusetzen.

Ich stelle den Antrag: Die Behörde möge auch für POM 1,0 und 0,1 ein Monitoring vorschreiben unter Erfassung auch der Partikelanzahl und unter Berücksichtigung der humanmedizinischen Richtwerte anordnen. Da noch keine gesetzlichen Grenzwerte vorliegen, muss der Zeitraum umfassend gewählt werden.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Die Installierung eines derartigen Messkonzeptes für PM 1,0 ist nach IG-L Sache des Landeshauptmannes. Es ist daher nicht Aufgabe eines Projektgenehmigungsverfahrens, Messstellen für den genannten Ultrafeinstaub vorzusehen, um Grundlagendaten zu schaffen.

Verhandlungsleitung: Aus rechtlicher Sicht ist es so, dass es im UVP-Verfahren keine mitanzuwendenden materiellen Genehmigungsbestimmungen gibt, die Grenzwerte als höchst zulässige Konzentrationen für PM 1,0 bzw. PM 0,1 vorsehen.

Herr Rehm: Zu den Kindergärten führe ich aus, dass meines Wissens sich hier drei Kindergärten (Hirschstettner Straße 91, Claretnergasse und im Bereich Emichgasse/Schrebergasse) im relevanten Bereich befinden. Hier ist aus unserer Ansicht die Anforderung zu erreichen, dass hier die Immissionsunterworfenen aus naheliegenden Gründen nicht so behandelt werden dürfen wie gesündere Erwachsene. Hier wäre also eine spezifische Betrachtung auf Kleinkinder erforderlich.

Herr Dr. Edtstadter: Meine Beurteilung habe ich gemäß den gesetzlichen Vorgaben auf den gesunden Erwachsenen und das gesunde normal empfindende Kind im Sinne einer Durchschnittsbetrachtung (wie es nach der Judikatur gefordert wird) abgestellt. In dieser Durchschnittsbetrachtung sind auch empfindliche Randgruppen inkludiert. Die Grenzwerte des IG-L sind definitionsgemäß zum Schutz der Bevölkerung festgelegt, sodass die eingangs erwähnten rechtlichen Vorgaben zum Schutzgut Mensch berücksichtigt sind. Die projektspezifischen Immissionen halten unter Hinweis auf die Detailausführungen des Gutachtens die Grenzwerte und Beurteilungskriterien des IG-L ein. Deshalb ergibt sich keine Veränderung zu in diesem Gutachten gemachten Beurteilungen.

Herr Rehm: Das Teilgutachten Luftschadstoffe enthält zur Bauphase eine Auflage 5, die auch auf die Befeuchtung bei Betriebsbeginn im Falle der Verwendung eines manuellen Systems abstellt. Auf Seite 18 finde ich unter dem Punkt „Maßnahmen der Bauphase“ die Anmerkung, dass für die gesamte Baustelle eine automatische Befeuchtung der Baustraßen über die gesamte Baudauer vorgesehen ist. Frage: Was ist jetzt richtig?

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): In den Unterlagen für das Projekt ist angeführt, dass eine automatische Befeuchtung für die Baustraßen während der Bautätigkeit erfolgt. Dies wird hiermit bestätigt.

Herr Mag. Mayer: Die Auflage 5 dient dazu, dass jene Flächen, die nicht im Sinne von befestigten Fahrwegen mit einer automatischen Befeuchtung ausgestattet sind, ebenfalls zu befeuchten sind, dies dient der Sicherstellung des Nachbarschaftsschutzes.

Herr Rehm: Die Manipulationsflächen stehen auch drinnen. Ich rege eine Umformulierung dann, dass die Maßnahme der Auflage weniger missverständlich wird. Da die Baustraßen automatisiert befeuchtet werden, braucht es diese Auflage nur mehr für die Manipulationsflächen.

Herr Mag. Mayer: Ich glaube, dieser Anregung kann man durchaus Folge tragen. Das von mir beabsichtigte Schutzniveau wird dadurch nicht verändert.

Herr Rehm: Zu den Halbstundenmittelwerten NO₂. Das Modell AUSTAL 2000 errechnet Stundenmittelwerte. Das direkt auf Halbstundenmittelwerte umzulegen, ist nicht zulässig, der Halbstundenmittelwert ist zu ermitteln. Es ist ausgewiesen, dass zusätzlich ein Aufschlag gesondert berücksichtigt worden ist. Wieso ist dies ausreichend?

Herr Mag. Mayer: Um dieser Herausforderung Rechnung zu tragen, dass das Ausbreitungsprogramm AUSTAL ausschließlich Stundenmittelwerte ausweist, wurde von meiner Seite ein Aufschlag von rund 11 % auf NO_x getätigt. Dieser begründet sich durch eine lineare Korrelation der durchschnittlichen Werte aller Stationen zwischen 2010 und 2015. Daraus resultiert eben ein Zusammenhang zwischen den gemessenen Halbstundenmittelwerten und den Stundenmittelwerten in jener Größenordnung, wie von mir vorher festgestellt wurde.

Verhandlungsleitung: Frau Matysek wird das Wort erteilt.

Frau Matysek: Ich behalte mir vor, mich später nochmals zu Wort zu melden, nach der Ärztin. Ich mache das Vorbringen von Herrn Rehm zu meinen eigenen.

Verhandlungsleitung: Herrn Ing. Mutzek wird das Wort erteilt.

Herr Ing. Mutzek: Ich spreche als Vertreter der Bürgerinitiative, in eigener Sache und für jene Personen und Betriebe, die mich bevollmächtigt haben. Zur Bevollmächtigung möchte ich noch ergänzen, dass mich die St. Nikolaus-Stiftung, die Betreiberin des Kindergartens Hirschstettner Straße 91, bevollmächtigt hat.

Für mich ist auffällig, die heiklen Punkte wurden nicht ordentlich aufbereitet. Es sind viel zu viele Betroffenheiten im Unklaren geblieben, insbesondere Schulen und Kindergärten.

Als Bevollmächtigter des Kindergartens ist mir das Gutachten mit den darin getätigten Angaben zu wenig. Auf der von mir nunmehr vorgeführten Präsentation ist erkennbar, dass

bei Heranziehung von repräsentativen Messstellen, die Anzahl der PM 10 Grenzwertüberschreitungen seit dem Winter 2016 eine Trendumkehr für PM 10 ersichtlich ist. Die Talsohle für PM 10 war 2015 erreicht, 2016 hat sich der Trend in die andere Richtung entwickelt, der sich – so wie es aussieht – auch fortsetzt. Denn auch in diesem Winter waren maßgebliche Grenzwertüberschreitungen für PM 10 feststellbar und sind in unsere Berechnung eingeflossen. Daher ist bei unserer Berechnung (realistische worst-case Annahme), mit keinem Abnehmen der projektrelevanten Luftschadstoffe zu rechnen ist.

Die Entwicklung des PM 2,5 zeigt sich im Speziellen in der Bauphase als bedenklich. Wie schon von Herrn Rehm angesprochen, wird an einem Rechenpunkt der neue Grenzwert laut EUVO mit 2020 mit dann $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ nicht eingehalten. Ich verweise hier auf den Wirkfaktorbericht Luftschadstoffe, Grenzwerte EU Richtlinie. Dementsprechend kann für die betroffenen Bewohner nicht angenommen werden, dass diese von einer abnehmenden Konzentration von Feinstäuben profitieren werden.

Herr Mag. Mayer: Ich habe in einer meiner vorigen Antworten klargestellt, dass bei der Hintergrundbelastung keine Trends berücksichtigt wurden, was aus meiner Sicht jedoch zulässig wäre. Daher ist die Wahl der Hintergrundbelastung eine konservative. Zur Trendumkehr möchte ich ausführen, dass wir für 2016 11 Überschreitungen für PM 10 gehabt haben, das ist die geringste jemals gemessene Zahl, eine Trendumkehr ist daraus nicht ableitbar. Zu den $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ sage ich nichts, da es sich um eine Rechtsfrage handelt.

Herr Ing. Mutzek: Bezugnehmend auf den Wirkfaktorbericht Seite 133 möchte ich festhalten, dass am Rechenpunkt 1, der dann gültige Grenzwert für Gesamtbelastung PM 2,5 laut Berechnung weiterhin überschritten sein wird. Und auch alle anderen betroffenen Rechenpunkte jeweils Messwerte weit über $19\mu\text{g}$ pro m^3 aufweisen. Zugrundeliegend zu den nächsten Folien, möchte ich sozusagen festhalten, dass die Herangehensweise, dass man diesen Umstand ausblendet wird, ist aus humanmedizinischer Sicht nicht gerechtfertigt. Im Fachgutachten Humanmedizin auf Seite 26 wird die Studie der american heart association zitiert, wonach bei pro $10\mu\text{g}$ pro m^3 PM 2,5 die Gesamtsterblichkeit um 4 % zunimmt, die Herzlungenerkrankungen im 6 % und eine Lungenkrebssterblichkeit um 8 % nachgewiesen wurde. Weiters ist die Forschung auf dem Gebiet der Feinstaubexposition noch nicht abgeschlossen. Deshalb wird aus Forschungskreisen und Fachkreisen daran gearbeitet, die Thematik PM 2,5 und kleinere Partikel weiter zu entwickeln. Auch zu diesem Punkt werde ich zeigen, wie diese Weiterentwicklung in anderen Ländern stattgefunden hat.

Ich persönlich habe den Eindruck, dass hier ein maßgeblicher Teil von relevanten Luftschadstoffen in den Fachgutachten Luft und Humanmedizin ausgeblendet wurden. Ich möchte klarmachen, dass man hier ganz klare Informationen hat, wie Ultrafeinstaub wirkt und wenn man das zu Grund gelegt, dann wurde humanmedizinisch nicht ausreichend berücksichtigt, dass aus diesen Luftschadstoffen für Krankheiten resultieren können. Ich präsentiere einige Folien über die Auswirkungen.

In den gegenständlichen Fachgutachten wurde die Feinstaubproblematik nicht entsprechend dem Stand des Wissens und der Technik erstellt, da die Ultrafeinstäube nicht berücksichtigt wurden. Frage an den Sachverständigen Mag. Mayer: Was ist Ihre Einschätzung, könnte man mit den hier dargestellten Empfehlungen Partikelmessungen machen? Welche Ergebnisse könnte man bekommen? Wären diese abweichend? Oder stellt diese die derzeitige Situation dar?

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Ich spreche mich dagegen aus. Die Frage stellt sich noch nicht, ob man ein Schweizer Modell übernehmen kann. Ein Messkonzept ist vorzusehen, nur bei einer gesamthaften Betrachtung kann ein maßgeblicher Wert ermittelt werden. Sie unterstellen, dass sämtliche Partikel aus dem Autoverkehr, der allenfalls zusätzlich durch die Stadtstraße generiert wird, stammen. Das ist aber nicht der Fall. Das UBA in Deutschland hat im Juni 2017 aktuell einen Beitrag veröffentlicht, wonach noch viele maßgebliche Fraktionen des Ultrafeinstaubes und dessen Verursachung unklar sind. Man hat beispielsweise in Schulen gemessen und war dort in geschlossenen Räumen ein bis zu 20fach erhöhter Faktor gegenüber den Messpunkt vor der Schule gegeben.

Herr Mag. Mayer: Als aufmerksamer Beobachter der Feinstaubdiskussion wissen Sie wahrscheinlich, dass 2013 die EU ihre Luftreinhaltestrategie auf Basis der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse aktualisiert hat. Begleitet wurde dies im Sinne des Transparenzgedankens durch eine breite öffentliche Konsultation. Bezüglich zu überwachenden Konzentrationen PM 10 und PM 2,5 sahen die ExpertInnen keine Notwendigkeit, diese durch Einführung einer weiteren Feinstaubfraktion zu ergänzen. Die EU erachtete daher die bestehenden Fraktionen PM 10 und PM 2,5 ausreichend und die menschliche Gesundheit zu schützen. Wie sie als Techniker wissen, müssen Messungen wiederholbar und vergleichbar sein. Dazu gibt es Parameter die die Qualitätssicherung sicherstellen sollen. Für Ultrafeinstaub gibt es derzeit keine Referenzmessverfahren und keine Qualitätsmaßnahmen, die der Gesetzgeber für Messnetze nationaler Mitgliedsstaaten festgelegt. Durch den Aspekt der fehlenden Referenzmaßnahmen würde kein Messergebnis wiederholbar sein. PM 1 ist in PM 2,5 enthalten. Und der Gesetzgeber hat PM 2,5 als Fraktionsgröße für sämtliche karzinogen, teratogen und mutagen angesehen. Aus dieser Warte erübrigt sich jede hypothetische Diskussion.

Verhandlungsleitung: Frage an Mag. Mayer: Wie ist das mit Ultrafeinstaubmessungen in der Schweiz? Wird dort tatsächlich seit 2013 kein Ultrafeinstaub mehr gemessen – unseren Informationen nach ist das so?

Herr Mag. Mayer: Seit 2013 wird in der Schweiz Ultrafeinstaub offiziell nicht mehr gemessen. Es wird möglicherweise im Sinne einer Qualitätssicherung gemessen und nicht mehr veröffentlicht. Aber es werden offiziell ausschließlich Werte für PM 10 und 2,5 gemessen.

Herr Dr. Edtstadler: Ich möchte zu den Feststellungen zu Ultrafeinstaub und die Erfassung dieser Partikelgrößen als Erstes auf die Ausführungen des luftreintechnischen Sachverständigen verweisen, wonach mit den gängigen Messmethoden Ultrafeinstaub quasi miterfasst ist. Zu den zitierten erfassten Krankheitsbildern aus unterschiedlichen Studien ist festzustellen, dass diese bekannt sind, Herr Ing. Mutzek im Zitat aus meinem Gutachten Seite 26 aber den letzten Absatz nicht mitzitiert hat, der zum Ausdruck bringt, dass bezüglich der Feinstaubbetrachtung hier alle Partikelgrößen eingeschlossen sind. Die Forschung ist noch nicht abgeschlossen und nicht alleine der Gesetzgeber für das IG-L, sondern auch die WHO als maßgebliche Einrichtung für die Findung und Festsetzung von Grenzwerten hat bislang keine Grenzwerte auf Grund einer dosiswirkungsbezogenen Größe festgelegt. Vielmehr hat sie, wie in meinem Gutachten ausgeführt, sogenannte Qualitätswerte festgelegt, die sich eben nicht als „Grenzwert“ im engeren Sinne verstehen, sondern die Ziele vorgeben, insbesondere dort, wo es wesentlich höhere Belastungen gibt. In einem weiteren Kapitel auf Seite 29 habe ich hier die Feststellung getroffen, dass sich für jene Schadstoffe, für die keine dosiswirkungsbezogenen Grenzwerte festgelegt werden können, das sind unter anderem auch karzinogene, eine Beurteilung derzeit nur so erfolgen kann, als mit dem konkreten Immissionen eines Vorhabens eine Risikobeurteilung erfolgt, dahingehend, ob sich durch die projektspezifischen Immissionen eine Veränderung des Risikos ergibt.

Dies ist insbesondere bei Feinstaubbelastungen von Interesse, als es – wie ausgeführt – zwar nicht möglich ist, verbindlich festgelegte Grenzwerte zur Beurteilung heranzuziehen und gleichzeitig es als Faktum anerkannt werden muss, dass die Ursachen von Feinstaubbelastungen durch unterschiedlichste natürliche und zivilisatorische Quellen (hier sowohl der Straßenverkehr, aber auch alle anderen Energiegewinnungsprozesse aus Verbrennungen und die hier nicht in den gestellten Vordergrund natürlichen Quellen) verursacht werden können. Unter Berücksichtigung und Beachtung der von Herrn Ing. Mutzek vorgebrachten Anträge bzw. Darstellungen zu gesundheitlichen Auswirkungen von Feinstaub bleiben unter Hinweis auf die obigen Ausführungen die Feststellungen in meinem Teilgutachten aufrecht.

Herr Ing. Mutzek: Unzumutbare Belästigungen der AnrainerInnen müssen gemäß § 24 UVP-G hintangehalten werden. Es ist zweifelsfrei festzustellen, ob es für die Nachbarn zu unzumutbaren Belästigungen kommt (§ 77 Abs. 2 Gewerbeordnung).

Die Luftverschmutzung nimmt in Europa zu. Es kommt zu vorzeitigen Mortalitäten unter Zugrundelegung vom PM 10 (Schlaganfälle, Herzinfarkte, COPD, etc.). Wenn man diese Zahlen auf die Donaustadt umlegt, so ergibt sich folgendes für das Projektgebiet: Die Donaustadt hat etwa 172.800 Einwohner. Daraus resultierend können wir für die Anrainer des Projektes mit 27 tödlichen Schlaganfällen pro Jahr, tödlichen Herzinfarkten 61 pro Jahr, tödlichen COPD-Fällen 3 pro Jahr, tödlichen Lungenkrebsfällen 10 pro Jahr und tödlichen Lungenentzündungen 3 pro Jahr rechnen. Das bedeutet, dass pro Jahr an Ultrafeinstaub 104

Menschen sterben werden. Welche Maßnahmen kann man ergreifen, um die Bevölkerung zu schützen? Sind diese statistischen Werte zutreffend, welche aus dem KFZ-Verkehr stammen?

Herr Dr. Edtstadter: Auf welches Immissionsniveau haben Sie ihre Ausführungen abgestellt?

Herr Ing. Mutzek: Auf jenes der WHO. Die WHO hat eine Stufe angenommen. Kann der Sachverständige diese Mortalitäten bestätigen oder ob es diese nicht geben wird?

Verhandlungsleitung: Die Auswirkungen des konkreten Vorhabens sind relevant, allgemeine Betrachtungen der WHO sind hingegen nicht relevant.

Herr Ing. Mutzek: Ich halte fest, diese Mortalitäten wurden nicht behandelt und offensichtlich in Kauf genommen. Wir können diese Situation nicht akzeptieren. Das ist klar. Es gäbe eine Vielzahl von Möglichkeiten, die man präventiv ergreifen könnte. Mangels Bereitschaft der Sachverständigen sich mit der Situation vor Ort auseinanderzusetzen und eine wirksame Umweltvorsorge zu betreiben, fordern wir jetzt folgende Punkte und stellen den Antrag: der Sachverständige für Luft soll ein Maßnahmenpaket für die Projektwerberin definieren und sie dazu beauftragen eine ordnungsgemäße Bestanderhebung für Ultrafeinstaub durchzuführen, Reduktionsmaßnahmen für die Bau- und Betriebsphase zu definieren und anschließend auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse die beiden Fachgutachten zu überarbeiten und eine mögliche Umweltverträglichkeit darzustellen. Unzumutbare Belästigungen der Nachbarn sind hintanzuhalten. Dieses Recht sehen wir verletzt und als Bevollmächtigter der Sankt Nikolaus Stiftung fordern wir eine Überarbeitung des gesamten UVP-Projektes dahingehend, dass die Immissionen im Garten und im Aufenthaltsbereich des Kindergartenbereiches gemessen und in weiterer Folge entsprechende Maßnahmen definiert werden, um ein zukünftiges Ansteigen dieser Werte zu verhindern. Wir verlangen also eine umfassende gutachterliche Darstellung der Betroffenheit des Kindergartens und weiters fordere ich einen zusätzlichen Auflagenpunkt für die Bauphase. Und zwar dieselbetriebene Baumaschinen müssen durchgängig mit modernen Partikelfiltern ausgestattet sein, sollten sie im Zuge des Baubetriebs zum Einsatz kommen. Dazu lege ich auch als Beweisdokument ein Dokument des Arbeitskreises Dieselpartikelfilter vor, um zu untermauern, dass hier ein wesentlicher Nachholbedarf für die Auflagenpunkte besteht.

Der Humanmediziner hat die Betroffenheit des Kindergartens nicht ausreichend dargestellt und daher stelle ich einen Befangenheitsantrag gegenüber dem medizinischen Sachverständigen und begründe dieses wie folgt:

Wir sehen den Sachverständigen angesichts mangelnder Sorgfalt als befangen an. Diesen Befangenheitsantrag erbringe ich namens sämtlicher betroffener Bewohner die mich bevollmächtigt haben. Diesen Antrag bringe ich auch namens der Sankt Nikolaus-Stiftung, des Pfarrers und in meinem Namen.

Herr Dr. Edtstadler dazu: Es sind zum Thema Luftverschmutzung von Herrn Ing. Mutzek sehr viele allgemeine Themen angesprochen worden, die per se im Sinne einer Reduktion der Emissionen und Immissionen generell nicht zu bestreiten sind. Es ist Ziel aller Beteiligten, dass vom individuellen Verhalten angefangen bis zu verkehrslenkenden Maßnahmen eine Immissionsreduktion wünschenswert ist, zum anderen ist festzustellen, dass bezüglich der dargestellten Erkrankungs- und Mortalitätsdaten, und das wurde in meinem Gutachten gemacht, dass es in jeder Region für Erkrankungen und auch Todesfälle Grunddaten gibt, die sich auf die Bestands- und Ist Situation beziehen. Wenn nun ein Projekt zu beurteilen ist, geht es zentral darum, ob sich durch das Projektvorhaben, durch die spezifischen Immissionen, diese Situation verändert. Für das Thema Feinstaub wird hier exemplarisch der Jahresmittelwert für PM10, wie im Gutachten dargestellt, wiedergegeben, wo von einer Vorbelastung von $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ ausgegangen wird und sich die Zusatzbelastungen in Größenordnungen von 0,22 bis $0,35\mu\text{g}$ prognostiziert werden, woraus rechnerisch nach den entsprechenden Rundungskriterien und selbst bei streng mathematischer Addition die Genehmigungsvoraussetzungen des IG-L von $25\mu\text{g}/\text{m}^3$ jedenfalls eingehalten sind. Aus einer Veränderung in einer Größenordnung von 0,25 bis $0,35\mu\text{g}$ bei einem Beurteilungswert von $25\mu\text{g}$ ist eine Veränderung des Erkrankungs- und Mortalitätsrisikos nicht argumentierbar.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Der Antrag auf Ablehnung des Sachverständigen ist nach § 53 Abs. 2 2. Satz AVG verfristet.

Herr Ing. Mutzek: Zu meiner Vertretung für die drei Gartenbaubetriebe Ganger: Die Betriebe befinden sich in Familieneigentum und werden bereits in 6. Generation betrieben. Ich verlese ein Schreiben, welches ich in Kopie als Beilage zum Akt geben werde. Inwiefern wurden der Abgasskandal und die notwendige Neuberechnung in der UVP berücksichtigt?

Herr Mag. Mayer: Ich verweise auf die Stellungnahme und das HBEFA.

Herr Ing. Mutzek: Ich verweise darauf, dass NO₂ und Schwefeldioxid in der Atmosphäre zu Schwefel und Salpetersäure werden, die zu saurem Regen und Bodenversauerung führen. Auch werden Schwermetalle freigesetzt, welche den Grund und Boden beeinträchtigen. Familie Ganger sieht ein Risiko für ihren Grund und Boden.

Ich stelle den Antrag: auf die Verpflanzung einer Windschutzhecke im Bereich der Ausfahrt des Tunnels Emichgasse im Nahbereich des Geländes des ehemaligen Konsumlagers um die von der Stadtstraße ausgehende Luftströmung, um die darin enthaltenen Schadstoffe zumindest einzudämmen.

Es gibt hier auch von der Familie Ganger eine Darstellung, was damit gemeint ist. Die vorherrschenden Luftströmungen im Winter führen dazu, dass sich Luftschadstoffe in Richtung des Gärtnereibetriebes ausbreiten und eine Art Windschutzhecke könnte diese Ausbreitung abschwächen.

Herr Mag. Mayer: Ich habe mir die örtliche Situation angesehen. Und wie Sie selbst den Entlastungskarten entnehmen können, sieht man, dass der Bereich der Gärtnerei Ganger entlastet wird. Es ist daher festzustellen, dass es in der Bau- und Betriebsphase zu keinen relevanten Zusatzimmissionen kommt und die derzeit geltenden Grenzwerte jedenfalls unterschritten werden.

Herr Ing. Mutzek: Ich nehme das zur Kenntnis. Ich werde den Antrag dann zum Fachbereich Bode noch einmal stellen.

Mein Vorbringen im Namen von Mag. Burggasser, Inhaber der Nordost-Apotheke: Der Kundenbetrieb der Nordost-Apotheke wird umfangreichen Schwierigkeiten und Problemen in der Bauphase ausgesetzt. Derzeit ist aus den vorliegenden Unterlagen feststellbar, dass im Bereich von den Blumengärten bis zur Quadenstraße erhebliche Staubverfrachtungen durch Tagbauarbeiten erfolgen werden. Dort gibt es nicht die Deckelbauweise sondern eine offene Bauweise und nachdem im Bereich Quadenstraße sehr starke Winde aus dem Westen auftreten, das ist ein sehr offenes Gebiet.

Ich stelle daher den Antrag: auf zusätzliche Reinigungsmaßnahmen in Hinsicht auf mögliche humanmedizinische Auswirkungen durch Staubverfrachtungen. Also ich bitte sozusagen im Namen des Inhabers der Apotheke, dass man mittels einer Maßnahme ausschließt, dass Mitarbeiter und Kunden durch Staubverfrachtungen gesundheitlich beeinträchtigt werden. Man müsste regelmäßige Reinigungsmaßnahmen der Gehsteige vornehmen und diese sollen definiert werden.

Herr Sipser (Antragstellerin): Eine Reinigung der Gehsteige ist im Projekt nicht vorgesehen.

Herr Mag. Mayer: Aus Sicht des Luftsachverständigen werden in der Bau- als auch in der Betriebsphase die derzeit geltenden Grenzwerte eingehalten. Ich würde aber im Sinne eines konsensualen Baustellenablaufs die Antragsteller bitten, dies zu tun. Dies ist aber nicht erforderlich.

Herr Ing. Mutzek: Ich möchte mich zwei Anträgen noch anschließen. Der eine Antrag hat den Antrag am Freitag betroffen, ich habe den Wortlaut aber nicht im Kopf und werde das noch klären. Weiters schließe ich mich dem Antrag von Herrn Rehm zum Ultrafeinstaub an.

Pause: 12.45 bis 13.50 Uhr

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Wist erteilt.

Herr Wist: Im Jahre 1991 zog ich mit meiner Familie von Salzburg zurück nach Wien 22, dies nach Einschau in den Windkataster für den 22. Bezirk. Grund war die Sogwirkung, welche in den Katastern ersichtlich war, dass in den Bezirken 1210 und 1220 durch das Donautal und die damit verbundene Verblasung schlechter Luft gegeben war. Im Rahmen der Veränderungen der Tangente mit einem Mehr an Verkehr und den Änderungen der

Anflugrouten des Flughafens fühlen wir eine subjektive Verschlechterung. Meine Bitte nach Messung von Feinstaub an meinem Haus war die Folge. Meine Frau ist gegen Stickoxid und Ozon allergisch. Laut Aussage von Herrn Mag. Mayer ergibt sich aufgrund der Entfernung unseres Hauses keine Gefahr für eine Feinstaubbelastung. Als Laie kann ich diesen Ausführungen nicht widersprechen.

In verschiedenen Vorträgen von Experten der WHO, Prof. Neuberger von der Uni Wien, des VCÖ, der Uni Bern und verschiedenen Unterlagen der Stadt Wien wird speziell auf die Feinstaubbelastung von PM 2,5 und kleiner die eine Gesundheitsbeeinträchtigung darstellen die Rede, auch, dass für einen Teil der Belastungen die Verfrachtungen aus dem Ausland verantwortlich sind. Für meine Familie und mich entstehen durch das gegenständliche Projekt Belastungen. Es ist mir nicht nachvollziehbar, warum es für Bewohner keinen Schaden geben soll.

Herr Ing. Schandl hat auf die Kindergärten und den Sportplatz hingewiesen, ich schließe mich dem Antrag von Herrn Ing. Schandl an, hier in dieser sensiblen Randlage Schadstoffmessungen, durchzuführen. Ein Ersuchen um Prüfung nördlich der Sportanlage (Fischerhütte) möchte ich ergänzen weiters möchte ich mich dem Antrag von Herrn Rehm betreffend Ultrafeinstaub anschließen. Auch übergebe ich einen Antrag von Herrn Ing. Schandl.

Herr Mag. Mayer: Ich verweise auf mein bisheriges Gutachten.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Dr. List erteilt.

Herr RA Dr. List: Mein ergänzendes Vorbringen betrifft einerseits, dass hier die unzuständige Behörde entscheidet bzw. das Recht auf den gesetzlichen Richter verletzt wurde. Dazu möchte ich noch 2 Unterlagen vorlegen. Auf Seite 7 des Protokolls des PER – was immer das auch sein mag – Mag. Trummler zur ersten Sitzung der Bürgerinformation, geht hervor, dass beide Vorhaben als eine Einheit angesehen werden und als einheitliches Projekt in der Landschaft liegen und dementsprechend abgestimmt werden muss. Dr. Altenburger hat auch festgehalten: „Das haben Sie falsch verstanden, ich habe gemeint, dass wenn jemand sagt, dass die beiden Straßenvorhaben gesamthaft zu sehen sind, dann schaut es nicht so schwarz aus, wie Ihr Kollege, der bereits gegangen ist, gemeint hat. In der Planung geht das eine Vorhaben in das Andere über und die Teilung ist nicht so radikal. Faktisch ist es nämlich sehr wohl so, dass das Vorhaben in der Planung und Betrachtung beim Beurteilungsraum zusammenhängen.“ Das stärkt unseren dringenden Verdacht, dass verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf ein Verfahren vor dem gesetzlichen Richter ist somit verletzt.

Ich vertrete auch Frau Elfriede Kronberger, welche von Dr. Altenburger ein Schreiben mit einem letztmaligen Angebot zur Grundabtretung erhalten hat. Es wurde bereits in diesem Schreiben ein Enteignungsverfahren angekündigt, sollte das Angebot nicht angenommen werden. Sie hat dieses Angebot jedoch nicht angenommen. Die Liegenschaft von Frau

Kronberger wird für die gegenständliche Stadtstraße benötigt. Eine derartige Vorgangsweise habe ich noch nie erlebt.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Enteignungsverfahren sind im gegenständlichen Verfahren nicht relevant.

Herr RA Dr. List: Ich komme nochmals auf die Tabellen 22 und 23 zurück. Ich habe eine Auswertung vorgenommen. Wenn man den Bestandfall 2012 ansieht und den Betrag von ca. 22,413kg/Tag im Verhältnis zu den 12,803kg/Tag (jeweils PM 10 und PM 2,5) ansieht, ergibt sich ein Verhältnis von 1,75. Herr Mag. Mayer hat davon gesprochen, dass der Anteil am PM 2,5 ca. 30% von PM 10 wäre. Tatsächlich beträgt der Anteil 57,13% und nicht 30%, da wären nur 6kg. Das passt nicht zusammen. Sieht man sich die 0-er Variante 2019 an, dann stimmt überhaupt nichts mehr. Wenn man sich die untere Spalte ansieht, wird es noch falscher. Wir haben den Planfall 2012 beim PM 10 mit 22,413kg/Tag und PM 2,5 mit 12,803kg/Tag. Beim Planfall 0 ergibt sich im Jahr 2030 22,258kg/Tag oder beim Planfall 1 24,155kg/Tag. Besonders herausstechend ist das Verhältnis zu PM 2,5 mit 7,95kg/Tag und 8,609kg/Tag. Sie haben zuletzt ausgeführt, dass man das nicht so linear umrechnen dürfe, es gibt ja auch die Situation mit Streusplit und dergleichen. Mir haben gerichtlich beeidete Sachverständige für Luftreinhaltung gesagt, dass man davon ausgehen muss, dass in Hinkunft immer mehr der Einsatz von Streusplitt zurückgeht, möglicherweise sogar im Planfall 0 oder 1 komplett eingestellt wird und im Wesentlichen nur mehr Salz verwendet wird. Es ist also genau umgekehrt zu den Ausführungen des Mag. Mayer. Darüber hinaus bekämpft die Automobilindustrie sehr wirkungsvoll den PM 10 Anteil. Der Anteil von 2,5 kann nur sehr schwierig herausgefiltert werden und PM 1 geht gar nicht mehr. Künftig wird es daher darauf hinauslaufen, dass grob gesprochen PM 10 gleich PM 2,5 ist. Die PM 10 Messung wird daher in Wahrheit bereits eine PM 2,5 und kleiner Messung sein. Es ist daher wieder umgekehrt zu den Ausführungen des Mag. Mayer, wo er behauptete, dass das Verhältnis PM 10 zu PM 2,5 größer würde, hier werden vollkommen unrealistische Annahmen getroffen. Die Konsequenz wäre, dass die Automobilindustrie nur mehr den kleinen Staub filtern kann und den größeren nicht. Wie wollen Sie, Herr Mag. Mayer mir das erklären?

Herr Mag. Mayer: Eines vorweg, es ist mir nicht erinnerlich das ich jemals über Streusplitt gesprochen habe. Ich möchte aber gerne auf die Fragestellung vom Freitag, die mir sehr wohl erinnerlich ist, eingehen. Ich habe Ihnen angeboten aus Seriositätsgründen ich schaue mir die Unterlagen noch einmal an, wobei ich mir sehr sicher sehr war, das die Rechnungen richtig waren. Ich habe das Prüfverfahren 2-stufig abgehalten. Erste Stufe war die Frage, ob ein Übertragungsfehler stattfand. Dazu möchte ich feststellen, dass bei zwei Prognosewerten und zwar für den Teil der die Spange betrifft, wurden erstens für den Planfall 0 2019 die Nachkommastellen bei PM 10 nicht korrekt dargestellt, diese wurden mit 2018 vertauscht. Zweitens wurde PM 10 für den Planfall 0 2030 anstatt 13,2 13,0 eingesetzt. Beides ist jedoch nur marginal, ist stelle es der Vollständigkeit halber nur fest. Nur zur eigentlichen

Fragestellung vom Freitag: Wie ich schon am Freitag angemerkt habe, gibt es folgende Unterschiede zwischen den beiden Vorhaben bzw. den jeweiligen Untersuchungsgebieten. Einerseits werden die unterschiedlichen Verkehrssituationen mit den jeweiligen unterschiedlichen Verkehrsstärken im Untersuchungsraum der beiden Vorhaben gewichtet. Der zweite Unterschied ist das es einen abweichenden Anteil an Schwerverkehr gibt und aus diesem Grund und auch die zeitliche Komponente möchte ich einbringen, ist der exhaust-Anteil stark abnehmend. Nämlich der Motorbedingte Anteil, der sogenannte Exhaustanteil, stark abnehmend ist, während der Anteil aus Aufwirbelung aus Brems- und Reifenabrieb als konstant anzusehen ist. Aus diesem Grund ist ein unterschiedliches Verhalten von PM 10 und PM 2.5 aus den Tabellen abzuleiten.

Herr RA Dr. List: Ich lasse mich mit diesen 3 Sätzen nicht abspesen. Sie meinten wohl, dass ab 2024/2030 der Anteil an Elektromotoren und Hybriden stärker wird.

Herr Mag. Mayer: Nein, der Anteil an E-Fahrzeugen ist nicht berücksichtigt, es geht rein um den technologischen Fortschritt in der Verbrennungstechnologie. Der dem Handbuch der Emissionsfaktoren, das den Stand der Technik darstellt, zu entnehmen ist.

Herr RA Dr. List: Sie gehen von Verbrennungstechnologie aus und führen aus, dass der Anteil an PM 2,5 weniger wird. Ich will nur wissen wie Sie das gemeint haben, Sie sagen das Verhältnis zwischen Aufwirbelung und Exhaust wird sich dramatisch im Positiven verändern. Führen Sie das darauf zurück dass sich die Technik in diese Richtung entwickeln wird?

Herr Mag. Mayer: Richtig ist, dass in den jeweiligen Untersuchungsgebieten den entsprechenden Straßenabschnitten Verkehrssituationen zugewiesen werden, die unterschiedliche Verkehrsstärken aufweisen. Schon aus diesem Grund gibt es Unterschiede der jeweiligen Emissionsbilanz des Untersuchungszeitraums.

Herr RA Dr. List: Im Vergleich mit anderen Straßenbauvorhaben ist das Verhältnis hier nicht plausibel. Alle mir bekannten Straßenprojekte weichen massiv von diesen beiden Tabellen ab. Ich habe daher den dringenden Verdacht, dass Ihre Erklärung aus meiner Sicht zu akzeptieren ist, weil es falsch ist. Es geht hier nicht um ein paar Gramm auf oder ab, es geht um die Dimension, welche massiv nicht passt, auch im Vergleich mit renommierten Straßenbauvorhaben der ASFINAG. Meine Klienten und ich sind massiv unzufrieden mit dieser Antwort.

Ich stelle den Antrag: die beiden Tabellen durch einen zweiten Sachverständigen begutachten zu lassen.

Ich lege auch die drei Fragen nochmals vor, welche Herr Rehm am Freitag zu Protokoll gegeben hat. Ich hätte diese gerne beantwortet.

Verhandlungsleitung: Die Frage 1 ist bereits beantwortet, auch, wenn Sie mit der Antwort nicht zufrieden sind.

Herr RA Dr. List: Ich lese Frage 1 nochmals vor: Warum sind die von Projektwerberin angegebenen Ansätze eines Anteils von PM 2,5 zu PM 10 von 30% nicht in den Verhältnissen abgebildet? Diese Verhältnisse in der Tabelle weichen davon ab, wie erklären Sie sich diese Abweichung, siehe xls Datei?

Verhandlungsleitung: Trotzdem wurde die Frage bereits beantwortet, auch wenn wir die Frage nochmals protokolliert haben.

Herr RA Dr. List: Ich ersuche zu Protokoll zu nehmen, dass ich ersucht habe, mir diese Fragen aus dem Protokoll vorzulesen. Aus meiner Sicht wurde die Frage 1 nicht beantwortet. Frage 2 lautet: Wie sind die Unterschiede in den beiden Tabellen für das Bestandsjahr 2012 zu begründen, obwohl in der Verkehrsuntersuchung entsprechende Unterschiede in den Vorhaben nicht berücksichtigt werden können?

Herr Mag. Mayer: Die Unterschiede resultieren daraus, dass im Untersuchungsraum für die jeweiligen Verkehrssituationen unterschiedliche Verkehrsstärken auftreten.

Herr RA Dr. List: Dies ist eine Behauptung. Warum ist das so?

Herr Mag. Mayer: Das geht aus den Einreichunterlagen hervor.

Herr RA Dr. List: Ich sage, das ist eine reine Behauptung des Sachverständigen, die durch nichts begründet ist. Halten wir im Protokoll fest, dass der Verhandlungsleiter sagt, dass das aus den Einreichunterlagen hervorgeht.

Verhandlungsleitung: Der Verhandlungsleiter hat nichts gesagt. Herr Mag. Mayer hat das gesagt.

Herr RA Dr. List: Ich ziehe das mit Bedauern zurück. Ich kenne diese Einreichunterlagen und habe mich vorbereitet, bitte nennen Sie mir den Teil der Einreichunterlagen. Das ist mir wichtig, nennen Sie auch die Seite, vielleicht kann auch die Projektwerberin helfen.

Herr Mag. Mayer: Im Kapitel 9 ist es festgehalten, die Projektwerberin kann dazu Auskunft geben.

Herr RA Dr. List: Wo im Kapitel 9?

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Wir werden die Zahl liefern.

Herr Sipser (Antragstellerin): Sämtliche Parameter die für die Ermittlung der Emissionsbilanz herangezogen wurden, befinden sich im Wirkfaktorenbericht. Es gibt ein Kapitel 9.2, das

lautet „Verkehrliche Planfälle“, in diesem sind für jede Verkehrssituation, sei es Autobahn, Hauptstraße, Gemeindestraßen die jeweiligen Verkehrsstärken für PKW und LKW über die Prognosezeiträume aufgelistet. Sowohl für die 0-Varianten als auch für die Prognosevarianten. Dann finden Sie weiter im Kapitel der Betriebsphase die Angabe darüber, wie die non-exhaust Faktoren berücksichtigt wurden.

Herr RA Dr. List: Wie kann ich das auf die Tabelle zurückführen?

Verhandlungsleitung: Das wurde schon beantwortet, auch wenn dies wieder für Sie nicht zufriedenstellend ist.

Herr RA Dr. List: Im Kapitel 9 stehen Zahlen drinnen. Wie lassen sich die Zahlen mit der Tabelle 22 und 23 decken? Passt das die genannte Fundstelle mit den Tabellen 22 und 23 zusammen?

Herr Mag. Mayer: Die Zahlen sind für mich plausibel.

Herr RA Dr. List: Frage 3 lautet: Inwieweit werden in verschiedenen Jahren unterschiedliche Verkehrssituationen für die beiden Parallelprojekte Spange S1 und Stadtstraße angenommen?
Anmerkung: die technischen Parameter wie Steigerung usw. bleiben ja konstant.

Herr Mag. Mayer: Zu den Verkehrssituationen ist festzustellen, dass die Projektwerberin für Gemeindestraßen, Hauptstraßen A und B, Autobahnen und restliche Landstraßen Verkehrssituationen angenommen hat, die für das jeweilige Untersuchungsgebiet repräsentativ sind.

Herr RA Dr. List: Warum sind sie repräsentativ?

Verhandlungsleitung: Das Fachgebiet Verkehr haben wir bereits abgeschlossen.

Herr RA Dr. List: Die Tabellen 22 und 23 sind entscheidend, weil es letztendlich um die medizinischen Auswirkungen geht. Die Fragen dazu wurden nicht ordnungsgemäß beantwortet, ich habe es aber auch nicht anders erwartet.

Zu Seite 38 von 60 (Kapitel 3.5) des Teilgutachtens. Jeder Absatz ist wichtig, zum Absatz 1 stelle ich die Frage, warum wurden gerade die Jahre 2019, 2024 und 2030 genommen?

Herr Mag. Mayer: Der Zeitraum 2019 bis 2030 bildet den Prognosehorizont ab. 2019 war ursprünglich das Jahr der Erstinbetriebnahme, 2024 ist das Jahr, in welchem der Lobautunnel in Betrieb genommen werden soll, 2030 bildet das Ende des Prognosehorizontes, alleine schon aufgrund der Tatsache, dass nach 2030 auch die derzeit verfügbaren Emissionsfaktoren nicht mehr verfügbar sein werden.

Herr RA Dr. List: Hat man sich mit 2019 und 2024 etwas verprognostiziert?

Verhandlungsleitung: Ob man sich verprognostiziert hat, weiß man erst im Nachhinein. Es stellt sich hier die Frage, ob die Prognosen so gewählt wurden, damit die Emissionssituation über die Jahre damit abgebildet hat?

Herr RA Dr. List: Ok, so kann man das auch fragen.

Herr Mag. Mayer: Für mich sind die Prognosejahre richtig und repräsentativ gewählt, ich habe mir auch aufgrund der Emissionsanalyse das Jahr 2020 angeschaut und dort mit einem Aufschlag gerechnet und beurteilt. Ob und wann irgendwelche angrenzenden Zulaufstrecken oder Projekte in Betrieb gehen, weiß ich heute noch nicht.

Herr RA Dr. List: zu Absatz 2: Passen die dort getroffenen Annahmen noch? Halten Sie diesen zweiten Absatz nach heutigem Stand noch aufrecht?

Herr Mag. Mayer: Ja, weil es die Rechenpunkte im unmittelbaren Auswirkungsbereich der Stadtstraße sowie im Überlappungsbereich als auch im mittelbaren Auswirkungsbereich durch der S1 Spange nach wie vor repräsentativ sind.

Herr RA Dr. List: zu Absatz 3: Welche Emissionsminderungen für den NOX oder NO2 JMW lassen sich durch eine Lärmschutzwand erwarten?

Herr Mag. Mayer: In den eingereichten Unterlagen wird durch eine mikroskalige Berechnung der Einfluss und im speziellen die Immissionsmindernde Wirkung der projektierten Lärmschutzwand dargestellt.

Herr RA Dr. List: Welches NO2 Reduktionspotenzial hat eine Lärmschutzwand?

Herr Mag. Mayer: Durch die abschirmende Wirkung im unmittelbaren Nahbereich RP1 ist das maximale Minderungspotenzial mit rund $3,6\mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2020 zu erwarten.

Herr RA Dr. List: Erwarten Sie auch eine Reduktionspotenzial für PM 10 und PM 2,5 durch die Lärmschutzwand?

Herr Mag. Mayer: Ja, aber ich habe es in der Beurteilung meiner Auswirkungen nicht dargestellt, somit sind die Beurteilungen der Auswirkungen in meinem Gutachten für jene Schadstoffe als konservativ anzunehmen.

Herr RA Dr. List: Warum beurteilen Sie hier NOX und NO2 aber PM 10 und PM 2,5 nicht?

Herr Mag. Mayer: Für NOX und NO2 gibt es eine einsehbare Berechnung, auch die ich mich stütze, die klar nachvollziehbar ist. Für PM 10 und PM 2,5 habe ich aufgrund einer konservativen Annahme darauf verzichtet.

Herr RA Dr. List: Es heißt hier: Die im Jahr 2020 um 4,9% höheren Emissionen für NOX im Projekt Stadtstraße wären in der Beurteilung der Auswirkungen der Betriebsphase berücksichtigt. Was heißt das?

Herr Mag. Mayer: Wie schon zuvor angemerkt hat die Emissionsanalyse meinerseits ergeben, dass abweichend vom Verkehrsplanfall 2019, 2020 um rund 4,9 % höhere Emissionen an NOX zu erwarten sind und daraus resultierend habe ich in meinem Fachgutachten die Emissionswerte angepasst.

Herr RA Dr. List: Wie angepasst, von oben nach unten oder konservativ angepasst?

Herr Mag. Mayer: Erhöht.

Herr RA Dr. List: Weiters steht dort: Für die maximalen NO2 Halbstundenmittelwerte werden im vorliegenden Teilgutachten ein Zuschlag von 12% auf NOX bei der Konversion zu NO2 berücksichtigt. Was heißt das?

Herr Mag. Mayer: Wie am Vormittag schon in der Beantwortung der Frage von Herrn Rehm ausgeführt, modelliert das verwendete Ausbreitungsmodell AUSTAL 2000 nur Stundenmittelwerte, das gesetzliche Beurteilungskriterium für den Kurzzeitmittelwert für NO2 ist jedoch ein Halbstundenmittelwert. Daher wurde aus dem Zusammenhang sämtlicher gemessener Stunden- und Halbstundenmittelwerte in Wien, gemessen durch das Wiener Luftmessnetz, jener Aufschlag ausgewiesen.

Herr RA Dr. List: Im Bereich Wehlistraße und Rinnböckstraße ergeben sich Überschreitungen von 42µg/m³. Warum wurden in diesem Bereich (Rinnböckstraße) keine Berechnungen vorgenommen? Herr Rehm hat auch den Antrag gestellt, dass man diesen Bereich noch mit einbezieht.

Wenn die Frage nicht beantwortet wird, stelle ich ebenfalls diesen Antrag auf Einbeziehung dieser Frage.

Es wurde von Mag. Mayer angeführt, dass es zu maßgeblichen Entlastungen kommen soll. Wie ist das gemeint mit den maßgeblichen Entlastungen, insgesamt in einer Gesamtbewertung, regional mit Gegenverrechnungsmöglichkeit?

Herr Mag. Mayer: Wie aus den vorliegenden Entlastungskarten für die jeweiligen Differenzplanfelder zu sehen ist, kommt es im Untersuchungsgebiet vor allem in dichter bebauten Ortsteilen zu Entlastungen, während die auftretende Zusatzbelastung durch das

gegenständliche Vorhaben in weniger dicht bebauten Gebieten auftritt. Ich komme zu meiner Bewertung, dass es in Summe zu diesen von Ihnen genannten Entlastungen kommt.

Herr RA Dr. List: Das Relevanzkriterium von 3% wurde mehrfach angesprochen. Ich kenne zwei Relevanzkriterien. Die 3% nimmt man eher für den Tagesmittelwert in der Betriebsphase und die 1% beim Jahresmittelwert, wohl auch in der Betriebsphase, in der Bauphase werden teilweise höhere Werte akzeptiert. War das so gemeint? Für welche Zeiteinheit gilt das?

Herr Mag. Mayer: In diesem Zusammenhang meinte ich beide Mittelwerte. Also auch den Jahresmittelwert bzw. Langzeitmittelwert und zwar jeweils mit 3%, somit auch des Jahresmittelwertes.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Alexander Hirschl erteilt.

Herr Hirschl: Ich spreche stellvertretend für meine Mutter und mich selbst, ich bin unmittelbar betroffen.

Wir wohnen 200 Meter vom Tunnelportal bei der Spargelfeldstraße entfernt, meine Fragen sind in Bezug auf die Immissionen. Und zwar wie hoch die sind bzw. ob die Grenzwerte eingehalten werden.

Ich stelle den Antrag: Eine Redimensionierung zwischen Spargelfeldstraße und der Süßenbrunner Straße möge vorgenommen werden bspw. eine Überdachung, um die Immissionen noch weiter zu reduzieren und die Bewohner der Claretinersiedlung zu schützen.

Herr RA Dr. List:

Ich stelle den Antrag: Das Projekt ist auf Basis des schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachtens von Herrn Mag. Mayer abzuweisen, weil sowohl der Leitfaden zum UVP-G als auch der Leitfaden zum IG-L als Langzeitgrenzwert (Jahresgrenzwert) 1% und beim Tagesmittelwert 3% als relevant sieht (so einige Entscheidungen von LVwG).

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Frau Dr. Rath-Wacenovsky erteilt.

Frau Dr. Rath-Wacenovsky:

Mein Fachbereich ist Pulmologie. Ich wohne direkt an der Trasse in der Nähe der Tunnelausfahrt. Auf der Darstellung eines Bildes (Luftaufnahme) sieht man die Ausfahrt, zusätzlich sieht man durch die Smileys gekennzeichnet Kindereinrichtungen. Eine Nachmessung hat ergeben, dass der Emichgassetunnel 1 km und der andere Ausgang 40 Meter weg ist, zu den anderen Punkten ist es 1,5 Kilometer. Es wurden 35 Rechenpunkte gewählt, kein einziger ist in der Nähe des Contiweges, kein einziger in der Nähe der Kindergärten. Die Gutachten sind für Erwachsene erstellt worden, das ist aber nicht richtig. Kinder haben keine COPD und auch sonst keine entsprechende Krankheit, da sie eine andere Ventilationsrate haben. Sie sind auch bodennäher und haben eine andere Belastungssituation.

Kinder haben auch eine länger Expositionsrate. Daher müssen Kinder besonders betrachtet und besondere Messungen durchgeführt werden. Die Umweltbelastung ist ein massiver Triggerfaktor für Allergien und auch ein Asthmarisiko wird erhöht. Es wird auch eine langfristige Gesundheitsbeeinträchtigung fixiert. Seit 1992 gibt es entsprechende Daten, dass die standardisierte Messhöhe zwischen 3 und 5 Meter Höhe nicht die Belastung des Kindes repräsentiert. ZB ergibt sich in der Höhe von 1,2m bei CO eine 161 prozentige Erhöhung, bei NO 195%. Wir messen Risikofaktoren für Erwachsene, nicht für Kinder. Die Schadstoffe sind in Bodennähe nicht so stark durchmischt, die Spitzenwerte können um 300% abweichen, im Vergleich zu einer Messhöhe von 4,5m. Es gibt bereits pränatale Beeinflussung, so wird der Leptin-Spiegel erhöht (Adipositasneigung), auch die Langzeitschädigung steigt.

Die Exposition ist bereits relevant, nicht die Überschreitung eines allfälligen Schwellenwerts. Es sind Messstationen in entsprechender Höhe und repräsentativ erforderlich.

Hiermit stelle ich den Antrag auf Aufstellung von Messstationen im Bereich von Kindergärten und Schulen in entsprechender Höhe von 1,2 Metern.

Das Gutachten ist unvollständig, da kein Lokalaugenschein, keine Feinstaubmessung und keine Risikoabschätzung vorgenommen wurden, sondern man sich auf die Zahlen in den Einreichunterlagen verlassen hat. In der Dokumentation für Schwebstaub, Fachgrundlagen Seite 18 ist festgehalten, dass bei PM 10 $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ Tagesmittelwert eine Überschreitung im Kalenderjahr möglich ist. Sie haben ausgeführt, dass eine Überschreitung an 35 Tagen erlaubt ist. Diese werden seltsamer Weise gerade nicht überschritten. Aber in den Fachgrundlagen steht, dass 2004 35, 2005-2009 30 Kalendertage und 2010 25 Kalendertage eine Überschreitung von $50\mu\text{g}$ Tagesmittelwert zulässig ist. Warum orientiert man sich nicht an dieser Rechtsgrundlage? Straßen sind nicht geeignet das Problem zu lösen, andere Verkehrsanbindungen sind erforderlich (Radweg, ÖV), es wurde aber nicht auf alternative Lösungen eingegangen.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): In §16 IG-L ist geregelt, dass eine Überschreitung von bis zu 35 Tagen zulässig ist.

Verhandlungsleitung: Das IG-L sieht einen Grenzwert von $25\mu\text{g}$ vor, lässt aber Genehmigungen bis zu $35\mu\text{g}$ zu. Es ist in gewisser Weise ein Etikettenschwindel im IG-L.

Herr Mag. Mayer: Es gibt für sämtliche Planfälle flächenhafte Darstellungen der Zusatzeinmissionen durch das Projekt und darüber hinaus wurden an den exponiertesten Lagen repräsentative Rechenpunkte gesetzt, die für das jeweilige Gebiet bzw. die jeweilige Struktur im gesamten Untersuchungsgebiet repräsentativ und aussagekräftig sind. Für den Contiweg wäre dies Rechenpunkt 11, wobei davon auszugehen ist, dass die Zusatzeinmissionen weiter vom Rechenpunkt entfernt noch wesentlich niedriger sind.

Frau Dr. Rath-Wacenovsky: Das ist nicht korrekt, dazu gibt es unzählige Daten, ich weiß nicht welches Modell Sie verwenden. Ein Kilometer Entfernung führt nicht zu wesentlich weniger Belastung.

Herr Mag. Mayer: Das entspricht den allgemein bekannten Regeln der Verdünnung bzw. der Diffusion, dass Schadstoffe mit zunehmender Entfernung abnehmen, sofern sie nicht reaktiv sind.

Frau Dr. Rath-Wacenovsky: Das gilt nicht bei Windstille. Bei Windstille gibt es keine Verdünnung.

Herr Mag. Mayer: Bei absoluter Windstille würde es auch zu keiner Verfrachtung kommen.

Herr Dr. Edtstadler: Zur Alternativenprüfung ist festzustellen, dass es aus sachverständiger Sicht erforderlich ist, das Projekt auf seine Umweltverträglichkeit zu prüfen und dieses das Beweisthema ist. Die Prüfung, ob gegebenenfalls eine andere Erschließung eines Siedlungsraumes mit anderen Verkehrsmitteln bestünde, oder andere Auswirkungen hätte, ist aus humanmedizinischer Sicht aufgrund der rechtlichen Vorgaben auf die sich der Sachverständige zu beziehen hat, nicht Gegenstand der Begutachtung.

Zu den Auswirkungen von Feinstaub und Ultrafeinstaub und anderen Schadstoffen wird grundsätzlich auf die bereits am Vormittag gemachten Feststellungen von mir verwiesen. Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass im Hinblick auf die rechtlichen Grundlagen auch empfindliche Gruppen wie Kinder zu berücksichtigen sind und auch insofern berücksichtigt wurden, als zum Einen geprüft wurde ob die Grenzwerte des IG-L die zum Gesundheitsschutz der Allgemeinbevölkerung festgelegt wurden, eingehalten wurden. Dies ist im Hinblick auf die immissionstechnischen Angaben als erwiesen anzusehen.

Zum anderen wurden die von Frau Dr. Rath-Wacenovsky dargestellten wissenschaftlichen Erkenntnisse, dass es sehr viele Hinweise und Studien mit unterschiedlichsten Forschungsergebnissen gibt, in keiner Weise negiert, sondern auch wie bereits dargestellt ein Risikovergleich gemacht, wobei auf die bereits gemachten Feststellungen verwiesen wird. Dieser Risikovergleich wurde deswegen angestellt, um nicht bloß Emissionswerte gesetzlichen Grenzwerten gegenüberzustellen. Es ergibt sich daher durch die ergänzenden Darstellungen von Frau Dr. Rath-Wacenovsky keine Änderung meiner Beurteilung.

Frau Dr. Rath-Wacenovsky: Ich nehme zur Kenntnis, dass die Interessen der Kinder negiert werden und man froh ist, eine Gesetzeslücke gefunden zu haben. Es ist alles gesagt.

Frau Matysek: Wie schon am Vormittag angekündigt mache ich das Vorbringen von Frau Dr. Rath-Wacenovsky auch zum Vorbringen der Umweltorganisation VIRUS und verweise auf die Notwendigkeit der Anwendung des Vorsorgeprinzips zum Schutz der Bevölkerung, vor allem der Kinder und Ungeborenen.

Herr Ing. Mutzek: Ich schließe mich auch dem Vorbringen von Frau Dr. Rath-Wacenovsky an, speziell als Bevollmächtigter der St. Nikolaus Stiftung.

Frau Matysek: Ich erhebe in eigener Sache das Vorbringen von Frau Dr. Rath zu meinem eigenen Vorbringen.

Es folgt die Verlesung des Gutachtens für Klima und Umweltmeteorologie durch die Sachverständige, Frau Dr. Baumann-Stanzer.

Es folgt die Verlesung der Vorbringen folgender Personen sowie jene von Herrn Pater Hopf während der 2. Auflage der Unterlagen, soweit diese den Klimaschutz betreffen, durch die Verhandlungsleitung:

- Walpurga Linnau, Enzianweg 5A, 1220 Wien;
- Peter Wurzer, Quadenstraße 8/12/11, 1220 Wien;
- Mag. Alice Zeilinger, Quadenstraße 8/12/11, 1220 Wien;
- Roswitha Schandl, Kalmusweg 3, 1220 Wien;
- Elisabeth Zach, Quadenstraße 67/12/3/8, 1220 Wien.

Vorbringen:

Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Dieselskandal und mangelhaft ermittelten Treibhausgas-Emissionen drohen noch größere Zunahmen bei CO₂ und weiteren Treibhausgasen. Bezugnehmend auf das österreichische Klimaschutzgesetz und den einschlägigen Bestimmungen aus dem Pariser Klimaschutzvertrag halte ich dieses Projekt für kontraproduktiv und nicht genehmigungsfähig. Es werden nicht nur enorme Mengen an Treibgasen in Bau- und Betriebsphase frei gesetzt sondern auch durch umfangreiche Baumfällungen auch schon gespeichertes CO₂ wirksam, weil dieses nicht im gleichen Maße wieder gebunden werden kann.

Pater Georg Hopf, Hirschstettner Straße 91, 1220 Wien:

Vorbringen:

Ich befürchte, dass der CO₂-Anteil stark zunehmen wird. Auch die Treibhausgase werden zunehmen. Ich nehme Bezug auf das österreichische Klimaschutzgesetz und die einschlägigen Bestimmungen aus dem Pariser Klimaschutzvertrag. Daraus ergibt sich, dass das geplante Projekt kontraproduktiv und nicht genehmigungsfähig ist. Es werden enorme Mengen an Treibgasen in der Bau- und Betriebsphase freigesetzt. Außerdem wird durch die notwendigen umfangreichen Baumfällungen schon gespeichertes CO₂ wirksam. Es kann nicht im gleichen Maße wieder gebunden werden.

Frau Dr. Baumann-Stanzer zu diesen Vorbringen:

Wie im Teilgutachten Umweltmeteorologie und Klima dargelegt, ist in der Betriebsphase der Stadtstraße Aspern 2024 mit einer Erhöhung der jährlichen Treibhausgasemissionen um 6.000

t CO₂—Äquivalent gegenüber dem Nullplanfall zu rechnen. Diese Emissionen wurden nach dem derzeitigen Stand der Technik ermittelt.

Aufgrund des räumlichen Zusammenhangs werden im genannten Teilgutachten die Auswirkungen der Projekte Stadtstraße mit der Anschlussstelle Seestadt Ost und der Spange S1 auf die Treibhausgasemissionen gemeinsam kumulativ betrachtet und mit den Gesamtemissionen der Stadt Wien verglichen. Die jährlichen Treibhausgasemissionen der drei genannten Projekte zusammen erhöhen sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase die klimarelevanten Treibhausgasemissionen der Stadt Wien um etwa 0,1%. Das Klimaschutzgesetz (KSG; BGBl. I Nr. 106/2011) legt in Österreich sektorale Emissionshöchstmengen fest. In einer Novelle des KSG (BGBl. I Nr. 94/2013) wurden diese für die Periode 2013—2020 ergänzt (Umweltbundesamt, Klimaschutzbericht 2016). Maßnahmen für die Einhaltung dieser Höchstmengen sind von den jeweils fachlich zuständigen BundesministerInnen mit sektoralen Verhandlungsgruppen zu erarbeiten. Die Höchstmenge der österreichischen Gesamtemission an Treibhausgasen ist für das Jahr 2020 mit 48,8 Mio. Tonnen CO₂- Äquivalent festgelegt. Die zu erwartende Erhöhung der Treibhausgasemissionen durch das gegenständliche Projekt liegt in der Größenordnung von 0,01 %, kumuliert mit dem Projekt Spange S1 0,02 % dieses Wertes.

Im Fachgutachten Forst, Jagd und Fischerei wird dargelegt, dass dauernde Rodungen ausschließlich zur Durchführung der Errichtung der Stadtstraße zum Zwecke der Verbesserung und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Ausmaß von 8.256 m² zulässig sind. Zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen dieses Baumbestandes sind Ersatzaufforstungen mit einer Gesamtgröße von insgesamt 8.298m² in Form einer Auflage vom Fachgutachter Forst vorgesehen.

Anmerkung: Bei der Frage nach Zulässigkeit der Erhöhung von Emissionen handelt es sich um eine reine Rechtsfrage, welche nicht von den Sachverständigen zu beantworten ist. Ebenso wird nicht auf politische Entscheidungen eingegangen. Die rechtliche Beurteilung und die Behandlung von Rechtsfragen obliegen der Behörde im Rahmen ihrer Entscheidungskompetenz.

Verhandlungsleitung: Herrn Ing. Schandl wird das Wort erteilt.

Herr Ing. Schandl: Sie haben die Waldfläche genannt, die aufgeforstet wird, wir bezweifeln die Wirksamkeit der Aufforstung unter Verweis auf die Umweltschutzbehörde. Eine Fläche sagt nichts aus über den Stammumfang, über die Blattanzahl, über die Stärke. Über die Leistungsfähigkeit dieser frisch gepflanzten Bäume gibt es hier von Ihnen eine Aussage oder einen Vergleich über die Möglichkeit der CO₂ Bindung zwischen Altbestand und aufgeforstetem Bestand?

Frau Dr. Baumann-Stanzer: Hinsichtlich der Qualität der Neuaufforstung muss ich Sie an den Sachverständigen für Forstwesen verweisen. Aus meiner fachlichen Sicht ist die Betrachtung der Qualität der CO₂-Bindung für die Klimarelevanz in größeren Zeiträumen zu betrachten. Ein großer Baum hat natürlich eine andere Biomasse als eine Neubepflanzung.

Pause von 15.50 bis 16.10

Herr Ing. Mutzek: Ich möchte einen grundsätzlichen Satz zur Verankerung des Themas Klima bringen. Diese stammt aus dem österreichischen „Sachstand Klimawandel“. Ich möchte nur auf einen Satz, der unsere Situation ganz gut beschreibt, eingehen. Heinz Fischer hat 2014 gesagt, dieser Sachstandsbericht zeigt Anpassungs- und Minderungsmaßnahmen auf und kommt zum Schluss, dass Österreich bisher nicht ausreichend den Verpflichtungen nachgekommen ist. Zwischenzeitlich hat sich nichts geändert. Die Zivilgesellschaft soll in ihrem wachsenden Engagement für eine lebenswerte Zukunft gestärkt werden. Wir werden den Weg konsequent fortsetzen. Bezüglich des Projektes Stadtstraße wurden CO₂ Äquivalente genannt, als wären diese irrelevant. Die zusätzlichen CO₂ Emissionen seien weniger als 1% und daher nicht relevant zum Erreichen der Klimaschutzziele. Deshalb haben wir eine Zunahme von jährlich 3,5% CO₂. Dies überschreitet auch die Bestimmungen des österreichischen Klimaschutzgesetzes.

Aus diesem Sachstandsbericht ein Zitat: „In Wien als Beispiel für den urbanen Raum überlagern sich städtische Wärmeinseln und Klimawandel bedingter Temperaturanstieg besonders hohe Temperaturen in dicht verbauten Gebieten und abnehmende nächtliche Abkühlung sind die Folge. Diese Entwicklung wird sich in den kommenden Jahrzehnten fortsetzen“.

In einer Publikation des meteorologischen Instituts der Universität Freiburg wurde zum Thema Klimawandel und Städte publiziert, die Rolle von Bäumen für das Stadtklima.

Die Waldluft hat rund 200- bis 2000-mal weniger Staub- und Rußpartikel als die Stadtluft, auch zeigen sich in innerstädtischen Parkanlagen deutlich geringer Staubbelastungen als in bebauten Gebieten. Dies unterstreicht die Bedeutung von innerstädtischen Grünflächen.

Wir wissen aus dem Projekt, dass die Fällung von ca. 300 Altbäumen erforderlich ist. Diese Bäume erfüllen eine wichtige Funktion in diesem Bezirk. Speziell deshalb, weil der 22. Bezirk abgesehen vom Nationalpark Donauauen kaum Waldflächen aufweist. Das ist der Grund dafür, warum sehr oft der Wienerwald-Nordost ventiliert wird, dieser wird allerdings erst in 100 Jahren die Funktion eines Waldes aufweisen. Jene Bäume, die wir im Zuge des Projektes fällen, hätten bereits jetzt eine stadtklimarelevante Funktion.

Die Transpiration und Abschattung von Bäumen vermindert die Lufttemperatur. Dies ist an heißen Tagen positiv zu bewerten, bei kühlen Wetterlagen eher negativ. Da Bäume bis zu 500 Liter Wasser verdunsten, haben sie Einfluss auf die Luftfeuchtigkeit, wobei die Anzahl der Bäume entscheidend ist. Durch ihre Struktur und Form verringern sie auch die Windgeschwindigkeit an sehr heißen Tagen, die meistens durch schwache Winde begleitet werden. Es kann ein Baumbestand den Abtransport von Luftmassen fast zum Erliegen bringen. An Tagen mit kalter, windiger Witterung ist eine windverringende Wirkung erwünscht, die allerdings im Stadtklima oftmals nicht vorhanden ist. Über die Verminderung der Temperatur und der Windgeschwindigkeiten, die Interzeption von Strahlung und die

Erhöhung der Luftfeuchtigkeit haben Bäume auch eine indirekte Wirkung auf die lufthygienische Komponente. Wir bekommen Ersatzpflanzungen, diese sind jedoch in den nächsten 20, 30 Jahren kaum wirksam und all das wird uns als geringfügige Auswirkung verkauft. Die Realität wird für uns eine andere sein.

Frau Dr. Baumann-Stanzer: Die Publikation ist mir bekannt, die Aussagen zum Stadtklima sind vollkommen richtig. Als Ersatz für die notwendigen Rodungen sind die Aufforstungen ein wesentlicher Weg zum Ausgleich für die klimatischen Bedingungen. Wesentlich bei der Beurteilung ist, wie wirkt die zusätzliche Versiegelung durch die Straße auf das lokale Mikroklima. Hierzu gibt es Studien und Modellrechnungen, diese wurden auch im Fachbereich Luft und Klima zitiert, wo es worst-case-Betrachtungen gab wie sich die Versiegelung an einem heißen Sommertag auf das unmittelbare Temperaturumfeld wirkt. Nur im unmittelbaren Nahbereich der Fahrbahn führt dies zu einer messbaren Temperaturerhöhung. Dieser Einfluss ist im weiteren städtischen Siedlungsbereich sicher nicht mehr gegeben.

Herr Ing. Mutzek: Natürlich muss man das Projekt isoliert betrachten, es gab jedoch auch Gutachten, welche einen größeren Fokus gewählt haben zu den Auswirkungen der Stadtstraße, dass dieses Projekt eine mehr oder wenige dichte Verbauung im Sinne von Städtebauprojekten nach sich ziehen wird, und das es mit zu einer wesentlichen Verschlechterung der Situation kommen wird. Aber diese Verschlechterung aus rechtlicher Sicht nicht zu beurteilen und betrachten ist.

Zur CO₂ Senkung ist allgemein bekannt, dass Bäume nicht nur durch ihr eingelagertes CO₂ eine klimamodulierende Funktion haben, sprich den CO₂ Ausschuss vermindern und speichern, sondern dass auch aufgrund von Mikropilzen, welche eine Symbiose mit Bäumen eingehen, ein erhebliches weiteres CO₂ Speichervermögen einhergeht. Also zusammengefasst es geht uns nicht nur das Holzvolumen, sondern auch das Pilzvolumen verloren. Auch dieser Aspekt wurde im Gutachten nicht betrachtet.

Der Fokus liegt für uns im Interesse der Pfarre Hirschstetten und der Bewohner der Claretinersiedlung. Dort befindet sich eine Wald- bzw. Parklandschaft.

Verhandlungsleitung: Verliest die Vorbringen/Stellungnahmen der Projektwerberin zu den vom Sachverständigen vorgeschlagenen Maßnahmen:

Maßnahme 12.3:

Auf befestigten Fahrwegen auf der Baustelle ist eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h einzuhalten. Diesbezüglich sind an sämtlichen Einfahrten, die von den Baustellenfahrzeugen benutzt werden, Schilder mit einer Beschränkung der höchstzulässigen Geschwindigkeit „30 km/h“ mit dem Zusatzschild „auf befestigten Straßen“ anzubringen.

Stellungnahme Konsenswerberin:

Der Maßnahmenvorschlag ist zu adaptieren. Durch die Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit wird eine effiziente Abwicklung der Baustelle verhindert. Auf Basis bestehender technischer Grundlage wurde bei der Modellierung der Luftschadstoffe eine Fahrgeschwindigkeit von bis zu 69 km/h angenommen. Auf Basis dieser Festlegung kommt es nicht zu einer dauerhaften Verschlechterung der Luftgütesituation.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

Auf befestigten Fahrflächen und Baustraßen wird die Geschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt.

Maßnahme 12.6:

Auf unbefestigten Fahrwegen auf der Baustelle ist eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h einzuhalten. Diesbezüglich sind an sämtlichen Einfahrten, die von den Baustellenfahrzeugen benutzt werden, Schilder mit einer Zonen - Beschränkung der höchstzulässigen Geschwindigkeit „Zone 20 km/h“ mit dem Zusatzschild „mit Ausnahme befestigter Straßen“ anzubringen.

Stellungnahme Konsenswerberin:

Der Maßnahmenvorschlag sollte adaptiert werden. Durch die Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit wird eine effiziente Abwicklung der Baustelle verhindert. Auf Basis bestehender technischer Grundlagen wurde bei der Modellierung der Luftschadstoffe eine Fahrgeschwindigkeit von bis zu 69 km/h angenommen. Auf Basis dieser Festlegung kommt es nicht zu einer dauerhaften Verschlechterung der Luftgütesituation.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

Die maximale Geschwindigkeit auf unbefestigten Fahrflächen und Baustraßen darf 50 km/h nicht überschreiten.

Herr Mag. Mayer zu den Vorbringen und Änderungsvorschlägen 12.3 und 12.6:

Die beiden ursprünglichen Auflagen dienen zur Sicherung eines hohen Schutzniveaus für die Umwelt (vgl. Prüfbuchfrage 1.40), da durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung für befestigte und unbefestigte Wege in der Bauphase die Immissionsbelastung für die schützenden Güter möglichst gering gehalten wird. Da der Einfluss der Geschwindigkeit von Baufahrzeugen auf die Staubentwicklung unbestritten ist, ist eine Höchstgeschwindigkeit auf unbefestigten Fahrwegen von 20 km/h und befestigten Fahrwegen von 30 km/h zweckmäßig und gerechtfertigt. Höhere Fahrgeschwindigkeiten würden zu höheren diffusen Staubemissionen und somit zu einer höheren, vermeidbaren Immissionsbelastung bei den AnrainerInnen führen.

Frau Matysek: Ich möchte die Behörde auffordern, dringend dem Vorschlag des SV zu folgen, es geht auch um mehr Lärmbelastung, welche für die Bewohner unzumutbar ist.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Wir haben mit 69 km/h gerechnet, womit es sich auch ausgegangen wäre.

Herr Mag. Mayer: Nur „dass es sich ausgeht“ ist kein Kriterium, da das Schutzniveau für die Umwelt so hoch wie möglich gehalten werden soll, so ist auch der Stand der Technik für Baumaschinen zu beachten (schlechteres Emissionsverhalten ältere Maschinen).

Maßnahme 12.7:

Während der Bauphase sind zwei kontinuierliche Luftgütemessungen (PM10, PM2,5, NO2) mit entsprechender Datenübertragung zur UBA durch eine hierfür fachlich qualifizierte Institution durchzuführen. Vor der Durchführung dieser Luftgütemessungen ist die fachliche Eignung hinsichtlich dieser Institution der Behörde durch entsprechende Referenzprojekte, Qualitätssicherung oder Akkreditierung nachzuweisen. Die Messpunkte müssen im ersten Kalenderjahr im Bereich der in den Projektunterlagen ausgewiesenen Rechenpunkt RP 5 und RP 13 und in den folgenden Kalenderjahren im Bereich der in den Einreichunterlagen ausgewiesenen Rechenpunkte RP23 und RP31/32 liegen. Die konkrete Situierung der Luftgütemessstellen ist in Abstimmung mit der Behörde festzulegen. Die Berichtlegung an die Behörde hat vierteljährlich zum 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November zu erfolgen.

Bei baubedingten Überschreitungen eines PM10-Wertes von $300 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als gleitender 3-Stundenmittelwert sind durch die Umweltbauaufsicht kurzfristig und kurzzeitig über die bestehenden Maßnahmen hinaus weitere emissionsreduzierende Maßnahmen anzuordnen. Deren Umsetzung ist durch die Umweltbauaufsicht zu überwachen. Bei weiterhin steigenden Konzentrationen sind die Maßnahmen bis hin zum Baustopp in diesem Bereich zu verschärfen. Diese zusätzlichen Maßnahmen sind so lange aufrechtzuerhalten, bis die baubedingten Zusatzbelastungen wieder unter $300 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 im 3-Stundenmittel abgesunken sind. Zusätzlich ist der gleitende 24-Stundenmittelwert zu erheben. Überschreiten die Tagesmittelwerte $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 sind die Tagesmittelwerte vergleichbarer und repräsentativer Luftmessstationen zu überprüfen. Können Bautätigkeiten als Quelle der hohen PM10 – Emissionen identifiziert werden, sind auf der Baustelle zusätzliche staubmindernde Maßnahmen zu ergreifen, bis der Tagesmittelwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wieder unterschritten wird.

Stellungnahme Konsenswerberin:

Der Maßnahmenvorschlag sollte adaptiert werden, da der Bezugswert nicht anzuwenden ist.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

Bei baubedingten Überschreitungen eines PM10-Wertes von $300 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als gleitender 3-Stundenmittelwert sind durch die Umweltbaubegleitung unverzüglich über die angeordneten Maßnahmen hinaus weitere emissionsreduzierende Maßnahmen anzuordnen. Deren Umsetzung ist durch die Sonderbauaufsicht Luft zu überwachen. Bei weiterhin steigenden Konzentrationen sind die Maßnahmen von der Sonderbauaufsicht in diesem Bereich zu verschärfen oder es sind jene Baumaßnahmen, die die Überschreitung verursachen, einzustellen. Diese zusätzlichen Maßnahmen sind so lange aufrechtzuerhalten, bis die baubedingten Zusatzbelastungen wieder deutlich unter $300 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 im 3-Stundenmittel abgesunken sind. Zusätzlich ist der Tagesmittelwert zu erheben. Überschreiten die Tagesmittelwerte $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 sind die Tagesmittelwerte benachbarter Stationen zu

überprüfen. Kann die Baustelle als Quelle der hohen PM10 – Emissionen identifiziert werden, sind auf der Baustelle zusätzliche staubmindernde Maßnahmen zu ergreifen.
Der erste Absatz soll so bleiben wie vom Sachverständigen vorgeschlagen.

Herr Mag. Mayer dazu:

Der gegenständliche Vorschlag ist aus fachlicher Sicht annehmbar, da ein Tagesmittelwert nicht jene glättenden Eigenschaften aufweist, wie ein gleitender 24 –Stunden-Mittelwert. Das beabsichtigte Schutzniveau wird somit in der Regel nicht verringert.

In Bezug zur Sonderbauaufsicht Luft (anstelle einer Umweltbauaufsicht) wird auf die Auflage 1.1 in der zusammenfassenden Bewertung für das gegenständliche Vorhaben hingewiesen, wodurch eine Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 zu bestellen ist. Interne Kompetenzaufteilungen im Rahmen einer Umweltbauaufsicht seitens der Projektwerberin sind nicht Inhalt des ursprünglichen Auflagenvorschlags durch den ASV für Luftreinhaltung. Die Präzisierung der gegenständlichen Auflage, dass nur „jene Baumaßnahmen, die die Überschreitung verursachen, einzustellen“ sind, ist aus fachlicher Sicht in Ordnung.

Herr Sipser (Antragstellerin): Es soll der Gleitwert „Tagesmittelwert (24 Stunden)“ herangezogen werden.

Herr Ing. Mutzek:

Ich stelle den Antrag, mindestens 3 weitere Luftgütemessstellen durch die Behörde vorzuschreiben und ich fordere auch, dass wir im Zuge dieses Verfahrens die konkrete Situierung dieser Messstellen vornehmen. Die derzeitigen Angaben sind zu wenig konkret, um später auch aussagekräftige Messwerte zu bekommen.

Herr Mag. Mayer: Aus meiner Sicht ist eine solche Maßnahme nicht erforderlich, wo sollen die beiden zusätzlichen Messstellen definiert sein?

Herr Ing. Mutzek: Zwei Messstellen sind im Hinblick auf die vorhandenen Schulen und Kindergärten zu wenig.

Ich stelle den Antrag im Namen der St. Nikolaus Stiftung für den Bereich Hirschstetten bei der Claretinersiedlung jedenfalls eine Messstelle einzurichten.

Herr Mag. Mayer: Ich verweise auf Auflagenpunkt 7. Die Messpunkte müssen im ersten Kalenderjahr in Bereich der RP5 und RP13 und in den Folgejahren im Bereich der in den Einreichunterlagen ausgewiesenen RP 23 bzw. 31/32 liegen, die konkrete Situierung ist in Abstimmung mit der Behörde festzulegen. Diese Punkte wurden nach den Immissionsschwerpunkten in der Bauphase für das jeweilige Kalenderjahr ausgesucht und dienen für eine Abschätzung der Bausituation.

Frau Matysek: In eigener Sache, ich erhebe das Vorbringen von Herrn Mutzek zu meinem eigenen und stelle zu den Ausführungen über die Pilze den Antrag auf Bestellung eines Pilzsachverständigen und diesen mit der Erstellung eines Gutachtens zu betrauen.

Maßnahme 12.20:

Die für die Transportfahrten eingesetzte Fahrzeugflotte muss zumindest der EURO Abgasklasse Euro V entsprechen. Die Umweltaufsicht hat stichprobenartig wiederkehrende Überprüfungen der für den Transport eingesetzten Nutzfahrzeuge durchzuführen, zu protokollieren und unverzüglich geeignete Maßnahmen (beispielweise durch Aussprechen von Fahrverboten für LKW, die nicht zumindest der EURO Abgasklasse Euro V entsprechen) durchzuführen.

Stellungnahme Konsenswerberin:

Dieser Maßnahmenvorschlag sollte adaptiert werden, da die Berechnung der Luftschadstoffe einen Emissionsstandard III angenommen hat und die Ergebnisse zeigen, dass die entsprechenden Grenzwerte eingehalten werden.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

Die für die Transportfahrten eingesetzte Lkw-Fahrzeugflotte muss zumindest dem Emissionsstandard Euro IV entsprechen. Die Sonderbauaufsicht Luft hat stichprobenartig wiederkehrende Überprüfungen der für den Transport eingesetzten Nutzfahrzeuge durchzuführen und zu protokollieren.

Herr Mag. Mayer dazu:

Dieser Auflagenvorschlag ist aus fachlicher Sicht abzulehnen, da gemäß dem Handbuch der Emissionsfaktoren in der Version 3.3 im ehestmöglichen Baujahr 2018 bereits mehr als 80 Prozent der schweren Nutzfahrzeuge (SNF) der EURO-Abgasklasse Euro V oder höher entsprechen. Eine entsprechende Marktdurchdringung ist daher gegeben und somit sind Fahrzeuge dieser Abgasklassen als Stand der Technik anzusehen. In der Bauphase wird die Immissionsbelastung für die schützenden Güter durch die ursprüngliche Auflage möglichst gering gehalten.

Herr Wist: Ich nehme an, dass diese Kontrollen dann unangemeldet erfolgen.

Verhandlungsleitung: Das ist in der Regel der Fall.

Maßnahme 12.22:

Das unnötige Laufenlassen von kraftstoffbetriebenen Maschinen oder Geräten ist verboten. Diesbezüglich sind die ArbeitnehmerInnen nachweislich zu informieren und ist dafür Sorge zu tragen, dass auch betriebsfremde Personen beim Aufenthalt auf der Baustelle diese Regelung beachten.

Stellungnahme Konsenswerberin:

Der Maßnahmenvorschlag sollte adaptiert werden, weil ein Verbot nicht notwendig ist, da grundsätzlich Maschinen und Geräte - im Sinnen des Gebots eines wirtschaftlichen Einsatz von Ressourcen - nicht erfolgt.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

Das unnötige Laufenlassen von kraftstoffbetriebenen Maschinen oder Geräten ist zu vermeiden. Diesbezüglich sind die ArbeitnehmerInnen nachweislich zu informieren und dafür Sorge zu tragen, dass auch betriebsfremde Personen beim Aufenthalt auf der Baustelle diese Regelung beachten.

Herr Mag. Mayer dazu:

Die Verwendung des Verbs „vermeiden“ anstatt „verboten“ ist aus luftreinhalte-technischer Sicht in Ordnung und führt zu keinem Absenken des angestrebten Schutzniveaus.

Herr Ing. Mutzek: Ich fordere die Sachverständigen auf, diesen Auflagenpunkt zu belassen, zumal es auch nach der StVO ebenfalls verboten ist, Fahrzeuge unnötig laufen zu lassen und sind Auflagen als Mussbestimmung zu formulieren, nicht als „Kannbestimmung“. Bei der S1 wurde der gleiche Auflagenpunkt nicht verändert.

Herr Rehm: Zu diesem Auflagenänderungsvorschlag ist anzumerken: Dieser Auflagenpunkt ist in anderem Verfahren in Form des Verbotes durchaus üblich und eine Auflage muss hinreichend bestimmt sein, damit sie auch exekutierbar ist.

Derartige Infrastrukturprojekte weisen, wie auch das gegenständliche, Treibhausgasemissionszuwächse auf, die Wirkung wird vom Anschein dadurch gemildert, dass meist in den 0-Planfällen ein hoher Emissionszuwachs ausgewiesen wird. Der relative Unterschied erscheint dabei zumeist sehr gering. Dies wird der Vorhabenswirkung nicht gerecht, deshalb bedürfte es einer Ergänzung, nämlich des Nachweises, dass ein Maßnahmenzenario mittels dessen im Untersuchungsgebiet die verkehrssektoralen Treibhausgasemissionsreduktionsziele erreicht werden, durch das Vorhaben - etwa durch induzierte Verkehrszunahmen – nicht behindert werden.

Herr Ing. Schandl:

Ich möchte einen Antrag stellen: Da bereits im Zuge der Errichtung der Straßenbahnlinie 26 alleine in der Oberfeldgasse ca 150 Bäume gefällt wurden und beim Projekt Stadtstraße nochmals hunderte Bäume gefällt bzw. gerodet werden sollen, stelle ich den Antrag, dass die Aufforstungen, egal ob nach dem Forstgesetz oder gemäß des Wiener Baumschutzgesetzes, nach Maßgabe ihrer Wirksamkeit, sprich nach Volumen der Stämme der Bäume, äquivalent zum Bestand gepflanzt werden und das Volumen gleich bleiben soll. Damit soll das Klima durch die geplanten Schlägerungen, Rodungen und Bodenversiegelungen in meinem Wohnumfeld auf den Stand von zumindest heute gehalten werden und nicht verschlechtert werden.

Verhandlungsleitung: Ein Ausgleich nach Volumen der Stämme der Bäume erfolgt im Baumschutzgesetz ohnehin (dies allerdings abhängig vom Fällungsgrund).

Frau Matysek: Ich mache die Ausführungen von Herrn Rehm zu meinen eigenen.

Es wird die Verhandlung mit Fachbereich Lärm weitergeführt:

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass am morgigen Verhandlungstag das Thema Lärm behandelt wird und nicht die – gemäß Edikt ursprünglich vorgesehenen – Themen Wasser, Boden und Landwirtschaft. Diese werden am 13.12.2017 abgehandelt. Die RednerInnenliste für den Bereich Wasser wird morgen jedoch ebenfalls aufgelegt. Morgen wird jedenfalls mit der RednerInnenliste Lärm und Erschütterungen begonnen.

Herr Ing. Talasch: Vorbemerkung: Die Kisten 5 und E sind in meinem Gutachten nicht genannt, es wurde jedoch nachträglich geprüft, dass die Kisten 5 und E mit den während der Erstellung des Gutachtens vorliegenden Unterlagen ident sind und lediglich umbenannt wurden.

Der Sachverständige trägt das Gutachten des Fachbereiches Lärm zusammengefasst vor.

Herr Dr. Edtstadler: Vorbemerkung: Ergänzend zu meinem Gutachten wird ausgeführt, dass auf Seite 66 und 67 in den Tabellen „Planfall 2024/2025 3.1.1.4.7.3“ bzw. für den „Planfall 2030 Tabelle 3.1.1.4.7.4“ die Emissionspunkte 17 und 20 nicht in die Tabelle übertragen wurden. Es handelt sich hierbei um einen Übertragungsfehler. Wenn man sich die Immissionen anschaut, dann liegen sie für den Planfall 2024/2025 und 2030 im unteren Bereich und ergeben sich dadurch keine Änderungen der Beurteilung im Gutachten.

Der Sachverständige trägt das Gutachten des Fachbereiches Humanmedizin zusammengefasst vor, soweit dieses Lärm betrifft.

Verlesung der Vorbringen folgender Personen samt Wohnadressen sowie der dazu abgegebenen Sachverständigenstellungen durch die Verhandlungsleitung, soweit diese den Fachbereich Lärm betreffen:

- Jürgen Müller,
- Christine und Günter Ertl,
- Edith und Erich Gossy,
- Franz Winkelmayr,
- Stephanie Schmol,
- Alexander und Gabriele Hirschl,
- Stefan Rattay,

- Margarete und Leopold Rath,
- Johanna Steinau,
- Gerhard Kern,
- Christine Kutschak,
- Günther und Sabine Sommer,
- Rosa Wagner,
- Christian Bittermann und Walter-Christian Bittermann,
- Mag. Gerald Sendera,
- Gabriele Fuchs-Hlinka MSc,
- Gerhard Wist.

Die persönliche Betroffenheit dieser Personen wurde bereits in den Stellungnahmebänden abgehandelt wie folgt:

Christine und Günter Ertl abgehandelt im Stellungnahmeband zum Einwand Nr. 284 und Nr. 285; Stephanie Schmol zu Nr. 544; Alexander und Gabriele Hirschl zu Nr. 106a, 106b und 107, Herr Jürgen Müller zu Nr. 58 und 59; Franz Winkelmayr zu Nr. 624; Stefan Rattay zu Nr. 42; Johanna Steinau zu Nr. 571; Gerhard Kern zu Nr. 97; Christine Kutschak zu Nr. 83; Günther und Sabine Sommer zu Nr. 561 und 562; Rosa Wagner zu Nr. 600; Familie Bittermann zu Nr. 140; Mag. Gerald Sendera zu Nr. 18; Gabriele Fuchs-Hlinka MSc zu Nr. 119.

Noch nicht abgehandelt wurden daher im Hinblick auf ihre persönliche Betroffenheit die Familien Gossy und Rath.

Vorbringen:

Das geplante Projekt führt zu einer Steigerung von Lärmemissionen in meinen Wohnbereichen, im speziellen bei Nachtzeit und geöffnetem Fenster während sommerlicher Hitzeperioden befürchte ich dadurch gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Störung der Nachtruhe.

Bezugnehmend auf die ständige Rechtsprechung im Rahmen der höchstrichterliche Entscheidungen fordere ich konkrete Schallemissionsdaten, laut einschlägigen Richtlinien auf 0,1 dB genau, an den Fensteröffnungen meines Wohnobjekts an o.g. Adresse, um einschätzen zu können, welche zusätzliche Belastungen für mich bzw. meine Familie eintreten werden. Sollten Lärmschutzmaßnahmen notwendig sein, dann bitte ich um detaillierte Informationen über die technische Ausführung, Rahmenbedingungen Vorort und mögliche laufende Kosten und Wartungskosten für 10 Jahre.

Herr Ing. Talasch zur persönlichen Betroffenheit der Familie Gossy (die nun erstmals Vorbringen erstattet hat):

„Hinsichtlich der Angabe von Schallpegeln auf 0,1 dB genau an jedem Immissionspunkt ist festzustellen, dass eine derartige Rechtsprechung der Höchstgerichte nicht bekannt ist.

Zur persönlichen Betroffenheit ist auszuführen:

Das Objekt 1220 Wien, Claretnergasse 3/3 liegt etwa 180 m von der geplanten Trasse der Stadtstraße in südwestlicher Richtung. Die zu erwartenden Immissionen liegen auf Grund der Abschirmung durch die davorliegenden Gebäude einerseits und auf Grund der nahezu doppelten Entfernung von der Trasse um mindestens 10 dB unter jenen des benachbarten Immissionspunktes IP08 (Anfanggasse 41).

An Immissionen am Immissionspunkt IP08 sind zu erwarten:

Bestand 2012:

Lday 55 dB

Levening 51 dB

Lnight 47 dB

Lden 56 dB

Nullplanfall

Lday 56 dB

Levening 53 dB

Lnight 48 dB

Lden 57 dB

Planfall 2030:

Gesamtbelastung

Lday 57 dB

Levening 54 dB

Lnight 49 dB

Lden* 58 dB

(* = mittlerer Tag – Abend – Nacht – Pegel, dh über 24h)

Planfall 2024/2025:

Gesamtbelastung

Lday 57 dB

Levening 54 dB

Lnight 49 dB

Lden 58 dB

Bauphase:

Lautestes Halbjahr

Leq,Tag 65 dB“

Herr Dr. Edtstadler zu diesen Vorbringen betreffend Fam. Gossy:

In der Bauphase kommt es zu zusätzlichen Immissionsbelastungen. Die Baulärmbelastungen halten unter Berücksichtigung der projektseitig vorgesehenen und entsprechend dem Fachgutachten Lärm vorgesehenen zwingenden Maßnahmen die Beurteilungskriterien aus

dem Fachgutachten Humanmedizin ein. Aus den vom SV Lärm dargestellten Belastungen sind an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Betroffenen im Sinne medizinisch unzumutbarer Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen nicht abzuleiten.

In der Betriebsphase kommt es zu zusätzlichen Immissionsbelastungen. Die Belastungen aus dem Straßenverkehr halten unter Berücksichtigung der projektseitig vorgesehenen und entsprechend dem Fachgutachten Lärm vorgesehenen zwingenden Maßnahmen die Beurteilungskriterien aus dem Fachgutachten Humanmedizin ein. Aus den vom SV Lärm dargestellten Belastungen sind an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Betroffenen im Sinne medizinisch unzumutbarer Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen nicht abzuleiten.

Herr Ing. Talasch zu diesen Vorbringen betreffend Familie Rath:

„Für das Objekt 1220 Wien, Spandlgasse 8 sind die für die Immissionspunkte IP11 und IP31 ermittelten Immissionen maßgebend, da diese Punkte etwa gleich weit von der Trasse entfernt liegt. Die Trasse selbst verläuft hier in Tieflage, sodass Immissionen aus dem Betrieb nicht zu erwarten sind. Die Herstellung des Tunnelbauwerkes wird jedoch zu erheblichen Immissionen führen.

Die zu erwartenden Immissionen sind: (jeweils als energieäquivalenter Dauerschallpegel)

Bauphase:	1. Baujahr	L _{day} (=Leq,Tag)	66 dB
	2. Baujahr	L _{day} (=Leq,Tag)	65 dB
	3. Baujahr	L _{day} (=Leq,Tag)	62 dB
	Lautestes Halbjahr	L _{day} (=Leq,Tag)	66 dB

Bestand 2012:	L _{day}	51 dB
	L _{evening}	48 dB
	L _{night}	42 dB
	L _{den}	52 dB

Auf Grund der Entfernung von etwa 60m vom Tunnelbauwerk sind zwar wahrnehmbare Erschütterungen nicht auszuschließen, jedoch können Bauwerksschäden ausgeschlossen werden.“

Herr Dr. Edtstadler zu diesen Vorbringen betreffend Familie Rath:

In der Betriebsphase sind in keinem Planfall und Prognosehorizont vorhabensbedingte Zusatzbelastungen zu erwarten, die sich gegenüber der bestehenden Situation an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders negativ auf die Gesundheit im Sinne medizinisch unzumutbarer Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen auswirken.

In der Bauphase kommt es zu zusätzlichen Immissionsbelastungen. Die Baulärmbelastungen halten unter Berücksichtigung der projektseitig vorgesehenen und entsprechend dem Fachgutachten Lärm vorgesehenen zwingenden Maßnahmen die Beurteilungskriterien aus

dem Fachgutachten Humanmedizin ein. Aus den vom SV Lärm dargestellten Belastungen sind an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Betroffenen im Sinne medizinisch unzumutbarer Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen nicht abzuleiten.

Herr Ing. Talasch: Hinsichtlich der Angabe von Schallpegeln auf 0,1 dB genau an jedem Immissionspunkt ist festzustellen, dass eine derartige Rechtsprechung der Höchstgerichte nicht bekannt ist und daher auf Grund der Tatsache, dass die Beurteilung bereits erfolgt ist, keine Ergänzung erforderlich erscheint.

Verhandlungsleitung: Aus Behördensicht wird ausgeführt, dass auch uns eine derartige Judikatur nicht bekannt ist. Weiters wird dazu auf die Stellungnahmebände verwiesen.

Verlesung der Vorbringen folgender Personen samt Wohnadressen sowie der dazu abgegebenen Sachverständigenstellungen durch die Verhandlungsleitung, soweit diese den Fachbereich Lärm betreffen:

- Walpurga Linnau,
- Peter Wurzer,
- Mag. Alice Zeilinger,
- Roswitha Schandl,
- Elisabeth Zach.

Die persönliche Betroffenheit dieser Personen wurde bereits in Stellungnahmebänden abgehandelt wie folgt:

Elisabeth Zach abgehandelt im Stellungnahmeband zum Einwand Nr. 635; hinsichtlich Roswitha Schandl ist deren Wohnadresse bereits zu Einwand Nr. 180 abgehandelt.

Noch nicht abgehandelt wurden daher im Hinblick auf ihre persönliche Betroffenheit Walpurga Linnau, Peter Wurzer und Mag. Alice Zeilinger.

Vorbringen:

Das geplante Projekt führt zu erheblichen Steigerungen der Luftschadstoffe an meinem Wohnort und verursacht somit eine Beeinträchtigung meiner Gesundheit. Das Vorhabensgebiet ist bereits jetzt als belastetes Gebiet hinsichtlich Stickstoffdioxid sowie PM10 ausgewiesen, weshalb statistisch gesehen eine Vielzahl von Erkrankungen und vorzeitige Todesfälle im Projektgebiet auf diese und weitere Luftschadstoffe zurückzuführen sind.

Ich fordere konkrete Angaben über die Schadstoffbelastung an meiner Wohnadresse über Luftschadstoffe welche einem Grenzwert unterliegen und weitere Luftschadstoffe wie Ultra-Feinstaubpartikel ohne vorliegende Grenzwerte, welche aufgrund von neuesten Erkenntnissen in der Lage sind, meine Gesundheit zu schädigen.

Weiters sehe ich aufgrund der Nähe meines Wohnorts einer erheblichen Steigerung des Lärms entgegen, was ebenfalls zu einer massiven Beeinträchtigung meiner Gesundheit führt, speziell in der Nachtruhezeit bei geöffnetem Fenster im Sommer, sowie bei meinem Aufenthalt im Freien. Ich fordere daher konkrete Angaben über Lärmemissionen an meinem Wohnort.

Herr Ing. Talasch zu diesen Vorbringen:

„Zur persönlichen Betroffenheit von Peter Wurzer und Mag. Alice Zeilinger:

Für das Objekt 1220 Wien, Quadenstraße 8 Stiege 12 sind die für den Immissionspunkt IP10 ermittelten Immissionen maßgebend, da dieser Punkt etwas weniger weit von der Trasse entfernt liegt. Die Trasse selbst verläuft hier in Tieflage, sodass Immissionen aus dem Betrieb nicht zu erwarten sind. Die Herstellung des Tunnelbauwerkes wird jedoch zu erheblichen Immissionen führen.

Die zu erwartenden Immissionen sind:

Bauphase:	1. Baujahr	Leq,Tag	68 dB
	2. Baujahr	Leq,Tag	67 dB
	3. Baujahr	Leq,Tag	61 dB
	Lautestes Halbjahr	Leq,Tag	68 dB

Bestand 2012:	Lday	58 dB
	Levening	55 dB
	Lnight	50 dB
	Lden	59 dB

Auf Grund der Entfernung von etwa 100 m vom Tunnelbauwerk sind zwar wahrnehmbare Erschütterungen nicht auszuschließen, jedoch können Bauwerksschäden ausgeschlossen werden.

Zur persönlichen Betroffenheit von Walpurga Linnau:

Auf Grund der Entfernung von weit mehr als 1 km zum Vorhaben ist eine persönliche Betroffenheit durch Immissionen aus dem Vorhaben sowie durch Baulärm ausgeschlossen. Gemäß der Emissionsbetrachtung der Emissionen des nachgeordneten Straßennetzes betragen die Zusatzimmissionen des Straßenverkehrs unter 1 dB.“

Herr Dr. Edtstadler zu diesem Vorbringen:

In der Betriebsphase sind in keinem Planfall und Prognosehorizont vorhabensbedingte Zusatzbelastungen zu erwarten, die sich gegenüber der bestehenden Situation an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders negativ auf die Gesundheit im Sinne medizinisch unzumutbarer Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen auswirken.

In der Bauphase kommt es zu zusätzlichen Immissionsbelastungen. Die Baulärmbelastungen halten unter Berücksichtigung der projektseitig vorgesehenen und entsprechend dem Fachgutachten Lärm vorgesehenen zwingenden Maßnahmen die Beurteilungskriterien aus dem Fachgutachten Humanmedizin ein. Aus den vom SV Lärm dargestellten Belastungen sind an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders negative Auswirkungen auf die

Gesundheit der Betroffenen im Sinne medizinisch unzumutbarer Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen nicht abzuleiten.

Während der Herstellung des Tunnelbauwerkes ist durch Bautätigkeiten bedingte Erschütterungen mit zeitlich beschränkten Belastungen zu rechnen. Aus den vom SV Erschütterungen beschriebenen Erschütterungsimmissionen sind an der Adresse der Einwenderin bzw. des Einwenders negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Betroffenen in den Zeiträumen Tag und Abend im Sinne medizinisch unzumutbarer Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen nicht abzuleiten.

Verlesung der Vorbringen der St. Nikolaus Stiftung sowie der dazu abgegebenen Sachverständigenstellungen durch die Verhandlungsleitung, soweit diese den Fachbereich Lärm betreffen:

Vorbringen:

Die geplante „Stadtstraße Aspern“ führt ca. 40 Meter neben dem Garten unseres Kindergartens Hirschstetten, Hirschstettner Straße 91, 1220 Wien, vorbei. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen, der damit zu erwartende Lärm sowie die massive Erhöhung der Autoabgase stellen für die rund 60 Kinder, die in unserem Kindergarten gebildet und betreut werden, eine erhebliche Beeinträchtigung dar. Das Wohl der Kindergartenkinder steht für uns an erster Stelle. Um dieses zu gewährleisten, wird der große Garten zu allen Tages- und Jahreszeiten genutzt. Die tägliche Bewegung im Freien hat im Kindergartenalltag einen zentralen Stellenwert und bietet durch die vielfältigen Bewegungsmöglichkeiten ein wichtiges gesundheitsförderndes Umfeld. Mit der „Stadtstraße Aspern“ und der erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastung wird durch die unmittelbare Nähe die Gesundheit der Kinder maßgeblich gefährdet.

Herr Ing. Talasch zu diesem Vorbringen:

„Zum Einwand der St. Nikolausstiftung, 1010 Wien; Stephansplatz 6/2/3 hinsichtlich der Liegenschaft 1220 Wien, Hirschstettner Straße 91 (Pfarrkindergarten Hirschstetten) ist zur Betroffenheit durch Lärm festzuhalten:

Die nördliche Grundgrenze der Liegenschaft 1220 Wien, Hirschstettner Straße 91 liegt etwa 70 m von der geplanten Trasse der Stadtstraße in südlicher Richtung. Die zu erwartenden Immissionen entsprechen auf Grund der nahezu gleichen Entfernung von der Trasse jenen des benachbarten Immissionspunktes IP08 (Anfangasse 41).

An Immissionen sind jene zu erwarten, welche bereits zu Fam. Gossy ausgeführt wurden.

Herr Dr. Edtstadler zu diesem Vorbringen:

Die Differenzlärnkarten weisen für den Standort des Pfarrkindergartens Hirschstetten (Hirschstettner Straße 91) eine Minderung der Immissionen von etwa 1 dB aus, sodass der Einwand nicht begründet ist.

Die Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffen wurden in den immissionstechnischen Fachgutachten ausführlich dargelegt und im Fachgutachten Humanmedizin aus humanmedizinischer Sicht beurteilt.

Pegelminderungen, wie in der Stellungnahme Lärm dargelegt, sind nicht geeignet, gesundheitlich nachteilig zu wirken.

Ergänzend führe ich aus, dass das Schutzmaß für Kindergärten, Schulen und Freizeiteinrichtungen einhalten wird.

Verlesung der Vorbringen von Pater Georg Hopf sowie der dazu abgegebenen Sachverständigenstellungen durch die Verhandlungsleitung, soweit diese den Fachbereich Lärm betreffen:

Vorbringen:

Weiters sehe ich aufgrund der Nähe meines Wohnortes einer erheblichen Steigerung des Lärms entgegen. Dies führt ebenfalls zu einer massiven Beeinträchtigung meiner Gesundheit, besonders in der Nachtruhezeit bei geöffnetem Fenster im Sommer sowie bei meinem Aufenthalt im Schlosspark Hirschstetten. Ich fordere daher, mir konkrete Angaben über die zu erwartenden Lärmemissionen an meinem Wohnort zu machen.

Herr Ing. Talasch zu diesem Vorbringen:

„Zum Einwand von P. Georg Hopf, 1220 Wien, Hirschstettner Straße 91 (Pfarre Hirschstetten) ist zur Betroffenheit durch Lärm festzuhalten:

Die nördliche Grundgrenze der Liegenschaft 1220 Wien, Hirschstettner Straße 91 (und damit der, dem Vorhaben nächstgelegene Punkt der Liegenschaft 1220 Wien, Hirschstettner Straße 91) liegt etwa 70 m von der geplanten Trasse der Stadtstraße in südlicher Richtung. Die zu erwartenden Immissionen entsprechen auf Grund der nahezu gleichen Entfernung von der Trasse jenen des benachbarten Immissionspunktes IP08 (Anfanggasse 41).

An Immissionen sind jene zu erwarten, welche bereits zu Fam. Gossy ausgeführt wurden.

Herr Dr. Edtstadler zu dieser Vorbringen:

Es wird auf die abgegebene Stellungnahme im Stellungnahmeband zu Vorbringen 106b (S 221) verwiesen.

Verlesung der Vorbringen von Herrn Gerhard Wist sowie der dazu abgegebenen Sachverständigenstellungen durch die Verhandlungsleitung, soweit diese den Fachbereich Lärm betreffen:

Vorbringen:

Die geplanten Lärmschutzwände führen zwar im Nahbereich zu einer Lärmreduktion, nur zeigt z B. die Umfahrung Lieferung in Salzburg auf Höhe Europapark, dass der Lärm einige 100 m weiter in das Gebiet von Wals-Siezenheim getragen wird.

Eine Studie der Universität Bern aus 2015 besagt, dass sich das Krebsrisiko bei Kleinkindern

welche näher als 100 Meter von der nächsten Autobahn oder Autostraße entfernt leben, deutlich erhöht. Siehe dazu den Kindergarten der Pfarre Hirschstetten !!! und die neben der Stadtstraße vorhandenen Wohnbauten. Entfernung ca. 100 m !!!!

Herr Ing. Talasch zu diesem Vorbringen:

Zur Wirksamkeit von Lärmschutzwänden in größeren Entfernungen ist festzustellen, dass diese wie in der Stellungnahme richtig angeführt abnimmt. Diese geringere Wirkung der Lärmschutzwände wird jedoch in Berechnungen berücksichtigt und die ausgewiesenen Immissionen tragen diesem Umstand vollinhaltlich Rechnung. Ansonsten wird auf meine Beantwortung der Vorbringen verwiesen.

Herr Dr. Edtstadler zu diesem Vorbringen:

Die Beurteilung hat aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingen verbindliche Regelungen, wie z.B. das IG-L, zu beachten, sodass bei Einhaltung dieser Kriterien die Beurteilung der Auswirkungen mit „vertretbar“ erfolgte.

Verhandlungsleitung: Verliest die Vorbringen/Stellungnahmen der Projektwerberin gegen die vorgeschlagenen Maßnahmen:

Maßnahme 11.1:

„Bauarbeiten dürfen nur Montag bis Freitag, wenn Werktag, von 06:00 bis 19.00 Uhr, im Bereich der Anschlussstellen Seestadt West und Seestadt Ost Montag bis Freitag, wenn Werktag, von 06:00 bis 20.00 Uhr durchgeführt werden.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Bei den oben angegebenen Anschlussstellen sind für die Errichtung der Objekte in Einzelfällen Arbeiten werktags Montag bis Freitag bis 22 Uhr und Samstag bis 12 Uhr notwendig, da größere Bauwerksteile in einem Vorgang betoniert werden müssen. Es wird folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

„Bauarbeiten dürfen nur Montag bis Freitag, wenn Werktag, von 06:00 bis 19.00 Uhr, im Bereich der Anschlussstellen Seestadt West und Seestadt Ost Montag bis Freitag, wenn Werktag, an 10 h zwischen 06:00 bis 22.00 Uhr (in der Regel 06:00-20:00 Uhr) und an Samstagen im Nahbereich von Objekten bis maximal 12:00 Uhr durchgeführt werden. In Ausnahmefällen werden unbedingt erforderliche Arbeiten auch nachts durchgeführt (Überführung ASt Seestadt Ost - S1S.Ü05).

Herr Ing. Talasch dazu:

„Die von der Konsenswerberin vorgeschlagene Formulierung enthält eine Absichtserklärung und erfüllt nicht die Anforderung an Auflagen. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass eine Kontrolle der Einhaltung der Auflage („... an 10 h zwischen 06:00 bis 22.00 Uhr ...“) nicht möglich ist. Die Konsenswerberin hat für die Anschlussstelle Seestadt West Arbeiten an Samstagen nicht beantragt, weshalb sie in der UVE auch nicht bewertet wurden und damit

auch nicht durch eine Auflage „genehmigt“ werden können. Weiters ist eine Arbeitszeit nach 20:00 Uhr auf Grund des Wiener Baulärmgesetzes nur in Ausnahmefällen (z.B. Vorliegen einer zwingenden bautechnischen Notwendigkeit), keinesfalls aber aus wirtschaftlichen Gründen (z.B. schnellerer Baufortschritt) zulässig und an eine Ausnahmegenehmigung gebunden.

Die Auflage könnte daher nur lauten:

„Bauarbeiten dürfen nur Montag bis Freitag, wenn Werktag, von 06:00 bis 19.00 Uhr, im Bereich der Anschlussstelle Seestadt West und Seestadt Ost Montag bis Freitag, wenn Werktag, von 06:00 bis 20.00 Uhr und im Bereich der Anschlussstelle Seestadt Ost Montag bis Freitag, wenn Werktag, von 06:00 bis 20.00 Uhr und Samstag, wenn Werktag, von 06:00 bis 12.00 Uhr durchgeführt werden. Im Bereich der Anschlussstellen Seestadt West und Seestadt Ost dürfen Bauarbeiten Montag bis Freitag, wenn Werktag, in der Zeit von 20:00 bis 22.00 Uhr bei Vorliegen einer rechtskräftigen Ausnahmegenehmigung nach dem Wiener Baulärmgesetz i.d.g.F. durchgeführt werden.“

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Wir sind damit einverstanden.

Maßnahme 11.4.:

„Wenn an den Dauermessstellen Baulärm mit einem A-bewerteten energieäquivalente Dauerschallpegel (LA,eq) im Zeitraum von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr von mehr als 70 dB auftritt, müssen aktive Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden (siehe nachfolgende Auflage). Ausgenommen davon sind die aufgrund bautechnischer Erfordernisse unbedingt erforderlichen Arbeiten.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Der Maßnahmenvorschlag ist zu adaptieren, da er die bereits im Einreichprojekt vorgesehenen Lärmschutzfenster nicht berücksichtigt und darüber hinaus zu massiven und unverhältnismäßigen Einschränkungen im Bauablauf führen würde.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

Wenn an den Dauermessstellen Baulärm mit einem A-bewerteten energieäquivalente Dauerschallpegel (LA,eq) im Zeitraum von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr von mehr als 70 dB auftritt, der Pegel durch die Baustelle der Stadtstraße verursacht wird und die betroffenen Wohnungen nicht durch die Lärmschutzfenster geschützt sind, müssen aktive Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden (siehe nachfolgende Auflage). Ausgenommen davon sind die aufgrund bautechnischer Erfordernisse unbedingt erforderlichen Arbeiten.“

Herr Ing. Talasch dazu:

Die von der Konsenswerberin vorgeschlagene Formulierung würde erfordern, dass alle betroffenen Fenster als Lärmschutzfenster hergestellt sind, wovon aber nicht ausgegangen werden kann, sodass die Auflage in unveränderter Form erforderlich ist.

Herr Rehm: Der Sachverständige hat sich bereits geäußert, warum objektseitige Maßnahmen kein Ersatz sind. Die Ausnahmeregelung ist nicht hinreichend bestimmt und sehr dehnbar. Durch die Kann-Bestimmung kann man die Auflage – wie sie formuliert ist – aushebeln.

Herr Ing. Talasch: Im Baulärmgesetz findet sich diese Formulierung. Die für die Handhabung des Baulärmgesetzes zuständige MA 36 hat darüber hinaus eine genaue Terminologie entwickelt, was unter bautechnisch unbedingt erforderlichen Bauarbeiten zu verstehen ist. Dies betrifft z.B. unumgänglich notwendiges Durchbetonieren eines großen Bauteiles, wie etwa im Brückenbau.

Verhandlungsleitung: Aus rechtlicher Sicht kann man die Nachbarn nicht zum Einbau von Lärmschutzfenstern zwingen und auch nicht dazu, diese ständig geschlossen zu halten.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Möglicherweise äußern wir uns dazu noch morgen.

Auflage 11.5.:

„Aktive Lärmschutzmaßnahmen: Überschreitet an den Dauermessstellen der gemessene und auf 13 Stunden bezogene Schallereignispegel LA,eq im Zeitraum von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr den Wert von 70 dB, ist bei der Bauleitung sowie bei der Ombudsperson ein Alarm auszulösen. Die Bauleitung hat die Alarmauslösung zu dokumentieren und zu veranlassen, dass die für die Alarmauslösung verantwortlichen Tätigkeiten am nächsten Arbeitstag entweder nicht durchgeführt oder auf ein Maß reduziert werden, dass der Wert von 70 dB (LA,E im Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr) dauerhaft eingehalten wird. Dies ist in einer WEB-basierten Anwendung zu dokumentieren. Der Behörde und ihren Organen ist jederzeit Zugriff auf diese Daten zu gewähren.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Der Maßnahmenvorschlag ist zu adaptieren, da er die bereits im Einreichprojekt vorgesehenen Lärmschutzfenster nicht berücksichtigt und darüber hinaus zu massiven und unverhältnismäßigen Einschränkungen im Bauablauf führen würde.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

Aktive Lärmschutzmaßnahmen: Überschreitet an den Dauermessstellen der gemessene und auf 13 Stunden bezogene Schallereignispegel LA,E im Zeitraum von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr den Wert von 70 dB, ist bei der Bauleitung sowie bei der Ombudsperson ein Alarm auszulösen. Die Bauleitung hat die Alarmauslösung zu dokumentieren und im Falle, dass die betroffenen Wohnungen durch Lärmschutzfenster nicht geschützt sind und zu veranlassen, dass die für die Alarmauslösung verantwortlichen Tätigkeiten am nächsten Arbeitstag entweder nicht durchgeführt oder auf ein Maß reduziert werden, dass der Wert von 70 dB (LA,E im Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr) dauerhaft eingehalten wird. Dies ist in einer WEB-basierten Anwendung zu dokumentieren. Der Zugriff auf die Messergebnisse muss jederzeit bei Bedarf durch befugte Personen gewährleistet sein.

Herr Ing. Talasch dazu:

Die von der Konsenswerberin vorgeschlagene Formulierung würde erfordern, dass alle betroffenen Fenster als Lärmschutzfenster hergestellt sind, wovon aber nicht ausgegangen werden kann, sodass die Auflage in unveränderter Form erforderlich ist.

Verhandlungsleitung: Die Verhandlung wird morgen um 09:00 Uhr mit dem Fachgebiet Lärm fortgesetzt.

Ende des Verhandlungstages: 18.00 Uhr

5.12.2017

Fortsetzung der Verhandlung: 9:00 Uhr

Die Verhandlungsleiter begrüßen die Anwesenden und erörtern den **Gegenstand der heutigen Verhandlung**.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin) (auf Nachfrage seitens der Verhandlungsleitung): Wir geben bezüglich der Auflagen zu den Lärmschutzfenstern keine Stellungnahme mehr ab.

Herr Rehm: Ich habe gestern eine Konkretisierung der Auflage betreffend Ausnahmeregelungen verlangt. Ing. Talasch hat auf das Wiener Baulärmgesetz verwiesen und hat darauf hingewiesen, dass es bei der MA 36 interne Richtlinien gibt. Meine Anregung: In der Maßnahme konkret auf diese Richtlinie verweisen.

Herr Ing. Talasch: Wir werden schauen, ob wir diese Liste bekommen und integrieren.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Ich spreche in eigener Sache aber auch für verschiedene Familien. Vollmachten liegen vor. Ich möchte mich auf eine gutachtliche Stellungnahme zu einer Einwendung aus dem ersten Stellungnahmeband Nr. 1.1 beziehen. Hier ist vom Gutachter angeführt, das geplante Projekt wird in vielen Bereichen eine Steigerung vom Verkehrslärm bewirken, in einigen Bereichen auch eine Verminderung. Frage an die Gutachter, Projektwerberin und die Behörde. Wie kann man ein Projekt als umweltverträglich darstellen, das für die Mehrheit eine Schlechterstellung bezüglich Lärm darstellt und nur für die Minderheit eine Besserstellung?

Herr Ing. Talasch: Das ist primär keine schalltechnische Frage. Die Aufgabe der Schalltechnik in diesem Verfahren ist die Ermittlung der Lärmbelastungen. Die Bewertung und Beurteilung erfolgt durch Sachverständige anderer Fachbereiche.

Verhandlungsleitung: Aus rechtlicher Sicht ist auszuführen, dass es durch Lärmimmissionen nicht zu Gesundheitsgefährdungen und unzumutbaren Belästigungen für Anrainer kommen darf. Es ist keine Genehmigungsvoraussetzung des UVP-G, dass die Lärmsituation für die AnrainerInnen günstiger wird.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Hier steht, das geplante Projekt wird in vielen Bereichen eine Steigerung in einigen Bereichen eine Verminderung des Verkehrslärms bewirken. Ich bin kein Fachmann, aber ich stelle das Projekt in Frage, wenn von gutachterlicher Seite klar ausgesprochen wird, dass dieses Projekt für die Mehrheit der Nachbarn eine Mehrbelastung bedeutet und nur für eine Minderheit eine Verbesserung.

Herr Dr. Edtstadler: Die humanmedizinische Beurteilung von Projekten zielt auf die konkreten schalltechnischen Immissionswerte ab, worauf die Beurteilung aufgebaut wird. Es ist kein wertendes Beurteilungskriterium, ob oder wie viele Personen be- oder entlastet werden.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Es mag aus Ihrer Sicht kein zu bewertendes Element sein. Tatsache ist, und das ist medizinisch nachgewiesen, dass permanenter Lärmpegel - und hier reicht auch Gesprächslautstärke - zu Krankheiten führt. Das ist das sogenannte Distress-Phänomen, das damit begründet ist, dass der Geist sich über Lärmreize in eine Abwehrposition begibt, deswegen permanent gestresst ist, wenn eine solche - auch nur geringe - dauerhafte Lärmbelästigung erfolgt. Ich gehe zurück auf den Anfangs angeführten Satz, dass dieses Projekt die Mehrheit mit Lärm belastet. In Folge dessen – auch wenn es unter der offiziellen Lärmbelastungsgrenze liegen sollte oder liegt – es zu diesen Distress-Phänomen kommen wird bei einer größeren Zahl an Nachbarn als bei jenen, die entlastet werden.

Herr Dr. Edtstadler: Die allgemeinen Ausführungen über Lärmwirkungen, die soeben dargestellt wurden, wurden in meinem Gutachten berücksichtigt, wo auch ausgeführt wird, dass die Beurteilung von Lärmwirkungen sich auf anerkannte Beurteilungswerte zu beziehen hat und nicht bloß auf die allgemeine Beschreibung von Lärmwirkungen aufbauen kann.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Zur Bauphase wird ausgeführt, dass in der zusammenfassenden Bewertung bzw. Fachgutachten Lärm sich die Darstellung befindet, dass die Baustelle der Stadtstraße von 6 bis 19 Uhr betrieben wird. Lärmintensive Arbeiten jeweils nur von 7 bis 19 Uhr, also 12 Stunden, jeweils 5 Tage pro Woche. An- und Abtransport über das öffentliche Straßennetz von Montag bis Freitag von 6 bis 19 Uhr. Die Bauphase dauert 38,5 Monate laut Gutachten, die Baugeräte haben laut dieser Liste > 100 dB Einzelschallpegel, dazu kommt der LKW-Lärm. Wie begründen Sie eine Zumutbarkeit von lärmintensiven Arbeiten 12 Stunden lang von 7 bis 19 Uhr?

Herr Dr. Edtstadler: Die Zumutbarkeit wurde im Gutachten anhand der einschlägigen Kriterien geprüft. Zum Schallpegel von 100 dB ist festzustellen, dass es hier offensichtlich um einen Emissions- oder Schalleistungspegel handelt, der nicht der konkrete Immissionspegel ist.

Herr Ing. Talasch: Das ist richtig, die Angaben der Emissionen der Baumaschinen erfolgen gemäß den einschlägigen Verordnungen als Schalleistungspegel und nicht als Schalldruckpegel als Immission. Die zu erwartenden Immissionen aus dem Baubetrieb liegen beim Einwender unter 50 dB, als A-bewertender energieäquivalenter Dauerschallpegel während der gesamten Bauzeit. Dabei sind die Emissionen der

Baugeräte, der Baustellenverkehr und auch die Kehrfahrten, die aus Gründen der Verminderung der Staubbelastung erforderlich sind, enthalten.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Das ist bei meiner Wohnadresse. Wie sieht es aus in der Hirschstettner Straße 89 (Familie Ganger)?

Herr Dr. Edtstadler: Auch an dieser Adresse wird es zu Immissionen von weniger als 50 dB A-bewerteter energieäquivalenter Dauerschallpegel aufgrund der Bautätigkeit kommen. Das findet man im Stellungnahmeband.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Ing. Schandl erteilt.

Herr Ing. Schandl: Herr Ing. Talasch hat gestern in der Einleitung darüber gesprochen, dass bei der Rampe Anschlussstelle Hirschstetten Lärmschutzmaßnahmen nachgereicht wurden. Wir haben im bisherigen Verfahren gehört, und diesen Umstand haben wir beeinsprucht, dass die Rampe bei der Anschlussstelle Hirschstetten nicht Teil des Verfahrens ist, sondern das Projekt mit der Kreuzung Franz-Fellner Gasse endet. Gestern habe ich gehört, dass nun doch ein Teil der Rampe Teil des Verfahrens sein soll. Die Rampe S1 Spange Seestadt Ost ist Teil des Verfahren, obwohl diese nicht Teil der Stadtstraße ist. Die Rampe Hirschstetten, ich nehme an dies betrifft die Abfahrt von Süden her, wurde nun lärmtechnisch behandelt. Die anderen Rampen sind nicht Teil des Projektes, gehören zur ASFINAG und zu überhaupt keinem Genehmigungsverfahren. Welchem Umstand ist das geschuldet und wurden dann nicht die anderen Rampen der Anschlussstelle Hirschstetten im Verfahren Stadtstraße aufgenommen bzw. warum ist nur der eine Teil Teil des Verfahrens?

Herr Ing. Talasch: Die Rampen der Anschlussstelle Hirschstetten sind nicht Gegenstand des Verfahrens. Das ist richtig. Wohl aber gibt es auf den Rampenbauwerken eine Verkehrszunahme durch den Zulauf zum Projekt Stadtstraße und diese Verkehrsstärken wurden im Projekt selbstverständlich berücksichtigt und dieser Verkehr führt dazu, dass unabhängig von einem Genehmigungsverfahren für die Rampen Schallschutzmaßnahmen auf Grund des Verkehrs der Stadtstraße, also des indirekt induzierten Verkehrs, erforderlich sind. Diese Maßnahmen wurden eingefordert und ins Projekt übernommen.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Ich habe dem nichts hinzuzufügen, es ist so, wie Herr Ing. Talasch gesagt hat.

Herr Ing. Schandl: Im Punkt 3.1.1.1.2. Bereich mit Fernwirkungen steht: bis zum Erreichen der Immissionsgrenzwerte (L-den = 70 dB bzw. L-night = 60 dB) wurde das 1,0 dB Irrelevanzkriterium angewendet. Ab Überschreiten der Immissionsgrenzwerte wurden vorhabensbedingte Immissionserhöhungen über 0,4 dB für die Einzelfallbeurteilung ausgewiesen. Wo finden sich diese Werte bzw. wurden diese ermittelt oder sind das

Richtlinien aus Verordnungen? Für mich sind das Werte, die nicht geeignet sind, die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen, schon gar nicht im Nahbereich von Kindergärten.

Herr Ing. Talasch: Diese Werte beziehen auf die Erhöhung der Emission der Straße durch induzierten Verkehr auf außerhalb des Untersuchungsgebietes gelegenen Straßen und beruhen auf dem Irrelevanzkriterium, welches vom medizinischen Sachverständigen mit 1 dB im genannten Bereich bis 70 respektive 60 dB für die Nacht und 0,4 dB darüber angegeben wurden.

Herr Ing. Schandl: Ist das ein Höchstwert, der nicht überschritten werden darf? Wie setzt sich der Wert denn zusammen?

Herr Ing. Talasch: Es wird die Emission der Straße ohne dem induzierten Verkehr mit der Emission der Straße mit dem vorhabensbedingt induzierten Verkehr verglichen. Wenn die Steigerung kleiner oder gleich 1 dB ist, wird dieser Bereich als nicht erheblich belastet durch das Vorhaben gewertet.

Herr Ing. Schandl: Der Durchschnitt vom Tag darf 70 dB und von der Nacht 60 dB sein?

Herr Ing. Talasch: Es geht hier um die Steigerung durch den vorhabensbedingt induzierten Verkehr und nicht die absolute Obergrenze, weil wir die 70 dB leq aufgrund der flächenhaften Ausbreitungsberechnungen bei Wohngebäuden nicht erreichen.

Herr Dr. Edtstadler: Ich versuche die Situation wie folgt aufzuklären: Es ist weder ein schalltechnisches, noch ein humanmedizinisch tolerierbares Ziel eine Bestandsituation, gleich welcher Art, bis zu 70 dB „aufzufüllen“. Vielmehr wird in der Lärmbegutachtung eine Bestandsituation aus den Schallquellen einer bestehenden Umgebungssituation mit jenen des Projektvorhabens verglichen. In „niedrigeren“ Bereichen ist auf Grund der Nicht-Differenzierbarkeit von 1 dB für das menschliche Gehör ein Irrelevanzkriterium von 1 dB als fachlich fundiert anzusehen. Um in weiterer Folge in „hohen Bereichen“ ein „Aufschaukeln“ zu vermeiden, wird hier das Irrelevanzkriterium einschleifend mit 0,4 dB als Rechenwert festgelegt. Damit wird vermieden, dass es wie dargestellt im bereits belasteten Gebiet zu einem weiteren Aufschaukeln kommt. Diese Überlegungen wurden im Gutachten dargestellt.

Herr Ing. Schandl: Punkt 3.1.1.3. Darstellung des Istzustandes und Punkt 3.1.1.2 Verifikation des Rechenmodelles: Dazu wurden Kontrollmessungen gemäß ÖNORM S 5004 durchgeführt. Dabei wurde der Schalldruckpegel in Straßennähe über einen Zeitraum von einer Stunde gemessen und gleichzeitig eine Verkehrszählung mit Geschwindigkeitsmessung durchgeführt. Der Messpunkt befand sich in einer Höhe von 1,5 Meter über Boden. Dazu eine Frage an den Sachverständigen bzw. an die

Projektwerberin: Es wurde über den Zeitraum von einer Stunde gemessen und dann gerechnet. Was kann das aussagen. Wann wurde gemessen? Am Tag? In der Nacht? An welchen Tagen? Am Wochenende? Wie kann man die Messung für lediglich eine Stunde hochrechnen? Wie kann man mit dieser Methode zu einem validen Ergebnis kommen?

Herr Ing. Talasch: Grundsätzlich ist anzumerken, dass Messungen nur sehr bedingt verwertbar sind. Die Beurteilung von Straßenverkehrslärm nach der dem Stand dem Technik bildenden RVS 04.02.11 beruht auf einer Betrachtung des Durchschnitts der verkehrsreichsten 6 Monate eines Kalenderjahres. Demzufolge ist ersichtlich, dass eine messtechnische „Validierung“ erst dann möglich wäre, wenn unter der Voraussetzung, dass die meteorologischen Verhältnisse an allen 365 Tagen des Jahres eine Messung gemäß den Bestimmungen der ÖNORM S 5004 zulässt, möglich wäre. Da aber aus den Erfahrungen des täglichen Lebens während eines Jahres auch Zeitabschnitte mit höheren Windgeschwindigkeiten, Regen oder Schnee herrschen, können derartige Messungen nie durchgeführt werden. Sohin zeigt sich, dass jeder Versuch einer messtechnischen Evaluierung nicht zu einem tragfähigen Ergebnis führen kann. Es sind daher Messungen weder zur Validierung noch zu einer nachträglichen Kontrolle geeignet.

Herr Ing. Schandl: Zu den Messungen des Istzustandes halte ich fest: der Istzustand kann also nicht gemessen werden, entnehme ich Ihren Ausführungen. Der muss also berechnet werden. Im Gewerberecht wird jeder Firma auferlegt, jeden Schalldruckpegel zu messen und zwar über einen längeren Zeitraum. Es ist richtig, dass das Umfeld und die meteorologischen Bedingungen stimmen müssen. Aber im Gutachten steht, es wurde eine Stunde gemessen. Mehr habe ich dazu nicht zu sagen.

Herr Ing. Talasch: Wie bereits ausgeführt, bezieht sich eine Berechnung auf die 6 reichsten Verkehrsmonate eines Jahres. Dieser Wert kann nicht gemessen werden. Letzten Endes geht es bei der Beurteilung des Verkehrslärms gemäß UVP-G 2000 um den Vergleich zwischen dem 0-Planfall, das ist jener fiktive Planfall, der zum Zeitpunkt für den die Beurteilung gilt, ohne Errichtung des Vorhabens vorliegen wird, mit den Immissionen des geplanten Vorhabens. Da beide dieser Planfälle in der Zukunft liegen, ist eine Messung generell nicht möglich.

Herr Ing. Schandl: Ich habe mir gestern die Mühe gemacht und eine Schallmessung an der Ecke Spargelfeldstraße/Friedhofsweg (Kindergarten) durchgeführt, ohne Rücksicht auf die Umgebungssituation. Mein Gerät zeigte im Schnitt 40 dB an, dies trotz A 23. Wie kann es sein, dass dort – wo sich die Tunnelein- und Ausfahrt befinden wird – heute, ich schätze 100 bis 200 Autos in 24 Stunden fahren und dann, je nach Sichtweise 30.000, 45.000 in beide Fahrtrichtungen, jedenfalls erheblich mehr, dass dadurch keine Erhöhung des Istwertes Bestandwertes über 1 dB stattfindet?

Herr Ing. Talasch: Welches Messgerät war das?

Herr Ing. Schandl: Mit einem Schalldruckpegelmessgerät, die Type kann ich jetzt nicht sagen. Es wird wohl um 1-2 dB abweichen, ist aber unerheblich.

Herr Ing. Talasch: Ich möchte trotzdem darauf hinweisen, dass gemäß § 8 Maß- und Eichgesetz Messgeräte der Eichpflicht unterliegen. Und dass die Angabe von Schallpegelwerten im amtlichen und rechtsgeschäftlichen Verkehr der Eichpflicht unterliegt. Ich würde Sie daher ersuchen, diesen Wert zurückzuziehen, außer Sie können belegen, dass es sich um ein amtlich geeichtes Messgerät handelt.

Herr Ing. Schandl: Es handelt sich um kein amtlich geeichtes Messgerät. Was ist daran verboten? Mit einer App geht es auch oder mit einfachen Geräten.

Herr Ing. Talasch: § 8 legt eindeutig fest, dass Messgeräte zur Bestimmung des Schalls der Eichpflicht unterliegen, wenn sie einen amtlichen und rechtsgeschäftlichen Verkehr verwendet werden. § 12 sieht dies für Messgeräte im Gesundheitswesen vor.

Herr Ing. Schandl: Wenn es diese Vorschrift gibt, ich kann das nicht beurteilen. Dann werden wir das mit einem amtlich geeichten Gerät nachreichen, ich ziehe diesen Wert zurück. Die Bestandswerte für den Lärm sind essentiell für die Bewertung der Umweltverträglichkeit. Von diesem Wert wird ausgegangen, ob ein Projekt die Irrelevanzgrenze von 1 dB übersteigt.

Herr Ing. Talasch: Nein, das ist nicht richtig. Der Bemessungsfall ist der 0-Planfall. Das ist jener Planfall im Beurteilungszeitraum, also im gegenständlichen Fall im Jahr 2024/2025 bzw. 2030, der den zu diesem Zeitpunkt erwartenden Verkehr ohne Verwirklichung des Vorhabens wiedergibt. An diesem Verkehr ist das Vorhaben zu messen.

Herr Ing. Schandl: Da im gesamten Gutachten für mich keine ausreichende Bestandsmessung vorgenommen wurde, sondern vielmehr von synthetischen Istzuständen die Rede ist, zweifle ich die Berechnungen an bzw. reichen mir die Messungen aus meiner Sicht nicht aus, das Projekt auf Umweltverträglichkeit zu prüfen.

Ich stelle daher den Antrag: Da eine korrekte Umgebungslärmsituation nur durch einen längeren Beobachtungszeitraum mit Messungen für Werktage, Wochenende, Ferienzeiten etc. erfolgen kann, stelle ich daher den Antrag, dass die Bestandswerte Lärm neu überprüft und über einen repräsentativen Zeitraum und über eine Abbildung aller vorkommenden Tages- und Nachtsituationen erhoben werden und die Ergebnisse dann den tatsächlich zu erwartenden Lärmemissionen, egal welcher Planfall gegenübergestellt werden sollen.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Rehm erteilt.

Herr Rehm: Es finden sich in den Ergänzungen der Kisten E einige Antwortersuchen und Beantwortung der Antwortersuchen der MA 22. Teil 1, Teil 2 und Teil 4. Teil 4 ist allerdings mit der Einlagezahl E 0403 markiert. Gibt es noch einen Teil 3? Oder hat man sich beim Durchzählen vertan?

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Ja, das hat sich nur auf die Anschlussstelle Ost bezogen. Teil 3 befindet sich in Kiste 6.

Herr Rehm: Es ist wesentlich, dass die fachliche Beurteilung des Vorhabens auch im richtigen Rechtsrahmen erfolgt. Wir haben dazu in unseren Einwendungen bereits Inhalte vorgebracht, die aus unserer Sicht im Stellungnahmeband am Problem vorbeigehend beantwortet wurden. Zunächst wurde in dieser Beantwortung festgehalten, dass die BStLärmIV derzeit gültiges Recht sei, weil diese Verordnung sinngemäß vom VfGH bestätigt worden sei. Zum Zeitpunkt der Einwendungen war dies nicht so, mittlerweile ist das Verfahren beim VfGH aber abgeschlossen. Ich halte aber fest, dass sich der Prüfumfang nur auf den § 6 Grenzwertfestsetzung bezogen hat und nicht die gesamte Verordnung.

Verhandlungsleitung: Die BStLärmIV kommt im gegenständlichen Verfahren nicht zur Anwendung.

Herr Rehm: Dennoch findet sich trotz Ihrer richtigen Ausführungen eine Einlage „Beurteilung nach BStLärmIV“ in den gegenständlichen Projektunterlagen. Und wir haben schon bei der Anschlussstelle Ost gesehen, was die Aufteilung für Probleme machen kann. Aber diese Beurteilung gehört nicht hierher, das ist die Beurteilung einer Zulaufstraße für Spange Seestadt und hätte mit einem zugehörigen Deckblatt versehen werden müssen und in das dortige Verfahren gehört. Das ist hier irreführend und wäre mit einem Vermerk „informativ“ zu versehen gewesen. Nachdem wir klären konnten, dass das Vorhaben eine Landstraße ist und es keine besondere Immissionsvorschrift gemäß § 24f UVP-G gibt, die anzuwenden wäre, ist wie dort festgehalten, zur Beurteilung im Sinne des § 77 Abs. 2 GewO vorzugehen. Und das bedeutet, dass auch die dazu ergangene Judikatur der Höchstgerichte zu beachten ist. Dazu hätte die Behörde den Rahmen vorgeben müssen. Wir stellen also nicht die verwendeten Lärmindizes in Frage, wenngleich festzustellen ist, dass die Berücksichtigung der Nachtkernzeit gemäß ÖAL-Richtlinie 3 Blatt 1 im gegenständlichen Vorhaben fehlt. Und was unterblieben ist, ist die rechtskonforme Bestimmung des maßgeblichen Immissionsortes. Dazu hat der VfGH zur Zahl 2006/03/0156 festgehalten, dass der am nächsten liegenden Teil des Nachbargrundstückes, der dem regelmäßigen Aufenthalt des Nachbarn, sei es in einem Gebäude, sei es außerhalb eines Gebäudes sein kann, zu ermitteln ist. Im Gegensatz zur hier nicht anzuwendenden BStLärmIV ist also nicht alleine die Fassade maßgeblich, sondern wird auch Freiraumschutz gewährt. Diese Erfassung ist im gegenständlichen

Verfahren unterblieben. Der Sachverständige hat sich weiters aus fachlicher Sicht gegen die Durchführung von Messungen ausgesprochen, die für die Ermittlung der Bestandslärmsituation heranzuziehen wären, die vor allem für die Bauphase wesentlich ist. Wo eine Lärmbeurteilung im Vergleich zur Bestandssituation darauf aufbauend vorgenommen werden kann. Im genannten Erkenntnis hat der VwGH ausgeführt, dass für den Fall, dass eine Messung am entscheiden Immissionspunkt möglich ist, es – von Ausnahmefällen abgesehen – unzulässig ist, die dort zu erwartenden Immissionen aus den Ergebnissen der Messungen von einem anderen Ort zu prognostizieren und dass der Durchführung von Messungen, soweit diese möglich sind, grundsätzlich der Vorrang vor lärmtechnischen Berechnungen einzuräumen ist. Die höchstgerichtliche Judikatur ist zu beachten, mag es auch fachliche Zweifel geben, ob diese begründet sind oder nicht.

Nachdem Messungen auf Grund widriger Bedingungen mit großen Unsicherheiten behaftet sein können, halte ich fest, dass dies bei der Wahl günstiger Bedingungen (vor allem Witterung) nicht gilt und dass gleichzeitig auch Modellberechnungen zur Lärmimmissionsermittlung mit großen Unsicherheiten behaftet sein können. Unsere Forderung ist daher, dass diese Messungen, wie ich sie spezifizieren werde, durchzuführen sind und dann in der Zusammenschau Messung und Berechnung der für den Nachbarn günstigere Wert zu wählen ist, um auf der sicheren Seite zu sein.

Ich stelle den Antrag: Die Behörde möge der Projektwerberin die Durchführung zusätzlicher Untersuchungen betreffend Lärmimmissionsbelastung auftragen, damit das Projekt die genannten, sich aus der ständigen Rechtsprechung der Höchstgerichte ergebenden Anforderungen erfüllt. Insbesondere die grundstücksbezogene Ermittlung. Dabei ist auf allen in Frage kommenden Liegenschaften jener der Lärmquelle am nächsten liegende Teil des Nachbargrundstückes zu ermitteln, der dem regelmäßigen Aufenthalt des Nachbarn dienen kann und somit der maßgebliche Immissionspunkt zur Beurteilung einer Gesundheitsgefährdung bzw. Zumutbarkeit einer Lärmbelästigung ist.

Herr Ing. Talasch: Zu den angesprochenen Bericht gemäß BStLärmIV ist anzumerken, dass dieser beim Projekt S1 Spange Aspern als weiterführende Unterlage Bestandteil der eingereichten Unterlagen war. Ebenso wie die Unterlagen des Projektes S1 Spange Aspern in diesem Verfahren als weiterführende Unterlagen vorliegen, auch wenn eine Beurteilung gemäß BStLärmIV nicht Aufgabe dieses Verfahrens ist. Hinsichtlich der Frage der Beurteilung anhand der Kriterien der Bestimmungen der GewO ist festzustellen, dass in Abstimmung mit dem humanmedizinischen Sachverständigen eine derartige Verbesserung des Lärmschutzes bedungen wurde, dass passive Maßnahmen die ja eine Einschränkung der Dispositionsfreiheit vom Nachbarn darstellen würden, nicht erforderlich werden. Hinsichtlich der Beurteilung in humanmedizinischer Sicht verweise ich auf die Ausführungen des dortigen Sachverständigen. Zur Unsicherheit von Messungen und Rechenverfahren ist festzustellen, dass die Unsicherheiten von Messverfahren aus Ringversuchen gemäß ISO 5725 abgeleitet werden. Diese Messungenauigkeit wurde in Österreich für das Verfahren der ÖNORM S 5004 durch einen Ringversuch des Forum

Schall ermittelt und beträgt +/- 2 dB, für Messungen des Straßenverkehrslärms, im Nahebereich der Straßen knapp über 1 dB. Unsicherheiten von Rechenverfahren werden auf Grund der Bestimmungen der ISO 17534 Serie ermittelt, wobei festzustellen ist, dass auf Grund der Tatsache, dass es sich um eindeutig definierte mathematische Vorgänge handelt, um sehr kleine Unsicherheitsbereiche handelt. Die für die Ausbreitungsrechnung von Straßenverkehrslärm in Österreich als Stand der Technik anzuwendende Richtlinie RVS 04.02.11 legt im Anhang fest, dass die Ergebnisse der Berechnungen der zur Validierung angeführten Testbeispiele mit einer maximalen Abweichung von 0,1 dB erfolgen müssen. Es liegen sohin Unsicherheiten der Berechnung in einem vernachlässigbaren Bereich. Was bei Berechnungen vorkommen kann, ist eine falsche Modellierung in geometrischer Hinsicht, wie auch in quellenspezifischer Hinsicht. Dabei handelt es sich jedoch nicht um Unsicherheiten, sondern um Fehler, die bei entsprechender Prüfung erkannt werden. Zu den im ISO 9613-2 angegebenen Unsicherheiten des Verfahrens ist festzustellen, dass sich diese Werte auf die Abweichung der berechneten Immission einer Situation zu gemessenen Werten für den Rechenpunkt beziehen, demzufolge beinhalten diese „Unsicherheiten“ neben der Messunsicherheit auch die Varianz meteorologischer Parameter im Ausbreitungsweg. Deutlicher dargestellt wurde dieser Sachverhalt in einer, eine Grundlage der genannten Norm bildenden VDI-Richtlinie – der VDI 2714 aus dem Jahr 1988 – wo bei einer Entfernung von 500 Metern von der Quelle bereits Unterschiede von plus 1,5 bis minus 13 dB verzeichnet werden.

Die gemessenen Werte unterschieden sich plus 1,5 bis minus 14 dB vom gerechneten Wert. Daraus ist ersichtlich, dass durch geeignete Wahl des Messzeitraumes jeder gewünschte Wert ermittelt werden kann und somit die Anwendbarkeit von Messungen offensichtlich anzuzweifeln ist. Auch wenn höchstgerichtliche Entscheidungen anderes glauben machen wollen. Die Immissionspunkte wurden im vorliegenden Fall an der Fassade der Häuser bei großen mehrgeschossigen Wohnbauten gewählt. Im Bereich von Einfamilienhäusern wurden die Immissionspunkte in der Höhe der Stockwerke der Bebauung jeweils an der Grundgrenze gesetzt.

Herr Rehm: Höchstgerichtliche Entscheidungen sind bis zu einer Änderung der Judikatur zu beachten. Auch eine Abstimmung zwischen zwei Sachverständigen vermag daran nichts zu ändern.

Punkt 2 meines Antrages lautet: Für jede Liegenschaft ist der Ist-Zustand der Lärmbelastung auch mittels Messungen zu ermitteln, insbesondere um die Belastung durch Bau im Vergleich zum Bestand im Einklang mit der Judikatur zu beurteilen.

Punkt 3 meines Antrages lautet: In eventu für diese Messungen die Liegenschaften zu, aus schalltechnischen Sicht, sinnvollen Einheiten zusammenzufassen, jedenfalls aber eine hohe Messpunktdichte zu gewährleisten und jedenfalls mit der Gesamtheit der Messpunkte sowohl die Randbereiche als auch die Kerngebiete von Siedlungsgebieten zu umfassen. Zusätzlich auf Grundstücken von allen Nachbarn, die das explizit wünschen.

Punkt 4 meines Antrages lautet: In allen Fällen mögliche Schallreflexionen ebenso zu berücksichtigen wie auch die meteorologischen Gegebenheiten. Und jedenfalls zur Vermeidung von Verzerrungen die Messungen nicht bei Inversionswetterlagen durchzuführen.

Punkt 5 meines Antrages lautet: Während der Messungen sind Messtechniker anwesend zu halten, um Korrekturen für das Ergebnis verzerrende Teilergebnisse, Baulärm etc. zu ermöglichen, sowie zum selben Zwecke auch andauernde Schallereignisse zu erfassen, die nicht der ortsüblichen Situation entsprechen.

Herr Ing. Talasch: Im Antrag geht es um die Reflexionen bei der Messung, die durchgeführt werden sollen und ist dieser Antrag daher insgesamt eine Rechtsfrage und nicht schalltechnisch zu beantworten.

Herr Rehm: Ich weise darauf hin, dass im Zusammenhang mit dieser Belastung das Gartengrundstück des Kindergartens Hirschstettner Straße 91 in Betracht zu ziehen ist. Und dass aus Sicht des Schutzgutes Mensch die akustische Kommunikation zwischen den Kindern und den Aufsichtspersonen nicht beeinträchtigt werden darf.

Zum Antrag fordere ich weiters sämtliche Nachbarn bzw. deren hier anwesende Vertreter auf, sich diesem Antrag betreffend Messungen anzuschließen und betreffend Freiraumschutz, soweit es für ihre Liegenschaft von Relevanz ist. Und ich fordere weiters die Behörde auf, im Sinne ihrer Manuduktionspflicht gemäß § 13 AVG die Verfahrensparteien in geeigneter Weise (Edikt) von der Judikatur der Höchstgerichte in Kenntnis zu setzen und ihnen die Möglichkeit zu geben, darauf bezogene, individuelle Einwendungen zu erheben.

Pause von 10:40 bis 10:55 Uhr.

Herr Rehm: Frage der Flächenwidmung und Kategorien. Eine der Auswirkungen der Nichtanwendbarkeit der BStLärmIV ist, dass die in der VO festgelegte Ausschaltung der Festlegung der Flächenwidmung für den Betriebslärm für das gegenständliche Verfahren nicht wirksam ist. In diesem Zusammenhang weise ich exemplarisch auf die Widmung des Schlossparks des Kindergarten Hirschstettner Straße 91 als „Schutzgebiet Park“ hin. Aus dieser Widmung ergeben sich basierend auf der ÖNORM S 5021 niedrigere Planungsrichtwerte, die hier anzusetzen sind. Nämlich 50 dB Tag, 45 dB Abend, 40 dB für die Nacht und ein Beurteilungspegel LRden von 50 dB. Unsere Forderung ist, diese ÖNORM und die Flächenwidmung bei dem Projekt zu berücksichtigen.

Herr Ing. Talasch: Hinsichtlich der Anwendung der ÖNORM S 5021 verweise auf den Anwendungsbericht dieser ÖNORM, in dem ausdrücklich festgehalten wird, dass diese Norm für die Beurteilung von einzelnen Lärmstörungsfällen nicht anzuwenden ist.

Herr Rehm: Ich weise darauf hin, dass wir ein Projekt planen, das hinsichtlich Lärmerregung nicht Einzelereignisse bewirkt, sondern eine dauerhafte Erhöhung der Dauerbelastung mit Lärm aufgrund des Verkehrsgeschehens auf dem zusätzlichen Netzelement stattfindet.

Herr Dr. Edtstadler: Ich möchte zu diesen zuvor eingegangenen Einwendungen Folgendes angeben: Ich verweise auf meine Beurteilung im Gutachten, die als Beurteilungskriterium den in der Fachwelt etablierten vorbeugenden Gesundheitsschutz für die Kategorie Wohnen von 55 dB Tag und 45 dB Nacht heranzieht. Abgesehen von dem eigens betrachteten Punkt 34 werden an allen Punkten, wo sich Veränderungen ergeben, diese Werte eingehalten. Dies ist im Gutachten dargestellt. Zum Kindergarten Hirschstettner Straße 91 wird auf die schalltechnische Beurteilung zur Stellungnahme von Herrn Pater Hopf verwiesen, wo auf diese Adresse abgestellt wurde. Und zusammenfassend dargestellt ist hier im Nullplanfall ein L-day von 56 dB ein L-evening von 53 dB und L-night 48 dB und ein L-den von 57 dB als Ist-Situation (Bestand) heranzuziehen. Damit erfüllt bereits die Ist-Situation das zuvor geforderte Schutzkriterium gemäß ÖNORM S 5021 nicht. In einer wirkungsbezogenen Betrachtung ergeben sich im Planfall 2030 ein L-day von 57 dB, ein L-evening von 54 dB und L-night 49 dB und ein L-den von 58 dB. Hierbei handelt es sich um eine aus humanmedizinischer Sicht vertretbare Veränderung der Gesamtsituation, sodass sich keine Veränderung im Gutachten ergibt.

Herr Rehm: Aus unserer Sicht ergibt sich aus der Nichteinhaltung der Planungsrichtwerte ÖNORM S 5021 im Bestand, dass keinerlei Spielraum mehr für eine Zusatzbelastung gegeben ist.

Herr Dr. Edtstadler: Die ÖNORM S 5021 stellt unter Punkt 1. „Anwendungsbereich“ fest, dass die ÖNORM schalltechnische Grundlagen über die Standplatz- und Flächenwidmung bei der örtlichen und überörtlichen Raumplanung und Raumordnung – also in einer prospektiven Planung – zur Vermeidung von Lärmbelastungen darstellt. Wie zuvor von Herrn Ing. Talasch dargestellt, dient die ÖNORM S 5021 nicht als Grenzwertfestlegung. Insbesondere ist die rechtliche Beurteilungsgrundlage nicht darauf abzustellen, jedwede Belästigungsreaktion zu vermeiden, sondern wie im Gutachten dargestellt, ist in der Beurteilung des Projekte zu prüfen, ob erhebliche Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen auftreten. Die im Gutachten dargestellten Obergrenzen zur erheblichen Belästigung oder Gesundheitsgefährdung werden, wie aus dem Gutachten ableitbar, nicht erreicht.

Mit erheblicher Belästigungen meine ich unzumutbare Belästigung im Sinne des Gesetzes. Ich wähle diesen Begriff, da auf Grund der höchstgerichtlichen Entscheidungen die „Zumutbarkeit“ als Rechtsbegriff nicht vom Sachverständigen zu beurteilen ist, sondern von der Behörde nach Beweiswürdigung anzuwenden ist und somit nicht ein medizinischer Begriff im engsten Sinne des Wortes sein kann. Um dennoch der Behörde medizinische Aspekte begrifflich zu vermitteln, wähle ich deshalb den Begriff der

„Erheblichkeit“, der zum Ausdruck bringt, dass es sich hierbei um eine unzumutbare Belästigung im medizinischen Sinne handelt.

Herr Rehm: Ich kann den Stellungnahmebänden entnehmen, dass die ausgewiesenen Rasterlärnkarten sämtliche Grundstücksbereiche ausweisen und möchte aber festhalten, dass auf Grund der Angaben im Wirkfaktorbericht Lärm, diese Rasterlärnkarten nur mit Reflexion erster Ordnung berechnet bzw. dargestellt wurden. Die Immissionspunkte berücksichtigen Reflexionen bis zur dritten Ordnung. Es ist aber eine geringe Zahl von Immissionspunkten im Projekt vorhanden, auch im Vergleich mit anderen ähnlichen Vorhaben. Da Schirmwirkung, Beugungen, Reflexionen so nicht ausreichend erfasst sind, ist auch die Immissionsuntersuchung aus unserer Sicht nicht ausreichend erfolgt und dies betrifft insbesondere die Bereiche, die eben nicht am Rand, sondern innerhalb der Siedlungsgebiete liegen. Nur zum Vergleich: Im Projekt S1, Beispiel Invalidensiedlung, finden sich problematische Immissionsbereiche auch innerhalb des Siedlungsgebietes. Daraus ergibt sich unsererseits eine Nachforderung nach Ergänzung des Projektes um ein größeres Netz von berechneten Immissionspunkten.

Herr Ing. Talasch: Grundsätzlich ist festzustellen, dass Immissionen mit dem Abstand abnehmen und Immissionspunkte in der „zweiten oder dritten Reihe“ auf Grund der Abschirmung der Objekte der ersten Reihe geringere Immissionen aufweisen als die unmittelbar nächsten Punkte. Daher ist es nicht erforderlich, weiter innen in Wohngebieten liegende Punkte getrennt zu berechnen. Hinsichtlich des Einwandes zur Immissionspunktdarstellung im Projekt S1 Süßenbrunn Schwechat wird darauf verwiesen, dass dort ein Verfahren, dem die BStLärmIV zu Grunde zu legen ist, stattfindet und damit ein Vergleich nicht zulässig ist und außerdem die Ergebnisse dieses Verfahrens hier nicht zur Verfügung stehen.

Herr Rehm: Der grundsätzlichen Feststellung der Immissionsabnahme mit dem Abstand kann ich mich natürlich anschließen. Allerdings ist diese grundsätzliche Überlegung alleine noch nicht geeignet, den Einzelfall und die auf Grund der genannten Wirkungen möglicherweise auftretenden Effekte mit zu berücksichtigen.

Zur Frage des Gebäudebestandes: Wir haben bereits bei mehreren Linienvorhaben die Erfahrung gemacht, dass die Projektwerber wiederholt nicht in der Lage waren, den Gebäudebestand richtig zu erfassen, und dass schwankende und unplausible Geschosßzahlen beim Wechsel von Bearbeitungsversion zu Version in willkürlicher Hinsicht zu verzeichnen waren. Auch beim gegenständlichen Vorhaben hat der Sachverständige nachgefordert und musste nachgebessert werden. Ich verweise auf DI Hahn, welcher sich dazu äußern wird. Ich habe nur im kurzen Austausch mit ihm entnommen, dass hier nach wie vor Unplausibilitäten zwischen Geschosßzahlen und Immissionspunkthöhen zu verzeichnen sind. Ich würde vorschlagen, dass DI Hahn dann detaillierter dazu ausführt. Vorweg geschickt wird, dass wir hier richtiggestellte,

konsistente Zahlen über Geschoßhöhen und Immissionspunkthöhen fordern, ergänzt um Angaben von Gebäudehöhen, die die Plausibilität sicherstellen.

Ich stelle den Antrag: Auf neuerliche Überprüfung der Richtigkeit dieser Angaben.

Bezüglich der Lobau wurde gutachtlich festgestellt, dass dort für die Projektwerberin günstige Bodendämpfungswerte bei der Modellierung gewählt worden sind, es war keine Möglichkeit das hier nachprüfen zu lassen. Ich frage, wie bewertet er die Wahl der Bodendämpfungswerte im gegenständlichen Projekt bei der Immissionsmodellierung?

Herr Ing. Talasch: Auf Grund der von der MA 21 zur Verfügung gestellten Daten ist – abweichend von den sonst oft gewählten Vorgangweisen für die Bodendämpfung, mittlere Dämpfungskoeffizienzen einzusetzen – die Bodendämpfung exakt ermittelt, d.h. versiegelte, sprich schallharte Flächen und absorbierende Flächen wie Wiesen, zur Bepflanzung geeignete Böden, auch einzelne Gräber und Baumscheiben sind im Bodenmodell enthalten und modelliert. Demzufolge ist es nicht erforderlich, mittlere Bodendämpfungskoeffizienten einzusetzen sondern jeweils die exakten Bodendämpfungskoeffizienten mit $G = 0$ bzw. $G = 1$ anzusetzen.

Herr Rehm: Im Stellungnahmeband gibt es eine Ausführung des Sachverständigen zu unseren Einwendungen, die mit jenen aus anderen Verfahren wortident ist und ich verweise jetzt nur darauf und fasse kurz die Kernaussage zusammen, dass Lärmindex, Feldstudie und Schwellenwert zusammen betrachtet keine zusätzlichen Unsicherheitsbetrachtungen benötigen würden. Es sind zweifellos Sicherheitspolster eingebaut, wie das Ausgehen von Mitwindsituation und dergleichen, andererseits ist auch bekannt, dass ich Ergebnisse nicht nur hinmessen kann, sondern auch Spielräume fürs Hinrechnen bestehen und der Sachverständige hat zwar die Anforderung der RVS 04.02.11 einer Genauigkeit von 0,1 dB angeführt, doch ist bekannt, dass trotz Validierung die Softwareversion des verbreiteten Programms „Soundplan“ für das Ergebnis ausschlaggebend ist und versionsbedingte Abweichungen von mehreren dB dokumentiert sind, ohne dass bisher geklärt worden ist, welche Version „richtig rechnet“, so es eine richtige Version gibt. Im Sinne der Ausführungen des Sachverständigen im Stellungnahmeband meine Frage: Wie viel Sicherheitspolster steckt nun in diesem System Lärmindex, Feldstudie und Schwellenwert und ab wann müssten doch weitergehende Überlegungen und Abschätzungen angestellt bzw. vorgenommen werden?

Herr Ing. Talasch: Zum Unterschied der Berechnungsergebnisse von mehreren dB zwischen Berechnungen mit verschiedenen Softwareversionen eines Programmes ist festzustellen, dass sollte dies eingetreten sein, es sich um nicht validierte Versionen gemäß RVS 04.02.11 handeln muss, da ansonsten die Anforderung des Anhangs der zitierten Richtlinie nicht gegeben wäre. Hinsichtlich der Frage, ab wann Zuschläge erforderlich wären, ist festzustellen, dass die Grenzwertfindung auf Grund von Zahlen erheblich Belästigter innerhalb der Bevölkerung auf Grund von Befragungen und dem Vergleich mit berechneten Immissionen auf Grund von Verkehrszahlen erfolgt. Diese

Studien führten zu dem umfangreichen Handbuch Community Noise von Berglund et al, welches auch als europäische dose response curves übernommen wurde. Die Beurteilung stützt sich damit, sofern Grenzwerte legislativ festgelegt wurden, auf einen Prozentsatz erheblich Belästigter, der dem Gesetzgeber als zulässig erscheint, und demzufolge ist die Genauigkeit des Verfahrens, das zur Findung der Grenzwerte geführt hat, in der Abbildung der mit den Grenzwerten zu vergleichenden Immissionen gleichzusetzen und eine weitere Berücksichtigung nicht erforderlich.

Herr Rehm: Bei den Luftschadstoffen hatten wir zum Verfahren auch Genauigkeitsangaben und Qualitätsziele. Die haben wir hier nicht. Aber hier wie dort ist grundsätzlich Nachweisbedarf, dass das Verfahren des gegenständlichen Projektes die Genauigkeit des Verfahrens zur Findung der Grenzwerte jedenfalls erreicht.

Nächster Punkt: Zum Untersuchungsgebiet der verkehrlichen Abgrenzung, das neben den Luftschadstoffen auch für Lärm relevant ist. Jetzt ist es grundsätzlich so, dass eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens etwa einer Zunahme von 3 dB entspricht, und man geneigt sein kann, kleine Änderungen der Verkehrsfrequenz aus Sicht der Lärmimmissionen von ihrer Wirkung hier als gering einzuschätzen. Ich weise aber darauf hin, dass 20% Änderung der Verkehrsfrequenz zirka 0,7 dB ausmachen. Kleine Änderungen der Frequenz wurden bei der Abgrenzung des Untersuchungsgebietes ausgeblendet. Wenn ich gemäß RVS den Anspruch erhebe, auf 0,1 dB genau sein zu wollen, dann ist dies nicht mehr gerechtfertigt und wäre auch hier das Untersuchungsgebiet auszuweiten. Der Verkehrs-Sachverständige muss sagen, ob von seinem Sachgebiet die von ihm gelieferten Grundlagen ausreichen. Wenn sich bei einem größeren Untersuchungsgebiet Änderungen ergeben, die in die Betrachtung einzubeziehen wären, so hat er für die erforderlichen Ergänzungen des Fachgebiets Verkehrs zu sorgen.

Zum Stand der Technik ist mir aufgefallen, dass die RVS 04.02.11 die Anforderung stellt, Schallpegelberechnungen für Wohngebäude einen halben Meter vor der Mitte des geöffneten Fensters anzusetzen. Im Zuge der knappen Vorbereitungszeit ist mir aufgefallen, dass hier im Projekt davon abweichend 5 Zentimeter gewählt wurden und ist das möglicherweise auch bei den anderen Berechnungen so gewählt worden, ohne explizit erkennbar aufzuscheinen. Wenn das so gewesen ist, ist der Stand der Technik damit nicht eingehalten.

Herr Ing. Talasch: Zu einem Schallpegel 0,5 Meter vor dem geöffneten Fenster, 5 cm vor der Fassade ohne Berücksichtigung der Reflexion der Fassade und dem gemäß BStLärmIV geforderten Immissionspunkt auf der Fassade ohne Berücksichtigung der Reflexion derselben ist festzustellen, dass dies schalltechnisch keinen Unterschied macht. Der Punkt 0,5 Meter vor dem geöffneten Fenster stellt sicher, dass es keine Reflexionen von der Fassade gibt. Im Hinblick auf die im Allgemeinen gegebenen Abstände zwischen Emissionsquelle und Immissionspunkt ergibt die Veränderung des Abstandes um 0,5 Meter Änderungen der Immissionen, die weniger als die erste Nachkommastelle

ausmachen und somit ohne Einfluss sind. Der Punkt 5 cm vor der Fassade ist deshalb zu wählen, da bei einem Punkt auf der Fassade bereits eine räumliche Verschiebung um weit weniger als 1 mm dazu führen kann, dass der Punkt rechnerisch im Gebäude zu liegen kommt und daher falsch berechnet wird, weswegen in den Rechenprogrammen generell ein Mindestabstand von 5 cm vor der Fassade vorgeschlagen wird. Es sind also die Ergebnisse dieser Berechnungen kongruent und daher gleichwertig anzuwenden.

Herr Rehm: Der humanmedizinische Sachverständige hat gestern ausgeführt, dass er trotz nicht gegebener Verpflichtung die Lärm BStLärmIV heranzieht, weil sie eine von Fachkollegen bereitgestellte humanmedizinische Begründung aufweist, der er vertraut. Dabei wurde aus meiner Sicht verkannt, dass nach der ständigen Rechtsprechung des VfGH derartige Vorschriften nur eine Mindestanforderung darstellen und es daher trotz aufrechter, grundsätzlicher Begründung einer derartigen Vorschrift Aufgabe des SV ist, im Einzelfall darüber hinaus zu beurteilen, ob über diese Vorschrift hinaus weitere Forderungen zu erheben oder zu treffen sind. Diesen Verpflichtungen ist der Sachverständige im gegenständlichen Verfahren nicht nachgekommen.

Herr Dr. Edtstadler: In meiner Beurteilung wurde nicht primär auf die Einhaltung der BStLärmIV abgestellt, sondern – wie auch bereits aus schalltechnischer Sicht heute Vormittag festgestellt – ergibt sich ein gravierender Unterschied zwischen der unmittelbaren Anwendbarkeit der BStLärmIV, die objektseitige Maßnahmen toleriert, und den schalltechnischen Vorgaben des Projekts Stadtstraße, die darauf abgestimmt wurden, dass projektseitig aktiver Schallschutz Projektgegenstand wird, und objektseitige Maßnahmen (unter Hinweis auf die Feststellungen zur Einschränkung der Dispositionsfreiheit, die bereits gemacht wurden) im gegenständlichen Projekt und in der gegenständlichen Beurteilung berücksichtigt wurden. Ebenso wird auf die bereits gemachten Feststellungen verwiesen, die letztlich in die Beurteilung im Gutachten münden, dass die Werte für die Kategorie „Wohnen“ eingehalten werden bzw. in einer Einzelfallbeurteilung Veränderungen in einem medizinisch vertretbaren Ausmaß gegenüber dem Istzustand auftreten. Ergänzend halte ich fest, dass die Einzelfallbeurteilungen einerseits durch persönliche Ortsaugenscheine für das gesamte Projekt insofern durchgeführt wurden, als damit ein Eindruck über die örtliche Situation gewonnen werden konnte und in weiterer Folge diese Eindrücke mit den schalltechnischen Ergebnissen für die Beurteilung korreliert werden konnten. Aus den genannten Gründen ergibt sich aus meiner Sicht keine Veränderung zu den getroffenen Feststellungen im Gutachten, insbesondere als die Veränderung der örtlichen Situation anhand der schalltechnischen Angaben und mit den einschlägigen im Gutachten herangezogenen Beurteilungswerten beurteilt wurde.

Herr Rehm: Letztendlich geht es hier vor allem die Dimensionierung des „aktiven“ also straßenseitigen Schallschutzes und ich habe noch eine letzte Frage betreffend das 1 dB Irrelevanzkriterium: Haben Sie Zusatzbelastungen bis 1 dB von vorne herein als irrelevant

betrachtet oder sich gegebenenfalls die Situation im Einzelnen trotzdem noch einmal angesehen bei ihrer Begutachtung?

Herr Dr. Edtstadler: Hier verweise ich auf mein Gutachten und die Bearbeitung der Stellungnahmebände.

Herr Rehm: Ich möchte dazu eine Publikation vorlegen von Kirisits H., Kirisits C. und Punk J., „Schwächen des 1dB Irrelevanzkriteriums bei der Beurteilung von Immissionen von neuen Straßen in Ö und Verbesserungsvorschläge“. Das ist ein Konferenzbeitrag zur DAGA Konferenz 2014 in Oldenburg, wo Kritik an der pauschalen Anwendung dieses Kriteriums geübt wird, mit der Argumentation, dass zufällige Fehler systematisch auftreten und daher nicht als Begründung der Zulässigkeit der Erhöhung herangezogen werden können. Dass 2. die mangelnde Wahrnehmungsfähigkeit einer Pegeländerung von bis 1 dB nur für hinter einander abgespielte Sinustöne, aber nicht für den Straßenverkehrslärm über einen längeren Zeitraum, völlig außer Acht gelassen wird. Dass 3. Pegeländerungen im gleichen Ausmaß im unteren Bereich nicht die gleichen Wirkungen haben, wie im oberen Bereich.

Herr Ing. Talasch: Das ist keine schalltechnische Frage. Helmut Kirisits ist technischer Physiker, Christian Kirisits ist technischer Physiker und Universitätsprofessor für Nuklearmedizin und Punk ist ein technischer Mitarbeiter im Büro Kirisits in Mattersburg.

Herr Dr. Edtstadler: Ich kenne diese eine Arbeit von Prof. Kirisits nicht, es ist aber wie bereits von der Behörde bereits angesprochen, jetzt zum einen eine schalltechnische Fragestellung, über die messtechnisch und rechentechnische Erhebung eines 1 dB Kriteriums, andererseits gibt es im Gutachten die zitierte Veröffentlichung in „Recht und Umwelt“, in der die schalltechnische Überprüfung unter Berücksichtigung der rechtlichen Aspekte zum Schluss kommt, dass das 1 dB Kriterium in Straßenverfahren ein ausreichend dimensioniertes Irrelevanzkriterium ist und hinsichtlich der Beurteilung (zusammenfassend ausgedrückt) weit auf der sicheren Seite liegt. Die statistisch rechentechnisch mathematischen Vorgänge ersuche ich im Zweifelsfall vom Autor klären zu lassen.

Herr Ing. Talasch: Der Untersuchungsraum wurde so gewählt, dass der direkte Eintrag für die Tageszeit 45 dB und Nachtzeit 35 dB keinesfalls übersteigt und das 1 dB-Kriterium kann lediglich für jene Bereiche des erweiterten Untersuchungsraumes zur Anwendung kommen, in denen durch den vorhabensbedingt induzierten Verkehr eine Erhöhung der Immissionen gegeben ist.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Mag. Bernd Prüser erteilt.

Herr Mag. Prüser (in Vertretung von Frau Zach): Wenn man hier als Zuhörer sitzt, ergibt sich eine geradezu erschreckende Missachtung der Interessen und der Gesundheit der Anwohner. Es wird von Zahlen geredet, von Grenzwerten, von Normen und Vorschriften. Es werden Schlagworte gebraucht wie gängige Verwaltungspraxis. Das Verfahren sollte dazu dienen die Lebenssituation für die Anrainer besser, oder zumindest nicht schlechter zu machen. Diesen Eindruck hinterlässt diese Veranstaltung nicht. Wenn man hört, dass eine Schallschutzwand auch Schadstoffe absorbiert, muss man kein Sachverständiger sein, um zu wissen, dass das Unsinn ist. Auch dass man sich nur auf gesetzliche Vorschriften zurückzieht, ist verantwortungslos. Es geht die Entwicklung so schnell voran, dass der Gesetzgeber eine aktuelle Situation vom aktuellen Stand der Technik nicht abbilden kann.

Es geht um richtige Menschen und Kinder. Das wichtigste zum Leben ist die Luft, wie will ich Luft mit irgendwelchen Paragrafen messen. Auch die Sachverständigen sollten sich damit auseinandersetzen. Ich kann Ihnen sagen, dass der Eindruck entsteht, dass gar nicht die Absicht besteht, die Einwendungen zu berücksichtigen. Dass neue Straßen Verkehr erst anziehen, der bisher nicht stattfindet, ist allgemein bekannt. Seriöse Informationen, wie gestern von Herrn Mutzek, werden versucht, lächerlich zu machen. Es wird abgeblockt und gemauert. Es wurden gestern seriöse Studien vorgelegt. Die Verantwortlichen der Behörde können nicht mehr behaupten, nicht davon gewusst zu haben. Wenn Todesfälle auf Grund der Emissionen dieser Straße stattfinden, wird die Stadt bzw. die Verantwortlichen mit Schadenersatzklagen zu rechnen haben.

Die Frau Zach wohnt in der Quadenstraße, diese ist ein wichtiger Zubringer. Wie ist die Lärmsituation dort zu beachten? Der Verkehr ist jetzt schon sehr schleppend, weil durch die Parkplatzsituation jetzt schon zu wenig Platz ist. Wie wird die Lärmbelästigung durch den Durchzugsverkehr erhöht?

Verhandlungsleitung: Ich verweise auf die Stellungnahme Nr. 635 im Stellungnahmeband, dort wurde dies für die Wohnadresse von Frau Zach bereits abgehandelt.

Herr Ing. Talasch: Dem ist nichts hinzufügen, ich referiere kurz meine Stellungnahme. Es wird dort zu keinen vorhabensbedingten Lärminduktionen kommen, die größer als 50 dB Tagsüber und 40 dB nachts sind. Es wird Baulärm deutlich unter 50 dB geben. Und es wird zu keinen Immissionen aus dem nachgeordneten Straßennetz kommen, die um mehr als 1 dB höher sind als im 0-Planfall.

Herr Mag. Prüser: Das ist wohl ein durchaus einklagbares Faktum. Frau Zach schließt sich dem Antrag von Herr Rehm betreffend die Lärmmessungen vollinhaltlich an.

Herr Ing. Mutzek: Ich möchte eingangs eine Stellungnahme verlesen, für die Betroffenen, welche ich hier vertrete, nämlich Alexander und Gabriele Hirschl sowie Sebastian Langeder, alle wohnhaft in der Claretinergasse 3:

„Wir wohnen in der Claretinersiedlung ca. 200 m von der geplanten Stadtstraße Aspern bzw. an der Tunnelöffnung Spargelfeldstraße entfernt. Speziell in den Sommermonaten, wenn die Fenster über Nacht geöffnet sind, wird der Lärm als störend empfunden. Der derzeitige Planungsstand der Stadtstraße Aspern sieht die Tunnelöffnung bei der Spargelfeldstraße vor, genau dort, wo die Stadtstraße auf Bodenniveau ansteigt und die KFZ beschleunigen müssen. Es wird dadurch eine erhöhte Lärmbelastung zu erwarten sein.“

Wie hoch ist die Lärmbelastung für die Adressen Claertnergasse 3/3/7 und 3/3/12 unter diesem Gesichtspunkt und wurde der Effekt der Beschleunigung der Fahrzeuge, die aus dem Tunnelportal auf Grund des ansteigende Bodenniveaus berücksichtigt?

Verhandlungsleitung: Die von Ihnen genannten Personen sind im Stellungnahmeband bereits enthalten mit den entsprechenden Äußerungen der Sachverständigen.

Herr Ing. Talasch: Es kann nicht erkannt werden, weshalb es bei der Ausfahrt des Tunnels zu einer Beschleunigung kommen kann, da die Geschwindigkeit auf der gesamten Stadtstraße mit 50 km/h beschränkt ist.

Herr Ing. Mutzek: Die Fahrzeuge müssen auf Grund des Anstiegs des Straßenniveaus mit mehr Kraftstoff betrieben werden um den Geschwindigkeitsverlust auszugleichen, um die gleiche Fahrgeschwindigkeit beizubehalten. Damit werden die Motorengeräusche lauter, als wenn ein Fahrzeug auf gleichbleibendem Niveau fährt.

Herr Ing. Talasch: Die Gefälle und Steigungsstrecken sind im Rechenmodell berücksichtigt.

Herr Ing. Mutzek: Es wurde berücksichtigt, dass die KFZ in diesem Bereich einen größeren Lärmschallpegel abgeben auf als auf gerader Ebene?

Herr Ing. Talasch: Richtig, es wird für die Fahrzeuge, die auf der Steigung fahren, ein höherer Schallpegel angenommen und für jene, die das Gefälle befahren, ein niedrigerer.

Herr Ing. Mutzek:

Die Betroffenen wollen diesbezüglich einen Antrag stellen: Wir fordern eine weitere Überdachung der Stadtstraße zwischen der Spargelfeldstraße und der Süßenbrunner Straße, um die Bewohner der Siedlung vom Lärmimmissionen zu schützen.

Weiters möchte ich eine Grundsatzfrage stellen: Die Genehmigungsfähigkeit in Hinsicht auf Umweltauswirkungen, also unter anderem auch Lärm nach dem UVP-G sind so gestaltet, dass das sogenannte Entlastungsprivileg es zulässt, dass eine größere Anzahl an Bewohnern entlastet wird und im Gegenzug eine kleinere Zahl von Bewohnern übermäßig belastet werden darf.

Verhandlungsleitung: Das Entlastungsprivileg kommt hier nicht zur Anwendung, dies wurde in den vergangenen Tagen bereits erörtert.

Herr Ing. Mutzek: Wir werden das prüfen. Aus den mir bekannten Fachgutachten ist vom Entlastungsprivileg die Rede. Und für mich entstand der Eindruck, dass es ein wesentliches Kriterium für die Genehmigung sei.

Ich möchte mich dem Antrag von Virus hinsichtlich der Lärmmessung anschließen. Auch im Namen sämtlicher Bewohner, die ich vertrete sowie der Landwirtschaftsbetriebe, des Kindergartens und der Apotheke Emichgasse. Wir wünschen uns Messungen zur Abklärung welche konkreten Schallbelastungen im Vergleich zur Bestandsituation auf die betroffenen Bewohner zukommt. Dies dient zur Einschätzung von Präventivmaßnahmen wie z.B. dem Einbau der im Projekt angebotenen Schallschutzmaßnahmen an den Fenstern, aber auch einer etwaigen Entscheidung, ob man sich eine Klimaanlage installiert, weil man zukünftig bei sommerlicher Hitze zu Nachtzeiten nicht mehr ausreichend adiabatische Kühlung erreichen kann.

Dann möchte ich in weiter Folge konkret als Vertreter des Kindergartens Hirschstetten sprechen. Ich nehme mit dieser fachlichen Darstellung zum Thema Lärm eine ausführlichere Darstellung von DI Hahn vorweg, exemplarisch für den Kindergarten. Es geht um den Freiraumschutz für Nachbarn, der ja laut VfGH-Urteil zur Beurteilung heranzuziehen ist. Hier geht es für den betroffenen Kindergarten um eine sehr wesentliche Problematik, nämlich eine Verschlechterung der Sprachverständlichkeit im Freiraum für die etwa 60 Kinder, die sich im Garten des Kindergartens bewegen. In der gestrigen Stellungnahme des Lärmsachverständigen war die Rede von 70 Meter Entfernung zur Trasse Stadtstraße. Ich korrigiere: diese 70 Meter sind nicht richtig, es handelt sich um etwa 40 bis 50 Meter Entfernung. Leider wurde in den bisherigen Gutachten in keiner Weise auf die Betroffenheit des Kindergarten eingegangen, und das, obwohl Untersuchungen eindeutig zeigen, dass im Freiraum ab einem Schwellenwert für Kommunikationsstörungen von 40 dB-A bis 50 dB-A von 10% der Personen als wesentlich gestört hinsichtlich der Sprachverständlichkeit zu sehen sind.

Bei einer gestörten Kommunikation tritt der sogenannten Lombard-Effekt auf. Durch die eigene Anhebung der Sprachlautstärke als Reaktion auf eine beeinträchtigende Wahrnehmung tritt eine Verzerrung der Sprache ein, die zu einer weiteren Verschlechterung der Sprachverständlichkeit führt. Im Untersuchungsgebiet haben wir eine Umgebungsgeräuschsituation, die so ist, dass in den Siedlungsgebieten die Freiräume in der Regel gut geeignet sind, für die menschliche Kommunikation. Dies gilt besonders auch deshalb, weil der Basispegel in diesen Gebieten auf einem ausreichend niedrigen Niveau liegt, für die Kinder des Kindergarten ist die möglichst ungestörte Kommunikation von erheblicher Bedeutung.

Darüber hinaus geht es aber auch um die notwendige Beaufsichtigung der Kinder durch das Personal des Kindergartens. Wenn man sich einschlägige Standardwerke zur Beurteilung dieser Problematik ansieht, konkret geht es hierbei um eine Grafik des interdisziplinären Arbeitskreises für Lärmwirkungsfragen, dann zeigt diese Grafik, die ich vorlegen werde, dass die Sprachverständlichkeit nicht mehr möglich ist, wenn Gespräche bei einem A-bewerten Schalldruckpegel von mehr als 55 dB-A stattfinden. So eine Situation ist im Garten des betreffenden Kindergartens, aber auch für den Garten des von mir vertretenen Pfarrers von Hirschstetten zu erwarten. Was resultiert daraus? Diese Situation wird von sprechenden Personen im Allgemeinen als belästigend erlebt. Die Stimme muss deutlich angehoben werden. Daraus resultierend basieren Verhaltensänderungen, wie Abbrechen des Gespräches oder die Verlagerung des Gespräches an einen anderen Ort. Weiters kann die beeinträchtigte sprachliche Kommunikation zu einem aggressiveren Sprach- und Sprechstil führen und damit das menschliche Zusammenleben beeinträchtigen. Besonders zu berücksichtigende Personengruppen sind Kinder, vor allem in einem Alter, wo die Sprachentwicklung beginnt und in jedem Fall noch nicht abgeschlossen ist. Bei einer typischen Unterhaltung im Bereich eines Kindergartens, einer Schule, im eigenen Garten oder auf einem Spielplatz sind die Entfernungen zwischen den beteiligten Personen häufig größer als drei Meter. Schon ab einer Entfernung von zwei Metern zwischen Sprecher und Zuhörer ist eine deutliche Einschränkung feststellbar. Dieser Umstand ist besonders für Kinder problematisch. Auf diese Zusammenhänge, relevant für die Gesundheit und das tägliche Leben, wurde in der schalltechnischen und in der humanmedizinischen Bewertung nicht eingegangen.

Herr Ing. Talasch: Zum Abstand zwischen der Grundgrenze des Gartens der Pfarre und dem Projekt ist festzustellen, dass der kürzeste Abstand zwischen der hintersten Grundgrenze und dem Fuß des Lärmschutzwalls 80 Meter beträgt. Der Abstand bis zum Rand der ersten Fahrbahn beträgt 100 Meter. Dies sind die Abstände, die aus dem GIS der Stadt Wien ausgemessen wurden.

Herr Dr. Edtstadler: Der Lombardeffekt ist an sich unbestreitbar. Es fehlt jedoch in den Angaben von Ing. Mutzek eine Korrelation der angegebenen Immissionspegel zu üblicherweise anzutreffenden Pegeln in verschiedenen Aufenthaltsbereichen und Umgebungen. So ist bekannt, und dies kann derzeit nicht anders angegeben werden, als es einen Erfahrungswert darstellt, dass ruhig geführt Gespräche durchwegs Dauerschallpegel als Laeq von 65 dB haben können, dass Messergebnisse auch aus Wiener Städtischen Kindergärten in Innenräumen durch die Aktivitäten der Kinder zwischen 70 und 75 dB als Dauerschallpegel ergeben haben, die Anlass für Verbesserungen in den Kindergärten einerseits durch Trennung von Aktivitäts-, Ruhe-, und Räumen für ruhige Aktivitäten wie z.B. Vorlesen, Geschichten erzählen, etc. führen sollten. Geht man nun davon aus, dass ein Garten als Aktivitätsraum genutzt wird, so ist die Umgebungssituation (Ist-Situation) die maßgebliche Größe als Ausgangsbasis für die Beurteilung. Diesbezüglich und zu den

projektspezifischen Veränderungen wird zum Kindergarten-Freibereich auf die zuvor getroffenen Feststellungen zum Kindergarten Hirschstetten bzw. Pfarrer Hopf verwiesen. Der Basispegel, wie von Herrn Ing. Mutzek angeführt, ist als Beurteilungskenngröße keine maßgebliche Beurteilung, da die Umgebungsgeräuschsituation sowohl durch die Kinder selbst, letztlich aber auch durch die Umgebungssituation, geprägt wird. Die von Herrn Ing. Mutzek angeführten nachteiligen Wirkungen durch und auf die Kommunikation, sind auf Grund der konkreten Beurteilung im Gutachten nicht nachvollziehbar. Es ergibt sich daraus keine Veränderung meiner Beurteilung.

Herr Ing. Mutzek: Er spricht von einer konkreten Beurteilung im Akt. Diese Aussage kann ich nicht nachvollziehen, Konkret wäre für mich dann nachvollziehbar, wenn sich Herr Dr. Edtstadler an den Ort des Geschehens begeben hätte. Erst dann würde er nämlich maßgebliche Größen und die Umgebungssituation kennen. Denn die Umgebungssituation ist jene, die man vor Ort visuell feststellen kann und nicht eine Situation wie sie sich in einem Schreiben oder einer Stellungnahme darstellt. Im Übrigen halte ich einen Vergleich von Situationen von Kindergarteninnenräumen für nicht repräsentativ, denn die Situation im Garten eines Kindergartens ist auch nicht pauschal anzunehmen, sondern subjektiv vor Ort festzustellen. Für mich als Vertreter des Kindergartens entsteht der Eindruck, dass die subjektive Betroffenheit für Mitarbeiter und Kinder des Kindergartens nicht geprüft wurde und damit können gesundheitliche wie auch Entwicklungsstörungen bei den Kindern nicht ausreichend eingeschätzt werden.

Ich fordere daher im Interesse des Freiraumschutzes einen Ortsaugenschein im Kindergarten, wo der Lärm-Sachverständige und der Humanmediziner die Situation bewerten und anschließend ein spezifisches Gutachten inklusive aller kumulativen Einwirkungen erstellen um die Unbedenklichkeit hinsichtlich gesundheitlicher Auswirkungen für den Kindergarten Hirschstetten darzustellen.

Ich stelle den Antrag, das Gutachten eines Arbeitsmediziners einzuholen bzw. die Konsultation des Arbeitsinspektorates für den 22. Bezirk vorzunehmen, um projektspezifische konkrete Auflagen hinsichtlich der Vorschriften der Wiener Arbeitstättenverordnung erfüllen zu können. Diesen Antrag stelle ich für sämtliche betroffenen Betriebe, die der Arbeitstättenverordnung bzw. vergleichbaren Richtlinien unterliegen.

Verhandlungsleitung: Die Bestimmungen der Arbeitstättenverordnung würden nur zur Anwendung kommen, wenn der Kindergarten als Anlage genehmigt würde.

Herr Ing. Mutzek: Ich nehme an, die betroffenen Betriebsstätten werden Ihnen im eigenen Interesse die gültigen Bescheide der Betriebsstätten übermitteln, um die Prüfung der dort vorgeschriebenen Auflagen zu ermöglichen.

Pause von 13:07 bis 14.05 Uhr.

Herr Ing. Mutzek: Bezüglich meiner Anträge vom Vormittag: Ich ersuche Herrn RA Dr. List, den Antrag richtig zu formulieren.

Herr RA Dr. List:

Der Antrag sollte lauten:

Die Sachverständigen sollen sich mit den Auswirkungen der Stadtstraße auf Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer und der Inhaber der im Bereich der Stadtstraße vorzufindenden Betriebsanlagen und der Apotheke in der Emichgasse auseinandersetzen.

Weiters zieht Herr Ing. Schandl seine Zurückziehung betreffend der Lärmmessung zurück: Jeder kann in Österreich mit jedem Gerät messen, was er will. Er hat sogar richtig gemessen. Die Behauptung, dass im gegenständlichen Bereich 40dB gemessen wurden, bleibt aufrecht. Es gab sogar eine Projektstudie, wo man in den Bereich von 40 dB gekommen ist.

Weiters stelle ich die Frage an Ing. Talasch: Was ist die Funktion einer Lärmschutzwand, warum sind diese im Projekt vorgesehen?

Herr Ing. Talasch: Hinsichtlich der Lärmschutzwand ist festzustellen, dass der Zweck die Verminderung von Lärm ist. Gleichzeitig stellt die Wand aber ein Hindernis dar, die ein Überschreiten verhindert, aber auch eine Barriere für andere Einwirkungen darstellen kann.

Herr RA Dr. List: Was meinen Sie mit „andere Einwirkungen“?

Ing. Talasch: Das ist keine schalltechnische Frage und wird von mir nicht beantwortet.

Herr RA Dr. List: Es geht hier darum, welche Auswirkungen diese Lärmschutzwand noch haben soll. Ich greife zurück auf gestern, da hat Mag. Mayer ausgeführt, dass die Lärmschutzwand auch in Bezug auf Luftschadstoffe ein Reduktionspotential darstellt. Ich möchte von Ing. Talasch wissen, ob diese Wand noch andere wunderbare Minimierungswirkungen hat. Ich habe heute einen renommierten SV für Luftschadstoffe, dessen Namen ich nicht nennen möchte, mit der Stellungnahme von Mag. Mayer konfrontiert, dass hier eine Lärmschutzwand Luftschadstoffe minimieren soll. Seine Antwort war: „So ein Blödsinn. Fragen Sie ihn, ob er diese Wirkungen bei der Modellierung der Ausbreitung berücksichtigt hat. Faktum ist, eine Lärmschutzwand hat keine luftschadstoffmindernde Wirkung“. Die Aussage von Mag. Mayer in seinem Gutachten und auch die mündlichen Ausführungen sind nach Rücksprache mit dem von mir genannten Sachverständigen, falsch. Nochmals Frage an Ing. Talasch: Wissen Sie, ob eine Lärmschutzwand luftschadstoffminimierende Wirkung hat?

Verhandlungsleitung: Diese Frage ist nicht an den Sachverständigen für Lärm zu richten.

Herr RA Dr. List: Wir werden binnen 4 Wochen von einem renommierten Sachverständigen eine kurze Stellungnahme vorlegen, in welcher ausgeführt ist, dass eine Lärmschutzwand keine luftschadstoffminimierende Wirkung hat.

Herr Ing. Mutzek: In meiner Aufgabe als Bevollmächtigter für Mag. Burggasser möchte ich auf die Würdigung in Stellungnahme Nr. 175 eingehen. Auf Seite 4 dieser Stellungnahme ist zum Thema Humanmedizin folgende Auskunft formuliert: „Lärm, der in den Night Noise Guidelines der WHO von 40dB L-night Outside ist der LOAEL-Observed-Adverse-Effect-Level. Kardiovaskuläre Effekte können neben anderen Lebensstilfaktoren lärmassoziiert ab 55 dB zunehmen“, danach kommen wieder allgemeine Bemerkungen, aber diesen Satz hätte ich gerne erklärt bekommen, um zu verstehen, was der für Mag. Burggasser genau bedeutet. Ich kann's einfach nicht verstehen.

Herr Dr. Edtstadler: Die Lärmauswirkungen wurden dargestellt und im Fachgutachten beurteilt. Zur Erläuterung zu S 4 im Stellungnahmeband 2: Gemeint ist, dass entsprechend der zitierten Quelle der WHO (40dB L-night Outside) der niedrigste beobachtete Level für adverse (nachteilige) Effekte bei 40 dB liegt. Kardiovaskuläre Effekte nehmen ab 55 dB neben anderen Einflussfaktoren zu. Damit wird der Bereich beschrieben, in dem verschiedene Untersuchungen der Night Noise Guideline zugrunde gelegen sind. Der niedrigste Bereich liegt bei 40 dB und eine beurteilungsrelevante Zunahme ist ab 55dB lärmassoziiert anzunehmen. Im Sinne der Fragestellung nach erheblichen Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen beginnt der lärmindizierte Bereich ab 55dB.

Kardiovaskuläre Erkrankungen umfassen unterschiedliche Erkrankungen und Beschwerden des Herz-Kreislaufsystems. Dazu sind eine breite Palette von Erkrankungen zu zählen, wie etwa die vorerst aus einer natürlichen Alterungsprozess existierende Arteriosklerose (Gefäßverkalkung) bis Hypotonie und in weiterer Folge quasi als Endpunkt für manifeste Gesundheitsschäden ein Herzinfarkt, ein Schlaganfall oder Durchblutungsstörungen. Die Entstehung von Herz-Kreislaferkrankungen ist keineswegs monokausal auf Lärmwirkungen zurückzuführen, sondern über zahlreiche Lebensstilfaktoren beeinflusst. Dazu zu rechnen sind Bewegungen im Alltag, Ernährung, Störungen des Blutfettstoffwechsels (Stichwort: Cholesterin), in weiterer Folge Diabetes, das Rauchverhalten und verschiedene andere Stressoren. Aus dieser überblicksartigen Zusammenfassung wird ersichtlich, dass kardiovaskuläre Erkrankungen eine breite Palette von zum Teil natürlich genetischen, persönlich modifizierbaren (z.B. Bewegungssport, Ernährung, Gewicht), Rauchverhalten als Ursache haben können und in einem Beitrag in der Literatur wird hier auch von einem „Co-Faktor“ gesprochen.

Herr Ing. Mutzek: Was ist mit den lärmassoziierten Effekten und was haben diese für gesundheitliche Folgen bei Überschreitung von 55 dB?

Herr Dr. Edtstadler: Dazu ist festzustellen, dass Lärm als Co-Faktor zu werten ist und hier unter Hinweis auf die einschlägigen Beurteilungsgrundlagen der WHO (wie zitiert) existiert ein Beitrag ab den im Gutachten detaillierten Beurteilungswerten, die in Richtung von Belästigung und Gesundheitsgefährdung gehen und dargestellt wurden. Mehr als die Feststellung, dass hier Lärm ein Co-Faktor ist, kann in der von Ihnen erwarteten Präzision, gleichsam „pro dB so viel Veränderung am Arteriosklerose oder Herzinfarkt“, nicht angegeben werden. Wesentlich ist aber, dass die in der WHO angegebene Vorsorge- und Beurteilungswerte diese Effekte berücksichtigen.

Herr Ing. Mutzek: Können Sie ausschließen, dass im Falle der Bauarbeiten im Bereich Emichgasse folgender Fall eintritt (die Schallimmissionswerte betragen für die Bauphasen erstes Baujahr 70dB, 2. Baujahr 69dB): Die Mitarbeiter in der Apotheke Emichgasse 8 arbeiten während den Betriebszeiten in dieser Betriebsstätte, werden dauerhaft diesen Schallimmissionen ausgesetzt und eine Mitarbeiterin, die dort knapp vor der Pensionierung steht und schon über 60 Jahre ist, verlässt, um auf Mittagspause zu gehen, die Räumlichkeiten der Apotheke, bewegt sich an die Grundstücksgrenze, um ihren Heimweg anzutreten, und erleidet dabei einen Herzinfarkt. Können Sie dies ausschließen?

Verhandlungsleitung: Die relevante Frage ist, ob und wieweit sich eine zusätzliche Belastung durch die Stadtstraße auf die Gesundheit der Mitarbeiter auswirkt.

Herr Dr. Edtstadler: Es wird – gleich ob unter Lärmexposition oder ohne Lärmexposition – unabhängig vom Alter nicht ausschließbar sein, dass eine Person einen Herzinfarkt erleidet. Es würde den Erfahrungen des täglichen Lebens widersprechen, wenn davon ausgegangen wird, dass es unter anderen innerstädtischen Lebenssituationen keine Lärmbelastungen gibt. Exemplarisch kann hier angeführt werden, dass es in innerstädtischen Bereichen auch ohne Baulärm Lärmexpositionen gibt, die im straßennahen Bereich (z.B. Gehsteig) Dimensionen von über 75 dB als Dauerschallpegel erreichen. Bezogen auf das von Ing. Mutzek genannte Beispiel würde das bedeuten, dass die Mitarbeiterin keine wie immer geartete andere räumliche innerstädtische Situation aufsucht, was jedoch den Erfahrungen des täglichen Lebens widerspricht. Zur Mitarbeiterin der Apotheke bezogen auf den Arbeitsplatz ist festzustellen, dass es sich bei dem vom Ing. Mutzek genannten Pegeln von 69 bzw. 70 dB um Außenpegel handelt und jedenfalls durch das Bauobjekt selbst Schalldämmmaße erreicht werden, die für ArbeitnehmerInnen erforderlichen Innenpegel in Arbeitsräumen (diese sind in der VO für Lärm und Vibration am Arbeitsplatz - VOLV definiert) eingehalten werden können.

Verhandlungsleitung: Es gibt zur Alpha-Apotheke und zur Gärtnerei Ganger bereits Ausführungen von Herrn Ing. Talasch im Stellungnahmeband zu Nr. 658 (Alpha-

Apotheke) und Nr. 177 (Gärtnerei Ganger), wo die Aussage getroffen wird, dass die Grenzwerte der VOLV für Vibrationen in beiden Arbeitsstätten eingehalten sind. Trifft dies auch für die Apotheke Emichgasse 8 und auch für den Kindergarten Hirschstettner Straße zu?

Herr Ing. Talasch: Zur Apotheke Emichgasse 8: Aufgrund eines Außenpegels von 70 dB ergibt sich im Innenraum jedenfalls ein Pegel von unter 65 dB, der den Grenzwert für Bürotätigkeiten gemäß VOLV darstellt. Daher sind die Bestimmungen dieser Richtlinie eingehalten. Hinsichtlich des Kindergartens Hirschstettner Straße 91 ist anzumerken, dass die Werte der VOLV bereits im Freien mit großer Sicherheit eingehalten sind.

Herr Ing. Mutzek: Ich habe verstanden. Der Sachverständige für Humanmedizin schließt nicht aus, dass lärmassoziierte gesundheitliche, also kardiovaskuläre Effekte bei der genannten Mitarbeiterin eintreten können, wenn sie die Betriebsstätte verlässt und den gewohnten Weg über die Emichgasse nimmt und sich dabei an die Grundstücksgrenze begibt. Wie schon gesagt, werden an der Grundstücksgrenze 70 dB an Schallemissionen auftreten (Durchschnittswert) und es ist anzunehmen, dass auch ein gesunder Mensch an solchen Lärmquellen nicht vorbeigeht ohne irgendwelche körperlichen Effekte zu verspüren und ich kann mir lebhaft vorstellen und kenne einige Mitarbeiterinnen dort in dieser Altersklasse, dass die dort an Ort und Stelle umfallen, nicht weil der Wert dort 70dB beträgt, sondern viel mehr, da die 70dB nur einen gemittelten Wert darstellen und außerdem schon den ganzen Tag mit dem Schall belastet sind, da die automatische Türe der Apotheke zu etwa 50% durch den Geschäftsbetrieb geöffnet sind. Gleichzeitig können spürbare Erschütterungen mit einer frequenzbewerteten Beschleunigung von bis zu $a = 150$, was als spürbar einzustufen ist, auftreten. Dazu ersuche ich um eine klare Aussage, das kann kein gesunder Mensch aushalten.

Herr Ing. Talasch: Der Schallpegel im Raum der Apotheke ist bei geöffneter Tür um mindestens 5dB geringer als im Freien. Dies bei einem Meter Entfernung zur Tür, üblicherweise wird davon ausgegangen, dass in der Raummitte bis zu 8dB geringere Werte auftreten. Nach der VOLV sind 65dB gefordert, wenn Sie den energieäquivalenten Dauerschallpegel bilden, wird beim Notfenster also an der Fassade der LEQ eingehalten. Ich habe im Projektgebiet einen Augenschein vorgenommen. Insgesamt 3 Tage zu jeweils 8 Stunden. Ich kenne mich dort aus. Ich habe mich vor der Apotheke aufgehalten und kenne diese genau.

Herr Dr. Edtstadler: Ich möchte nochmals präzisieren: Die 55dB, wo kardiovaskuläre Effekte zunehmen können, wird in der 1. Passage der L-night Outside zugrunde gelegt und nicht zur Tageszeit. Zum Weiteren ist festzustellen, dass es bei den in der Lärmwirkungsforschung zugrunde gelegten Effekten für die Festlegung von Beurteilungswerten nicht einer vorübergehenden Exposition, wie von Ing. Mutzek dargestellt, mit Verlassen der Apotheke und Exposition gegenüber dem Außenpegel

bedarf, sondern dass diese Effekte aus Langzeitstudien als Dauerexpositionen über viele Jahre herrühren. Dies entspricht auch den Erfahrungen des täglichen Lebens, dass, insbesondere in innerstädtischen Bereichen, wie angesprochen am Gehsteig Schallexpositionen zustande kommen, die die hier angesprochenen Baulärmemissionen auch im Alltagsleben erreichen oder sogar überschreiten.

Herr Ing. Mutzek: Sie sagen, diese Werte werden im innerstädtischen Bereich erreicht, das halte ich für möglich, allerdings für den Bestand 2012 am Objekt ist ein Wert von 49dB angegeben. Wir haben hier einen Unterschied von 21dB zwischen der Bestandsituation 2012 und L-day 49dB und dem Wert des ersten Baujahres. Dies soll ein vollkommen normaler Wert sein? Mir fehlen die Worte.

Herr Dr. Edtstadler: Es entspricht den Erfahrungen des täglichen Lebens wie oben ausgeführt, dass es in vielen innerstädtischen Situationen Expositionen gibt, wie sie ausgewiesen wurden. Es handelt sich bei den Werten um jene, wie sie über die Phase der Bautätigkeit in den ausgewiesenen Baujahren dargestellt wurden und somit keine Dauerbelastung iSd. Arbeiten der Lärmwirkungsforschung darstellen. Zu beachten ist hier auch, dass es sich um tägliche Bauarbeitszeiten handelt, die nach den gesetzlichen Grundlagen begrenzt sind. Das Missverständnis, dass die angesprochene Mitarbeiterin durch das Betreten der Grundstücksgrenze nachteilige gesundheitliche Wirkungen erfährt, ist somit nicht aufrechtzuerhalten.

Herr Ing. Mutzek: Es ist einfach unglaublich. Sie schreiben in Ihrem Gutachten, dass solche lärmassoziierten gesundheitlichen Effekte nicht ausgeschlossen werden können. Wenn wir konkret darüber sprechen, dass die Mitarbeiterin über einen längeren Zeitraum, weil sie im Freibereich Arbeiten verrichtet, mit 70 dB-A belastet und am Ende kommt heraus, dass dies nicht kausal sein soll. Nach den Bestimmungen der VOLV werden die Bestimmungen die Betriebsstätten betreffend eingehalten, eine Betriebsstätte besteht aber auch aus mit den Räumen in Verbindung stehenden Bereichen, und da spreche ich von dem Privatgrundstück, welches zur Apotheke gehört, da spreche ich davon, dass man Informationsstände im Freibereich als Mitarbeiter dort aufstellen muss, manchmal einen Tag der Apotheke macht und dort Kunden empfängt. Sie wollen mir weismachen, die Mitarbeiterin wird nur mit 55 dB belastet. Sie wird am Privatgrund dieser Apotheke bei Arbeiten mit mehr als 55 dB im Freien belastet und die Bestimmungen der VOLV nicht eingehalten.

Herr Ing. Talasch: Hinsichtlich der VOLV ist festzustellen, dass die Grenzwerte für den Gesundheitsschutz von Arbeitnehmern bei 85 dB-A bewertet energieäquivalenter Dauerschallpegel liegen bzw. bei einem Spitzenwert des Schalldruckpegels von L_C , peak 137dB. Die niedrigeren Werte für Büroarbeiten von 65 dB gelten explizit ausschließlich für Räume und nicht für Freibereiche und stellen einen Komfortwert und keinen Gesundheitsgrenzwert dar.

Herr Ing. Mutzek:

Ich stelle den Antrag: ein Lärmmonitoring von der Betriebsliegenschaft während der gesamten Bauphase durchzuführen und dabei mitzuberücksichtigen, dass die Arbeitnehmer der Nordost-Apotheke auch im Freibereich auch bei geöffneter Schiebetüre und auch bei geöffneten Kundenbedienungsfenstern dem Lärm der Baustelle ungefiltert ausgesetzt sind. Weiters mögen Maßnahmen vorgeschrieben werden, die bei Überschreitung der Grenzwerte für Lärm und Erschütterungen sicherstellen, dass die Mitarbeiter und Kunden der Apotheke vor unzumutbarem Lärm auf geeignete Weise geschützt werden, ohne dabei den Kundenverkehr zu beeinträchtigen. Weiters, einen qualifizierten Arbeitsmediziner zur Beurteilung der Situation in der Apotheke hinzuzuziehen. Ich stelle also den Antrag, wie schon beschrieben, erstens, eine genaue Vorerhebung, eine gewissenhafte Prüfung aller gesundheitsrelevanten Einflüsse auf der Liegenschaft Emichgasse 8 durchzuführen, weiters ein Lärm- und Erschütterungsmonitoring, welches im Falle der Überschreitung von arbeitsmedizinischen Grenzwerten oder auch solchen, die die Kunden der Apotheke betreffen, konkrete Maßnahmen nach sich ziehen und beantrage noch ergänzend eben die Hinzuziehung eines Arbeitsmediziners.

Herr Ing. Talasch: Ich verweise auf die von mir beantragten Auflagen.

Herr Dr. Edtstadler: Ich bin selbst Arbeitsmediziner, deswegen ist mir das Procedere des ArbeitnehmerInnenschutzes bekannt.

Herr Ing. Mutzek: Ich vertrete die Anrainerin Frau Dr. Regina Rath-Wacenovsky. Ich möchte auch auf ihre persönliche Betroffenheit in der Bauphase eingehen. Für Lärm sind für das Objekt 1220 Wien, Spandlgasse 7 für die Bauphase folgende Immissionen (alles Tageswerte) angegeben: 1. Baujahr 66dB, 2. Baujahr 65dB, 3. Baujahr 62dB. Die Bestandswerte sind L-day 51dB, L-evening 48 dB, L-night 42 dB und L-den 52 dB. Antrag: Unter dem Titel Freiraumschutz für das Objekt Spandlgasse 7 fordere ich auch für Dr. Rath-Wacenovsky eine eingehende Beurteilung der Situation und weitere immissionsreduzierende Maßnahmen, um den Freiraumschutz in ihrem Sinne zu gewährleisten.

Pause: 15:27 bis 15:40 Uhr

Herr Ing. Mutzek: Ich gehe bezugnehmend auf Erschütterungen auf die Stellungnahme im Stellungnahmeband der Apotheke Emichgasse 8 ein: Durch die zu erwartenden Erschütterungen in der Bauphase und während des Betriebs ist der Einwender in seinem subjektiven öffentlichen Rechten auf Schutz der Gesundheit und des Eigentums verletzt. Der Einwender fordert daher die Untersuchung der Auswirkungen von Erschütterungen, insbesondere im Hinblick auf die Tiefgründungen, auch im Bereich der Emichgasse und

ich möchte nochmals hervorheben, dass der Einwender gefordert hat, dass eine Untersuchung der Auswirkung von Erschütterungen stattfindet. Diese Untersuchung hat nicht stattgefunden.

Körperschalleinwirkungen während der Bauphase werden sich im Rahmen der pharmazeutischen Zubereitungen auswirken. In der täglichen Arbeit der Pharmazeuten müssen mg-genaue Dosierungen für zubereitete Medikamente und Wirkstoffe vorgenommen werden. Diese Zubereitungen erfolgen manuell per Hand und mit sehr viel notwendigen Feingefühl und mit einer Vielzahl von Dosier- und geeichten Messgeräten. Diese Dosier- und Messgeräte werden durch Körperschalleinwirkung in ihrer Funktionsweise massiv beeinflusst, sodass eine Gefährdung für Kunden und möglicherweise auch eine Gefährdung der Mitarbeiter vorliegen kann. Ich möchte dazu noch ergänzen, dass eine Apotheke im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zur Gesundheitsversorgung verpflichtet ist. Dieser gesetzlichen Verpflichtung kann die Apotheke Emichgasse 8 während der Arbeiten in den Bauphasen nicht nachkommen, deshalb fordere ich im Rahmen des Antrages, dass eine allumfassende Untersuchung in Bezug auf Körperschalleinwirkungen während des Apothekenbetriebes (Tag-, Abend- und Nachtarbeitszeit) durchgeführt wird.

Herr Ing. Talasch: Rechtsfrage: Ist die Auswirkung auf einen Betrieb ein in der UVP zu beantwortender Sachverhalt?

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Eine Beeinträchtigung eines Betriebes stellt allenfalls eine wirtschaftliche Beeinträchtigung dar, auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen, die Herr Mutzek angesprochen hat. Die Prüfung ist daher nicht Gegenstand der UVP.

Verhandlungsleitung: Herr Ing. Mutzek, haben Sie Informationen, wieviel Prozent der täglichen Arbeitszeit das Einwiegen der Medikamente für einen Apotheker ausmacht?

Herr Ing. Mutzek: Dazu habe ich keine Informationen. Es handelt sich bei den Einwägearbeiten um Wirkstoffe, die aufgrund ihrer Wirkungsweise eine Gefährdung der Mitarbeiter darstellen können, wenn etwa während der Dosierung Erschütterungen auftreten, die zu einer unkontrollierten Bewegung während dieses Vorgangs führen können. Konkret ist es sogar so, dass z.B. das Einwiegen von Substitut für Suchtmittel bearbeitet werden müssen, und wenn dabei etwas zu Bruch geht oder etwas Unvorhergesehenes passiert, kann eine Gefährdung der Mitarbeiter oder Mitarbeiterinnen erfolgen.

Herr Ing. Talasch: Zu den Erschütterungen ist festzustellen, dass die gemäß der Beantwortung vorliegenden Erschütterungen in einem Bereich sind, der deutlich kleiner

ist, als die Vorsorgewerte für den Gesundheitsschutz gemäß VOLV sind und damit eine negative Auswirkung auf Mitarbeiter der Apotheke nicht gegeben ist.

Herr Ing. Mutzek: Erschütterungen beziehen sich auf die Gesundheit und Unversehrtheit der Mitarbeiter während der Einwägearbeiten. Dies müsste mit einem besonderen Ansatz an Seriosität geprüft werden. Diese Arbeiten sind äußerst sensibel.

Herr Dr. Edtstadler: Ich kann so viel dazu sagen, dass der Gesundheitsschutz der VOLV hinsichtlich der Vibrationen durchaus auch impliziert, dass bei Einhaltung dieser Werte übliche Arbeiten durchgeführt werden können. So wie ich Herrn Ing. Mutzek verstehe, meint er, dass durch das Auftreten von Vibrationen aus der Bautätigkeit ein erhöhtes Verletzungsrisiko, wie er selbst sagt, z.B. durch zu Bruch gehen von Gebinden bestünde. Aus meiner Sicht ergibt sich dieses Verletzungsrisiko nicht. Zum anderen muss auch berücksichtigt werden, dass dem üblichen Arbeitsprozess bereits aus allgemeinen Arbeitnehmerschutzbestimmungen soweit Vorsorge getroffen wird, dass ein Verletzungsrisiko weitgehend vermieden wird, da der Arbeitsprozess einer Apotheke auch allfällige zusätzlichen Risiken durch den Kontakt mit den entsprechenden Reagenzien beinhaltet. Ein weiterer Aspekt – der nach meiner Auffassung aber im Hinblick auf die zuvor abgegebene Äußerung der Projektwerberin vorerst rechtlich zu prüfen ist – wäre, ob durch allfällige auftretende Vibrationen technische Aspekte der Präzision von Geräten beeinträchtigt werden könnten. Dazu kann aus medizinischer Sicht keine Stellungnahme abgegeben werden.

Herr Ing. Mutzek: Meine Zusammenfassung: Es kommt zu spürbaren Erschütterung mit einer Frequenzbewerteten Beschleunigung von bis zu $A_w = 30$, was als deutlich spürbar einzustufen ist, auftreten. Das bedeutet eine spontane und unberechenbare Einwirkung durch frequenzbewertete Beschleunigung, welche im Arbeitsprozess aufgrund der Herstellung von Schlitzwänden, Spundwänden und der Bodenverdichtung im unmittelbaren Nahbereich auftreten werden. Es arbeiten diese Mitarbeiter mit diesen Wirkstoffen, welche durch Inhalation und mittels Hautaufnahme in Kontakt treten können, wodurch schwere gesundheitliche Auswirkungen aufgrund der Wirkstoffaufnahme absehbar sind.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn DI Hahn erteilt.

Herr DI Hahn: Aus meiner Sicht weist die UVE-Unterlage zum Fachbereich Lärm einige gravierende Mängel auf. Die akribische Arbeit des Sachverständigen Talasch hat schon eine größere Zahl von derartigen Mängeln zu Tage gefördert. Die im Anschluss durch den Projektwerber formulierten Fragebeantwortungen sind ausschließlich und sehr knapp auf die vom Sachverständigen geäußerten Fragestellungen zu den Projektmängeln eingegangen. Eine vollständige Evaluierung des Projektes, ob diese Mängel an anderen Gebäuden oder im Projektgebiet auftreten, unterblieb jedoch. Aus meiner Sicht wäre es

selbstverständlich gewesen, dies für das gesamte Projekt nochmals durchzuführen. Es sind z.B. die Geschößzahlen der Gebäude, und damit die Aufpunkthöhen von einigen Gebäuden, nicht richtig erhoben und genauso relevante Gebäude überhaupt nicht in den Berechnungen berücksichtigt worden.

Für die Größe des Berechnungsgebietes ist es fragwürdig, dass man nur 34 diskrete Aufpunkte vorsieht und den Rest über Lärmkarten mit einer Spreizung von 5dB darstellen möchte in einer Höhe von 1,5m über den Boden. Daher ist z.B. auch eine Beurteilung der Wohnanrainer ihrer eigenen Gebäude richtigerweise nicht möglich. Ich beginne mit dem IP04 (KGV am Ries, Parzelle 18), angegebene Aufpunkthöhe 2 m. Ich konnte bei dem Gebäude zwei Geschöße feststellen. In unmittelbarer Nähe zu diesem Gebäude befinden sich weitere Wohngebäude, die z.B. drei Geschöße aufweisen, das ist z.B. Feuerwehrweg 28. Für das zuvor genannte Gebäude KGV Ries, Parzelle 18 gibt es z.B. zur Evaluierung zur BStLärmIV das Ergebnis, dass hier passive Lärmschutzmaßnahmen an diesem Gebäude zu setzen sind. An einem benachbarten dreigeschossigen Gebäude erfolgten diese Untersuchungen jedoch nicht. Es sagt die tägliche Erfahrung der Lärmschutzpraxis, dass bei Schallabschirmungen höher gelegene Stockwerke einer höheren Lärmimmissionsbelastung ausgesetzt sind.

Herr Ing. Talasch: Zur Wahl der Immissionspunkte und –höhen ist festzustellen, dass bei Objekten, die straßennah gelegen sind und keine Abschirmung durch Lärmschutzwände oder Wälle aufweisen, jeweils das Erdgeschoß betrachtet wurde, da in den oberen Stockwerken jedenfalls aufgrund der größeren Entfernung zum Emissionsort geringere Schallpegel auftreten, während bei Objekten, die zum Vorhaben hin Lärmschutzwände oder Wälle aufweisen oder erhebliche Abschirmungen durch Geländekanten gegeben sind, jeweils das oberste Geschöß zur Beurteilung herangezogen wurde. Diese Betrachtungsweise führt dazu, dass jeweils der ungünstigste Fall einer Beurteilung zugrunde gelegt wird.

Herr DI Hahn: Als ein weiteres Beispiel möchte ich dann noch das Gebiet Pfalzgasse 37 bzw. Podhagskygasse 8 erwähnen. Dieser Bereich ist von besonderer Relevanz, weil es sich um den Überschneidungsbereich Stadtstraße und S1-Spange Aspern handelt. Hier bestehen Wohnobjekte mit 4 bzw. 5 Geschößen. Das Projekt wird in diesem Bereich durch Schallschirme aktiv geschützt, diese Gebäude wurden im Rahmen des Projektes Spange Aspern Anschlussstelle Ost (die Überschneidung ist hier gegeben) sogar fotodokumentarisch festgehalten, jedoch nicht in den Berechnungen berücksichtigt.

Herr Ing. Talasch: Nach Einsicht in die Unterlagen führe ich aus, dass dieser Bereich bei der S1 Spange Seestadt Aspern behandelt wurde.

Herr DI Hahn: Das ist nicht richtig. Wohngebäude zwischen Pfalzgasse und Podhagskygasse 8 sind auch in den Rasterlärmkarten nicht aufzufinden. Das führt auch

grundsätzlich zur Splittung der beiden Projekte und der daraus resultierenden Problemen für die Anrainer.

Herr Ing. Talasch: Diese Adresse kann unmöglich im Einflussbereich der Anschlussstelle Ost liegen. Dies aufgrund der Entfernung.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Der IP Pfalzgasse 37 liegt außerhalb des Einflussbereichs, er wurde daher nicht behandelt. Ob er im Verfahren der Spange Seestadt Aspern berücksichtigt wurde, kann ich nicht beurteilen.

Herr Ing. Talasch: Zur Pfalzgasse ist etwa unter der Nr. 30 im Stellungnahmeband ein Einwand von Eveline Ruhrländer. Dazu wurde festgestellt, dass die Gesamtbelastung im Planfall 2030 51dB L-day, 48dB L-evening, 43dB L-night und 52dB L-den, im 0-Planfall 43dB L-day, 40dB L-evening, 35dB L-night und 44dB L-den ist. Dieses Projekt wurde in der Beurteilung nach BSTLärmIV im Projekt S1-Spange Aspern abgehandelt, ebenso die Nachbarobjekte.

Herr DI Hahn: Dazu ist die Frage zu stellen, welche Geschößzahlen hatten die vom SV Talasch soeben vorgebrachten Wohngebäude? Für das 4. und 5. Geschöß stimmen die angegebenen Werte vermutlich nicht.

Herr Ing. Talasch: Wir werden das prüfen und werden am 13.12. dazu Stellung nehmen.

Herr DI Hahn:

Ich stelle den Antrag, dass dieses Projekt vollständig auf Richtigkeit auch iZm. Schallschutzmaßnahmen und den Geschößzahlen der betroffenen Gebäude erhoben wird. Das ist Aufgabe des Projektwerbers.

Verhandlungsleitung: Haben diese Objekte Auswirkungen auf das Projekt?

Herr Ing. Talasch: Diese Immissionspunkte wurden im Verfahren Spange Seestadt Aspern behandelt, es handelt sich um den Verkehr der Spange.

Herr DI Hahn: IP04 liegt sehr wohl im Einflussbereich der Stadtstraße. Da eine große Zahl von Wohngebäuden im untersuchten Berechnungsgebiet in der Darstellung der Berechnungsergebnisse fehlen, stellt sich die Frage, wie in einem solchen Fall eine Einzelfallbeurteilung stattfinden soll.

Herr Dr. Edtstadler: Aus meiner Sicht ist dazu nichts zu bemerken.

Herr DI Hahn: Es ist auch festzuhalten, dass die Rasterlärmkarten zu dem Projekt nur mit der Reflexionsordnung 1 berechnet wurden. Die Darstellung der Rasterlärmkarten erfolgt

ausschließlich in Form von Isophonen mit 5dB Abstand. Eine ausreichende Beurteilung vom Lärmschutz in Freiräumen ist damit fragwürdig. Weiters stellt sich die Frage, ob in den Rasterlärnkarten auch die Reflexionen der zugeordneten Wohngebäude berücksichtigt wurden.

Herr Ing. Talasch: In den Rasterlärnkarten sind die Gebäude jedenfalls berücksichtigt. Daher unterscheiden sich die in Rasterlärnkarten ausgewiesenen Pegel um bis zu 3dB von den Fassadenpegeln.

Herr DI Hahn: Hierzu ist vielleicht anzumerken, dass es dadurch zwischen den Ergebnissen der Einzelpunktberechnungen und den Ergebnissen der Rasterlärnkarten zu Differenzen kommt und sich damit die Frage für den Freiraumbewertung ergibt. Die Reflexionsordnung 1 ist aus meiner Sicht dafür zu niedrig gewählt.

Herr Ing. Talasch: Es ist keine Festlegung bekannt, dass Rasterlärnkarten für eine flächenmäßige Darstellung mit höheren Reflexionsordnungen als 1 zu berechnen sind. Auch die strategischen Lärnkarten liegen „nur“ mit Reflexionen 1. Ordnung vor.

Herr DI Hahn: Im Rahmen des Vorprojektes durch die DASSV GmbH wurden im Jahr 2007 Messungen der Lärmbestandsituation durchgeführt. Diese Messungen wurden im Rahmen des vorliegenden Projektes nicht erwähnt. Der bestehende Basispegel wird nicht berücksichtigt. Es werden nur synthetische Planfälle mit Lärmindizes herangezogen. Diese Messungen aus 2007 lassen deutlich erkennen, dass durch das Projekt Stadtstraße eine zusätzliche großflächige Verlärmung erfolgt. Diese wirkt naturgemäß nicht nur auf die Fenster und Türflächen, sondern auch auf die Freiräume, die zur Erholung gedacht sind, ein. Der dem Projekt zugrundeliegende Untersuchungsraum hätte an die Ergebnisse dieser Messungen angepasst und dementsprechend erweitert werden müssen. Es erfolgt eine unzulässige Stückelung der schalltechnischen Projekte der Stadtstraße Spange und der Anschlussknoten. Z.B. gehe ich auf den schon angesprochenen IP in der Claretinergasse ein. Im Vorprojekt wurde in der Claretinergasse 7 gemessen. Dies über 24 Stunden. Diese Messungen im Jahr 2007 belegen, dass in den Nachtstunden in den ruhigen Phasen des Umgebungsgeräusches Basispegel im Bereich 35dB und darunter vorliegen. Ähnliche und zum Teil noch geringere Messwerte ergeben sich entlang des gesamten Projektgebietes von Stadtstraße und Spange S1.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Die Messungen 2007 sind für den gegenständlichen Fall nicht relevant, weil unerheblich ist, wie der Zustand 7 Jahre vor der Einreichung und 10 Jahre vor der heutigen Verhandlung war. Abgesehen davon war das Vorprojekt kein Projekt der Projektwerberin.

Herr DI Hahn: Grundsätzlich möchte ich zu dieser Vorgangsweise festhalten, dass durch ein Straßenprojekt wie das gegenständliche eine Anhebung des Lärmniveaus in

großflächiger Weise erfolgt, auch wenn in derartigen Verfahren die Bedeutung des Basispegels negiert wird, ist er trotzdem für das Wohlbefinden für die Bevölkerung von Bedeutung. Durch das anhaltende Dauergeräusch durch das Straßenprojekt geht das Ruheempfinden, das während des Basispegels herrscht, vollständig verloren. Das führt unmittelbar zu meinem nächsten Abschnitt: Schutz der Freiräume.

Herr Dr. Edtstadler: Ich möchte hier auf die bereits heute getroffenen Feststellungen zum Basispegel verweisen.

Herr DI Hahn: Thema Schutz der Freiräume. Zum Kindergarten in Hirschstetten. Ich möchte nur auf die Untersuchungen von Lazarus, Lindwall und Berglund verweisen. Hieraus ergibt sich eindeutig die Problematik auch für das Wohlbefinden der Bevölkerung in ihren Freiräumen, dass Verschlechterungen der Kommunikation zu erwarten sind. Dies gilt sowohl für die Bau- als auch Betriebsphase. Nach dieser Publikation liegt der Sprachpegel für entspanntes Sprechen L Index S,A bei 55 dB in 1m Entfernung vom Mund des Sprechers. Vom humanmedizinischen SV wurde ausgeführt, dass es in Kindergärten zu deutlich höheren Pegeln kommen kann, als durch das gegenständliche Projekt. Hierbei ist jedoch darauf hinzuweisen, dass durch die Aufsichtspersonen im Bedarfsfall dieser Schallpegel reduziert werden kann (durch Eingreifen). Die Lärmentwicklung durch das gegenständliche Projekt ist jedoch nicht durch das Personal des Kindergartens beschränkbar. Ein weiteres Problem ist auch iZm. der Kommunikation die Anhebung des Basispegels. Der Basispegel ist definitionsgemäß dadurch gekennzeichnet, dass Lärmpausen auftreten. Diese gehen durch das gegenständliche Projekt nahezu vollständig verloren und können daher für die Kommunikation ebenfalls nicht genutzt werden.

Durch diese Vorgangsweise sind nunmehr geschlossene Innenhöfe in Stadtzentren ruhiger als die offenen Siedlungsgebiete im Umfeld von Straßen z.B. wie der Stadtstraße.

Herr Dr. Edtstadler: Es ergibt sich Ergänzungsbedarf zu meiner bisherigen Antwort. Wenn DI Hahn die Notwendigkeit anspricht, dass bei Überflügen von Verkehrsflugzeugen ein Gespräch unterbrochen wird, bis dieses den akustischen Einflussbereich wieder verlässt, so ist festzustellen, dass diese Veränderung der örtlichen Situation im Überflug nicht die Veränderung zwischen Basispegel und Dauerschallpegel darstellt, sondern dass auch der ursprüngliche Dauerschallpegel durch den Überflug deutlich erhöht wird. In der Beurteilung von Schallimmissionen wurde, wie bereits oben dargestellt, der Basispegel als Beurteilungskriterium verlassen. Zur konkreten Situation des Kindergartens in der Hirschstettner Straße wird auf die dort getroffenen Feststellungen verwiesen. In der von DI Hahn angesprochenen ruhigen Situation wird der örtliche Dauerschallpegel wirksam. Diese örtliche Situation zum jeweiligen Zeitpunkt prägt.

Herr DI Hahn: Zur letzten Aussage des Sachverständigen ist Folgendes anzumerken: Der äquivalente Dauerschallpegel ist ein Mittelwert über einen festgelegten

Mittelungszeitraum und kein messtechnischer Momentanwert. Für den Anrainer ist der Momentanwert z.B. im Rahmen einer Unterhaltung mit einem Gesprächspartner sehr wohl relevant. Der Dauerschallpegel z.B. im Umfeld von Flug- und Bahnlärm ist deutlich höher als der statistisch ausgewertete Basispegel. Erst im Rahmen einer dauerhaften Schallquelle wie einem Hochleistungsstraßensystem erfolgt eine Annäherung zwischen Basispegel und Dauerschallpegel. In ruhigen Gebieten treten Differenzen zwischen Basispegel und Dauerschallpegel im Bereich von 10dB typischerweise auf. In verlärmten Bereichen, z.B. durch Straßenlärm, liegen diese Differenzen typischerweise im Bereich von 2 bis 3dB und damit ist eine Verlärmung argumentierbar.

Herr Ing. Talasch: Es ist dem nichts hinzuzufügen.

Herr DI Hahn: Ich möchte noch kurz auf die schon sehr strapazierten Unsicherheiten im Rahmen der Immissionsberechnung eingehen. Die im Rahmen der Verhandlung angegebene Genauigkeit der Berechnungsergebnisse im Bereich von 1/10dB ist in der Berechnungspraxis nicht darstellbar. Alleine durch die Vernachlässigung der Reflexionen an den Gebäuden ist eine tatsächlich nicht vorhandene Pegelverminderung von bis zu 3dB in den Berechnungspunkten gegeben. Es ist mir bewusst, dass dies den Berechnungsvorschriften entspricht. Diese reichen aber nach meiner Ansicht bei den hier angewandten Beurteilungsverfahren zum Nachteil der Anrainer.

Ich berechne selbst Schallausbreitungen. Die Problematik ist, dass die Modellbildungen zu Unsicherheiten führen. Damit auch zu fehlerhaften Ergebnissen. Die Berechnung wird auf Plausibilität und nicht auf Richtigkeit überprüft. Meine Erfahrung iZm. Hochleistungsprojekten ist, dass jede Neuberechnung zu geänderten Ergebnissen führt (außer sie wurde mit identischen Modellen und identischer Software verwendet). Diese Abweichungen in den mir bekannten Projekten führten nahezu ausnahmslos zu Pegelanhebungen bei den Anrainern. Das ursprüngliche Einreichprojekt wäre ohne Einsprüche von Anrainern, Bürgerinitiativen oder NGOs somit deutlich zu Ungunsten der Anrainer ausgegangen. Bei Bedarf kann ich Zahlen und Beispiele nennen. Es ist mir bewusst, dass zu Berechnungen mit Software-Programmen Ringversuche und Vergleichsberechnungen vorliegen. Auch diese weisen deutliche Abweichungen zwischen den Berechnungsergebnisse für einfache Ausbreitungsverhältnisse auf. Diese in beide Richtungen. Das im Rahmen der Baulärberechnungen angewandte Verfahren nach ÖNORM ISO 9613/2 gibt für einfache Ausbreitungsbedingungen Unsicherheiten von +/- 3dB an. In diesen Berechnungen wird üblicherweise bei Straßenprojekten keine Berechnung über das Frequenzspektrum durchgeführt. Dies gilt besonders für Baulärm und den damit verbundenen tieffrequenten Schallimmissionen.

Bei auftretenden Schirmwirkungen wird bei einer a-bewerteten Berechnung typischerweise die Schirmwirkung bei Tieffrequenzen überschätzt; dies in der Regel wieder zum Nachteil der Anrainer. Bei tieffrequentem Lärm besteht auch die Gefahr, dass

dieser auch bei geschlossenen Fenstern in Wohn- und Aufenthaltsräumen zu deutlichen Störungen führt. Auch diese Umstände werden von mir hier als Unsicherheiten bezeichnet, die in dem Projekt auch zu Lasten der Anrainer wirksam werden können. Durch die Verwendung eines synthetischen Nullplanfalls ist davon auszugehen, dass die Beurteilung anhand von Schallpegeln erfolgt, die deutlich über den derzeitigen ortsüblichen Schallimmissionen liegen. Damit wird durch die Anwendung des 0-Planfalls eine grundlegende Verlärmung vorausgesetzt, dies wieder zum Nachteil der Anrainer.

Verhandlungsleitung: Für die Bauphase ist ein Baulärmmonitoring vorgesehen.

Herr Ing. Talasch: Hinsichtlich der Unsicherheiten wurde zum Einwand von Herrn Rehm bereits genug gesagt. Was den Vergleich des 0-Planfalls mit dem Maßnahmenplanfall betrifft, verweise ich auf das UVP-G. Was die Ausbreitungsrechnung beim Baulärm betrifft, muss ich eines korrigieren: Die ÖNORM ISO 9613-2 legt ausdrücklich fest, dass eine Berechnung mit den Abminderungstermen für das 500 Hertz-Band nicht zulässig sind. Es ist in allen Fällen mit Oktavbreitenbändern und es ist bei unbekanntem Frequenzverlauf von den im vom ForumSchall herausgegeben Emissionsdatenkatalog enthaltenen Referenzspektren auszugehen, wobei für Geräte, die mit Verbrennungsmotoren betrieben werden, das Verkehrslärmspektrum der ISO 717/1 anzusetzen ist. Es ist somit die befürchtete krasse Unterbewertung der tiefen Frequenzen nicht gegeben. Weiters sind in der Baulärberechnung jene Werte für die überwiegende Anzahl der Baugeräte eingesetzt, die sowohl die Emissionswerteverordnung zum Wiener Baulärmgesetz als auch die 241. VO aus 2000 des BMWA über den Schallpegel von Maschinen, die für die Verwendung im Freien vorgesehen sind, als Höchstwerte angegeben werden.

Aus eigener Erfahrung bei Nachmessungen an einer größeren Anzahl von Maschinen kann ausgesagt werden, dass auch mehrere Jahre in Betrieb stehende Maschinen deutlich leiser als die in der VO angegebenen Grenzwerte sind. Es ist somit gerade in der Baulärmimmissionsberechnung eine ausreichende Sicherheit eingebaut. Außerdem wird durch ein entsprechendes Baulärmmonitoring danach getrachtet, die ausgewiesenen Werte auch jederzeit im Betrieb einzuhalten.

Herr DI Hahn: Da an den Hochleistungsstrecken in der Nacht ein höherer Schwerverkehr auftritt, ist davon auszugehen, dass in den Nachtstunden auch bei den Rollgeräuschen tieffrequenterer Schall emittiert wird. Dies wird in den Berechnungen bei den Schirmwirkungen zum Nachteil der Anrainer nicht berücksichtigt.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Frau Matysek erteilt.

Frau Matysek: Wie viel mehr Schall wurde für das Hinauf- und Hinunterfahren von Autos aus der Tieflage (Tunnel) berücksichtigt?

Herr Ing. Talasch: Das kann ich ad hoc nicht beantworten, dies werde ich schriftlich nachholen.

Frau Matysek: Es geht um die reale Fahrgeschwindigkeit und nicht um die erlaubte Höchstgeschwindigkeit. Diese wird beim Gürtel auch nicht eingehalten.

Herr DI Hahn: Sie werden auf der Südost-Tangente keinen LKW über 3,5t finden, der sich an die vorgeschriebenen 60km/h hält, die fahren alle mit 80km/h. Das ist die übliche Praxis des täglichen Lebens, die LKWs wären sonst ein Verkehrshindernis.

Herr Rehm: Die Prämisse dieses Verfahrens, dass sich Verkehrsteilnehmer jederzeit an die gesetzlichen Geschwindigkeiten halten, ist eine rechtliche Fiktion, die der Erfahrung des täglichen Lebens widerspricht.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Diese rechtliche Fiktion wird vom VwGH mitgetragen.

Frau Matysek: Ich sehe die Gefahr einer gestörten Sprachentwicklung bei Kindern wegen des erhöhten Schallpegels und ersuche diesbezüglich den Sachverständigen um Stellungnahme.

Herr Dr. Edtstadler: Ich verweise auf meine zum Kindergarten bereits erstattete Stellungnahme.

Frau Matysek: Kinder hören besser als Erwachsene. Insbesondere im Bereich der höheren Töne. Ist das berücksichtigt worden?

Herr Dr. Edtstadler: Die Beurteilung wurde anhand der anzuwendenden Beurteilungskriterien für den gesunden, normal empfindenden Erwachsenen und das gesunde, normal empfindende Kind in einer Durchschnittsbetrachtung abgestellt und es wurde dieses Faktum nicht explizit, aber in der vom Gesetzgeber geforderten Durchschnittsbetrachtung berücksichtigt.

Frau Matysek in eigener Sache: Ich mache alle von Herrn Rehm und Herrn Hahn vorgebrachten Äußerungen inklusive deren Anträge zu den meinen.

Herr Ing. Mutzek: Ich habe heute zugunsten einer effizienten Verhandlungsführung darauf verzichtet, eine lange Stellungnahme für Dr. Rath-Wacenovsky vorzutragen. Ich wollte die Verhandlungsleitung darum bitten, diese Stellungnahme als Beilage zum Protokoll nachzubringen.

Verhandlungsleitung: Die Stellungnahme kann im Laufe der mündlichen Verhandlung noch verlesen werden.

Zu den Auflagenvorschlägen im Fachgutachten Erschütterungen und der Stellungnahme der Projektwerberin dazu:

Maßnahme 1:

„Durch Bauarbeiten verursachte Erschütterungen dürfen im Fundamentbereich von Gebäuden die Richtwerte der ÖNORM S 9020 Erschütterungsschutz für ober- und unterirdische Anlagen“ Ausgabe 15. 12. 2015 unter Berücksichtigung der Empfindlichkeitsklasse eines Bauwerks sowie der Dauer der Erschütterungen und der Häufigkeitsklasse „häufig“ nicht überschreiten.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Durch die Auflage wird impliziert, dass in allen Gebäuden Begehungen zur Festlegung der Empfindlichkeitsklasse des Gebäudes durchgeführt werden müssen. Dies erscheint auf Grund der Anzahl der Gebäude unverhältnismäßig. Durch den folgenden Auflagenvorschlag werden die Gebäude, sofern keine Einstufung (Begehung) vorliegt, in die „schlechtere“ Kategorie eingestuft.

Es wird folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt: „Durch Bauarbeiten verursachte Erschütterungen dürfen die in der ÖNORM S 9020 (Ausgabe 15.12.2015) angeführten Richtwerte der Häufigkeitsklasse "häufig" nicht überschreiten. Die Empfindlichkeitsklasse wird, wenn keine Informationen zum Gebäude vorliegen, in die Empfindlichkeitsklasse 3 eingeordnet.“

Herr Ing. Talasch: „Diese Auflage ist unverändert zu belassen, da die Gebäudeaufnahme durch die in ihrer wesentlichen Form nicht beanstandeten Auflage Nr. 5 durchzuführen ist.“

Herr Österreicher (Antragstellerin): Derjenige, der Risse aufnimmt wird auch die Gebäudeklasse feststellen. Es ist jedoch zu sagen, dass es sicher Gebäude geben wird welche nicht begangen werden können und deshalb ist es sinnvoll zu sagen für Gebäude wo es keine Einstufung gibt, die jeweils schlechtere Kategorisierung vorgenommen wird.

Herr Ing. Talasch: Geht man davon aus, dass es Gebäude geben wird, die man nicht einstufen kann?

Herr Österreicher (Antragstellerin): Es wird davon ausgegangen, dass es Gebäude gibt, die nicht begangen werden können.

Herr Ing. Talasch: Für den Fall, dass ein Gebäudeeigentümer die Beweissicherung verweigert, kann eingegangen werden, und der Auflage als letzter Satz hinzugefügt werden: „Verweigert ein Eigentümer oder Nutzer eines Gebäudes die Beweissicherung nach Auflage 5.5, ist das Gebäude der Empfindlichkeitsklasse 2 zuzuordnen.“

Es ist in diesem Fall davon auszugehen, dass das Gebäude dann in einem guten Zustand ist.

Herr Ing. Mutzek: Im Namen der von mir vertretenen Personen beantrage ich, diesen Auflagenpunkt so zu belassen, wie dieser in der Zusammenfassenden Bewertung definiert wurde. Darüber hinaus möchte ich zu bedenken geben, dass im Falle, dass ein Hauseigentümer sich weigern würde, diese Risskartierung vornehmen zu lassen, ein schriftlicher Nachweis zu überbringen wäre mit der Unterschrift als Bestätigung des Hauseigentümers, dass er die Begehung verweigert hat.

Herr Ing. Talasch: Es ist akzeptabel, wenn in die Auflage das Wort „nachweislich“ eingefügt wird.

Maßnahme 2:

„Während der gesamten Dauer der Bauarbeiten ist eine Beweissicherung durch Erschütterungsmessungen zum Nachweis der Einhaltung der Richtwerte vorzunehmen. Sie haben im Fundamentbereich eines nahegelegenen Gebäudes oder an speziell eingerichteten Kontrollpositionen zu erfolgen. Die ÖNORMEN S 9001 und S 9020 sind dabei sinngemäß anzuwenden. Die Bauaufsicht und die Maschinenführer sind bei Erreichen von 80% des Grenzwertes in geeigneter Weise (z.B. Ampelsignale, SMS) nachweislich in Kenntnis zu setzen.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Die Definition „eines naheliegenden Objekts“ kann so interpretiert werden, dass im Nahbereich aller Bauarbeiten Messungen durchzuführen sind. Dies erscheint unverhältnismäßig, da vermutlich lediglich Tiefbauarbeiten zu signifikanten Erschütterungsimmissionen bei Anrainergebäuden führen. Die Messungen sollten anlassbezogen durchgeführt werden.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt: Anlassbezogen sind Schwingungsmessungen in exponierten Objekten durchzuführen. Es hat jedoch jedenfalls mindestens ein Erschütterungsmessgerät während der gesamten Baudauer im Einsatz zu sein. Die Lage dieses Erschütterungsmessgeräts ist entsprechend dem Baugeschehen anzupassen.“

Herr Ing. Talasch: Diese Auflage ist dahingehend zu ändern, dass die Wortfolge „der gesamten Dauer der Bauarbeiten“ durch Wortfolge „der gesamten Dauer von Tunnelbauarbeiten und Bodenverdichtungsarbeiten mit Vibrowalzen in einem Abstand von weniger als 15 m und Rüttelstopfverdichtungen in einem Abstand von weniger als 40

m von einem Gebäude“ zu ersetzen ist. Diese Form der Überwachung ist zur Sicherung der Nachbargebäude erforderlich.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Diese Abänderung ist in Ordnung.

Herr Ing. Mutzek: Nach meinem Wissen sind solche Beweissicherungsmaßnahmen auch in der Art und Weise durchzuführen, dass exponierte Gebäude mit Sensoren ausgestattet werden in der Art und Weise, dass beide Achsen eines Gebäudes über dem gesamte Bauzeit hinsichtlich der Ausrichtung des Gebäudes in waagrecht und senkrechter Ausrichtung überwacht werden und damit auch eine Veränderung im Fundamentbereich nachweisen zu können. Das ist Stand der Technik und ich fordere das für die von mir vertretenen Personen. Es ist nicht einzusehen, weshalb man den Wirkungsbereich stark reduziert. Man müsste 40 m zugrunde legen.

Herr Ing. Talasch: Grundsätzlich ist die von Ihnen angesprochene Überwachung der Achsenausrichtung des Gebäudes keine Frage der Erschütterungsüberwachung, sondern eine Frage der Bautechnik (Setzungserscheinungen). Die in der vorgeschlagenen Auflage angeführten Bereiche für die Schwingungsüberwachung decken die Unbedenklichkeitsbereiche für die Gebäudeklasse 3 ab. Die Unbedenklichkeitsbereiche sind für das erschütterungsintensivste Bauverfahren des Rüttelstopfens 40 m, für Verdichtungsarbeiten mit Vibrowalzen nur mehr 15m. Deswegen sind die Überwachungsmaßnahmen bei Arbeiten innerhalb dieser Bereiche und generell bei Tunnelbauarbeiten erforderlich.

Herr Ing. Mutzek. Wie ist das zu verstehen? Für Gebäude der Klasse 4 gelten die gleichen Unbedenklichkeitsbereiche wie für Gebäude der Klasse 3?

Herr Ing. Talasch: Ich gehe davon aus, dass es im vorliegenden Fall der Gebäude der Klasse 4 nicht geben wird.

Herr Ing. Mutzek: Warum gehen Sie davon aus?

Herr Ing. Talasch: Die Gebäude der Gebäudeklasse 4 sind in der ÖNORM S 9020 beschrieben als sehr empfindlich und unter sehr empfindliche Gebäude fallen bspw. Ruinen oder 380 kV-Hochspannungsleitungen erdverlegt. Beides, glaube ich, finden wir im vorliegenden Projekt innerhalb des ausgewiesenen Bereichs nicht.

Maßnahme 3

„Bei Beschwerden von Anrainern oder bei einem bautechnisch erforderlichen Unterschreiten der Mindestabstände des Unbedenklichkeitsbereichs sind Erschütterungsmessungen durchführen. Dafür ist jederzeit ein funktionsfähiges und der Aufgabenstellung der ÖNORMEN S 9012 und S 9020 angepasstes

Erschütterungsmesssystem bereitzuhalten. Der Unbedenklichkeitsbereich beträgt in Abhängigkeit von der Gebäudeklasse und vom Arbeitsvorgang: Siehe UV-Gutachten Seite 107.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Der Maßnahmenvorschlag ist durch den Maßnahmenvorschlag zu Auflage 2 bereits erfüllt. Er kann daher entfallen.“

Herr Ing. Talasch: „Diese Auflage ist dahingehend zu ändern, dass sie nunmehr lauten sollte „Bei Beschwerden von Anrainern sind Erschütterungsmessungen durchführen. Dafür ist jederzeit ein funktionsfähiges und der Aufgabenstellung der ÖNORMEN S 9012 und S 9020 angepasstes Erschütterungsmesssystem bereitzuhalten.“ Die Festlegungen für das Unterschreiten der Mindestabstände des Unbedenklichkeitsbereichs sind bereits in die Auflage Nr. 2 integriert.“

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Bei jeder Beschwerde, also auch beim erstmaligen Anrufs eines Anrainers?

Herr Ing. Talasch: Ob es eine berechtigte Beschwerde ist oder nicht, ist schwierig festzustellen. Wenn Anrainer, die 400 oder 500 m weg sind, sich beschweren, wird man das bewerten müssen. Das kann man in einer Auflage jedoch nicht festhalten.

Maßnahme 4

„Anrainerbeschwerden über Bauwerksschäden sind unverzüglich, längstens jedoch innerhalb von 48 Stunden, durch Lokalaugenschein zu überprüfen und zu dokumentieren. Das Protokoll ist der Behörde vierteljährlich vorzulegen.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Die Vorgabe eines Zeitlimits kann zu Situationen führen, in denen eine Begehung innerhalb von 48h nicht möglich ist (z.B. Freitag Nachmittag auf Montag). Dies würde dann in einer Bescheidverletzung resultieren und kann zu unverhältnismäßigen Problemen im Bauablauf führen. Hinzu kommt, dass ein Lokalaugenschein (z.B. Rissaufnahme) durch einen Sachverständigen durchzuführen ist. Aus unserer Sicht ist dies allgemeiner zu formulieren, wobei die zeitnahe Reaktion durch einen Ombudsmann jedenfalls unablässig ist.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

Auf wiederholte Anrainerbeschwerden ist zeitnah durch einen Ombudsmann zu reagieren. Dies ist entsprechend zu protokollieren und auf Wunsch der Behörde vorzulegen.“

Herr Ing. Talasch: „Diese Auflage ist dahingehend zu ändern, dass die Wortfolge „längstens jedoch innerhalb von 48 Stunden“ durch Wortfolge „spätestens jedoch am

nächsten Werktag“ zu ersetzen ist. Der Einwand mit der Frist an Wochenenden ist berechtigt.“

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Über die Wochenenden ist diese Frist trotzdem zu kurz.

Herr Ing. Talasch: Bei Gebäudeschäden sollte man sehr zeitnah reagieren. Der Lokalaugenschein kann durch die örtliche Bauaufsicht, ökologische Bauaufsicht oder Ombudsstelle durchgeführt werden. Die Auflage wird wie folgt umformuliert:

„Anrainerbeschwerden über Bauwerksschäden sind unverzüglich, durch Lokalaugenschein zu überprüfen und zu dokumentieren. Unverzüglichkeit liegt vor, wenn die Überprüfung und Dokumentation spätestens am nächsten Werktag, falls eine solche Beschwerde an Freitagen oder Samstagen einlangt, am folgenden Montag erfolgt. Das Protokoll ist der Behörde vierteljährlich vorzulegen.“

Herr Ing. Mutzek: Es gibt Situationen, wo enorme Bauwerksschäden eintreten können. Sehe ich aus der Sicht einer Betriebsanlage diesen Auflagenpunkt und sehe, dass sich ein Bauwerk so sehr gesenkt hat, dass z.B. automatische Türen nicht mehr öffnen und schließen lassen, so halte ich die 48 Stunden für nicht ausreichend. Man müsste wesentlich schneller reagieren (First- und Second Level Support). Die Bauaufsicht vor Ort müsste tätig werden und geeignete Maßnahmen einleiten, in einem weiteren Schritt müssten die Sachverständigen die Dokumentation und weitere Schritte setzen. Ich ersuche den Auflagenpunkt in Richtung 24 Stunden zu verkürzen oder eine andere Formulierung zu wählen, die den Anforderungen einer Betriebsanlage entspricht, die von Gesetzes wegen zur Gesundheitsversorgung der Bevölkerung zuständig ist.

Maßnahme 5

„Vor Beginn der Bauarbeiten sind Gebäude die vom Vorhaben nicht weiter als 80 m entfernt sind von einem Fachmann hinsichtlich Gebäudezustand und bestehender Bauschäden genau aufzunehmen (Risskartierung).“

Stellungnahme Konsenswerberin:

Der Maßnahmenvorschlag ist zu adaptieren. Es wird auf das Fachgutachten verwiesen, in welchem 50 m definiert sind.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt: „Vor Beginn der Bauarbeiten ist in Gebäuden mit einem Abstand <50 m eine bautechnische Beweissicherung durch einen Sachverständigen durchzuführen.“

Herr Ing. Talasch: „Der Bereich von 80 m ergibt sich aus dem doppelten Unbedenklichkeitsbereich für die Gebäudeklasse III bzw. dem 1,2-fachen des Unbedenklichkeitsbereiches für die Gebäudeklasse IV gemäß dem Fachbeitrag der Einlage 4.03.03.1001 zur UVE. Die Auflage ist unverändert erforderlich.“

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Wir meinen, dass das unverhältnismäßig ist, ansonsten keine weitere Erklärung.

Herr Ing. Talasch: Kann man sich bereits heute festlegen, wann in welchem Bereich eine Rüttelstopfverdichtung stattfinden wird?

Herr Urban (Antragstellerin): Das kann man festlegen, ad hoc kann ich das jedoch nicht.

Herr Ing. Talasch: Wenn man planmäßig vorlegen kann, in welchem Bereichen eine Rüttelstopfverdichtung vorgenommen wird, kann man konkretisieren, welche Gebäude über einen Bereich von 40m zu beweissichern sind. Denn nur jene Gebäude, die in einem Bereich liegen, der mit Rüttelstopfverdichtung bearbeitet wird, haben derart große Emissionen, dass überhaupt in diesen Entfernungen Gebäudeschäden, Schönheitsschäden, Rissbildungen auftreten können.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Wir werden am 13.12. dazu Stellung nehmen.

Herr Ing. Mutzek: Im Interesse der Pfarre Hirschstetten und des Pfarrers eine Anmerkung: Im Bereich des Gartens der Pfarre Hirschstetten befindet sich ein schützenswertes Gebäude, es handelt sich um eine Gebetskapelle, welche 1. von der Kategorisierung den Wert eines Denkmalschutzes hat und außerdem relativ nahe zur Trasse der Stadtstraße steht. Konkretere Ortsangaben kann ich nicht machen. Dieses denkmalgeschützte Gebäude wird etwa 80 m von der Trasse entfernt sein.

Herr Ing. Talasch: Die Grundgrenze befindet sich bereits 80 m von der Trasse. Die Kapelle ist jedenfalls erheblich weiter entfernt, ich nehme an, dass es dieses Nebengebäude ist. (Anmerkung: dies wird in der Folge mit Ing. Mutzek verifiziert). Damit ist es auch für ein Gebäude der Empfindlichkeitsklasse 4 deutlich außerhalb des Unbedenklichkeitsbereiches.

Herr Ing. Mutzek: Ich stelle den Antrag, mit denkmalgeschützten Gebäuden hinsichtlich Erschütterungen achtsam umzugehen.

Herr DI Hahn: Ich bin am 13.12 nicht da. Wenn man am 13.12. genauer weiß, wo das Rüttelstopfverdichtungsverfahren zur Anwendung kommt, rege ich an, dass man die Anrainer auch darauf hinweist, sodass sie auch in ihren Gebäuden genauer wegen allfälliger Rissbildungen nachsehen. Dies, um Missverständnisse zu vermeiden.

Herr DI Stundner: Ich weise auf Auflage Nr. 1.4 hin. Darin ist festgelegt, dass die Projektwerberin die Bevölkerung zumindest eine Woche vor der Durchführung von lärm- und erschütterungsintensiven Arbeiten zu informieren hat.

Herr Ing. Schandl: Ich habe damals bei der Vorstellung des Projekts am Schrödingerplatz mitgenommen, dass der Tunnel in der Emichgasse mit Bohrpfählen errichtet werden soll und dann darauf ein Deckel gegeben werden soll. Diese Bauweise wäre natürlich viel schonender für den Bereich der Emichgasse als Rüttelstopfpfähle. Oder bleibt es bei den Bohrpfählen?

Herr Österreicher (Antragstellerin): Es gibt eine Bohrpfahlwand mit Deckelbauweise in der Emichgasse.

Verhandlungsleitung: Gibt bekannt, dass morgen ab 09.00 Uhr wie geplant die Fachbereiche Natur, Tiere, Pflanzen, Tunnelsicherheit usw. behandelt werden. Die für heute vorgesehenen Bereiche Wasser, Boden, Landwirtschaft werden voraussichtlich am 13.12.2017 abgehandelt.

Ende des Verhandlungstages: 18.45 Uhr

6.12.2017

Fortsetzung der Verhandlung: 9:00 Uhr

Die Verhandlungsleitung stellt die heute anwesenden Sachverständigen vor:

- Ing. WALTL (Tunnelsicherheit)
- Ing. WILHELM (Brandschutz)
- DI HORNISCHER (Licht, Beschattung)
- Dr. RIENESL (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume)
- DI RYBA (Arbeitnehmerschutz)
- DI GRIESZLER (Baumschutz)
- DI BINDER (Eisenbahnbautechnik)
- DI BREZINSCHKEK (Eisenbahnbetrieb)
- DI RITTER (Energietechnik)
- DDI WEBER-SIMANKO (Forst, Jagd, Fischerei)
- Diplom-Militärwissenschaftler REICHENBACH (Kriegsmittel)
- Dr. ÖLLERER (Kulturgüter)
- DI Dr. STELLER (Kunstabauten)
- DI PROCHASKA (Landschaft)
- DI SCHLUDERBACHER-GIRSCH (Raumplanung)
- DI WOLFBEISZER (Stadtbild, Sachgüter)
- DI GUTTERNIGH (Baurecht)

Der Amtssachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Herr Dr. Rienesl, stellt sein Fachgutachten zusammenfassend vor.

Verlesung der Vorbringen von Pater Georg Hopf sowie der dazu abgegebenen Sachverständigenstellungen durch die Verhandlungsleitung, soweit diese den Fachbereich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume betreffen:

Vorbringen:

„Auf meinem Gelände existiert eine große Vielfalt an seltenen und vermutlich schutzwürdigen Pflanzen, Bäumen und deren Symbiosepartnern (Pilze) und seltenen Tierarten. Lärm, Schadstoffe in der Luft, Wasser- und Bodenbeschaffenheit wirken sich unmittelbar auf sie aus. Ich fordere deshalb, mir detailliert darzustellen, was unternommen wurde, um sicherzustellen, dass das im Genehmigungsantrag genannte Ziel, dem Erhalt von schützenswerten Arten erreicht werden kann.“

Herr Dr. Rienesl: Tatsache ist, dass das gegenständliche Grundstück nicht im Baufeld des Vorhabens liegt, d.h. alle die genannten Schutzgüter nicht vom Projekt betroffen sein können,

da eine Flächeninanspruchnahme durch Baugeschehen auf diesem Grundstück nicht stattfinden wird.

Ergänzend zum Gutachten führe ich aus:

- 1.) Auf Seite 6 in der Tabelle 1 habe ich bei Feld-Mannstreu den falschen Art- und Gattungsnamen angeführt. Diesen habe ich mit der Wilden Karde vertauscht. Das ist dahingehend richtig zu stellen, dass bei Feld-Mannstreu die Bezeichnung *Eryngium campestre* und bei der Wilden Karde die Bezeichnung *Dipsacus fullonum* lautet. An der gutachterlichen Beurteilung ändert dies jedoch nichts.
- 2.) Dies ist auch auf Seite 21 Tabelle 10 zu korrigieren.
- 3.) Auf Seite 4, 12, und 16 steht der Satz: „Im Bereich der Seestadt müssen 27 Bäume gefällt werden, die durch 224 Neupflanzungen ersetzt werden.“ Richtig ist: „Im Bereich der Seestadt müssen 23 Bäume gefällt werden, die durch 171 Neupflanzungen ersetzt werden.“
- 4.) Auf Seite 21 und 22 in der Tabelle 11 steht der Satz: „Zusätzlich wird der allgemeine temporäre Flächenverlust im Ausmaß von 3,2ha hochwertigem und 0,4ha mäßig wertvollem für Ziesel geeigneten Lebensraum ausgeglichen.“ Richtig lautet der Satz: „Zusätzlich wird der allgemeine temporäre Flächenverlust im Ausmaß von 3,2ha hochwertigem und 3ha mäßig wertvollem für Ziesel geeigneten Lebensraum ausgeglichen.“

Verhandlungsleitung: Es hat während der ersten Auflage 2016 ein Vorbringen gegeben, das hat gelautet: „Die Ermittlung der Fledermausvorkommen erweist sich als nicht ausreichend. So kann aufgrund nicht hinreichend selektiver Kartierung das Vorkommen des Kleinen Mausohrs (*Myotis oxygnatus*) (CR) nicht ausgeschlossen werden.“ Wie ist dieses Vorbringen aus Ihrer fachlichen Sicht zu sehen?

Herr Dr. Rienesl: Tatsache ist, dass die Detektion der Fledermauslaute, die seit 2014 durchgeführt wurde, eine klare Zuordnung zur Art Kleines Mausohr nicht zulässt. Tatsache ist auch, dass das Kleine Mausohr ein eher kleines mediterranes Tier ist, das jedoch durchaus auch in Wien vorkommen könnte. Ebenso ist es aber auch Tatsache, dass im Gutachten bei der Bearbeitung der Fledermäuse die Gattung *Myotis* berücksichtigt wurde, unabhängig davon, ob jetzt das Kleine Mausohr vorkommt oder nicht, und dass auf Grund der Beurteilung klargestellt ist, dass durch die im Projekt vorgesehen CEF-Maßnahmen der weitere Bestand aller detektierten Fledermausarten in Wien gewährleistet bleiben wird.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Wist erteilt.

Herr Wist: Wie beurteilt der Sachverständige den Unterschied zwischen einem ausgewachsenen Baum und einer Neupflanzung beurteilt in der Entwicklung und Bindung des CO₂?

Herr Dr. Rienesl: Natürlich sind ältere Bäume in ihrer Möglichkeit, CO₂ aufzunehmen, besser geeignet, das ist keine Frage. Es geht aber auch darum, dass nicht ein älter Baum durch einen

jüngeren ersetzt wird, sondern dass Ersatzpflanzungen in einem ganz bestimmten Verhältnis gemacht werden, sodass ein Baum durch mehrere jüngere Bäume ersetzt wird.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Rehm erteilt.

Herr Rehm: Wir verhandeln hier nicht nur die Stadtstraße, sondern auch die Anschlussstelle Seestadt Ost und nachdem sich diese schon im Einflussbereich des Anschlussprojektes Seestadt Aspern befindet, ist ein Ergebnis des dortigen Verfahrens auch hier einzubringen. Es wird östlich der Anschlussstelle eine Grünbrücke mit wahrscheinlich 55m Breite realisiert werden, zu Biotopvernetzung. Diese Grünbrücke hat die Funktion, ein Biotopband von Breitelee nach Süden in relativ durchgehender Weise dann über die beiden Verkehrselemente Straße und Schiene nach Süden weiter fortzuführen. Es hat sich aber ergeben, dass diese Grünbrücke für den angedachten Zweck äußerst suboptimal positioniert ist, also zu weit östlich, ganz einfach deshalb, weil auf dem Platz, wo sie zu liegen kommen müsste von ihrer Funktionsfähigkeit her, die Anschlussstelle Seestadt Ost die projektgegenständliche ist, einfach im Weg ist.

Es wird gestellt der Antrag: diese Anschlussstelle so umzuprojektieren oder gegebenenfalls entfallen zu lassen, dass diese Behinderung nicht auftritt und eine optimale Biotopvernetzung durch diese Grünbrücke möglich ist.

Verhandlungsleitung: Die Grünbrücke ist im Verfahren Spange Seestadt Aspern abgehandelt.

Herr Dr. Rienesl: Ob die Anschlussstelle Ost tatsächlich einer Grünraumverbindung im Landschaftsschutzgebiet über die projektierte Trasse im Weg ist, kann ich nur soweit beantworten, dass ich glaube, dass neben jenen Flächen, die hochwertig sind und deshalb auch im Landschaftsschutzgebiet Donaustadt zu liegen kommen, eine Reihe von Flächen östlich dazukommen wird, die dem Ausgleich für das Projekt Stadtstraße dienen, d.h. es gibt auch östlich des Landschaftsschutzgebietes zukünftig wertvolle Flächen, zu denen eine Anbindung durchaus erstrebenswert wäre.

Herr Rehm: Zu den Ziesel: es handelt sich dabei um eine Säugetierart, die in Wien streng geschützt und auch eine Rote-Liste-Art ist. Diese weisen in einer Rangliste der Roten-Listen-Arten, welche von den Erstellern dieser Liste herausgegeben wurde, den höchsten Gefährdungsgrad auf. Diese Art ist auch durch die FFH-Richtlinie geschützt und in Anhang II - und glaube ich IV - enthalten. Als sogenannte prioritäre Art nach dieser Richtlinie sind Eingriffe auch der EU-Kommission meldepflichtig, wenn sie dieses Schutzgut betreffen. Die Einstufung des Erhaltungszustandes der Zieselpopulation in der zu betrachtenden biogeografischen Region in Ostösterreich ist U2-, das bedeutet englisch „unfavorable bad“. Das Minus (-) steht für einen negativen Trend. Das ist die Ausgangssituation. Dem Teilgutachten konnte ich entnehmen, dass die, wenn auch nur randliche, Unterbrechung eines Migrationskorridors zwischen Süßenbrunnerstraße und Spargelfeldstraße erhebliche Auswirkungen haben kann. Auch ist die Vernichtung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten

nicht gänzlich auszuschließen. Wir haben hier also einen ungünstigen Erhaltungszustand, einen negativen Trend und es braucht insofern eine kumulative Betrachtung, als trotz dieser Ausgangssituation die Zieselpopulation in Ostösterreich durch eine Vielzahl von Bauvorhaben in ihrem Erhaltungszustand weiter bedroht ist. D.h. es ist nicht nur das Wiener Naturschutzgesetz und die dazu erlassene Verordnung zu berücksichtigen, sondern auch die FFH Richtlinie und insbesondere die in Artikel 16 getroffenen Festlegungen. Ein bloßes Abfangen allfällig aufgefundener Exemplare in Baufeldern ist dieser Situation keinesfalls angemessen. Aus derzeitiger Sicht, basierend auf dem derzeitigen Verfahrensstand, sehen wir ein Genehmigungshindernis für das gegensätzliche Vorhaben. Wenn EU-Richtlinien unvollständig umgesetzt werden, sind diese unmittelbar anwendbar.

Herr Dr. Rienesl: Sie haben das Gutachten richtigerweise wiedergegeben, aber nicht zur Gänze. Sie haben in der Bemerkung gesagt, „das Abfangen ist zu wenig“. Tatsache ist, dass wir im gegenständlichen Fall von *einem* Zieselbau sprechen, der im Jahr 2014 in unmittelbarem Umfeld der Blumengärten Hirschstetten festgestellt werden konnte. In den Folgejahren ist dieser Bau so nicht mehr festgestellt worden. Der Sachverständige hat das Problem so gelöst, dass im Umfeld der Blumengärten Hirschstetten das prioritäre Schutzgut Ziesel möglicherweise vorhanden sein wird. Daher wurde die projektgemäße CEF-Maßnahme in Aussicht gestellt und soll auch laut Auflagen, die der Sachverständige als unbedingt empfohlene Maßnahme vorgeschlagen hat, für den Fall durchgeführt werden, dass tatsächlich vor Baubeginn ein Zieselnachweis gelingt. Für den Fall, dass Ziesel vor Baubeginn festgestellt werden, ist somit klargestellt, dass es zu keiner Tötung von Individuen und zu keiner Vernichtung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kommt. Womit es auch für diese prioritäre Schutzgut gemäß der FFH Richtlinie und gemäß Wiener Naturschutzgesetz zu keiner Veränderung am Erhaltungszustand dieser Art auf dem Gebiet der Bundeshauptstadt Wien kommen wird.

Verhandlungsleitung: Aus rechtlicher Sicht ist der Erhaltungszustand nicht ausschlaggebend, wenn – wie hier – das Artenschutzregime des Wiener Naturschutzgesetzes nicht ausgelöst wird.

Herr Rehm: Ich habe mich an der festgestellten möglichen Erheblichkeit orientiert und habe an den Sachverständigen jetzt noch die Verständnisfrage: CEF-Maßnahme heißt hier eine zeitgerecht angelegte Ausgleichsfläche? Und wie soll gewährleistet werden, dass es zu keiner Tötung kommt? Wie soll das mit Fortpflanzungs- und Ruhestätte funktionieren?

Herr Dr. Rienesl: Eine CEF-Maßnahme dient allgemein der Erhaltung der Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten. In speziellen Fall der Ziesel wird es nicht ausreichend sein, nur eine Fläche zur Verfügung zu stellen, sondern es werden auch bereits Bohrungen vorgenommen, um den Zieseln den Eingang für den Bau zu erleichtern. Klarerweise müssen diese Flächen, auf denen diese Maßnahmen stattfinden, vor Baubeginn so hergerichtet sein,

dass die Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten dauerhaft erhalten bleibt, dass es also zu keinem Bruch in der Erhaltung dieser Funktion kommt.

Herr Rehm: Betreffend die Arten Feldhamster und Zauneidechse: Gehe ich recht in der Annahme, dass dafür analog vorgegangen wird und nur um eine Tötung zu vermeiden, in Baufeldern verbleibende Exemplare abgefangen werden sollen?

Herr Dr. Rienesl: Dieser Aussage kann ich vollinhaltlich zustimmen. Es ist bei der Zauneidechse so, dass sie leider für den Bau hergerichtete Baufelder sehr gerne annimmt, daher muss man sie von diesen aussperren.

Herr Rehm: Zu den Fledermäusen. Sie haben das Kleine Mausohr erwähnt. Es ist im Gutachten eine weitere Artenliste angegeben. Es wurde wahrscheinlich mit Batcorder-Signalen gearbeitet bei der Detektierung und Sie haben vorhin gesagt, Sie können negative Auswirkungen ausschließen. Wie wurde die Auswirkung der Beleuchtung des zusätzlichen Netzelements sowie die Scheinwerfer der dort verkehrenden KFZ für Ihren Fachbereich abgeschätzt bzw. beurteilt?

Herr Dr. Rienesl: Es ist uns klar, dass die Beleuchtung, wie sie im Bau oder Betrieb des Vorhabens stattfinden wird, nachteilige Auswirkung auf das Schutzgut Fledermaus hätte. Deshalb wurden auch hier CEF-Maßnahmen in Form von Nistkästen für Fledermäuse eingeplant. Um aber den nachteiligen Wirkungen z.B. von Licht oder Lärm entgegenzuwirken, wurden diese Kästen in einem Mindestabstand von 200 Meter zur projektierten Trasse aufgestellt. Daher ist nur mit geringen Auswirkungen auf das Schutzgut Fledermaus zu rechnen.

Herr Rehm: Zum Scharlachkäfer findet sich auf Seite 13 des Teilgutachtens im letzten Absatz Käfer die Anmerkung, dass ein Totalverlust eines kleinflächigen Silberpappelauwaldrestes zu erwarten ist, die als das einzige lokale Vorkommen des Scharlachkäfers gilt. Nach § 10 Wiener Naturschutzgesetz und nach Absatz 6 ist der Transport lebender Tiere in allen Entwicklungsstadien verboten. Dieser Käfer lebt unter der Rinde von absterbenden oder abgestorbenen Laubbäumen. Wie kann verhindert werden, dass Individuen getötet werden? Wie ist ein allfälliges Versetzen der Pappelotobäume mit dem Naturschutzgesetz vereinbar?

Herr Dr. Rienesl: Der Scharlachkäfer stellt einen Spezialfall dar, und zwar insofern, als das stehende oder liegende Totholz als seine Fortpflanzungs- oder Ruhestätte anzusehen ist. Wieweit dieser Pappelbestand erhalten werden ist, ist noch nicht geklärt. Im schlimmsten Fall wird er aber zur Gänze den Maßnahmen zum Opfer fallen. Für diesen Fall ist dann auch wieder im Sinne einer CEF-Maßnahme die Umsetzung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte also des liegenden Totholzes geplant. Stehendes Totholz wird ebenfalls samt den Wurzelstöcken übersiedelt. D.h. die Käfer werden mit ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätte transportiert.

Herr Rehm:

Nachdem das noch eine Unklarheit ist stelle ich den Antrag, dass die projektbezogenen Arbeiten und Verwirklichungsschritte so geplant werden, dass der Pappelbestand nicht zur Gänze vernichtet werden muss, dies soweit dazu eine Möglichkeit existiert.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Ing. Mutzek erteilt.

Herr Ing. Mutzek: Ich spreche hier für die Bürgerinitiative, für jene Personen, die mich bevollmächtigt haben, ua. Pater Georg Hopf, und in eigener Sache.

Ich habe grundsätzlich festgestellt, dass das Gutachten mit einem hohen Qualitätsanspruch erstellt worden ist. Trotzdem würde ich gerne einen kleinen Beitrag dazu leisten, diese Qualität noch zu erhöhen. Weil der Sachverständige gemeint hat, dass es das Ziel sein muss, eine vollkommene Rekultivierung vorzunehmen, möchte ich einen wichtigen Input leisten im Bezug auf praktisch sämtliche heimische Grünpflanzen und Bäume.

Wie in Fachkreisen allgemein bekannt ist, gibt es neben Tieren und Pflanzen auch das große Reich der Pilze, seit 1969 ein eigenes Reich. Diesbezüglich gibt es auch eine Rote Liste der gefährdeten Großpilzarten Österreichs. Ich werde dazu auch eine Publikation des BMLFUW vorlegen. Es ist mir wichtig, weil dieses Thema der Pilze eine grundlegende Funktion für sämtliche grüne Pflanzen übernimmt, im Speziellen die Gesunderhaltung und auch die Aufnahme von Phosphor und damit die ganze Festigkeit von Pflanzen und Bäumen damit verbunden ist. Der betroffene Baumbestand im Bereich Hirschstetten, das gewidmete Parkgebiet bzw. auch jene Gebiete, die als Wald und Wiesengebiete ausgewiesen sind, erfüllen eine unheimlich wichtige Funktion in Bezug auf die Luftqualität in unserem Bezirk. Sie haben eine enorm wichtige Funktion für die Erhaltung des Mikroklimas und in weiterer Folge dienen sie auch unserem Erholungsraum. Das betroffenen Waldgebiet, das am Areal der Pfarre Hirschstetten existiert, verfügt über ein Vielzahl von Baumarten, die eine Symbiose, im Sinne einer Überlebenspartnerschaft, dass diese Symbiose in einem größeren Konnex zu sehen ist. Die sogenannten Myzelien, also die Wurzeln der Pilze, breiten sich über mehrere 100 Meter im Erdreich aus und daher muss auch der Betrachtungshorizont für den existierenden Baumbestand größer betrachtet werden als bisher. Ich sehe in dem vorliegenden Gutachten verständlicherweise eine Lücke. Das Thema war bisher im UVP-Verfahren nicht vertreten, sollte es aber – in Anbetracht dessen, dass es im Bereich der Anschlussstelle Seestadt Ost auch einen Einfluss auf die Einrichtung des Wienerwald-Nordost hat. Dieser Bestandteil Wienerwald-Nordost ist natürlich ein wesentlicher.

Deshalb stelle ich den Antrag: für sämtliche Wiederaufforstungsmaßnahmen, aber eben auch in Bezug auf die existierenden schützenswerten Arten, einen Sachverständigen für Mykologie dem Projekt hinzuziehen. Meiner Ansicht nach existieren in dem weitreichenden Parkgebiet Hirschstetten, genauso wie in den gewidmeten Schutzgebieten Wald- und Wiesengürtel, eine

große Anzahl von Großpilzen und mit ebenso großer Wahrscheinlichkeit auch solche, die in der vorliegenden Publikation den Gefährdungstufen entsprechend angeführt sind.

Herr Dr. Rienesl: Unzweifelhaft ist die Bedeutung des Myzelsystems für diesen Planeten. Es ist das einzige Ökosystem, das alle Kontinente mit Ausnahme der Weltmeere umspannt. Es ist deren Bedeutung daher unbestritten, jedoch ist die Bedeutung größer in spezifischen Lebensräumen, wie wir sie im Projektgebiet *nicht* vorfinden, wie beispielsweise Nadelwälder und Laubwäldern, wo das Myzeliensystem zur Ernährung der Bäume beitragen kann. Im Projektgebiet befinden wir uns in einer Ebene, die mehrfach von verschiedenen Nutzergruppen überformt wurde, und wo ausreichend Nährstoffe für die hier ansässige Vegetation vorhanden sind und was die Bedeutung die Myzeliensystem in diesem Bereich herabsetzt.

Herr Ing. Mutzek: Ich möchte klarstellen, warum ich für die Pfarre Hirschstetten sehr wohl eine Betroffenheit sehe. Es kommt zu einer massiven Ausbreitung durch Luftverfrachtung von Straßengischt und damit auch zu einem Eintrag von Natriumchlorid und Sie können das im Fachgutachten Boden auch nachlesen. Es kommt zu einer Beeinflussung der Bodenpilze durch dieses Natriumchlorid.

Herr Dr. Rienesl: Pilze oder das Myzeliensystem in ökosystematischer Betrachtung waren nicht Gegenstand der Beurteilung.

Herr Ing. Mutzek: Das kann man nicht so betrachten. Ich spreche vom Wiener Baumschutzgesetz und Grünpflanzen. Es kommt zu einer Beeinflussung sämtlicher Bodenpilze, egal ob sie Fruchtkörper bilden oder nicht. Man sollte auf fachlicher Ebene nach dem Stand der Wissenschaft vorgehen, weil es sich beim vorhandenen Baumbestand – nach dem Baumschutzgesetz – um einen geschützten Baumbestand handelt. Ich möchte festhalten, dass es zu nachhaltigen Beeinflussung des Myzeliensystems kommt, welches den Grünpflanzen und Bäumen auch im Nahbereich der Stadtstraße auswirkt. Pflanzen und Bäume haben Wurzeln, die nicht in der Lage sind, sämtliche Nährstoffe von sich aus aufzunehmen, dazu bedarf es dieser Myzelien. Wenn diese zerstört werden, dann werden sämtliche Bäume, die davon betroffen sind, beeinflusst. Daher hat es Relevanz.

Ich halte fest, es kommt zum Eintrag von Natriumchlorid und zu einer PH-Änderung im Nahbereich der Stadtstraße und Straßengischtverfrachtungsbereich der Stadtstraße. Es kommt zu einem wesentlich erhöhten Eintrag von NO_x, auch das beeinflusst das Wachstumsverhalten von Bäumen und Pilzen, und es kommt auch zu einen massiven Eintrag von Feinstaub. Es gibt ganz klare Hinweise darauf, dass diese Nanopartikel Bodenorganismen und Pflanzen schädigen.

Herr Rehm: Ich bin der Ansicht, dass Pilze auch auf Grund der beschriebenen symbiontischen Eigenschaften, sowie ihrer sonstigen Charakteristik als pflanzenähnliche Organismen

anzusehen sind, auch wenn sie streng biologisch keine Pflanzen sind. Im Sinne einer hier anzuwendenden teleologischen Interpretation des UVP-G sowie des Wiener Naturschutzgesetzes sind sie daher vom dortigen Begriff Pflanzen umfasst. Ohne das Ergebnis einer Relevanzprüfung vorwegnehmen zu wollen, ist daher in der Tatsache, dass Pilze nicht Gegenstand der Beurteilung waren, ein zu behebender Mangel zu sehen.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Dr. List erteilt.

Herr RA Dr. List: Pilze sind kein eigenes Schutzgut im UVP-G. Andererseits sollte man darauf hinweisen, dass die Ursachen zu sehen sind. Durch den HCB-Skandal im Görschitztal hat sich gezeigt, dass die Mykorrhiza zerstört wurden, damit in der Folge die feinen Wurzeln der Bäume geschädigt wurden und nach zwei drei Jahren das Wachstum der Bäume nachgelassen hat und die Bäume geschädigt wurden.

In Ansehung der UVPs der letzten Jahre sind die Ausführungen über die Fledermäuse knapp gehalten. Was mir fehlt, ist das Thema Bienen.

Ich möchte dem Sachverständigen danken, ich meine die Seite 4. Und ich darf zitieren, wie er richtig ausführt: „Es wird darauf hingewiesen, dass entsprechend den gesetzlichen Grundlagen die Zusatzbelastung dann als unerheblich einzustufen ist, wenn zusätzliche Emissionen durch Gas oder staubförmige Schadstoffe, sowie durch Schadstoffdepositionen als Kurzzeitwert < 3% und als Langzeitwert <1 %, der für die zu behandelnden Schutzgüter festgelegten Immissionsgrenzwerte (Irrelevanzkriterien) festgelegt sind.“ Ich weise nochmals aufgrund dieses zutreffenden Gutachtens darauf hin, dass der Luftsachverständige die Irrelevanz beim Langzeitwert mit < 3% in seinem Gutachten angeführt hat, was ich bereits nachhaltig als für falsch kritisiert habe, und die Behandlung des heutigen Gutachtens des Sachverständigen für Tiere und Pflanzen nochmals zum Anlass nehme, die für die Entscheidung relevante Unrichtigkeit des Gutachtens zu kritisieren.

Herr Dr. Rienesl: Im Rahmen der Untersuchungen zu den Tieren wurden keine Bienen als betroffenes Schutzgut festgestellt, soweit Hautflügler überhaupt Schutzgut des Wiener Naturschutzgesetzes mit Verbindung mit der Wiener NaturschutzVO sind.

Herr RA Dr. List: Bienen werden also nicht betroffen?

Herr Dr. Rienesl: Bienen waren durch die Wirkfaktoren des Projektes nicht betroffen.

Herr Holzinger (Antragstellerin): Es gibt Honigbienen als Kulturgut des Menschen und Wildbienen. Unter den Wildbienen gibt es grob 600 Arten. Ganz wenige sind für das Projektgebiet zu erwarten. Gefährdete Arten sind mit einiger Wahrscheinlichkeit nicht in relevanten Populationen präsent. Daher wurden sie nicht weiter behandelt.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Ing. Schandl erteilt.

Herr Ing. Schandl: Wir haben beim Verfahren Spange S1 von der Biologin gehört, dass in der Seestadt kaum Tiere leben und was die denn dort auch machen sollen. Wir sehen das anders. In den Gärten der Kindergärten haben wir Füchse und Rehe und Waldeulen gesehen. Wir sehen, dass diese Wege der Tiere erhalten bleiben bzw. Ausgleichsmaßnahmen zu setzen wären, weil die Stadtstraße sicherlich eine weitere Barriere bildet und dieses Wandern zusätzlich erschwert. Was wurde dafür im Projekt Stadtstraße vorgesehen und wie bzw. wurde überhaupt das Projekt, das die Frau Vizebürgermeisterin Vassilakou uns versprochen hat, die Hirschstettner Hauptallee, die als Wanderweg vom Biotop Bahnhof Breitelee über das Stadtentwicklungsgebiete Berresgasse in einer Art Hosenträgerform in die Seestadt münden soll?

Herr Dr. Rienesl: Gerade im Bereich der Seestadt wird das nördlich zu errichtende Projekt der Stadtstraße eine gewisse Barrierewirkung haben. Richtigerweise befindet sich nördlich der Seestadt die S1 Spange Seestadt. Im Bereich der Seestadt ist das Projekt Stadtstraße nur mit zwei Anschlussstellen vertreten, die etwa im rechten Winkel auf die Barrierewirkung zu liegen kommen, und durch Zufahrtsrampen.

Herr Ing. Schandl: Die Durchschneidung im Westen (Bereich zwischen Spargelfeldstraße und A23) ist größer.

Herr Dr. Rienesl: Zerschneidungseffekte sind wie bei jedem größeren Straßenprojekt gegeben, die Barrierewirkung für die Schutzgüter ist jedoch gering bis vernachlässigbar und geht über den Ist-Zustand nicht gravierend hinaus. Die MA 22 und ich als Sachverständiger in diesem Verfahren haben natürlich ein sehr großes Interesse daran, wie breit diese Grünbücke nun sein wird.

Der Amtssachverständige für Eisenbahnbetrieb, Herr DI Brezinschek, stellt sein Fachgutachten zusammenfassend vor.

Der Amtssachverständige für Eisenbahntechnik, Herr DI Binder, stellt sein Fachgutachten zusammenfassend vor.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Ing. Mutzek erteilt.

Herr Ing. Mutzek: Gibt es von Seiten der ÖBB und von Seiten der Wiener Linien eine Einverständniserklärung, darüber, dass der Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs im Bereich Hausfeldstraße in Zukunft keine Bahnhaltestelle mehr aufweisen wird? Mich interessiert das deshalb, weil beide Unternehmen dadurch nachteilig in Bezug auf die Kundenströme betroffen sind.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Diese Frage ist für das gegenständliche Verfahren nicht relevant.

Herr Ing. Mutzek: Gibt es in Bezug auf die Bautechnik eine abschließende Bewertung, dass die notwendigen Fundamentierungsarbeiten im Bereich des Tunnels Hausfeld zu keinen nachteiligen Effekten für die Wiener Linien U2 bzw. die ÖBB mit der Ostbahn führen werden? Ist die bautechnische Frage des Untergrundes hinreichend geklärt worden?

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Auch diese Frage ist nicht relevant, weil sie keine Umweltschutzvorschrift betrifft. Sie könnte daher nicht einmal geltend gemacht werden, wenn die Bürgerinitiative Parteistellung hätte. Darüber hinaus ist das mit den angesprochenen Unternehmen abzuklären.

Herr Ing. Mutzek: Ich stelle diese Frage als betroffener Bewohner. Mir wird diese Infrastruktur in Zukunft nicht mehr so zur Verfügung stehen. Ich fühle mich daher persönlich betroffen. Ich glaube sehr wohl, dass beide Eisenbahnunternehmen durch etwaige Probleme im Zuge der Bauarbeiten der Unterquerung der beiden Eisenbahn bzw. U-Bahn-Strecken betroffenen wären. Würde hier eine Unterbrechung des U-Bahn bzw. Schnellbahnbetriebes passieren, dann wäre auch ich persönlich davon betroffen. Ich würde gerne diese Frage beantwortet haben.

Verhandlungsleitung: Im UVP-G gibt es nicht das Recht auf ungehinderten U-Bahn- oder Eisenbahnverkehr.

Herr Ing. Mutzek: Ich nehme das zur Kenntnis.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Frau Matysek erteilt.

Frau Matysek: Wir haben schon darüber gesprochen, viel Baumaterial für die Bauphase über die Bahn zu transportieren. Ich möchte von den Sachverständigen wissen, inwieweit sie das für möglich halten? Ist es möglich, wenn es zu keiner Einigung mit den Eigentümern des Anschlussgleises kommt, ein zusätzliches Anschlussgleis für Transport von Baumaterial zu errichten?

Verhandlungsleitung: Das ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Nachtrag zum Fachbereich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume: Zu den Auftragsvorschlägen im Fachgutachten und der bereits übermittelten Stellungnahme der Projektwerberin dazu:

Zu Maßnahme 13.15:

„Individuen der Kartäuserschnecke (*Monacha cartusiana*) sind im Spätsommer des Jahres vor der Flächenbeanspruchung von den Projektflächen abzusammeln und in die neu geschaffenen Lebensräume im unmittelbaren Umfeld der Trasse umzusiedeln. Nur so kann verhindert werden, dass es zu einer Tötung zahlreicher Individuen der Kartäuserschnecke (*Monacha cartusiana*) und zu keiner Veränderung ihres Erhaltungszustands kommt. Im Zuge dessen sind auch alle Exemplare der Wiener Schnirkelschnecke (*Cepaea vindobonensis*) abzusammeln und umzusiedeln, um auch die Verluste für diese Art zu minimieren.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Der Maßnahmenvorschlag sollte adaptiert werden, da aus fachlicher Sicht die Einschränkung auf den Spätsommer nicht nachvollziehbar ist.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

Individuen der Kartäuserschnecke (*Monacha cartusiana*) sind im Zeitraum Mai bis Anfang Oktober des Jahres vor der Flächenbeanspruchung von den Projektflächen abzusammeln und in die neu geschaffenen Lebensräume im unmittelbaren Umfeld der Trasse umzusiedeln. [Rest bleibt ident wie im GA]“

Herr Dr. Rienesl: Nach Ansicht des Amtssachverständigen war hier „bis spätestens Spätsommer des Jahres vor der Flächenbeanspruchung“ gemeint. Die Kriterien waren einerseits, dass es vor der Flächeninanspruchnahme stattfinden soll und es sollte ausgeschlossen sein, dass diese wechselwarmen Tiere dann noch aktiv sind und wieder zurück wandern können. Dem Änderungswunsch kann daher entsprochen werden.

Pause 11:00 bis 11:15 Uhr

Frau Matysek: Im Gutachten finde ich zum Feld-Mannstreu keine Angaben, wie man damit umgehen wird.

Herr Dr. Rienesl: Sowohl der Feld-Mannstreu als auch die Wilde Karde sind nach der Wiener Naturschutzverordnung geschützte Pflanzenarten. Für beide gilt, dass sie keinen Lebensraumschutz haben und dass ihre Individuen nur begrenzt, d.h. nicht in großen Stückzahlen beeinträchtigt werden, z.B. ausgegraben, gepflückt oder vernichtet werden dürfen. D.h. dass es bis zu einem gewissen Grad in Kauf genommen wird, dass eine Vernichtung in geringem Ausmaß geben wird, dass allerdings, auch für Arten, die im Baufeld vorgekommen, wie die wilde Karde, die Möglichkeit zum Weiterbestand und zur weiteren Ausbreitung auf den Rekultivierungsflächen in Zukunft gegeben sein wird.

Frau Matysek: Sie haben vorher darauf hingewiesen, dass es während der Baumaßnahmen zu einer Störung der Fledermäuse kommen wird. Ich möchte anregen, dass es eine Begrenzung der Arbeitszeit auf außerhalb der Aktivitätszeit der Fledermäuse, sprich Dämmerung, geben möge.

Herr Dr. Rienesl: Auch im Falle der Fledermäuse sind funktionserhaltende Maßnahmen, also CEF-Maßnahmen, vorgesehen. Ebenfalls vorgesehen sind der Erhalt von Altbäumen und ganz bestimmte zum Schutz der Fledermäuse festgelegte Rodungszeiträume. CEF-Maßnahmen sind von ihrem Charakter her vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, das bedeutet, sie finden vor Eingriff d.h. vor Baufeldfreimachung oder Rodung statt. D.h. dass so Beeinträchtigungen während der Bauzeit zur Gänze vermindert bzw. verhindert werden können.

Frau Matysek: Das erscheint mir nicht ausreichend, da Fledermäuse ein weiteres Einzugsgebiet haben.

Herr Dr. Rienesl: Ausreichend sind die vorgeschlagenen Maßnahmen, insbesondere die CEF-Maßnahmen, deshalb, weil sie sicherstellen, dass es zu keiner Verbotstatbestandsverletzung, nämlich der Tötung von Individuen oder Vernichtung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten, kommen wird. Absichtliche Störungen sollten durch CEF-Maßnahmen ebenfalls vermieden werden können.

Frau Matysek:

Ich stelle den Antrag: einen mykologischen Sachverständigen zum Schutz der Pilzflora hinzuziehen. Ich sehe das Schutzgut Pflanzen betroffen, ebenso das Schutzgut Luft und Klima wie bei dem dortigen Fachbereich schon erwähnt, da Pilze ja auch eine Funktion als CO₂-Senke haben. auf die besondere Bedeutung von Pilzen haben sowohl Ing. Mutzek als auch der Sachverständige hingewiesen.

Weiters möchte ich wissen, ob der Sachverständige ein Vorkommen und eine Betroffenheit von Kröten und Schlangen, insbesondere Wechselkröte, Schlingnatter oder Äskulapnatter, untersucht hat.

Herr Dr. Rienesl: Eine Untersuchung zu diesen Schutzgütern hat insofern stattgefunden, als wir z.B. für das Schutzgut Wechselkröte neben den Untersuchungen zur UVE auch die Laichgewässerkartierung Wien 2015 und 2016 heranziehen konnten. Das Ergebnis dieser Kartierung zeigt, dass im unmittelbaren Umfeld der Trasse keine Laichgewässer der Wanderkröte vorliegen. Das Wanderverhalten der Wanderkröte lässt jedoch tageszeitliche oder jahreszeitliche Unterschiede von bis zu 1,8km zu. Ein direkter Nachweis von wandernden Exemplaren konnte nicht gemacht werden. Dennoch hat die Projektwerberin bereits bei den beiden Maßnahmenplätzen Haidjöchel und Krcalweg auch die Anlage von Laichgewässern für die Wechselkröte vorgesehen. Die weiteren von Ihnen genannten Reptilien konnten auf Grund der Kartierungen der MA 22 im Baufeld nicht nachgewiesen werden.

Frau Matysek: Es werden angrenzende Gärten, die naturbelassene Teiche oder Biotope haben, von Kröten genutzt. Sogar in meinem eigenen Garten wird der Teich regelmäßig von Wechselkröten frequentiert. Ich möchte weiters wissen, ob die Bäume, die gefällt werden sollen, auch auf ein Vorkommen in Baumhöhlen nistender Vögel untersucht werden.

Herr Dr. Rienesl: Hier verhindern zwei Dinge, dass es diesbezüglich zu einer Schutzgutverletzung kommen wird. Zum ersten werden Baumfällungen oder Rodungen über das Winterhalbjahr vorgenommen. D.h. das Schutzgut ist, sofern es nicht Standvogel ist, bereits am Zug. Die Baumhöhlen sind auch keine aktiven Nester. Alle Maßnahmen, wie z.B. Flächeninanspruchnahme inklusive Baumfällen, sollen auch im Winter durchgeführt werden.

Frau Matysek: Es war von einem temporären Flächenverlust im Landschaftsschutzgebiet die Rede. Warum wurden nicht andere Flächen vorgesehen? Und wie soll die im Gutachten genannte Rekultivierung aussehen?

Herr Hirtenberg (Antragstellerin): Die temporäre Flächeninanspruchnahme durch die Anschlussstelle Seestadt Ost beträgt 1,5ha. Dies beträgt 0,1% der Gesamtfläche des Landschaftsschutzgebietes Donaustadt. Diese Flächen werden nach Bauende wieder rekultiviert. Hier ist auch die Maßnahme M6 „rekultivierenden Bodenschutz“ in den Antragunterlagen dargestellt. Da mit der temporären Flächeninanspruchnahme keine signifikanten Umweltauswirkungen gegeben sind, und auch die Schutzziele und nach Rekultivierung dieser Flächen auch die Schutzteile des Landschaftsschutzgebietes wie die Erhaltung des Kulturart Ackerbau gewährleistet ist, ergab sich aus umweltfachlicher Sicht nicht die Notwendigkeit, Standortalternativen oder Ausführungsalternativen zu untersuchen.

Frau Matysek: Wie wird die Rekultivierung aussehen?

Herr Hirtenberg (Antragstellerin): Diese ist im Maßnahmenblatt M6 ausführlich dargestellt.

Der Amtssachverständige für Brandschutz, Herr Ing. Wilhelm, stellt sein Fachgutachten zusammenfassend vor.

Der Amtssachverständige für Tunnelsicherheit, Herr Ing. Walzl, stellt sein Fachgutachten zusammenfassend vor.

Ing. Walzl: Ich möchte ergänzend auf einen kleinen Fehler in meinem Gutachten hinweisen. Auf Seite 12 im vorvorletzten Absatz sollte der letzte Satz heißen: „Der erforderliche Standschub je Strahlventilator *soll* 645 Newton betragen“. Also nicht *muss*. Dies deshalb, da bei Ausschreibungen ein möglichst großes Anbieterfeld möglich sein soll, um nicht den Gleichheitsgrundsatz einzuschränken.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Rehm erteilt.

Herr Rehm: Zum Gutachten Tunnelsicherheit findet sich auf Seite 13 der Hinweis, dass die RVS-Forderung betreffend Längsströmung von 120m³/s in manchen Betriebsfeldern nicht zur

Gänze eingehalten werden kann. Aus unserer Sicht deutet das darauf hin, dass der Stand der Technik nicht eingehalten worden ist und hier eine Anpassung der Planung notwendig ist.

Herr Ing. Waltl: Das ist nicht korrekt, die Forderung der RVS besteht, bei einem Brand im Tunnel eine Längsgeschwindigkeit von 1,5m/s zu haben, um nicht die Rauchschiebung zu zerstören, damit der Fluchtweg gewährleistet bleibt. Diese Angabe in meinem Gutachten ist vernachlässigbar und bezieht sich lediglich auf einen einzigen meteorologischen Fall, der eintreten könnte, würde aber nicht die Sicherheit im Tunnel gefährden.

Herr Rehm: Wurde betreffend Tunnelsicherheit im Zusammenhang mit Brandschutz der mögliche Einbau einer Sprinkleranlage geprüft?

Herr Ing. Waltl: Grundsätzlich ja. Auch eine Sprinkleranlage würde die Rauchschiebung im Tunnel sofort zerstören und den gesamten Querschnitt, auch der Fluchtwege total verrauchen. Es wäre dann keine Sicht für die Flüchtenden mehr gegeben. Eine Sprinkleranlage im Tunnel hat nur den Sinn, möglichst das Bauwerk zu schützen. Die Tunnelsicherheit ist dazu da, um Leben zu retten.

Herr Rehm: Wurde im Rahmen der Tunnelsicherheitsüberprüfung auch die Frage der Erdbebensicherheit der beiden Tunnelstrecken geprüft?

Herr Ing. Waltl: Grundsätzlich wissen wir von Sprenguntersuchungen, dass die Sicherheitstechnik die Erdbeschleunigungen in Bezug auf die Anlagentechnik aushält und daher ist diesbezüglich keine Beeinträchtigung zu erwarten. Zur Bauwerkstechnik kann ich nichts sagen.

Herr DI Dr. Steller: Primär habe ich die Kunstbauten Lärmschutzwände und Brückenbauwerke betreut. Generell ist für das gesamte Projekt festzuhalten, dass bei Einhaltung der entsprechenden technischen Richtlinien, wie beispielsweise ÖNORMen, RVS, und sonstige technischen Regelwerke, eine ausreichende Sicherheit gegen die denkbaren Lastfälle gegeben ist, da das Projekt im Sinne dieser Richtlinien geplant wurde, besteht keine Gefahr.

Herr Rehm: Ich weise darauf hin, dass es für Hochbauten eine Bebenorm gibt, für Tiefbauten jedoch nicht. Deshalb meine spezifische Frage betreffend die beiden Tunnelstrecken.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Ing. Schandl erteilt.

Herr Ing. Schandl: Es wurden Vorkehrungen im Projekt für eine Section Control getroffen und ich stelle den Antrag an die Behörde, dies im Genehmigungsfall dies berücksichtigen, dass im Sinne der Tunnelsicherheit die verordnete Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in den

Tunneln, darüber hinaus aber auf der ganzen Strecke der Stadtstraße mit einer Section Control überwacht werden soll.

Herr Ing. Waltl: Die Sensorik ist vorhanden und dies wird auch dem Betreiber angezeigt. Sollte es massive Überschreitungen geben, werden automatisch Überwachungsmaßnahmen eingerichtet.

Zu den Auflagenvorschlägen im Fachgutachten Tunnelsicherheit und der Stellungnahme der Projektwerberin dazu:

Auflage 5

„Als Strahlventilatoren sind gemäß Lüftungsberechnung solche mit asymmetrischer Schaufelgestaltung und einer Wellenleistung von je 22 kW zu verwenden.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Der Maßnahmenvorschlag wäre zu adaptieren, da aus fachlicher Sicht eine Einschränkung auf einen exakten Leistungswert Auswirkung auf eine Markteinschränkung bedingt. Besser erscheint es, einen Mindeststandschubwert in Hauptrichtung zu nennen.

Für den Tunnel Emichgasse sind gemäß Fachgutachten Tunnelsicherheit Wellenleistungen mit 15kW ausreichend. Eine Wellenleistung mit 22kW ist gemäß Bericht nur für den Brandfall im Tunnel Hausfeld erforderlich und wurde damit einheitlich auf beide Tunnelanlagen umgelegt. Da jedoch im Bericht auf die Einschränkung der Längsgeschwindigkeit von 1m/sec bis 2m/sec. hingewiesen wurde, könnte es möglich sein, dass auch bei einer Längsgeschwindigkeit von 1.5m/sec das Auslangen mit einer Ventilatorwellenleistung von 15 kW gefunden werden kann.

Es wird von der MA 33 eine entsprechend Berechnung für diesen Leistungsfall im Tunnel Hausfeld nachgereicht.

Es wird daher eine Umformulierung des Auflagenvorschlags dahingehend angeregt, dass statt der Wellenleistung ein konkret erforderlicher Mindestschub festgelegt wird, separat für jeden Tunnel:

Als Strahlventilatoren sind entsprechend der Lüftungsberechnung solche mit asymmetrischer Schaufelgestaltung und einem je Tunnelanlage errechneten Leistungsbedarf erforderlichen Mindestschub für den Tunnel Emichgasse von je [XX] N und für den Tunnel Hausfeld von [XX] N in Hauptrichtung zu verwenden.

Herr Ratschiner (Projektwerberin): Die MA 33 gibt bekannt, dass die Nachrechnung im Laufe des Dezembers übergeben werden wird.

Herr Ing. Waltl: Ich brauche die Nachrechnung nicht. Ich habe diese selbst gemacht. Ich habe mir die Randbedingungen angeschaut. Ich komme mit 550 Newton Mindeststandschub aus. Die Stellungnahme der MA 33 ist nicht erforderlich.

Herr Ing. Wilhelm und Herr Ing. Waltl: Zum Änderungsvorschlag der Projektwerberin geben wir an, das die Auflage geändert zu lauten hat: „Für die Tunnelbelüftungsanlage sind asymmetrische Strahlventilatoren mit einem Mindeststandschub von 550 Newton in Vorzugsrichtung zu verwenden.“

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Wir sind damit einverstanden.

Auflage 2. (Brandschutzpläne)

„Es sind Brandschutzpläne gemäß TRVB O 121 zu erstellen.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Die MA 33 plant und errichtet die Tunnelanlagen in Anlehnung den einschlägigen Normen und Richtlinien. Gemäß RVS 09.02.22 Pkt. 9.17.1 sind bis zur Inbetriebnahme anlagenspezifische Unterlagen, darunter auch Brandschutzpläne für Betriebsräume TRVB O 121, auszuarbeiten.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt: Vor Inbetriebnahme sind gemäß RVS 09.02.22 die anlagenspezifische Unterlagen auszuarbeiten und der Alarm- und Einsatzplan mit den Einsatzkräften abzustimmen.“

Herr Ing. Wilhelm und Herr Ing. Waltl: Zum Änderungsvorschlag der Projektwerberin geben wir an, das die Auflage geändert zu lauten hat: „Vor Inbetriebnahme sind gemäß RVS 09.02.22 und in Anlehnung an die TRVB O 121 für die Hochbauten die anlagenspezifischen Unterlagen bzw. Dokumentationen auszuarbeiten und mit den Einsatzkräften abzustimmen.“

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Wir sind damit einverstanden.

Auflage 3. Tunnelkette, Alarmierungsplan.

„Für die Tunnelkette ist ein Gefahrenabwehr- und Alarmierungsplan zu erstellen.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Die MA 33 plant und errichtet die Tunnelanlagen in Anlehnung an einschlägige Normen und Richtlinien. Gemäß RVS 09.02.22 Pkt. 9.17.1 sind bis zur Inbetriebnahme anlagenspezifische Unterlagen, darunter ist auch Alarm- und Einsatzplan erwähnt, auszuarbeiten.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt: Es sind bis zur Inbetriebnahme entsprechend der RVS 09.02.22 anlagenspezifische Unterlagen auszuarbeiten.“

Herr Ing. Wilhelm und Herr Ing. Waltl: Zum Änderungsvorschlag der Projektwerberin geben wir an, das die Auflage geändert zu lauten hat: „Vor Verkehrsfreigabe ist gemäß RVS 09.02.22 der Alarm- und Einsatzplan auszuarbeiten und mit den Einsatzkräften abzustimmen.“

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Wir sind damit einverstanden.

Auflage 4. Brandmeldeanlage

„Sämtliche brandschutztechnischen Einrichtungen (Brandmeldeanlage, Steigleitung, Objektfunk etc.) sind in regelmäßigen Abständen (entsprechend der jeweiligen TRVB) einer Eigenkontrolle bzw. einer Wartung zu unterziehen. Über die Durchführung der einzelnen Kontrollen und Wartungen sind Aufzeichnungen zu führen.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Die MA 33 betreibt die Tunnelanlagen in Anlehnung an einschlägige Normen und Richtlinien. Für die Instandhaltung, Kontrolle und Prüfung und dessen Dokumentation kommt die RVS 13.03.41 zur Anwendung.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt: Die brandschutztechnischen Einrichtungen sind entsprechend der RVS 13.03. 41 zu überprüfen und kontrollieren.“

Herr Ing. Wilhelm und Herr Ing. Waltl: Zum Änderungsvorschlag der Projektwerberin geben wir an, das die Auflage geändert zu lauten hat: „Die brandschutztechnischen Einrichtungen sind entsprechend der RVS 13.03. 41 zu kontrollieren bzw. zu überprüfen und zu warten.“

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Wir sind damit einverstanden.

Auflage 5. Automatische Brandmeldeanlage

„In der Tunnelkette (Fahrstraße samt Nebenräumen) ist eine automatische Brandmeldeanlage zu installieren. Die automatische Brandmeldeanlage (BMA) ist gemäß den Bestimmungen der TRVB S 123 zu errichten. Alarmer und Störungen der Brandmeldeanlage sind an einer ständig besetzten Stelle (7/24h) anzuzeigen.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Die MA 33 plant und errichtet die Tunnelanlagen in Anlehnung der einschlägigen Normen und Richtlinien. Die brandschutzrelevanten Einrichtungen werden entsprechend den Vorgaben der RVS 09.02.22 realisiert. Es ist geplant, dass die Tunnelbrandmeldeanlage nur mit der Prozessleittechnik verbunden ist und über diese im Brandfall die Lüftungsanlage inklusive der entsprechenden Verkehrsprogramme automatisch aktiviert. Von der ständig besetzten ÜS-Wien, welche Anlaufstelle zur Entgegennahme von Notrufen, Brandmeldungen und wichtigen Betriebs- und Störungsmeldungen ist, wird die Alarmierung der Einsatzkräfte durchgeführt und die Tunnellöschwasserleitung mittels Fernbefehl befüllt.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

Die Brandmeldeanlage ist in Anlehnung an die RVS 09.02.22 auszuführen, Alarm- und Störungsmeldungen sind an einer ständig besetzten Stelle (7/24) anzuzeigen.“

Herr Ing. Wilhelm und Herr Ing. Waltl: Zum Änderungsvorschlag der Projektwerberin geben wir an, das die Auflage geändert zu lauten hat: „Die Tunnelbrandmeldeanlage ist gemäß RVS 09.02.22 auszuführen. Alle Alarm-, Betriebs- und Störmeldungen sind in der ständig besetzten Überwachungsstelle aktiv darzustellen und in der Tunnelsicherheitsanlage zu berücksichtigen.“

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Wir sind damit einverstanden.

Auflage 6. Brandmeldeanlage, Abnahmeüberprüfung

„Die Brandmeldeanlage ist samt den Steuerungen von einer hierzu akkreditierten Inspektionsstelle vor ihrer Inbetriebnahme einer Abnahmeüberprüfung und im Intervall von 2 Jahren einer Inspektionsprüfung zu unterziehen.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Die MA 33 betreibt die Tunnelanlagen in Anlehnung an einschlägige Normen und Richtlinien. Entsprechend den Vorgaben der RVS 09.02.22 werden Brandmeldeanlagen für Betriebs- und Betriebsführungsräume von einer akkreditierten Inspektionsstelle in Anlehnung an einschlägige Normen zugelassen. Die MA 33 betreibt die Tunnelanlagen ebenfalls in Anlehnung den einschlägigen Normen und Richtlinien. Für die Instandhaltung, Kontrolle und Prüfung und dessen Dokumentation kommt die RVS 13.03.41 zur Anwendung.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

Die Brandmeldeanlage ist samt den Steuerungen in Anlehnung der RVS auszuführen und zu betreiben.“

Herr Ing. Wilhelm und Herr Ing. Waltl: Zum Änderungsvorschlag der Projektwerberin geben wir an, das die Auflage geändert zu lauten hat: „Die Brandmeldeanlage ist als Anlagenteil der sicherheitstechnischen Tunneleinrichtungen in Anlehnung der RVS auszuführen und zu betreiben.“

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Wir sind damit einverstanden.

Auflage 7. Tunnellüftung.

„Die Steuerung der Tunnellüftung hat von einer ständig besetzten Stelle aus zu erfolgen. Das dabei verwendete Brandfallsteuersystem hat der ÖNORM F 3001 zu entsprechen. Eine manuelle Schaltmöglichkeit für Revisionstätigkeiten, Eigenkontrollen bzw. Ausfall des Steuersystems ist vor zu sehen. Die Tunnellüftung (Längslüftung) ist nach deren Fertigstellung von einem befugten Ziviltechniker/innen oder einer für Brandrauchlüftungsanlagen akkreditierten Inspektionsstelle einer Abnahmeprüfung zu unterziehen. Die Prüfung hat getrennt für jeden Lüftungsabschnitt zu erfolgen. Die dabei gemessenen, durchschnittlich auf den Tunnelquerschnitt bezogenen Strömungsgeschwindigkeiten (mindestens ein Messpunkt am Ende des betroffenen Lüftungsabschnitts) sowie der Differenzdruck zwischen den beiden Tunnelröhren (gemessen

an den Fluchttüren) sind in einem Abnahmebericht zu protokollieren. Im Zuge der Revisionsprüfung der Brandmeldeanlage bzw. der Brandfallsteuerungen ist die Tunnellüftung einer Funktionsprobe zu unterziehen.

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Systeme zur Branderkennung werden nach dem Stand der Technik gemäß RVS ausgeführt und dokumentiert. Die Funktion der Lüftungs- und Brandmeldeanlage wird durch die in der RVS festgelegten Brandversuche im Beisein der Einsatzkräfte nachgewiesen. Funktionsproben werden im Zuge der periodischen Lüfterwartung durchgeführt.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

Systeme zur Branderkennung sind gemäß RVS auszuführen und zu dokumentieren.“

Die Funktion der Lüftungs- und Brandmeldeanlage ist durch die in der RVS festgelegten Brandversuche im Beisein der Einsatzkräfte nachzuweisen.“

Herr Ing. Wilhelm und Herr Ing. Waltl: Zum Änderungsvorschlag der Projektwerberin geben wir an, das die Auflage geändert zu lauten hat: „Die Regelung der Belüftungsanlage hat für alle Betriebsfälle vollautomatisch gemäß RVS 09.02.31 in der jeweiligen Tunnelsteuerungsanlage zu erfolgen. Alle Alarm-, Betriebs- und Störmeldungen sind in der ständig besetzten Überwachungsstelle aktiv darzustellen. Die manuelle Bedienung in der Überwachungsstelle ist ebenfalls gemäß RVS 09.02.31 auszuführen. Vor Verkehrsfreigabe ist die Gesamtanlagenfunktion mittels Brandversuche gemäß RVS nachzuweisen.“

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Wir sind damit einverstanden.

Herr Ing. Waltl: Mein Punkt III wäre aufgrund der geänderten Auflagen noch zu korrigieren. Dies betrifft Auflage 14.12 der zusammenfassenden Bewertung. Diese sollte lauten: „Eine Einsatzübung mit einem Brandversuch ist vor Verkehrsfreigabe gemeinsam mit den zuständigen Einsatzorganisationen durchzuführen.“

Verhandlungsleitung: Damit ist aus meiner Sicht der Fachbereich Tunnelsicherheit und Brandschutz abgeschlossen.

Zum **Fachbereich Baurecht** gibt es einen rechtlich offenen Punkt zum Teilabbruch eines Gebäudes in der Spargelfeldstraße 20. Fragen dazu: Welche Genehmigungstatbestände der Wiener Bauordnung sind dafür einschlägig? Und: Liegen die Genehmigungsvoraussetzungen für diese Tatbestände vor?

Herr DI Gutternigh: Es geht um den Teilabbruch des Betriebsgebäudes der Reservegärten Hirschstetten in der Spargelfeldstraße 20, dieser Teilabbruch ist gemäß § 60 Abs. 1 lit. c der BO bewilligungspflichtig. Dazu finden sich in den Einreichunterlagen die entsprechenden planlichen Darstellungen, welche das Bauobjekt im Grundriss, Ansicht, Schnitt und Lageplan zeigen und die abzutragenden Bauwerksteile farblich kennzeichnen. Auf statische Aspekte im Zuge des Teilabbruchs wird seitens der Projektwerberin ebenfalls eingegangen. Als

ergänzende Unterlage wäre noch eine statische Unbedenklichkeitserklärung im Sinne des § 63 Abs. 1 lit. h der BO beizubringen. Die gesetzlichen Voraussetzungen (Genehmigungsvoraussetzungen) nach der BO für Wien für den Abbruch liegen hier vor.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Ing. Schandl erteilt.

Herr Ing. Schandl: Grundsätzliche Frage betreffend Baurechtsgutachten, Abbruch Spargenfeldstraße bzw. Friedhofsweg: Gibt es hier dann noch eine Bauverhandlung oder ist diese UVP hier bereits die Bauverhandlung im rechtlichen Sinn?

Herr DI Gutternigh: Eine Bauverhandlung ist auch außerhalb eines UVP-Verfahrens nicht vorgesehen. Es wird gegenständlich in diesem Verfahren die Problematik abgehandelt.

Herr Ing. Schandl: Es widerspricht das Projekt der BO. Insbesondere dem § 1 der BO, welcher heißt, „die Flächenwidmungspläne und die Bebauungspläne dienen der nachhaltigen Gestaltung und Entwicklung des Stadtgebietes“. Es ist mir schon klar, dass das nicht ursächlich mit dem Bau zu tun hat. Wir haben das bereits betreffend Flächenwidmung beeinsprucht. Wir haben aber nie eine Antwort erhalten.

Die Pläne entsprechen nicht dem Grundsatz des Schutzes der Bevölkerung. Eine geordnete Entwicklung einer Stadt, vom Bau einer autobahnähnlichen Stadtstraße und in weiterer Folge einer Autobahn durch jetzt teilweise dicht verbautes Gebiet und in Folge durch ganz verbautes Gebiet. Diese Projekte sind, wie wir wissen in der Pipeline wie die Seestadt, die Verbauung des Hausfeldes, die auch ursprünglich herangezogen werden um diese hochrangigen Straßen zu bauen. Würde man diesen Grundsatz weiter verfolgen, müssten alle Stadtentwicklungsgebiete (wie das Sonnwendviertel und die Verbauung des Nordbahnhofes) genauso mit einer Autobahn angeschlossen werden. Das lässt sich für uns nicht argumentieren. Das Projekt steht auch im Widerspruch zu § 2 BO (insbesondere barrierefreie Gestaltung). Die gegenständliche Planung nimmt auf diese Vorgaben des § 2 Abs. 1 keine Rücksicht. Es wird durch den vorliegenden Entwurf des Planungsgebietes mit unüberwindlichen Barrieren durchzogen.

Verhandlungsleitung: Zur Barrierefreiheit in der Bauordnung ist aus rechtlicher Sicht anzumerken, dass damit die Eignung von Bauwerken für zB Rollstuhlfahrer gemeint ist, nicht jedoch das Vermeiden von Zerschneidungseffekten, die Sie wahrscheinlich meinen.

Herr DI Gutternigh: Es gibt das Plandokument 8072, das durch den Gemeinderat am 25.03.2015 beschlossen und in Kraft gesetzt wurde. Dieses nimmt genau auf die von Ihnen angeführten Einwände Bezug.

Der Sachverständige für Kulturgüter, Herr Dr. Öllerer, stellt sein Fachgutachten zusammenfassend vor.

Herr Dr. Öllerer: Ergänzend zum Gutachten führe ich aus, dass es zu einem Übertragungsfehler gekommen ist. Bei den Auflagen zur Stadtstraße Aspern wurden die Verdachtsflächen W1, W3, W4, W5 und W6 angeführt. Diese gehören durch die Verdachtsflächen W11, W12 und W13 ersetzt. Die Verdachtsflächen W7, W8 und W9 sowie N1 betreffen das Vorhaben S1 Spange Seestadt. Sie wurden im Sinne einer allgemeinen Betrachtung angeführt, können allerdings gestrichen werden. Mit diesen Korrekturen entsprechen die Auflagenpunkte den Einreichunterlagen.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Frau Matysek erteilt.

Frau Matysek: Auf den Flächen, wo die Verbauung der Seestadt Aspern geplant ist, gab es zwischen 2008 und 2016 umfangreichen archäologische Funde. Diese wurden auch dokumentiert, sowohl als neolithischer Zeit als auch von den napoleonischen Kriegen. Es ist anzunehmen, dass auch auf dem Projektgebiet der Stadtstraße Aspern ähnliche Funde zu erwarten sind. Wurden diese berücksichtigt?

Herr Dr. Öllerer: Ja. Es entspricht den Tatsachen, dass in diesen 8 Jahren Ausgrabungsarbeiten am Flugfeld Aspern besagte Funde zum Vorschein gekommen sind. Tatsache ist, dass sich das Fundbild zwischen 2008 bis insgesamt 2016 nicht verändert hat, weshalb diese Erkenntnisse dieser Grabungen bereits im Fachbeitrag Niederschlag gefunden haben.

Frau Matysek: Ich machte darauf aufmerksam, dass gerade die Skelette und sonstigen Funde aus der napoleonischen Zeit sehr nahe an der Erdoberfläche gefunden wurden. Weshalb ein unvorsichtiges Baggern z.B. beim Oberbodenabtrag schon eine Zerstörung solcher Fundstätten bewirken könnte.

Herr Dr. Öllerer: Prinzipiell ist es so, dass Fahrzeuge mit breiter Auflage wie ein Bagger weniger Schaden anrichten, als Fahrzeuge mit mehreren kleinen Radauflagen. Das hat dazu geführt, dass durch die Landwirtschaft einiges an Schaden entstanden ist. Dass dann im Zuge der Baumaßnahmen nicht noch größerer Schaden auftritt, dafür haben die dann vor Ort tätigen ArchäologInnen zu sorgen.

Herr Ing. Mutzek: Im Namen der Pfarre Hirschstetten und des Pater Hopf. Wie schon gestern ausgeführt, befinden sich im Nahbereich zur Trasse der Stadtstraße mehrere denkmalgeschützte Gebäude und Objekte. Ich spreche konkret von der Andachtskapelle im Garten der Pfarre Hirschstetten und in weiterer Folge auch über die nachweislich denkmalgeschützte Kapelle der Pfarre Hirschstetten, welche in das Gesamtgebäude integriert ist und dem historischen Bestand des ehemaligen Schloss Hirschstetten zuzuordnen ist. Es

wäre einerseits die Frage von Erschütterungen zu klären und vielleicht auch Beeinflussungen durch Veränderung des Grundwasserspiegels im Zuge der Bauarbeiten. Auf der anderen Seite die Einwirkung durch Luftschadstoffe, konkret aus der erheblichen Emission von Stickoxiden entstehende Salpetersäure, welche auf alle genannten Bauwerke einwirken würde.

Herr Dr. Öllerer: Zu der Kapelle stelle ich fest: Dem Fachbeitrag Wirkfaktor Erschütterung ist zu entnehmen, dass Baulichkeiten, die weiter als 15 Meter von der Trasse entfernt sind, durch diesen Wirkfaktor Erschütterungen keinen Schaden nehmen. Bei Objekten, die weiter entfernt sind, ist gemäß Projektunterlagen von keinen Schäden auszugehen.

Herr Ing. Mutzek: Es ist in der Gebäudeklasse 4 für eher auffällige Gebäude eine Distanz von 65 Meter angegeben. Es kommt diese Distanz der Trasse der Stadtstraße schon relativ nahe, wenn man von Arbeitstechniken von Spundwänden oder dem Rüttelstopfverfahren ausgeht. Jedenfalls konnte ich in beiden Gutachten dazu keine konkreten Angaben übernehmen, um in diesem Zusammenhang Sicherheit zu gewinnen, dass diesen denkmalschutzwürdigen Gebäuden kein Schaden entsteht. Ich möchte nur zu bedenken geben, dass dem Sachverständigen für Erschütterungen dieses Gebäude gar nicht bekannt war.

Verhandlungsleitung: Bereits gestern wurde festgestellt, dass der Abstand der Kapelle von der Trasse (Dammfuß) über 120m beträgt.

Herr Dr. Öllerer: Für Luftschadstoffe gibt es meines Wissens keine definierten Normen für Immissionen auf denkmalgeschützte Gebäude. Es kann daher hier generell nicht betrachtet werden. Es ist mir nichts Diesbezügliches bekannt.

Herr Ing. Mutzek:

Antrag: Im Zuge des Gutachtens für Denkmalschutz diesen Aspekt einzubeziehen, weil es glaube ich erwiesen ist, dass Luftschadstoffe im erheblichen Maß Auswirkungen auf Bauwerke haben und alle säurebildenden Luftschadstoffe sowieso. Salpetersäure ist kein harmloses Produkt, sondern eines, welches die Gebäudesubstanz zerstört. Insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass es im betreffenden Parkschutzgebiet bisher keine solchen erheblichen NO-Emissionen gab, kommt es zu einer erheblichen Verschlechterung bei der Entstehung von Salpetersäure und damit wäre es unbedingt erforderlich, hierzu eine konkrete Aussage zu treffen.

Mittagspause von 12.45 Uhr bis 14.05 Uhr.

Der Sachverständige für Forst, Jagd und Fischerei, Herr DDI Weber-Simanko, stellt sein Fachgutachten zusammenfassend vor.

Die Sachverständige für Baumschutz, Frau DI Grieszler, stellt ihr Fachgutachten zusammenfassend vor.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Ing. Schandl erteilt.

Herr Ing. Schandl: Ist es richtig, dass es beim Aufforsten die CO₂-Wirksamkeit des vorher bestehenden Waldes nicht beibehalten wird? Die Wirksamkeit von Ersatzpflanzungen wird sich erst in 20 bis 30 Jahren entfalten. Nach welcher Ziffer wurde beim Baumschutzgesetz vorgegangen?

Frau DI Grieszler: Nach den Z 1 und 5. Wenn der Baum aufgrund seines Zustandes seine Altersgrenze erreicht, ist 1:1 Ersatz zu pflanzen. Kommt es aufgrund eines Bauvorhabens im öffentlichen Interesse zu einer Fällung, rechnet sich die Ersatzpflanzung pro 15 cm Stammumfang des gefällten Baumes jeweils ein Ersatzbaum. Ein Großteil der Bäume erfüllt die Voraussetzungen dieser Ziffer.

Herr Ing. Schandl: Bei der Straßenbahnlinie 26 wurden zwischen 100 und 150 Bäume gefällt. Es wurden auch Ersatzbäume gepflanzt.

Ich stelle den Antrag, dass die Aufforstungen, egal nach dem ForstG oder BaumschutzG, nach Maßgabe der Wirksamkeit, sprich nach dem Volumen ihrer Stämme hinsichtlich CO₂-Bindung äquivalent zum Bestand gepflanzt werden sollen. Damit soll das Klima durch die geplanten Schlägerungen Rodungen und Versiegelungen in meiner Wohnumgebung und der von mir vertretenen Personen nicht weiter verschlechtert und die Bindung von CO₂ zumindest auf den derzeitigen Niveau gehalten werden. Ich vertrete auch Herrn Gerhard Wist, welcher sich diesen Antrag anschließt.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Ing. Mutzek erteilt.

Herr Ing. Mutzek: Im Namen der von mir vertretenen Personen, der Bürgerinitiative und im eigenen Namen. Im Rückblick auf die vergangenen Tage ist mir bewusst, dass sich anscheinend sämtliche Entscheidungen in diesem Verfahren auf rechtliche Vorgaben beziehen. Mir bleibt oftmals nur die Rolle eines einsamen Rufers mit überzeugenden Argumenten. Vielleicht finden meine Argumente Niederschlag im Anschluss im naturschutzrechtlichen Verfahren. Ich meine das Verfahren hinsichtlich der Spange Aspern. Ich entnehme dem Gutachten, dass eine erhebliche Anzahl der angeführten Bäume als krank qualifiziert wurden. Grob geschätzt mindestens die Hälfte. In diesen Fällen wird als Ersatzpflanzung ein einziger Baum pro Fällung vorgenommen. Nach Studium der vorgelegten Unterlagen ist offensichtlich, dass ein erheblicher Teil der Ersatzpflanzungen erst gar nicht im 22. Bezirk stattfinden, da diese anscheinend abgelöst werden. Ich bitte um Aufklärung.

Frau DI Grieszler: Von den 1.026 Bäumen werden 468 Stück abgegolten. 558 werden im Projektgebiet ersatzgepflanzt.

Herr Ing. Mutzek: Ich sehe es als unlogisch an, dass man im 22. Bezirk den Wienerwald-Nordost im Einzugsbereich der Seestadt-Ost festlegt. Andererseits wird der Nationalpark Donauauen, welcher für unser Mikroklima schon zu weit weg ist hinsichtlich des Mikroklimas und der Verbesserung der Luftqualität für unser Wohngebiet nicht wirksam. Das sehe ich als schweren Mangel.

Ich schließe mich den Antrag von Herrn Schandl an mit der Ergänzung, dass man nicht nur das relativ geringe CO₂-Potential des Baumes selbst zugrunde legt, sondern vielmehr jener Symbiosepilze im Untergrund, die mit den vorhandenen Bäumen CO₂-reduzierend wirksam sind. Neueste Erkenntnisse zeigen, dass es ein Vielfaches des CO₂-Potentials des Baumes selbst ist. Die nächsten 10 Jahren werden die Entscheidung bringen, ob wir es schaffen, den Point of no return in Bezug auf die CO₂-Reduktionsmaßnahmen nach dem Klimavertrag von Paris zu erreichen um damit das Weltweite Ziel der Begrenzung des Klimawandels und der Temperaturerhöhung auf max. 2°C einzuhalten. In diesem Zeitraum werden neue CO₂-emittierende Projekte auf den Weg gebracht. Auf der anderen Seite werden große Flächen an Böden versiegelt, CO₂-reduzierende Bäume gefällt und nur durch unzureichende Ersatzpflanzungen kompensiert. Im Projektgebiet führt dies dazu, dass es aufgrund der zunehmenden Dürre für die betroffene Wohnbevölkerung, aber auch für Bäume, Pflanzen und Tiere, zu erheblichen Stresssymptomen kommen wird und dann begeht man auch noch den kapitalen Fehler, der in der Vergangenheit sicher nicht gemacht worden wäre, und betreibt Aufforstungen die zu einem Teil unwirksam sein werden.

Das begründe ich jetzt: Ich kenne die Bestimmungen des Wr. BaumschutzG nicht konkret. Aber ein Baum dem keine Mykorrhizierung auf dem Weg gegeben wird, wird seine physiologische Altersgrenze die im Normalfall im Rahmen in einer normalen Entwicklung möglich wäre, nicht erreichen. Es werden Beispiele aus dem Gutachten Baumschutz vorgebracht. Diese Bäume haben kein natürliches Umfeld für ihre Entwicklung vorgefunden.

DDI Weber-Simanko: Es gibt Ersatzaufforstungen im Verhältnis größer 1:1, welche auf Ackerböden stattfinden, deren Mykorrhizierung durch Sporen über die Luft übertragen wird bzw. im Boden bereits vorhanden ist bzw. mit Ersatzaufforstungspflanzen mitgeliefert wird. Aus forstfachlicher Sicht ist nicht zu erwarten, dass es zu keiner Wüchsigkeit kommt, wenn keine künstliche Mykorrhizierung stattfindet. Die Erfahrung zeigt, dass die Ersatzaufforstungen im Wiener Raum in den letzten Jahrzehnten ohne Zugabe von Mykorrhizierung sowohl in den Baumschulen als auch bei Pflanzen sehr gut anwachsen.

DI Grieszler: Straßenbäume sind Lebewesen und weisen unabhängig von der Mykorrhizierung im Laufe der Lebensdauer Schadsymptome auf. Es ist natürlich so, dass immer eine gewisse Anzahl von Bäumen Baumfäule aufweist, welche das Verhältnis der Ersatzpflanzung begründet. Die Ersatzpflanzungen werden nach dem Stand der Technik gepflanzt. Aus fachlicher Sicht ist daher in Hinsicht auf die angesprochene Problematik nicht zu erwarten, dass die Jungbäume keinen langfristigen Bestand haben werden.

Herr Ing. Mutzek: Der SV meint, dass die vorhandene Bodenmykorrhiza ausreichend ist, um eine entsprechende Anwachsung zu gewährleisten. Dies ist aus wissenschaftlicher Sicht zu widerlegen. Es gibt einzelne Bäume, die sowohl mit Bodenmykorrhiza einen Teil ihrer Nährstoffe wie z.B. Phosphor aufnehmen können. Es gibt aber in dieser Liste der Ersatzpflanzungen, die ich hier vor mir habe, eine Reihe an Bäumen, die das definitiv nicht können, wenn im Aufforstungsbereich nicht schon eine baumbezogene Mykorrhiza Vorhanden ist. Grob gesagt, so wie bei den Pollen der Pflanzen, funktioniert das mit den Pilzen nicht. Das halte ich für einen schwerwiegenden Mangel, weil der Auflagenpunkt 8 im Fachgutachten Forst Jagd und Fischerei einen unzureichenden Auflagenpunkt darstellt, auch wenn es sich auf das ForstG 1975 bezieht. Darin ist festgehalten: die Aufforstungen sind solange nachzubessern und zu pflegen, bis die Kultur gesichert ist und die Pflanzen mindestens 3 Wachstumsperioden angewachsen sind. Was versteht man unter 3 Wachstumsperioden?

Herr DDI Weber-Simanko: 3 Jahre.

Herr Ing. Mutzek: Man sagt also, dass ein 3-jähriger Baum bereits in Ordnung ist, das ist unzureichend. Eigentlich müsste es heißen, 3 Wachstumsdekaden, dann wäre der Auflagenpunkt gerechtfertigt. So viel verstehe ich von Bäumen, dass das nie funktioniert. Ich nehme für mich und meine Unterstützer in Anspruch, dass ein ausgewachsener Baum jedenfalls ein hohes Maß an Reinigungswirkung für unsere belastete Luft im Luftschadstoffsanierungsgebiet hat und darüber hinaus verdunstet jeder ausgewachsene Baum pro Tag 500l Wasser, das ist sehr viel, das hat eine mikroklimatische Auswirkung. Davon sind wir betroffen.

Zu den vorgeschlagenen Auflagen zu Forst, Jagd und Fischerei: Ich möchte einen Antrag stellen, dass aufgrund von fachlichen Erwägungen und dem Stand der Wissenschaft der Auflagenpunkt 6.8 dahingehend geändert wird, dass diese Bäume durch mindestens 3 Wachstumsdekaden anwachsen sollen und dabei keine erkennbare Gefährdung gegeben ist. Das gleiche gilt auch für den Auflagenpunkt 6, nur dass ich für diese Aufforstung verlange, dass 360m² in Kaiserebersdorf-Herrschaft im Bereich des Wienerwald Nordost in Abstimmung mit den zuständigen Stellen des Wiener Magistrats erfolgen soll, um der betroffenen Bevölkerung diese Ausgleichsmaßnahme auch zu gewähren.

Herr DDI Weber-Simanko: Nach dem ForstG sind im Rodungsverfahren drei Jahre vorgesehen.

Herr Ing. Mutzek: Thema Jagd: Ich möchte keine subjektiven Rechte geltend machen, sondern darauf hinweisen, dass im Trassenbereich der Stadtstraße erhebliche Rehwildbestände vorhanden sind und wünsche mir, nachdem ich beobachtet habe, dass es zu zahlreichen Rehwildunfällen gekommen ist, dass man in Bezug auf Schutzmaßnahmen für Rehwild und Niederwild ausreichende vorbeugende Maßnahmen ergreifen möge, um solche

Unfälle zu verhindern. Momentan lebt dort ein großes Rudel, ca. 14 Rehe. Manche laufen auf drei Beinen.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn RA Dr. List erteilt.

Herr RA Dr. List: Unsere Rechtsauffassung ist, dass dieses Verfahren im ordentlichen Verfahren zu führen gewesen wäre, deshalb haben auch Bürgerinitiativen Parteistellung. Die Bürgerinitiative vertritt auch die subjektiven Rechte der Jägerschaft.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Jagdbare Tiere stellen nach keiner Rechtsgrundlage ein subjektives Recht dar.

Herr RA Dr. List: Siehe den Schmelz/Schwarzer-Kommentar zum UVP-G: Umweltinteressen beinhalten auch Tiere als subjektive Rechte.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Es geht um jagdbare Tiere und nicht um Tiere an sich.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Ing. Schandl erteilt.

Herr Ing. Schandl: Wurde ausreichend untersucht, ob die Ersatzpflanzungen nicht näher als in Simmering gepflanzt hätten werden können? Zumindest näher bei uns, wo sie auch gerodet werden. Mir würden ad hoc einige Flächen einfallen, wo dies möglich wäre.

Frau DI Grieszler: Ersatzpflanzungen werden im selben Bereich gepflanzt, wo sie entfernt werden und sofern Standorte zur Verfügung stehen. Es ist nicht Sinn und Zweck der Ersatzpflanzung, vor allem im Straßenbereich, Pflanzabstände von 2m einzuhalten, nur um eine erhöhte Anzahl an Ersatzpflanzungen durchführen zu können.

Herr Ing. Schandl: Wie darf ich die halbe Million für die Ersatzpflanzungen verstehen. Mir fallen dazu viele Flächen ein, wo man pflanzen könnte. Alleine beim Hirschstettner Teich wurden viele kranke Bäume gerodet; hier wäre einiges möglich und einige Flächen vorhanden.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Ing. Mag. (FH) Benda erteilt.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Es wurden Baumumfänge definiert. In unseren Gefilden braucht ein Baum etwa 30 Jahre, um sich zu entwickeln. Es wäre sicher zielführend, wenn man von der Holzkubatur ausgeht, die geschlägert wird. Bei der Anzahl oder Volumen der Ersatzpflanzung hier Bäume mit 6 bis 7cm zu pflanzen, wenn man Feuchtigkeit, Luftschadstoffe und CO₂ Einlagerung hernimmt, vergehen 30 bis 50 Jahre, bis wir einen Status haben, welchen wir derzeit bereits haben. Es gibt sicher ausreichende Flächen nahe der

Trasse zur Bepflanzung. Dies jedenfalls im Einvernehmen mit dem Liegenschaftseigentümer. Hier wird unwiederbringlicher Schaden angerichtet. Wir haben im 22. Bezirk mit sehr hohen Temperaturen zu kämpfen und es wird künftig nicht besser. Gerade hier darf nicht abgelöst werden.

Ich stelle den Antrag auf Prüfung, inwieweit die Kubatur des geschlägerten Waldes als Ansatz herangezogen werden kann für die Ersatzpflanzung, wodurch auch die Anzahl der Ersatzbäume steigt. Des weiteren ist zu prüfen, wo in der Donaustadt im Umfeld der Stadtstraße die abgelösten Bäume zu pflanzen wären, eventuell auch in Absprache mit privaten Grundstückseigentümern (Landwirtschaft), die so etwas auch im Randbereich zulassen würden.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Frau Matysek erteilt.

Frau Matysek: Wie ist das Verhältnis der Rodungen zu den Aufforstungen?

Herr DDI Weber-Simanko: Es gibt 8.256 m² dauernde Rodungen und 8.298 m² Ersatzaufforstungsflächen, also etwas mehr als 1:1. Im ForstG werden nicht die einzelnen Bäume, sondern die m² ersetzt bzw. aufgeforstet. Alle Bäume oder Gehölze, die außerhalb des Waldes sind, können durch das BaumschutzG geschützt sein, wir stellen jedoch fest, was als Wald im Sinne des ForstG zu verstehen ist.

Frau Matysek: Warum wurden gerade 3 Wachstumsperioden genannt?

Herr DDI Weber-Simanko: Die Nennung von 3 Jahren stammt aus dem ForstG: § 13 Abs. 8.

Frau Matysek: Das ist zu wenig, vor allem weil gerade im 22. Bezirk, genauso wie im angrenzenden Marchfeld, massive Probleme mit Klimawandel im Sinne einer Versteppung auftreten.

Herr DDI Weber-Simanko: Wenn nach 3 Jahren die Kultur gesichert ist bzw. wenn das noch nicht funktioniert hat, wartet man weitere 3 Jahre und verlangt Nachbesserungen bei einer Kontrolle vor Ort. Bei Sicherung der Kultur wird die Fläche zu einer Waldfläche iSd. ForstG, die man dann natürlich auch zu erhalten hat.

Frau Matysek: Und wenn es nicht anwächst?

Herr DDI Weber-Simanko: Dann wird der Antragsteller solange aufgefordert, nachzubessern, bis die Ersatzaufforstung nach 3 Jahren gesichert ist.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Es ist sowohl im ForstG als auch im BaumschutzG geregelt, im BaumschutzG mit 5 Jahren.

Frau Matysek: Ich schließe mich den Ausführungen an, möglichst nahe am Projektgebiet Aufforstungsflächen bzw. Neupflanzungsflächen iSd. BaumschutzG zu finden und frage, ob versucht wurde, auch in den NÖ-Gebieten angrenzend an den 22. Bezirk Flächen zu bekommen?

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Nach dem Wr. BaumschutzG ist dies nicht möglich, man muss sich in Wien bewegen. Nach dem ForstG ist die Ersatzaufforstung im Nahebereich erforderlich.

Frau Matysek: Eine forstliche Nutzung schließt auch die Baumernte nach Jahrzehnten mit ein? Wer garantiert uns, dass dort wieder aufgeforstet wird?

Herr DDI Weber-Simanko: Die Nutzung der Wälder wird ab den §§ 80 im ForstG behandelt. Dabei können Wälder forstlich genutzt werden und es bleibt die Waldfläche als solche erhalten. Sie darf nicht anders genutzt werden als für Zwecke der Waldkultur. Ansonsten würde eine Rodung – dh eine Nutzungsänderung – vorliegen.

Frau Matysek: Ihre Definition von Baum schließt auch Götterbäume bzw. Robinien ein?

Frau DI Grieszler: Jedes Gehölz ab 40 cm Stammumfang ist geschützt und zählt zum geschützten Baumbestand, unabhängig davon, ob es sich um ein heimisches Gehölz handelt oder nicht. Auch ein Götterbaum wird nach den gleichen Kriterien wie etwa ein Bergahorn nachgepflanzt.

Verhandlungsleitung: Da es keine weiteren Wortmeldungen mehr zu diesem Thema gibt, ist dieser Fachbereich nunmehr abgehandelt. Es gab zu einigen Fachbereichen keine Einwendungen oder Stellungnahmen. Dies wären die **Fachbereiche Arbeitnehmerschutz, Energietechnik, Kriegsmittel, Kunstbauten, Landschaft, Stadtbild, Sachgüter, Licht und Beschattung und Raumplanung**. Die Ausführungen der Sachverständigen befinden sich in der zusammenfassenden Bewertung und wurden auch am ersten Tag summarisch von DI Stundner präsentiert. Wenn es zu diesen Themen Fragen gibt, können wir diese gleich abhandeln. Das Wort wird Herrn Ing. Mag. (FH) Benda erteilt.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Die lokale Infrastruktur in der Donaustadt ist in großen Bereichen sehr schlecht ausgebildet, das hat speziell mit der Nutzung des KFZ und der in der Vergangenheit der schlechteren Entwicklung des öffentlichen Verkehrs zu tun. Die Erfahrung wurde über viele Jahre gemacht, dass mehrspurige Straßen der Entwicklung einer normalen Versorgungsstruktur entgegenwirken, vielmehr die vorhandene Geschäftsstruktur stark geschädigt wurde. Beispiel: Wagramer Straße. So wie die Stadtstraße geplant ist, ist sie, wie schon mehrmals angemerkt, keine herkömmliche Aufschließungs- bzw. Verbindungsstraße. Sie wird die Anwohner wieder sehr stark dazu einladen, die Autos zu benützen, um in über das Autobahnnetz erschlossene Gewerbeparks zu fahren, wie z.B. Marchfeld-Center, G3 etc.

Auch wird sich durch die Stadtstraße S1-Spange in Kombination aus den davor genannten Gründen eine Versorgungsstruktur wesentlich schlechter entwickeln. Daher stelle ich den Antrag, die Stadtstraße, so wie in den UVP-Unterlagen angemerkt, so zu gestalten, dass sie der lokalen dichten Siedlungsentwicklung mit entsprechender Versorgung am Dienstleistungsunternehmen gerecht wird.

Frau DI Schluderbacher-Girsch: Grundsätzlich möchte ich bezüglich des Antrags auf den Stellungnahmeband Nr. 1, Fragebeantwortung zu Punkt 2.5 auf Seite 16, verweisen. Zusammengefasst entspricht der Nahversorgungsgrad der wirtschaftlichen Kraft des Gebiets und umfasst in erster Linie Güter des Kurzfristbedarfs, also steht nicht in unmittelbarer Konkurrenz zu den Großhandelsflächen im Umfeld, welche vorwiegend Güter des mittleren und längerfristigen Bedarfs anbieten. Darüber hinaus ist das Projekt Stadtstraße mit der kompakten Entwicklung der Donaustadt zu sehen. Hier gibt es auch Wechselwirkungen im positiven Sinn. Einerseits werden durch die neuen Stadterweiterungsgebiete zusätzliche Nahversorgungseinrichtungen entstehen. Gleichzeitig werden die Kaufkraft im Gebiet erheblich gesteigert wird sowie Arbeitsplätze geschaffen. In Bestand in den Ortskernen werden die bestehenden Nahversorgungseinrichtungen durch die verkehrsentlastende Wirkung der Stadtstraße unterstützt.

Herr Ing. Mag. (FH) Benda: Das ist keine Antwort. Eine Straße in dieser Ausführung ohne Kreuzungen in der Nähe der Siedlungsgebiete ist keine städtische Straße, die der kompakten Siedlungsdichte entspricht, sondern dient dazu, zwei Autobahnen zu verbinden und KFZ in einen Gewerbepark zu befördern. Kompakt bedeutet, dass sich die Menschen vor Ort etwa mit dem Rad bewegen können. Arbeitsplätze vor Ort bedeuten kleinstrukturierte Betriebe, die es in der Donaustadt kaum gibt. Durch das Donauzentrum wurden die Betriebe im Umfeld vernichtet.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Rehm erteilt.

Herr Rehm: Das gegenständliche Vorhaben wurde so eingereicht, dass es nur gemeinsam mit der S1-Spange Seestadt verwirklicht werden kann. Diese ist wiederum untrennbar mit der S1 Schwechat-Süßenbrunn verknüpft. Eine isolierte Auswirkung der Stadtstraße auf die räumliche Entwicklung steht basierend auf der gegenständlichen Einreichung nicht zur Diskussion, dies mangels entsprechenden Planfalls. Die sogenannte Super-NOW, die von der Stadt Wien im Jahr 2003 abgeschlossen wurde, hat klar ergeben, dass jener Korridor der zur nunmehrigen S1 Lobau Einreichprojekt weiterentwickelt wurde, die ungünstigsten Raum- und Umweltauswirkungen unter den untersuchten Planfällen aufwies. Insbesondere steht dieser Planfall der von der Stadt Wien beabsichtigten kompakten Stadtentwicklung diametral entgegen. Zusammengefasst ist durch die Verknüpfung des gegenständlichen Projektes die Stadtstraße Aspern mit der genannten ungünstigen räumlichen Entwicklung untrennbar verbunden.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Ing. Schandl erteilt.

Herr Ing. Schandl: Im Fachgutachten Stadtbild lese ich: „Durch die Neuanlagen von parkartigen Erholungsräumen und Sport- und Spielflächen entlang der Stadtstraße wird die Versorgung mit Grünraum für die Menschen im Einzugsbereich des Siedlungsgebietes Hirschstetten wesentlich verbessert, was sich positiv auf das Stadt- und Landschaftsbild auswirken wird“. Wir haben im Bereich der Süßenbrunner Straße und der Spargelfeldstraße einen Park. Die positive Wirkung eines Lärmschutzwalls gegenüber einem sechsspurigen Asphaltband halte ich für unzulässig. Haben Sie bei Ihrem Gutachten über das Ortsbild die künftigen Bebauungen wie Seestadt Nord, Oberes Hausfeld, Haidjöchel berücksichtigen können?

Herr DI Wolfbeiszer: Die Stadtentwicklungsgebiete Seestadt und Oberes Hausfeld wurden berücksichtigt.

Herr Ing. Schandl: In welcher Form wurden diese berücksichtigt? Insbesondere beim Unteren Hausfeld im Bereich von Aspern haben wir dann zwei Tunnelbauwerke und eine vierspurige Straße mitten in den neu zu schaffenden Siedlungsgebieten.

Herr DI Wolfbeiszer: In meinem Gutachten steht, dass im letzten Abschnitt die beiden Anschlussstellen Seestadt West und Ost Seestadt Ost und damit die Hauptzufahrtsgebiete in der Seestadt Aspern bilden. Der überwiegende Teil der Flächen ist derzeit landwirtschaftlich genutzt, jedoch wird sich das Stadt- und Landschaftsbild aufgrund der Projekte Stadterweiterung Seestadt Aspern Nord, Park & Ride-Anlage, Seestadt Nord, Einsatzkräftestützpunkt, in naher Zukunft wesentlich ändern. Die beiden Straßenzüge sind in den Planungen der Seestadt berücksichtigt und das städtebauliche Leitbild reagiert auf diese Straßen. Das gleiche gilt für das Obere Hausfeld, die Tunnellage ist bekannt und mit den Baukörpern wird auf die spezielle Situation eingegangen.

Herr Ing. Mutzek: Sie haben auch das Obere Hausfeld berücksichtigt. Wie konkret ist diese Berücksichtigung ausgefallen?

Herr DI Wolfbeiszer: Die Überlegungen zum Stadtentwicklungsgebiet Oberes Hausfeld wurden insofern berücksichtigt, als festgestellt wird, dass sich die derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen künftig verändern werden.

Herr Ing. Mutzek: Es gibt noch weitere Effekte, was die Verbauung des Hausfeldes betrifft, oder war das schon alles?

Herr DI Wolfbeiszer: Derzeit gibt es die Absicht, eine Verbauung zu machen, die aber noch nicht definitiv ist. Im UVP-Verfahren kann dies nur insofern berücksichtigt werden, als das landwirtschaftliche genutzte Gebiet künftig anders genutzt wird.

Herr Ing. Mutzek: Es soll eine Anschlussstelle Lavaterstraße eingerichtet werden. Auch wenn diese nicht konkret im Projekt enthalten ist. Ich verweise auf die Stellungnahme des Sachverständigen De Riz. Es gibt ein fertiges städtebauliches Projekt, das darstellt, wie diese Verbauung erfolgen wird. Wie sehen Sie diese Nutzung als städtebauliches Projekt mit dem angrenzenden Logistikzentrum?

Herr DI Wolfbeiszer: Dies ist nicht Gegenstand der Verhandlung.

Frau Matysek: Es können nicht alle Stadterweiterungsgebiete im gegenständlichen Verfahren berücksichtigt werden. Es wurde aber von den Sachverständigen für Orts- und Landschaftsbild gesagt, dass das gegenständliche Projekt verträglich mit dem Orts- und Landschaftsbild ist. Da drängt sich mir schon die Frage auf, mit welchem Orts- oder Landschaftsbild? Was wurde hier gewürdigt und gewertet?

Verhandlungsleitung: Gegenstand sind die Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens auf die Schutzgüter. Die Auswirkungen der Stadtstraße wurden vom Sachverständigen bereits diktiert.

Frau Matysek: Im Landschaftsbild-Gutachten findet sich zur Frage 1.42 eine passende Ergänzung. Welche Kumulierung und Wechselwirkungen und Verlagerungen wurden in der Gesamtbewertung berücksichtigt?

Frau DI Prochaska: Dies ist unter der Frage 1.42 auch beantwortet. Die Gesamtbewertung ergibt, dass durch die im Projekt vorgesehenen begleitenden Maßnahmen, wie Begrünungen, Sichtschutzpflanzungen, Schaffung von zusätzlichen Erholungsflächen und entsprechend architektonischer Gestaltung der räumlich wirksamen Elemente (Ausgestaltung der Tunneloberflächen und der Lärmschutzwände) keine schwerwiegenden Umweltbelastungen zu erwarten und somit auch keine weiteren Auflagen, Bedingungen, Befristungen oder sonstiger Vorschriften für das Landschaftsbild erforderlich sind.

Frau Matysek: Das ist mir schon klar, aber womit vergleichen Sie das? Sie wollten mit den genannten Maßnahmen die Auswirkungen der gegenständlichen Stadtstraße auf das Landschaftsbild mildern, wurden auch Kumulierungen mit andern angrenzenden städtebaulichen Maßnahmen berücksichtigt?

Frau DI Prochaska: Die Kumulierung bezieht sich auf die Wechselwirkungen zu den Schutzgütern und diese wurden im Gutachten erwähnt.

Frau Matysek: Das gegenständliche Vorhaben wird sowohl in der Bau- als auch Betriebsphase Gebiete die jetzt in der Nacht noch dunkel oder zumindest leicht erhellt sind,

viel heller machen, wenn nicht sogar taghell. Ich möchte wissen, wurden diese Auswirkungen (Lichtverschmutzung) in den jeweiligen Fachgutachten berücksichtigt, wenn ja, in welchen?

Herr DI Hornischer: Die für die Stadtstraße vorgesehene Straßenbeleuchtung ist nach den aktuellen europäischen in Kombination mit aktuellen österreichischen Regelwerken geplant. Wird die Beleuchtung so ausgeführt wie geplant, kommen sehr umwelt- und insektenverträgliche Lichtquellen zum Einsatz, die zusätzlich über eine Lichtstärkeverteilungskurve verfügen, die das Licht auf die zu beleuchtende Fahrbahnbereiche begrenzt.

Frau Matysek: Wurde dabei berücksichtigt, dass auch die Fahrzeuge beleuchtet sind?

Herr DI Hornischer: Meine Rolle war, die Straßenbeleuchtung zu beurteilen, nicht die von KFZ. In der StVO ist die Beleuchtung der KFZ vorgeschrieben, im meinem Gutachten konnte ich dies nicht berücksichtigen.

Herr Dr. Rienesl: Essentieller Punkt für Tiere ist die Ausrichtung mit insekten- und fledermausfreundlicher Beleuchtung. Tatsache ist, dass eine Tagesbauzeit geben wird, die $\frac{3}{4}$ des Jahres während der Bauphase eine Beleuchtung nicht notwendig machen wird. Wir sind jetzt gerade in einer Jahreszeit, wo eine Beleuchtung notwendig ist. Hier wurde dafür Sorge getragen, dass alle Beleuchtungskörper nur mit full cut off-Gehäuse ausgerichtet sind, um langreichweitige Lichtwirkungen zu unterbinden.

Herr DI Wolfbeiszer: Es gibt eine 50km/h-Beschränkung, die Fahrzeuge müssten daher mit Abblendlicht unterwegs sein. Dies reicht etwa 40m auf die Fahrbahn vor dem KFZ und dürfte zu keiner wesentlichen Aufhellung der Umwelt beitragen.

Herr Ing. Waltl: Die Tunnel- und Rampenbeleuchtung ist grundsätzlich nach der Tageshelligkeit geregelt und wird in der Nacht auf ein Minimum reduziert, das sind etwa 2 Candela. Dabei soll das Gesamtlicht auf die Fahrbahn und nicht auf die Umgebung gerichtet werden. Der Einfluss von KFZ-Scheinwerfern, die selbst ein Licht weit unter 2 Candela liefern, ist im städtischen Bereich nicht relevant, außer man sieht direkt in die Scheinwerfer hinein. Der Einfluss ist nicht wirklich nachweisbar.

Frau Matysek: Dort ist nicht nur städtischer Bereich, sondern auch freie Landschaft und dass die Straßenfläche auch stärker reflektiert als wäre dort etwa ein Acker.

Herr Ing. Waltl: Stärker reflektiert die Straße nicht. Aufgrund der Bauweise der KFZ-Beleuchtung ist das wesentliche Licht immer auf der Fahrbahn, lediglich bei Kurven kommt es vor, dass es zu Abweichungen aus dem Fahrbereich kommt.

Frau Matysek: Wie ist es mit Lichtverschmutzung durch die Bauphase?

Herr DI Hornischer: Die Baubeleuchtung wird so ausgeleuchtet, dass den Anforderungen der RVS 05.06.12 entspricht, damit ist eine direkte Aufhellung der Wohngebäude ausgeschlossen. Zusätzlich hat die Projektwerberin ausgeführt, dass auch die Baubeleuchtung gemäß ÖNORM O 1052 ausgerichtet wird, was auch zu einer entsprechenden Lichtminderung für die Umwelt führt. Eine taghelle Beleuchtung ist nicht zu erwarten, zumal die Straßenbeleuchtung maximal etwa 50 bis 100 Lux beträgt, während Tageslicht zwischen 100.000 (Sonnentag) und 20.000 (bewölkter Tag) Lux beträgt.

Frau Matysek: Für die subjektive Wahrnehmung der von Lichtverschmutzung betroffenen Individuen ist dies völlig anders. Dies sollte genauso berücksichtigt werden. Man weiß heute, dass Lichtverschmutzung massive Auswirkungen auf Gesundheit und Erholung hat, besonders im Schlaf, dass Licht durch die Thymusdrüse aufgenommen wird, dass Licht in der Nacht zu verstärktem Auftreten von Darmkrebs und anderen Leiden führen kann.

Herr DI Hornischer: Diese Problematik der Lichtverschmutzung ist uns bewusst, wir arbeiten intensiv mit renommierten Instituten (zB. AKH) zusammen, diversen Biologen und Astronomen. Ich kann Sie in diesem Fall dahingehend beruhigen, dass die Straßenbeleuchtung so geplant ist, dass die Lichtemissionen der Beleuchtung und die Lichtimmissionen bei den betroffenen Anrainern nach dem Stand der Technik bestmöglich minimiert werden.

Frau Matysek: Eine hell erleuchtete Autobahn (Stadtstraße) ist eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Frau DI Prochaska: Ich verstehe die Frage nicht. Lichtverschmutzung betrifft das Landschaftsbild im engeren Sinn nicht.

Frau Matysek: Wer einen Mondspaziergang in der Nacht gemacht hat, wird Ihnen widersprechen.

Frau Prochaska: Das ändert aber nichts an der Beurteilung des Landschaftsbildes.

Herr DI Hornischer: Für die Auswahl der Beleuchtungskategorie und damit, wie hell die Beleuchtung wird, ist die Höchstgeschwindigkeit eines der maßgeblichen Kriterien. Hier ist die Beleuchtung aufgrund der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geringer als etwa bei der Tangente, wo 80 km/h zulässig sind. Die Beleuchtung ist geringer, je geringer die erlaubte Geschwindigkeit ist. Was die Mondscheinwanderung betrifft, gebe ich Ihnen recht, das ist etwas anderes als mit dem Auto zu fahren. Ich gebe allerdings zu bedenken, dass Sie mit dem Auto etwa 50km/h und beim Spaziergang mit etwa 2km/h unterwegs sind. Das hat dann schon etwas mit der Erkennbarkeit von Hindernissen bei der Schnelligkeit der Verarbeitung der visuellen Eindrücke zu tun.

Frau Matysek: Die Frage mit dem Mondspaziergang hat sich auf das Landschaftsbild bezogen.

Pause: 16:22 bis 16:40 Uhr

Die Verhandlung wird ab jetzt von Herrn Mag. Kroneder gemeinsam mit Mag. Obermeier geleitet.

Der Sachverständige für Wasser, Altlasten und Gewässerschutz, Herr DI Stracke, stellt sein Fachgutachten zusammenfassend vor.

Es werden folgende Vorbringen aus der 2. Auflage von der Verhandlungsleitung verlesen:

Verlesung der Vorbringen von Pater Georg Hopf sowie der dazu abgegebenen Sachverständigenstellungen durch die Verhandlungsleitung, soweit diese den Fachbereich Gewässer betreffen:

Vorbringen:

Ich vermute, dass der Oberflächen- und Grundwasserhaushalt durch Straßenabwässer und Streusalz erheblich beeinträchtigt wird. Bitte weisen Sie nach, dass die Gewässerschutzanlagen in meinem Nahbereich zu keiner Belastung meiner Gartenwasserversorgung führt. Außerdem bitte ich, mich konkret darüber zu informieren, wie sich die Verfrachtung der Verkehrsgischt auf den Boden unseres Schlossparks Hirschstetten auswirken wird und mit welchen Beeinträchtigungen aufgrund von Schadstoffen für Nutzpflanzen, Bäumen, essbaren Pilzen und der sonstigen Vegetation zu rechnen ist.

DI Stracke zum Vorbringen Pater Hopf: Klarzustellen ist, dass bei den Baustraßen kein Streusalz zum Einsatz kommt. Die auf den Baustraßen anfallenden Wässer werden entsprechend dem Stand der Technik seitlich über die Böschungen abgeleitet bzw. versickert, sofern sie nicht versiegelt (asphaltiert) sind, erfolgt die Versickerung auch auf die Baustraße selbst.

In der Bauphase werden für die anfallenden Wässer aus der Bauwasserhaltung (Leckagewässer) Bau-Gewässerschutzanlagen (Bau-GSA) nach dem Stand der Technik vorgesehen. Es werden insgesamt 4 temporäre Bau-GSA, je 2 für den Bereich Tunnel Emichgasse (Ost und West) und Tunnel Hausfeld (Ost und West) geplant. Die Anlagen wurden mit je 2 Absetzbecken, für die Sedimentation von Feststoffen und eine Neutralisation und pH-Wert-Regulierung mittels CO₂-Begasung vorgesehen. Der Standort dieser Anlagen entspricht der Lage den künftigen Gewässerschutzanlagen für die Betriebsphase.

Die Oberflächenwässer der Stadtstraße Aspern werden in der Betriebsphase über Froschmauleinläufe oder Schlitzrinne und über Rohrleitungen, bemessen gemäß RVS 04.04.11, dem Hauptentwässerungskanal zugeleitet. Der weitere Ablauf unterscheidet sich in Sommer- (01.04.-30.09) und Winterbetrieb (01.10.-31.03.).

Im Sommerbetrieb werden die gesammelten Oberflächenwässer in den gemäß RVS 04.04.11 bemessene Gewässerschutzanlagen (GSA), und bei dem untergeordneten Straßennetz in den öffentlichen Kanal (Wien Kanal) abgeleitet.

Es wurden insgesamt 7 GSA geplant (GSA 1 bis 5, GSA Ost und die temporäre GSA West). Die Gewässerschutzanlagen 1 bis 5 und die GSA Ost werden nur für die Betriebsphase und die GSA-West auch für die Bauphase eingesetzt.

Im Falle der temporären GSA West erfolgt mit Vorliegen des neuen Kanalnetzes der Stadt Wien im Bereich Seestadt Aspern die Ableitung in den öffentlichen Kanal.

Die Gewässerschutzanlagen wurden mit zwei Reinigungsstufen geplant:

- Absetzbecken
- Bodenfilterbecken

Die gereinigten Wässer werden im Untergrund versickert.

Im Winterbetrieb erfolgt eine Retention der Straßenwässer im Absetzbecken der GSA, das Bodenfilterbecken dient nur als Notüberlauf. Die Ableitung erfolgt gedrosselt in den öffentlichen Kanal (Wien Kanal).

Gutachten:

Bauphase

Im Zuge der Errichtung der Tunnel Hausfeldstraße und Emichgasse erfolgt keine offene Bauwasserhaltung und somit auch keine Grundwasserabsenkung. Von der dicht umschlossenen Baugrube wird das Grundwasser abgepumpt und in der Bau-GSA geleitet.

Die Bemessung und die Ausführung der Bau-GSA erfolgten gemäß RVS 04.04.11 und SIA 431 (Absetzbecken), somit nach dem Stand der Technik. Die beschriebenen Maßnahmen lassen daher einer Verschlechterung der Grundwasserqualität nicht erwarten.

Die fachgerechte Baudurchführung wird durch die Bauaufsicht kontrolliert. Der Umgang bei Störfällen wird durch Auflagen bzw. das Wasserrechtsgesetz geregelt.

Betriebsphase

Die Emissionsquellen bei dem Straßenverkehr sind u.A. der Reifenabrieb, die Bremsbelägen, die Tropfverlusten, die Abgase, Korrosion bzw. Verschleiß und der Winterdienst. Folgende Schadstoffe kommen vor:

Feinstoffe und flüchtige organische Verbindungen

- Schwermetalle, wie z.B.: Zn, Ni und Cu

- Schmier- und Trübstoffe
- Verbrennungsrückstände in den Abgasen
- Aus Korrosion bzw.: Verschleiß: Al, Cu, Fe und Mn
- Aus dem Winterdienst: Streusalz und Splitt

Eine direkte Einbringung von Straßenabwässern in den Untergrund bzw. GW-Körper erfolgt nicht.

Die geplante Reinigung der Abwässer erfolgt mittels zweistufiger Gewässerschutzanlage (GSA), die aus einem Absetzbecken (mechanische Reinigungsstufe) und einem Bodenfilterbecken (biologische und chemische Reinigungsstufe) besteht. Die Bemessung und die Ausführung der GSA erfolgte gemäß RVS 04.04.11 (Grundwasserverhältnisse Fall 2). In der Bodenfilteranlage erfolgt die Versickerung durch die Filterschichten (Mindestabstand zwischen UK Filterschicht und HGW 100 ist 50 cm) in den Untergrund.

Die Bodenfilterkörper sind für den Rückhalt und Abbau organischer und anorganischer Schadstoffe zuständig. Die Reinigungswirkung basiert auf physikalisch-chemischen und mikrobiologischen Prozessen. Durch diese Abbau- und Rückhaltung können die oben genannten straßenspezifischen Schadstoffe (insbesondere Feinstoffe, Metalle, Kohlenwasserstoffe und Verbrennungsrückstände) aus den Straßenabflüssen so weit entfernt werden, dass bei dem Grundwasser keine Qualitätsveränderung zu erwarten ist.

Bei Einhaltung der Vorgaben der QZV Chemie GW (Anhang 2 und 3) sowie fachgerechtem Betrieb und Wartung sind somit keine erheblichen Beeinträchtigungen des Grundwasserhaushaltes zu erwarten.

Im Winterbetrieb werden die Abflüsse der Straßen gesammelt und über Rohrleitungen in die Kanäle von Wien Kanal geleitet (die entsprechende Genehmigung für die Einleitung wurde eingeholt). In diesem Fall ist das Grundwasser von einer möglichen Kontamination durch die Straßenwässer nicht betroffen.

Oberflächengewässer sind vom Vorhaben nicht direkt betroffen.

Zusammenfassend ergibt sich daraus, dass der Oberflächen- und Grundwasserhaushalt durch Straßenabwässer nicht erheblich beeinträchtigt wird.

Die Adresse des Einwenders ist angegeben mit Hirschstettner Straße 91, 1220 Wien und liegt südsüdwestlich der Gewässerschutzanlage 2 (GSA 2).

Der Abstand zwischen der Grundstücksgrenze der genannten Liegenschaft zur GSA 2 beträgt ca. 50m. Die Unterkannte der Bodenfilterbecken der GSA 2 liegt ca. 0,50 m über dem gemessenen Höchsten Grundwasserstand (HGW).

Das Modell zeigt, dass der Grundwasserspiegel in Folge des Tunnels Emichgasse im Bereich der gegenständlichen Adresse um bis zur 4 cm ansteigt, auf Grund der Grundwasserschichtenlinien (Linien gleicher Grundwasserhöhe) ist davon auszugehen, dass in der GSA 2 versickerndes durch den Anstau im Wesentlichen nach Nordosten abgeleitet wird und nicht zu der genannten Adresse gelangt.

Die im Projektgebiet im Donauschotter (Quartär) vorherrschende ungestörte Grundwasserströmung zeigt für das HGW 100 in ost-südöstliche Richtung, etwa parallel zur Donau. Das Gefälle des von dem Tunnel Emichgasse nicht beeinflussten Grundwassers beträgt ca. 0,0424%. Der Anstieg von 4 cm im Bereich der genannten Adresse führt nur zu einem flacheren Gefälle des Grundwassers, von 0,0424% auf 0,0356%.

Die in diesem Fall günstige Lage der GSA 2, die vor dem Tunnel Emichgasse und somit nahe an der Grenzlinie zwischen Anstieg und Sunk des Grundwassers liegt, sorgt dafür, dass das in der GSA (Gewässerschutzanlage) 2 versickernde Straßenwasser im Wesentlichen nicht Richtung der genannten Adresse, Hirschstettner Straße 91, fließen wird, sondern mit leicht geänderter Fließrichtung in Richtung Sunk.

Wegen der Entfernung zwischen der angesprochenen Grundstücksgrenze und der GSA 2, die gemäß RVS 04.04.11 bemessen ist und für eine ausreichende Filterung von Restschadstoffen sorgt, ist im Kombination mit der Tatsache, dass die Adresse im beschriebenen Anstaubereich liegt, mit keiner Änderung der Grundwasserqualität zu rechnen.

Selbst wenn sich bei anderen Grundwassersituationen temporär ergeben sollte, dass in der GSA 2 versickerndes Wasser unter den Bereich der Liegenschaft Hirschstettner Straße 91 gelangt, ist eine Beeinträchtigung des Grundwassers nicht zu befürchten, da das versickernde Wasser die Qualitätskriterien der QZV Chemie (Anhang 2 und 3) Grundwasser erfüllen muss.

Eine Kopie dieser Stellungnahme wird seitens der Verhandlungsleitung Herrn Ing. Mutzek auf Wunsch ausgefolgt.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Ing. Mutzek erteilt.

Ing. Mutzek: Ich vertrete in meiner Stellungnahme die Pfarre Hirschstetten, natürlich auch den Kindergarten in Hirschstetten, die Landwirtschaftsbetriebe Fam. Ganger, die Apotheke in der Emichgasse und alle weiteren Personen, die mich dazu bevollmächtigt haben.

Zum Fachbereich Grundwasser: Die graphische Darstellung der Standortbedingungen für den Altstandort Emichgasse gibt nicht das volle Ausmaß der Verschmutzungen im Bereich der Emichgasse wieder. Neben der anscheinend sehr großflächigen Anschüttung im Bereich der Wohnhausanlage Emichgasse und den kleineren Flächen gab es in historischer Rückschau auch eine Ölförderanlage im Bereich des Leierweges, diese fehlt in den Ausführungen. Dann

gab es im Bereich der Rottergasse offensichtlich eine Asbestindustrie. Ich habe dazu auch Pläne, die ich übergeben werde. Erwähnt wurde u.a. auch ein Altstandort im Bereich des Heidjöchl, eine chemische Industrie und angeblich mit Schwerpunkt auf Schmieröle. Zuletzt auch eine inhomogene Verschmutzung entlang der Ostbahntrasse. Es ist allgemein bekannt, dass in den Nachkriegsjahren (50er und 60er-Jahren) sämtliche Bombenkrater entlang der Ostbahn mit Sondermüll verfüllt wurden. Das ist wie in Ex-Jugoslawien oder im Kosovo. Der Sachverständige für Kampfmittel hat ja auch einen Plan der Bombenkrater vorgelegt. Der Sondermüll wurde dann in den Kratern angezündet und verbrannt. Es handelt sich bei den genannten Betrieben um Seveso-Betriebe. Wir als Bewohner im umliegenden Gebiet machen uns daher Sorgen um das Grundwasser. Die Verschmutzungen befinden sich irgendwo in den Bodenschichten und wurden auch zum Teil nachgewiesen.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Was haben die Bombenkrater mit der Straße zu tun? Können Sie diese Praxis der Verfüllung und Verbrennung belegen?

Herr Ing. Mutzek: Diese liegen genau auf der Trassenführung der Stadtstraße. Auch aus meinen eigenen Beobachtungen kann ich sagen, dass im Zuge der Bauarbeiten zum Marchegger-Ast schon Grabungsarbeiten stattgefunden haben. Dabei habe ich mit meiner Familie diesen damals vergrabenen Sondermüll selbst gesehen (z.B. Varta-Batterien, alte Lackgefäße usw.). In Anbetracht dieser Situation war mein persönlicher Eindruck, dass die Anzahl der Schürfe, die hier für die Erkundung vorgenommen wurden, nicht ausreichend sein kann. Außerdem möchte ich eine Fotodokumentation als Beweis vorlegen, wie Aufschlussbohrungen durchgeführt wurden, die der Analyse des Untergrundes zugrunde liegen. Die Boxen, in denen die Aufschlussbohrungen verwahrt waren, wurden einige Wochen vor Ort (im Projektgebiet) gelagert. Diese Lagerung erfolgte nicht ordnungsgemäß, weil diese nur mangelhaft verschlossen waren. Die Schürfe waren nur teilweise und unzureichend mit Plastikfolien bedeckt und waren offensichtlich dem Regenwetter ausgesetzt, sodass man annehmen kann, dass die Analysen zu einem späteren Zeitpunkt aussagekräftige Werte ergeben konnten.

Zu den Schurfen: Eine Vielzahl von Parametern war von den Grenzwerten her überschritten, und zwar in Tiefenstufen von 1,5 bis 2,5 m. In diesen Bodenproben waren auch die Maßnahmenschwellenwerte für den Kohlenwasserstoffindex überschritten (Seite 7 Fachbericht in den Einreichunterlagen zum Fachbereich Grundwasser). Es geht bei den auffälligen Werten um Blei, Cadmium, Chrom, Kupfer, Nickel, Quecksilber, Zink und Kohlenwasserstoffindex. In dieser Abhandlung befindet sich eine Auffälligkeit dahingehend, dass einerseits in den Schurfen im Trassenbereich massive Verschmutzungen mit Schwermetallen festgestellt wurden und zeitgleich weisen die analysierten Proben der verunreinigten Bodenhorizonte (aus Kernbohrung) keine abfallchemische Auffälligkeit auf (Seite 9 des Gutachtens). Darüber hinaus gibt es dann bei den entsprechenden Grundwassermessstellen auch im Bereich der Emichgasse auffällige Befunde, die ich dem Anhang entnommen habe (Wasserprobe 22-15). Zitat: „Die Befunde zeigen, dass die

Wasserprobe 22-15 aus dem Grundwasseranstrom im Bereich des Altstandortes erhöhte Ammonium- und Nitritwerte aufweist.“ Es gibt bei dieser Wasserprobe noch weitere Auffälligkeiten, nämlich ein auffälliger PH-Wert des Wassers (11,27), Nitrit 33,5 mg/l bei einem Grenzwert von 0,1 mg/l und Ammonium ermittelter Wert 2,0 mg/l, bei einem Grenzwert von 0,5 mg/l. Es handelt sich dabei um die Ist-Situation. Es wird durch das Vorhaben (Tunnel) zu einer weiteren Verschmutzung des Grundwassers kommen. In Anbetracht dessen, dass eine Vielzahl an Altlasten vorhanden ist, hätten wir uns weitere Analysen und Bodenerkundungen gewünscht, um hier ein lückenloses Bild zu bekommen. Außerdem wäre es angebracht gewesen, auch noch weitere Verschmutzungsparameter zu analysieren. Die tatsächlichen Ursachen für diese massiven Schadstoffablagerungen sind meines Wissens nicht geklärt. Geht der SV davon aus, dass diese Bodenerkundungsproben, wenn diese dem Regenwasser ausgesetzt wurden, sämtliche relevante Verunreinigungen trotzdem wiedergeben können?

Herr DI Stracke: Zur letztgestellten Frage, ob die dem Regenwasser ausgesetzten Proben eine repräsentative Darstellung der Verunreinigung zulassen: Grundsätzlich gehe ich davon aus, und das war auch in den Unterlagen schlüssig dargestellt, dass die Erkundungsarbeiten dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt wurden. Trotzdem ist festzustellen, dass die nahe den Bohrstellen abgelegten Bohrkerne nicht auf eine unfachgemäße Beprobung hindeuten, da die Beprobung üblicherweise im Zuge der Bohrarbeiten unmittelbar erfolgt und somit die abgelegten Kernkisten noch nicht entfernt wurden.

Zu den Altlasten: Die Darstellung, dass eine Vielzahl von Altlasten vorhanden wäre, ist eindeutig unrichtig. Diese Altlasten wären im Altlastenkataster abrufbar und daher bekannt. Eine derartige Altlast würde den Buchstaben W und eine anschließende Nummer aufweisen. Sie haben zu Recht die besondere Qualität der Grundwasserstelle 22-15 zitiert. Wie sie selbst festgestellt haben und wie es auch aus den Unterlagen hervorgeht, liegt die Probenahmestelle im Grundwasseranstrom des Bauwerkes und stellt somit eine Qualität im Ist-Zustand dar. Im Übrigen wird durch das Tunnelbauwerk Emichgasse das in der Trasse liegende Anschüttungsmaterial entfernt und somit das Gefahrenpotential desselben auch reduziert. Im Übrigen wird in den Auflagen bedungen, dass die Tiefbauarbeiten durch eine Chemische Aufsicht und eine Umweltbauaufsicht neben der wasserrechtlichen Bau- und Betriebsaufsicht begleitet werden und somit gewährleistet wird, dass vorhandenes Anschüttungsmaterial im Zuge der Bauarbeiten einwandfrei erkannt und damit entsprechend dem Stand der Technik umgegangen wird. Als zusätzliche Sicherheit wurde ja bereits mit der Grundwasserbeweissicherung begonnen, sodass Veränderungen in weiterer Folge eindeutig erkannt werden können und auch ein allfälliger Zusammenhang mit der Stadtstraße erfolgen kann.

Herr Ing. Mag. Scheibengraf: Ihrem Wunsch nach einer intensiveren Bodenbeprobung oder chemischen Beprobung wird die Projektwerberin nachkommen. Ich zitiere aus meinem GA: „Bei den bislang vorliegenden Untersuchungen handelt es sich um orientierende

bodenchemische Untersuchungen, die den Ist-Zustand in der für die UVE erforderlichen Schärfe abbilden. Im Fall der tatsächlichen Bauherstellung bzw. günstiger Weise noch vor Bauherstellung wird der Umfang der bodenchemischen Analytik den gesetzlichen Erfordernissen anzupassen sein. Dabei werden insbesondere die im Bundesabfallwirtschaftsplan sowie in der Deponieverordnung festgelegten Beurteilungsmaßstäbe berücksichtigt.“

Herr Ing. Mutzek: Zur Stellungnahme von DI Stracke: Sie meinen also, aus dem Altstandortverzeichnis könne man sämtliche Informationen erhalten. Wenn ich richtig informiert bin, waren die betreffenden Teile von Wien bis 1904 gar nicht Bestandteil der Stadt Wien.

Verhandlungsleitung: Rechtlich gesehen sind Altlasten in Wien in der AltlastenatlasVO ausgewiesen.

Herr Ing. Mutzek: D.h. es gibt einerseits Altlasten und andererseits Verdachtsflächen. Mir als Bewohner ist eine Reihe von solchen Verdachtsflächen bekannt, die vermutlich in keiner Dokumentation auffindbar sind. Trotzdem wird die Projektwerberin im Zuge der Bauarbeiten mit Altlasten konfrontiert sein, die heute möglicherweise noch nicht absehbar sind, deshalb wundert es mich auch, dass es anscheinend noch weitere Bodenerprobungen geben wird, wie der Sachverständige Scheibengraf gerade ausgeführt hat, die aufgrund von gesetzlichen Vorgaben passieren, die aber in den vorliegenden Unterlagen noch nicht dargestellt sind.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Das ist ein Zirkelschluss, da man Sachen, die man noch nicht kennt, auch nicht darstellen kann. Die Beprobungen wurden ordnungsgemäß gemacht. Sie stützen sich auf Zeitzeugen und sonstige Berichte. Daher gibt es auch Maßnahmen, wie etwa die bodenchemische und Bauaufsicht.

Herr Ing. Mutzek: Ich beziehe mich nicht nur auf Zeitzeugen, sondern auch auf eigene Beobachtungen zu Bauarbeiten beim Marchegger Ast.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Das betrifft nicht das gegenständliche Vorhaben.

Herr Ing. Mutzek: Dem Gefahrenpotential entsprechend müssten konkrete Erkundungen vorgenommen werden, die über die hier Dargestellten hinausgehen. Es ist anhand der Darstellungen alleine schon aus diesem Grundrissplan nicht nachvollziehbar, warum die Schürfe S 115 und S 116 so weit voneinander entfernt sind und warum der Schurf S 114 so weit von dem Schurf S 115 entfernt ist. Damit kann keine genaue Definition vorgenommen werden, wo die Anschüttung des offensichtlich mit Kohlenwasserstoffen belasteten Aushubs im Jahr 1969 geendet hat. Ich spreche hier jetzt im Speziellen für den betroffenen Grundstücksbesitzer Mag. Burgasser. Er befindet sich bekanntlich im Nahebereich und

möchte gerne wissen, wie stark der Bodenabtrag im Bereich seines Objektes Emichgasse 8 sein wird.

Herr DI Stracke: Zur Nomenklatur: Eine nicht dokumentierte Verdachtsfläche ist ein Widerspruch in sich. Für eine Verdachtsflächenmeldung braucht es zumindest eine grobe Untersuchung und das zumindest parzellenscharf. Dass noch zusätzliche chemische Analysen durchzuführen sind, ist kein Versäumnis der Projektwerberin, sondern liegt – wie der Sachverständige Scheibengraf ausgeführt hat – in der Tatsache begründet, dass die Vorgaben der DeponieVO einzuhalten sind. Die dort geforderten Beurteilungsnachweise haben ein Ablaufdatum und können nicht beliebig vor dem tatsächlichen Aushub erstellt werden. Zu den nicht absehbaren Zuständen ist darauf hinzuweisen, dass genau dafür die besagten Aufsichten zu bestellen sind.

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): In der Emichgasse 8 in den Unterlagen Teil B der Vorhabensbeschreibung sind diverse Pläne, aus denen erkennbar ist, in welchen Dimensionen der Aushub stattfinden wird. Dies ist in der Breite rund 23 m und in der Tiefe rund 11 m. Die genaue Lage ist aus den Plänen erkennbar. Beidseitig dieser Baugrube werden weiterhin Gehsteigflächen vorhanden sein.

Herr Ing. Mutzek: Werden diese Arbeiten ausschließlich unter der Erde oder an der Oberfläche stattfinden?

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Die genaue Beschreibung dieser Arbeiten ist ebenfalls in den Unterlagen nachzulesen. Es handelt sich dabei um eine sogenannte Deckelbauweise, wo zunächst ein Voraushub stattfindet, dann die Bohrpfahlwände und ein Deckel hergestellt werden und der Tunnel anschließend ausgegraben wird. In den Unterlagen ist dies genauer beschrieben.

Herr Ing. Mutzek: An der Oberfläche wird also kein Bodenabtrag passieren?

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Nein, es erfolgt sehr wohl ein Abtrag von der Oberfläche weg, weil der Deckel von der Oberfläche hergestellt werden muss.

Herr Ing. Mutzek: Zur Gärtnerei Ganger hin finden Bauarbeiten bis in eine Tiefe von 11 m entlang des gesamten Tunnelbauwerks statt. Kommt es damit zu einer Umlenkung der vorhandenen Grundwasserströme?

Herr DI Stracke: Ja, diese Auswirkungen der Einbindung der Tunnel in den Untergrund sind in den Projektunterlagen dargestellt. Im Anstrom ergibt sich eine Aufhöhung von ca. 14 cm, im Lee eine Absenkung um 11 cm.

Verhandlungsleitung: Die Gärtnerei Ganger befindet sich nicht im Grundwasserabstrombereich.

Herr Mag. Wolf: Man muss unterscheiden. Geht es um die Flächen oder den Brunnen der Gärtnerei Ganger?

Herr Ing. Mutzek: Um die Flächen.

Herr Mag. Wolf: Ich kann lediglich zu den Brunnen eine Aussage treffen. Diese befinden sich nicht im Grundwasserabstrombereich des geplanten Vorhabens.

Herr DI Stracke: Handelt sich dabei um die Grundstücksnummern 564/1, 564/3 und 564/4, KG Aspern?

Herr DI Stummvoll: Gemäß Vorbringen Nr. 177, eingebracht durch Dr. List für die Gärtnerei Ganger, handelt es sich um die Grundstücke 564/1, 564/3, 564/4 und 564/5, KG Aspern.

Herr Ing. Mutzek: Mir wurde gesagt, dass durch die Kapillarwirkung des Erdreiches auch die Inhaltsstoffe und Schadstoffe des Grundwassers zu den Wurzeln der Pflanzen an den Freianbauflächen transportiert werden. Ist das korrekt?

Frau Matysek: Ich erhebe alle heute von Herrn Rehm erhobene Vorbringen zu meinem eigenen.

Verhandlungsleitung: Die Verhandlung wird am 13. Dezember 2017 um 9:00 Uhr hier fortgesetzt.

Ende des Verhandlungstages: 18:05 Uhr

13.12.2017

Fortsetzung der Verhandlung: 9:00 Uhr

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Rehm erteilt.

Herr Rehm: Zum Grundwasser und den Grundwassermodellen führe ich aus, dass die Modelle zu zwei Zwecken eingesetzt wurden. Einerseits um die Wirkungen der beiden Tunneln im Grundwasser abzubilden, andererseits für die Auswirkungen von Altstandorten. Es ergibt sich die Frage, ob der Stand der Technik eingehalten worden ist, wie er in der technischen Regel der Arbeitsblätter DVGW-W107 vom Februar 2016 festgelegt ist. Zur Dimensionalität des Modells, es wurde für die Tunnelbauten zweidimensional gerechnet. Es stellt sich die Frage, ob wir einen durchgehenden Grundwasserstauer vorfinden, der dies rechtfertigen würde. Zweitens eine stationäre Rechnung vorgenommen. Woraus sich die Frage ergibt, ob hier mit einem derartigen Ansatz die vorhandenen Grundwasserentnahmen und ihre Auswirkung ausreichend berücksichtigt worden sind.

Herr DI Stracke: Zur Verwendung eines stationären Modells: dabei handelt es sich um eine Maximalabschätzung, das den Endzustand beschreibt. Sofern eine kürzere Einwirkung erfolgt, ist die Aufspiegelung oder die Absenkung entsprechend geringer. Zu den Modellannahmen: Zum Stauer: es ist für die Berechnungsergebnisse ausreichend, wenn ausreichende Unterschiede in den K-Werten vorhanden sind, sodass sich der Grundwasserleiter vom relativen Stauer unterscheidet.

Herr Rehm: Das nehme ich zur Kenntnis. Ich habe diese Fragen gestellt, weil sie im Beschwerdeverfahren vom Sachverständigen auch aufgeworfen wurden und das Ausreichen der Modellannahmen hinterfragt wurde.

Ein weiterer Punkt ist die Frage der Kalibrierung bzw. Validierung des Modells. Auch dazu habe ich jetzt in der verfügbaren Bearbeitungszeit keine ausreichende Information vorgefunden. Meines Wissens wurden keine Modelltests durchgeführt, die eine Validität begründen würden.

Herr DI Stracke: Es wurden für die Ermittlung der Durchlässigkeit Pumpversuche durchgeführt, die dem Modell auch zu Grunde gelegt wurden. Grundsätzlich handelt es sich bei den Ergebnissen um Prognosewerte. In den Auflagen habe ich eine Kontrolle dieser Prognose vorgeschlagen. Es ist aber dazu auch festzustellen, dass die Ergebnisse als plausibel zu bewerten sind.

Herr Rehm: Ich entnehme den Ausführungen, dass die Pumpversuchsergebnisse zur Kalibrierung herangezogen wurden, dass das Modell so justiert wird, dass es die gemessenen

Ergebnisse reproduziert. Ein Modelltest erfordert darüber hinaus, dass das Modell auch Situationen im Bestand richtig wiedergibt, die nicht in die Kalibrierung Eingang gefunden haben. Diese Vorgangsweise (gemäß Arbeitsblatt) entspricht dem Stand der Technik. Dass lediglich die Ergebnisse als plausibel eingeschätzt werden, kann die Einhaltung dieser Erfordernisse nicht ersetzen.

Herr DI Stracke: Eine vollständige 1:1-Simulation ist erst nach Errichtung der Bauwerke möglich. Daher entspricht sie auch nicht dem Stand der Technik. Deshalb bedient man sich solcher Prognosemodelle, die dann im Betrieb zu validieren sind.

Herr Rehm: Das habe ich nicht gemeint. Ich gehe zum nächsten Punkt. Im Bericht Wasser, Grundwasser D0404 ist das Programm genannt. Ich finde dort den Hinweis, dass für die Modellierung der Bemessungswasserstand HGW 100 herangezogen wurde. Auch aus Erfahrungen anderer Projekte war es im Fall des gegenständlichen Projektes möglich, eine stationäre Kalibrierung vorzunehmen.

Herr DI Stracke: Dem Modell liegt der HGW 100 zu Grunde, ebenso die ermittelten K-Werte. Das Ergebnis ist daher eine Maximalabschätzung hinsichtlich Anstau und Sunk. Bei einem geringeren Wasserspiegel wären die beiden Einflüsse geringer. Naturgemäß kann der HGW 100 aktuell nicht beobachtet werden und kann das Modell in der Natur auch zum jetzigen Zeitpunkt nicht kalibriert werden.

Herr Rehm: Das genannte Arbeitsblatt unterscheidet zwischen Prinzipmodellen und Planungsmodellen. Da ich annehme, dass dieses Arbeitsblatt dem Sachverständigen bekannt ist, stelle ich die Frage: In welche Kategorie wurde das beim Projekt verwendete Modell einordnet?

Herr DI Stracke: Die Zuordnung ist noch nicht erfolgt. Im Bedarfsfall müsste man sich das genau anschauen. Es ist auch nicht sicher, ob das Modell einem dieser beiden Kategorien zuzuordnen ist. Für die fachliche Beurteilung ist diese Zuordnung auch nicht wesentlich, da es sich um ein deutsches Regelwerk handelt, der Stand der Technik bezieht sich aber nicht nur auf dieses Arbeitsblatt.

Herr Rehm: Es handelt sich um ein deutsches Arbeitsblatt, daraus kann aber nicht geschlossen werden, dass der Stand der Technik nicht in Österreich anwendbar ist. Ich verweise auf den ähnlichen Fall der TA-Luft, wo für den Fachbereich Luftschadstoffe ein ähnliches Regelwerk auch in Österreich zur Beurteilung herangezogen wird. Ich habe nicht behauptet, dass dieses Arbeitsblatt allein bereits zur Gänze den Stand der Technik abbildet. Es wird jedoch in der Beurteilungspraxis bei vergleichbaren Vorhaben herangezogen. Meine Frage nach der Einstufung als Prinzipmodell oder Planungsmodell im Sinne dieses Arbeitsblattes zielte oder beruhte darauf, dass laut Arbeitsblatt mit Prinzipmodellen keine belastbaren Prognosen

möglich und für Planungsmodelle Kalibrierungen/Modelltests und Bilanzkontrollen erforderlich sind.

Herr DI Stracke: Als Stand der Technik ist zu nennen, dass der Durchlässigkeitsbeiwert (K-Wert) in situ ermittelt wurde und auch die geotechnischen Rahmenbedingungen aus den Bohrprofilen Eingang finden. Zusammen mit dem Bemessungswasserspiegel (im konkreten Fall der HGW 100) kann eine Modellrechnung erfolgen. Dies ist im konkreten Fall durchgeführt worden. Und zwar sowohl für den Bereich der beiden Tunnel als auch für die Versickerung bzw. Entnahme im Bereich der Krcalgrube.

Herr Rehm: Zum hydrogeologischen Modell möchte ich anführen, dass der Einsatz eines numerischen Grundwassermodells ein zugrundeliegendes geologisches Modell benötigt, auf dem ein hydrogeologisches Modell aufsetzt, welches wiederum dem numerischen Grundwassermodell zu Grund liegt. Ein derartiges hydrogeologisches Modell konnte ich in den Projektunterlagen nicht auffinden. Habe ich es nur nicht gefunden oder ist es nicht enthalten?

Herr Mag. Wolf: Ich denke, im gegenständlichen Planungsraum sind die hydrogeologischen Verhältnisse grundsätzlich gut bekannt und wurden zudem durch Untergrunderkundigungen vertiefend betrachtet. Aus meiner Sicht sind diese Grundlagen für die Erstellung des hydrogeologischen Modells und damit auch des numerischen Modells ausreichend.

Herr Rehm: Zur Frage des HGW 100 entnehme ich dem Teilgutachten DI Stracke und den Projektunterlagen, dass mit extremwertstatistischen Methoden der HGW 100 ermittelt worden ist. Welche Jahresreihe wurde dafür herangezogen? Soweit ich das den Unterlagen entnehmen konnte, hat diese bis zum Jahr 2011 gereicht. Das bedeutet, dass der besonders hohe Grundwasserstand im Jahr 2013 von dieser Statistik nicht erfasst worden ist.

Herr DI Stracke: Grundsätzlich beruht das Modell auf den Daten des hydrografischen Dienstes, die Messwerte beziehen sich auf das Beobachten von üblicherweise mehreren Jahrzehnten. Naturgemäß kann davon ausgegangen werden, dass bei der Festlegung des HGW 100 ein Wasserstand 2013 für die Planung noch nicht herangezogen werden konnte, da dieser noch nicht Eingang in das HGW 100 Modell gefunden hat.

Herr Rehm: Ich habe dieses Jahr deshalb angeführt, weil daraus ein ansteigender Trend abzuleiten ist, räume aber auch ein, dass für das gegenständliche Projekt laut Unterlagen die HGW 100-Stände höher liegen als jene, die von Joanneum Research für das Marchfeld im Auftrag des hydrografischen Dienstes NÖ errechnet worden sind, sodass hier etwas mehr Puffer vorhanden zu sein scheint.

Zu Hydrogeologie und Chlorid: die hohen Grundwasserstände sind relevant für die Gewässerschutzanlagen, da die Grundwasserstände gemäß RVS 040411 und zugehörigen Arbeitsblatt zur den Gewässerschutzanlagen einen Abstand von mindestens 0,5 Metern zum

HGW 30 einzuhalten haben. Wie groß sind im gegenständlichen Projekt dieser Abstände ermittelt worden? Wieviel Spielraum besteht zur Einhaltung dieser Mindestabstände?

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Wir haben bei den Gewässerschutzanlagen mehr als 0,5 Meter Abstand zum HGW 100.

Herr Rehm: Sie können keine Werte nennen? Wie knapp liegen sie an den 0,5 Metern?

Herr DI Felser (Antragstellerin): Das lässt sich so schnell nicht beantworten, da das bei jeder Gewässerschutzanlage ein unterschiedlicher Abstand ist. Der Abstand ist jedenfalls von der Unterkante des Bodenfilters zum HGW 100 genommen.

Herr Rehm: Ist das in den Unterlagen aufgelistet?

Herr DI Felser (Antragstellerin): In den Detailplänen zu den Gewässerschutzanlagen ist in den Schnitten der maximale GW-Spiegel eingezeichnet.

Herr DI Stracke: Zur Klarstellung: Es wurde - und das ist den Projektunterlagen enthalten - der Abstand von 0,5 Metern zum HGW 100 (dieser liegt über dem HGW 30) eingehalten. Die genauen Daten sind den Bemessungsblättern der Gewässerschutzanlagen, welche im Projekt enthalten sind, zu entnehmen.

Herr Rehm: Die Differenz zwischen HGW 30 und HGW 100 macht den von mir genannten Puffer. Wie groß ist maximale Entleerzeit der den Versickerungsbecken vorgeschalteten Absetzbecken bemessen? Gibt es Situationen, wo diese Verweildauer 48 Stunden übersteigt?

Herr DI Felser (Antragstellerin): Im Prinzip sind den Berechnungen dieser Gewässerschutzanlage alle gemäß RVS geforderten Nachweise erbracht worden. Wir nehmen an, es ist hier die Entleerdauer nach einem Regenereignis gemeint, diese beträgt bei allen Gewässerschutzanlagen weniger als 48 Stunden. Diese Entleerdauer ist in den Projektunterlagen ausgewiesen.

Herr Rehm: Die Winterwässer werden ja anders behandelt. Die gehen nicht über die Bodenkörperfilter sondern ungefiltert in den Kanal. Die Hauptkläranlage Wien verfügt weder über Anlagen zur Chloridseparation und es ist unklar, inwieweit sonstige verkehrsrelevante Belastungen der Straßenwässer vor Einleitung in die Vorflut ausgefiltert werden könne. Eine wenn auch verdünnte Einleitung in einen Vorfluter stellt aus unserer Sicht einen Mangel dar, wenn nicht vorher die Möglichkeit des Bodenkörperfilter vor Einleitung in die Kanalisation genützt wird.

Ich stelle den Antrag: Die Gewässerschutzanlagen des Projektes sollten entsprechend umgeplant werden, sodass eine Reinigung vor Einleitung in den Kanal erfolgt.

Herr Ing. Frisch: Die Wiener Kanalisation ist darauf ausgerichtet, dass Straßenabwässer abgeleitet werden und auch die Hauptkläranlage ist darauf ausgerichtet, diese Abwässer in einer Form zu reinigen, dass diese für den Vorfluter Donaukanal keine unzumutbaren Belastungen darstellen.

Herr Rehm: Eine Chloridbehandlung erfolgt dort nicht?

Herr Ing. Frisch: Es gibt keine dezidierte Chloridbehandlung in einer chemisch biologischen Kläranlage. Es gibt natürlich auch eine physikalische Trennung in der Kläranlage, aber die Hauptreinigung erfolgt in der biologischen Stufe. Es ist jedoch so, dass auf Grund der Verdünnung durch andere Abwässer der Chloridgehalt bei der Einleitung in den Vorfluter nicht als schädlich zu bezeichnen ist.

Herr Rehm: Erfolgt die Reduktion der Schwermetallbelastung auf einen zumutbaren Wert ebenfalls durch Verdünnung?

Herr Ing. Frisch: Die Reduktion der Schwermetalle erfolgt einerseits durch die Bindung an den Klärschlamm und andererseits auch durch Verdünnung durch nicht belastete Abwässer. Die entsprechenden Grenzwerte der AWEV und sowie die Werte der Kanalgrenzwertverordnung werden jedenfalls nicht überschritten. Straßenabwässer stellen kein Problem bei der Einleitung in den Mischwasserkanal dar.

Herr Rehm: Zur Frage der Gischtverfrachtung: Es wurden analog zur Spange Seestadt Aspern Untersuchungen angestellt und habe ich seinem Gutachten entnommen, dass hier der Trendumkehrwert der QZV-Chemie GW nicht durchgehend eingehalten wird und weiters es zu Überschreitungen des pflanzenwachstumsrelevanten Chloridwertes von 115 mg pro Liter laut ÖWAV Regelblatt 107 kommt und ein steigender Trend bei der Chloridbelastung festzustellen ist. Aus unserer Sicht ist das im Zusammenhang mit der vorhandenen landwirtschaftlichen Produktion der Gemüsebetriebe kritisch zu sehen.

Herr Mag. Wolf: Die Ausführungen von Herrn Rehm sind korrekt. Es kann lokal zu Überschreitungen von Richtwerten kommen. Eine gesamtheitliche Beeinträchtigung des Grundwasserkörpers durch das Chlorid im Sinne der QZV-Chemie GW ist jedoch nicht zu erwarten. Hinsichtlich der angesprochenen Überschreitungen des Werts von 115 mg pro Liter ist auszuführen, dass dieser teilweise schon im Bestand überschritten wird und auch hier durch den Eintrag von Chlorid aus der Straßengischt eine gewisse Erhöhung gegeben ist. Hinsichtlich der Auswirkungen für chloridempfindliche Kulturen, welche mit Brunnenwasser bewässern, darf ich auf das Teilgutachten Landwirtschaft verweisen.

Herr DI Wieser: Auf Grund der agrarstrukturellen Situation im Untersuchungsgebiet (überwiegend werden die landwirtschaftlichen Flächen ackerbaulich bewirtschaftet) sowie der Tatsache, dass sehr wenige landwirtschaftliche Betriebsstandorte im Untersuchungsgebiet

liegen ist eine Existenzgefährdung oder Einschränkung dieser Betriebe nicht gegeben. Insbesondere gilt das für den Gartenbaubetrieb Ganger, einen auf die Gemüseproduktion spezialisierten Betrieb. Dieser ist, wie von Mag. Wolf nachgewiesen, mit seinem Bewässerungsbrunnen von der Chloridzusatzbelastung nicht betroffen.

Herr Rehm: Wird von Ihnen auch hier die Verwendung von FS 70 Auftaumittel als Maßnahme gefordert?

Herr Mag. Wolf: Ja, es gibt einen Auflagenvorschlag.

Herr Rehm: In Ihrem Gutachten unter Punkt 4.4 schreiben Sie zu grenzüberschreitenden Auswirkungen, dass auf Grund der großen Entfernung der Staatsgrenze zur S1-Trasse relevante Auswirkungen auf die slowakische Republik auszuschließen sind. Ich nehme an, da handelt es sich um einen Übertragungsfehler. Es sollte Stadtstraße heißen.

Herr Mag. Wolf: Ja.

Herr Rehm: Zur Frage der Altlasten möchte ich vorweg schicken, dass ausgehend von der Diskussion letzte Woche einerseits für Altlasten im Sinne von Altablagerungen und Altstandorten einerseits und Verdachtsflächen andererseits die klaren Definitionen nach Altlastensanierungsgesetz hier gelten, die konkret abgrenzbar und hinreichend dokumentiert sind. Ich möchte darauf verweisen, dass das Umweltbundesamt zu seinem Verdachtsflächenkataster ausführt, dass die österreichweite Erfassung von Verdachtsflächen noch nicht abgeschlossen ist. Es kann daher durchaus sein, dass es darüber hinaus auch etwas gibt, was ich als verdächtige Fläche benennen möchte, wo nicht erfasste Belastungen auftreten können und in diesem Sinne möchte ich auch dazu auffordern, wenn im Verfahren Zeitzeugenwissen eingebracht wird, dass man das nicht als vornherein verunglimpft, sondern den Vorsichtsmaßstab an die zur Verfügung gestellte Information anpasst.

Die Krcalgrube und Emichgasse sind als Verdachtsflächen ausgewiesen. Zur Frage der Abgrenzung der Krcalgrube: Diese Altlast ist auch im Projekt Spange Seestadt Aspern enthalten und hier sind Maßnahmen vorgesehen. Auch die Anschlussstelle Ost, die ja auch dem Spange-Verfahren zuzuordnen wäre, liegt ebenfalls in diesem Bereich und werden dort bodenverbessernde Maßnahmen anlog durchgeführt. Werden diese Maßnahmen synchronisiert oder koordiniert? Und macht das die Behörde von Amts wegen oder müssen wir jetzt in dieser Verhandlung die Details hier nochmals durchgehen?

Verhandlungsleitung: Es ist das eingereichte Vorhaben zu beurteilen. Natürlich gab es in der Vergangenheit, sofern dies notwendig war, Abstimmungen mit der zuständigen Behörde für die Spange Seestadt Aspern.

Herr Rehm: Ich möchte zunächst festhalten, dass auch für das gegenständliche Verfahren eine Räumung dieser Deponie aus Umweltsicht einer bloßen temporären Sicherung vorzuziehen ist. DI Stracke hat sich ja auch in seinem Gutachten damit befasst und sich dafür grundsätzlich ausgesprochen, projektgemäß ist aber eine Räumung derzeit nicht vorgesehen.

Herr DI Stracke: Im Rahmen des Projektes ist vorgesehen, die im Bereich der Trasse liegenden Ablagerungen, soweit bautechnisch erforderlich, zu entfernen. Und allenfalls zusätzlich eine Bodenverbesserung durchzuführen. Eine vollständige Räumung der Altablagerungen ist nicht vorgesehen und aus meiner Sicht auch nicht notwendig.

Herr Rehm: Dem Gutachten entnehme ich, dass dort im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen eben auch zur Sicherung während der Bauphase Sperrbrunnen eingerichtet werden. Ich weiß jetzt nicht, ob die ASFINAG eigene Sperrbrunnen macht und die MA 28 ein eigenes System. Ich bin von einer Koordination dieser Maßnahmen ausgegangen. Für das gegenständliche Projekt wurden die Lage und Zahl der Brunnen mit einem 2D-Grundwassermodell grob ermittelt. Ich betone das *grob ermittelt* deshalb, weil grob ermittelt nicht ausreichend ist, um zu gewährleisten, dass allfällige mobilisierte Schadstoffe jedenfalls im Bereich dieser Sperrbrunnensicherung verbleiben. Hier ist auch die Reaktionszeit einzuberechnen, die von der Detektion von Schadstoffen nach Beprobung, bis zur Inbetriebnahme und Funktionsfähigkeit des Systems zu veranschlagen ist, zu berücksichtigen. Insbesondere wenn hier lediglich grob die Ausbreitungsverhältnisse und die Simulation analysiert bzw. vorgenommen wurden, eine zweite Sicherungslinie mit einer weiteren Sperrbrunnenreihe erforderlich, weil Schadstoffe, die dem Bereich auf Grund der angesprochenen Verzögerung bereits passiert haben, nicht allein mit den Absenktrichtern der Sperrbrunnen zurückgeholt werden können.

Herr Stanek (Antragstellerin): Betreffend die Wirksamkeit der Grundwasserreinigungsanlage ist auszuführen, dass durch die entsprechende Dimensionierung der Anlage eine weitgehende Sicherstellung des Abstromes gegeben ist. Durch die Absenkung im Grundwasser entsteht ein sogenannter *räumlicher Trichter*, in dem es zu einer Umkehr der Änderung der Grundwasserströmungsrichtung kommt und somit auch abstromige Kontaminanten wieder dem Brunnen zugeführt werden können.

Die Anlage selbst wurde über die Durchlässigkeitsbeiwerte im anstehenden Untergrund der Krcalgrube sowie den Durchlässigkeitsbeiwerten des anstehenden Bodens berechnet, sodass eine Schadstoffverfrachtung weitgehend ausgeschlossen werden kann.

Herr DI Stracke: Nachdem es sich um eine Altablagerung handelt, sind die Maßnahmen aus diesem Verfahren nicht analog zu sehen wie jene zum Verfahren Spange Seestadt Aspern. Aber dass die Lage der Sperrbrunnen nicht exakt definiert ist, und da sind wir bei dem Prinzipmodell, hat den großen Vorteil, dass hier ein fachlich sinnvoller Spielraum zur genauen Festlegungen der Entnahmekunnen gewährt wird, sodass diese entsprechend der eventuell vorgefundenen Grundwasserbelastung optimiert situiert werden können. Die

Erfahrungen oder Beobachtungen von Anrainern werden aus fachlicher Sicht selbstverständlich als zweckdienlich und hilfreich angesehen, da damit dem Ziel des Grundwasserschutzes näher gekommen werden kann.

Verhandlungsleitung: Ergibt sich eine Änderung Ihrer Bewertung durch die am letzten Verhandlungstag gegebenen Hinweise von Anrainern?

Herr DI Stracke: Prinzipiell ist die Altablagerung bekannt. Die vorgelegten Bilder haben diese Tatsache untermauert. Änderungen für mein Gutachten ergeben sich daraus nicht. Die Reaktionszeit zur Inbetriebnahme der mobilen Gewässerschutzanlage (Grundwassersanierungsanlage) wurde meinerseits auf 10 Werkstage reduziert, siehe Auflage 10 meines Gutachtens.

Herr Rehm: Das ist eine deutliche Änderung. Bei der Spange Seestadt Aspern waren es vier Wochen. Ich möchte festhalten, dass die Projektwerberin das Prinzip der Umkehr der Grundwasserfließrichtung wiederholt hat. Die Frage der Wirksamkeit habe ich jedoch in Verbindung gebracht mit dem Timing, welches insgesamt angesetzt wurde. Dieses ist relevant, weil die Absenktrichter auch nur eine begrenzte Reichweite haben. Der Sachverständige hat darauf hingewiesen, dass auch Bilder seine Bewertung untermauert haben, diese ist sicher ein wichtiges Hilfsmittel. Wir haben es aber mit der Situation einer unbekanntem Altablagerung zu tun. Sprich, dass auf einer genehmigten Ablagerungsstätte Substanzen vorhanden sind, die nicht genehmigt sind.

Wir haben Beprobungen - positive - auf erhöhte Kohlenwasserstoffgehalte und insgesamt ein unvollständiges Bild über das zu erwartende Schadstoffspektrum. Deshalb ist es erforderlich, für die Beprobung das Spektrum der vorzunehmenden Untersuchungen möglichst breit anzulegen und jedenfalls zusätzlich zur ÖNORM S 2088-1 einerseits eine große Trinkwasseruntersuchung als Volluntersuchung vorzunehmen und andererseits im Hinblick auf die Zeitzeugenberichte betreffend Deponierungen im Bereich der Ostbahntrasse, auch Dioxine in diese Untersuchung miteinzubeziehen. Was die Behandlung dieses unvollständigen Schadstoffspektrums betrifft, ist wahrscheinlich auch hier zunächst eine Aktivkohlefilterung für die mobile Gewässerschutzanlage vorgesehen. In der Auflage Nr. 17 hat der Sachverständige die Anpassung an die tatsächlich vorgefundenen Schadstoffe vorgesehen. Allerdings wäre auch hier zu spezifizieren, um welche denkmöglichen Anlagen es sich dabei handeln kann. Ein Hinweis, der Sachverständigen aus dem Verfahren Spange Seestadt Aspern hat in diesem Zusammenhang Umkehrosmose sowie Eindampfungsprozesse als Möglichkeiten bekanntgegeben sowie zur zeitlichen Überbrückung eine Beantragung einer temporären Einleitung gemäß Indirekteinleiterverordnung in den Raum gestellt. Weiters wurde das Vorhalten einer Ersatzpumpe auf der Baustelle als Maßnahmenvorschlag hinzugefügt, um jedenfalls zu gewährleisten, dass ein unterbrechungsfreier Betrieb der Grundwasserschutzanlagen möglich ist.

Herr DI Stracke: Zur Wahrung des Grundwasserschutzes wurde auch die Auflage 16 definiert, wonach der übliche Parameterumfang des Monitorings bei Überschreitung auch nur eines Parameters, auf den Umfang der ÖNORM S 2088-1 zu erweitern ist. Dabei handelt es sich um die typischerweise altlasten- und verdachtsflächenspezifischen Parameter. Eine Erweiterung des Parameterumfangs auf sonstige Schadstoffe ist aus heutiger Sicht nicht erforderlich. Es wird der chemischen Aufsicht obliegen, im Bedarfsfall allenfalls weitere Parameter untersuchen zu lassen. Die entsprechenden Aufsichten sind ebenfalls in Auflagen formuliert, ebenso das Untersuchungsspektrum. Was die Spezifizierungen der Auflage 17 meines Gutachtens betrifft, so sind hier diverse Verfahren eventuell notwendig und sinnvoll, zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht planbar. Zur Vorhaltung einer Ersatzpumpe für die Grundwasserabsenkung ist festzuhalten, dass diese sinnvoll sein kann. Letztendlich wird die Notwendigkeit einer solchen Maßnahme in einem Störfallplan zur Grundwasserabsenkung behandelt.

Herr Rehm: Wer soll aus Sicht des Sachverständigen diesen Störfallplan erstellen bzw. überprüfen?

Herr DI Stracke: Ein Fachunternehmen, das solche Grundwasserabsenkungsanlagen installiert.

Herr Rehm: Das passiert dann gleichzeitig, wenn das in Betrieb gesetzt wird?

Herr DI Stracke: Die Fachfirma ist für den ordnungsgemäßen Betrieb zuständig und muss entsprechend den Vorgaben die Einsatzbereitschaft der Anlage sicherstellen. Dementsprechend benötigt sie auch die Vorgaben, welche Ausfallszeiten bzw. Wasserspiegel einzuhalten sind. Diese Parameter sind im Störfallplan zu definieren und seitens des Auftragsgebers vorzugeben. Die Aufsichten kontrollieren dann den Störfallplan.

Pause 10.45 bis 11.00 Uhr

Verhandlungsleitung: Es wird mit den **noch offenen Punkten aus den Bereichen Lärm und Erschütterungen** fortgesetzt.

Verlesen wird die Stellungnahme von Frau Dr. Rath–Wacenovksy (Beilage 37):

„Ergänzung zu den bereits ausgehändigten schriftlichen Dokumenten

Lärm ist ein wesentlicher Stressor unserer Zeit. Besonders da seine gesundheitliche Beeinträchtigung nicht primär direkt eine organische Schädigung auslöst, sondern auch zu vegetativen Störungen und psychische Belastungen und je nach Dauer und Ausprägung zur Somatisierung führt.

Im Humangutachten wird primär auf der Überschreitung von Messwerten fokussiert um die medizinischen Auswirkungen einzuschätzen, Jedoch sogar im Handbuch für Umgebungslärm findet sich dieses Zitat:

...Einleitend sei betont, dass ein medizinisches Lärmgutachten, das lediglich die zu beurteilenden Immissionen mit den in diesem Kapitel angeführten Richtwerten vergleicht, als nicht ausreichend anzusehen ist.

Daher ist die alleinige Interpretation der Grenzwertüberschreitung um das Ausmaß der Belastung und der Belästigung abzuschätzen nicht ausreichend und somit unvollständig.

Wie im Text herausgehoben (Quelle: ÖAL-Richtlinie Nr. 6/18 Seite 22 5.) sind führt Lärm schon bei einem Pegeln von LAeq 50dB zu Beeinträchtigung von Aufmerksamkeit, Konzentration, verändert die Reaktionszeit, Verlangsamung geistiger Prozesse, verändert den eigenen Leistungsanspruch und Verlust der Motivation und eine Erhöhung der Risikobereitschaft ist erkennbar. Wie soll man da in den angrenzenden Schulen Lernen, Schularbeit schreiben etc.? Denn diese grenzen an die Stadtstraße an. Lärmschutzmauern vermindern durchschnittlich 5-10dB und bei Werten um LAeq65 dB, wie sie in der Schule nächsten Messstelle gemessen wurden, sind wir immer noch im vulnerablen Bereich der oben erwähnten Konzentrationsstörungen.

Nicht nur der dB Messwert, sondern Form, Dauer und Vermeidbarkeit bzw. andere persönliche Interpretationsfaktoren machen aus dem Geräusch einen Stressfaktoren Wie auch im Handbuch für Lärm angeführt, sind die durch dem Lärm alltäglichen Einschränkungen wie Probleme bei Kommunikation, oder Hintergrundlärm beim Lesen oder Lernen, oder das Leben bei ständig geschlossenen Fenstern sehr belastend.

Auch in ÖAL-Richtlinie Nr. 6/18 Ausgabe 2011-02-01 wird auf diese Auswirkungen mit Normwertangaben ausgewiesen

Kommunikationsstörungen

LA Eq 55d9 - Belästigung durch gestörte Kommunikation

Mentale Störungen

LA eq45* - Störung höherer geistiger Tätigkeiten

Ohne eine persönliche Überempfindlichkeit einem Anrainer zu unterstellen, müsste auch für einen Gutachter klar sein, das 3 Jahre täglicher Baulärm bis zur überschreitungsgrenze (Werte um 65DB wurden angegeben) keine zumutbare Belastung darstellen.

In der medizinischen Beurteilung findet sich wiederum keine gezielte Betrachtung der vulnerablen Bereiche, wie Schulen und Kindergarten Jedoch ist diese ausdrücklich gefordert Zitat ...Anlage mit Ruheanspruch... sind anzuführen. (ÖAL Richtlinien). Auch im Fall der kindlichen Beeinträchtigung durch Lärm gibt es klare Daten. Kinder sind zusätzlich benachteiligt, dass sie nicht primär die kausalen Zusammenhänge zum Auslöser (dem Lärm) und ihrer somatischen Beschwerden herstellen können und dadurch oft nicht nur Eltern,

sondern auch die Kinder verunsichert. Von der dadurch resultierenden Abklärungskarriere nicht zu reden.

Lärm betreffenden eigenen Wohnort Spandlgasse 7

Derzeit habe ich direkt im Bereich der Bahntrasse - Nachbar der zukünftigen Stadtstraße Bauarbeiten tlw. mit Kanalverlegungen etc. seit genau einem Jahr täglicher Baulärm mit Bagger, LKW Verkehr ,etc. Stundenlange Bohrungen tlw. bis 24h - da im Bauablauf kontinuierliche Betreuung notwendig war, Hecken, Gebäude etc., dämmen im unteren Bereich - auch bei uns erkennbar. Jedoch in den oberen Stockwerken hört man den Baulärm sehr laut. Wenn ich das Fenster nachts offen habe, weckt mich der Baulärm verlässlich in den Morgenstunden. So deutlich ist er zu hören. Arbeiten am Computer, lesen etc. ist in diesen Räumen nicht möglich.

Diese Belastung - der Baulärm der Stadtstraße, Tunnel wird nicht weniger als jetzt sein, und diese über 3 Jahre. Dies ist nicht als zumutbar zu interpretieren. Diese Aussagen empfinden wir Anrainer als Zynismus. Früher war nur der Bahnverkehr auffällige Lärmquelle. Diese wird erneuert und soll durch technische Errungenschaften leiser werden.

Die Formulierung: Durch die Verminderung des Lärms auf der einen Seite, ist die andere Lärmquelle durch die Stadtstraße zumutbar, ist auch nicht akzeptabel.

Im Fachgutachten ist die deutliche Lärmerhöhung auch in einer dB Erhöhung klar ersichtlich. Die Dauer im Tages- und Jahresverlauf ist eindeutig als Belastung anzusehen. Diese wird außer Acht gelassen und somit ist das Gutachten als mangelhaft anzusehen. Es ist auch zu bedenken das ähnliche Höheneffekte wie bei meinem Wohnbereich beschrieben, bei den Hochhäusern zu bemerken sein wird. Da die Lärmschutzmauer nur eine gewisse Höhe abpuffern kann.

Auch die Erschütterung wird als marginal eingestuft. Dem kann ich empirisch nicht zustimmen. Im Bauvorhaben Bahn/Kanal wurden Spundwände eingeschlagen. Die Regale haben gezittert. Bei Nachbar ist der Verputz abgeblättert und im Bereich der Einmündung Spandlgasse/Guido Lammergasse kam es zu Bruch an den Gasrohren an mehreren Stellen, verbunden mit Gasalarm und Notabschaltung. Und Spundwände sind auch beim Tunnelbau und Stadtstraßenbau notwendig und daher ist mit analogen Auswirkungen zu rechnen.

Hier besteht eine Fehleinschätzung der Techniker!

Antrag:

Revidierung der Aussage

a) Im Bereich der Messstellen, die repräsentativ für die Kindergärten und Schulnahe stehen, - finden sich keine Lärmbeeinträchtigung: Die Formulierung: Störungen der Konzentration, Kommunikation sind durchaus dort möglich - muss ins Gutachten rein

b)Änderung: Die Beurteilung des Lärms bzgl., Belastung in der Nahe der Messstelle Spandlgasse 3 oder Emichgasse 1 sind im Sinne der Belastung durch die Dauer von 3 Jahren zu revidieren - Ist mit einer Belastung in der Bauphase zu rechnen.

Betrifft Wohnort Spandlgasse 7, 1220

c)Neue Berechnungen und Abschätzung der Vibrationsbelastung, insbesondere bei Spundwandmontage anhand der Daten und Berichte der derzeit durchgeführten Bauarbeiten (Fa. Winkler, Magistratsabteilung, Gaswerke etc.).“

Herr Ing. Talasch: Hinsichtlich der persönlichen Betroffenheit von Frau Dr. Rath-Wacenovksy wird auf die Stellungnahme zur Einwendung Nr. 520 im Stellungnahmenband III verwiesen. Hinsichtlich der Frage zur Kommunikationsstörung bei Pegeln über 50 dB ist festzustellen, dass bei gekippten Fenstern zwischen dem Pegel außen und dem Pegel innen eine Differenz von mindestens 15 dB besteht, sodass bei Außenpegeln von 65 dB der Innenpegel von 50 dB noch eingehalten wird. Die in den Stellungnahmen bzw. im Fachgutachten angegebenen Pegel sind generell Außenpegel und damit für die Ermittlung der Innenpegel der entsprechende Abschlag anzubringen. Hinsichtlich der Erschütterungen durch Spundwandarbeiten ist festzustellen, dass im vorliegenden Fall die Herstellung des Tunnelbauwerkes mit Bohrpfählen erfolgen wird und damit ein Spundwandschlagen nicht erforderlich ist. Demzufolge ist eine Beurteilung dieser Arbeitsvorgänge auch nicht erforderlich.

Herr Dr. Edtstadler: Bezüglich der Immissionspegel und der Differenzen zwischen Außen- und Innenpegel ist den vorangegangenen Feststellungen von Herrn Ing. Talasch nichts hinzuzufügen. Zur Einwendung, dass die medizinische Beurteilung sich auf Pegelwerte beziehe, ist festzustellen, dass dies im Sinne einer Objektivierung und Vergleichbarkeit des Beurteilungsmaßes von Lärmwirkungen erforderlich ist. Unter Hinweis und Berücksichtigung der Ausführungen im Gutachten ergibt sich, dass dort die Beurteilung der Schallimmissionsauswirkungen auf die Kategorie „*Wohnen*“ abgestellt wurde und damit auch das Schutzbedürfnis von Kindern berücksichtigt wurde.

Herr Ing. Talasch:

Hinsichtlich der noch offenen Fragen von Frau Matysek bezüglich der erhöhten Fahrzeugemissionen auf den Steigungsstrecken der Rampen bei den Tunnelein- und -ausfahrten ist festzustellen, dass dies in der Berechnung korrekt berücksichtigt wurde. Die Auswirkung der Emission stellt sich wie folgt dar: Die Steigung der Rampe beträgt weniger als 4%. Für PKW ergibt sich bei einer Steigung unter 8% keine Änderung der Fahrzeugemissionen. Für LKW ergibt sich für das Befahren eines Gefälles bis 4% keine Steigerung der Emission. Für das Befahren einer Steigung zwischen 2 und 4% eine Steigerung der Emission um 2dB. In Summe ergibt sich damit auf Grund der Zusammensetzung des Verkehrskollektivs eine Erhöhung der Emission in Steigungsstrecken von 0,5dB zur Emission desselben Fahrzeugkollektivs auf der ebenen Fahrbahn.

Hinsichtlich der von DI Herbert Hahn aufgeworfenen Frage der höheren Objekte entlang der Trasse, die nicht berücksichtigt wurden, und zwar Feuerwehrweg 28 und Pfalzgasse 37, ist festzustellen, dass das Objekt Feuerwehrweg 28 eine Entfernung von etwa 90 Metern zur Trasse (Franz-Fellner-Gasse) aufweist. Die an diesem Objekt zu erwartenden Immissionen betragen für den Planfall 2024/2025 im ersten Obergeschoß 60,6 dB und im Dachgeschoß 61,2 dB; für den Planfall 2030 im ersten Obergeschoß 60,2 dB und im Dachgeschoß 60,8 dB. Wobei die Änderung gegenüber dem 0-Planfall jeweils deutlich kleiner als 1 dB ist. Hinsichtlich des Objektes Pfalzgasse 37 ist festzustellen, dass dieses im Projektbereich des Vorhabens Spange S1 Seestadt Aspern liegt. Es weist einen Abstand von etwa 600 Metern vom Straßenvorhaben (Übergangsbereich Stadtstraße S1) auf. Der Abstand des Objektes zur Anschlussstelle Ost beträgt mehr als 500 Meter. Die bei diesem Objekt zu erwartenden Immissionen im obersten Geschoß betragen 60,6 dB für den Planfall 2025 und 61 dB für den Planfall 2030. Die Immissionszunahme gegenüber dem Nullplanfall beträgt maximal 0,2 dB.

Herr Dr. Edtstadler: Zu den beiden zuvor genannten Immissionsbereichen (Feuerwehrweg 28 und Pfalzgasse 37) ist festzustellen: An beiden Adressen ergeben sich in keinem Planfall oder Prognosehorizont vorhabensbedingte Zusatzbelastungen, die sich gegenüber der bestehenden Situation an den Adressen negativ auf die Gesundheit im Sinne medizinisch unzumutbarer Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen auswirken.

Herr Ing. Talasch: Zum Antrag an die Projektwerberin, jene Bereiche, in denen Rüttelstopfverdichtungen stattfinden werden, genau bekanntzugeben, wird die Projektwerberin um Auskunft ersucht.

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Rüttelstopfverdichtungen werden nur im Bereich der Anschlussstelle Ost durchgeführt.

Herr Ing. Talasch: In diesem Fall sollte die Auflage 5.5 wie folgt modifiziert werden:
„Vor Beginn der Bauarbeiten sind Gebäude, die vom Vorhaben Stadtstraße und Anschlussstelle Seestadt West nicht weiter als 40 Meter und von der Anschlussstelle Seestadt Ost nicht weiter als 80 Meter entfernt sind, von einem Fachmann hinsichtlich Gebäudezustand und bestehender Bauschäden genau aufzunehmen (Risskartierung).“

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Kein Einwand gegen diese Auflagenänderung.

Verhandlungsleitung: Die Auflage 4 des Erschütterungsgutachtens lautet nun wie folgt:
„5.4. Anrainerbeschwerden über Bauwerksschäden sind unverzüglich durch Lokalaugenschein zu überprüfen und zu dokumentieren. Unverzüglichkeit liegt vor, wenn die Überprüfung und Dokumentation innerhalb eines Werktages, falls eine solche Beschwerde an Freitagen oder Samstagen einlangt, am folgenden Montag erfolgt. Das Protokoll ist der Behörde vierteljährlich vorzulegen.“

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Kein Einwand gegen diese Auflagenänderung.

Verhandlungsleitung: Damit sind die Themen Lärm und Erschütterungen abgehandelt. Das Wort wird Herrn Wist erteilt.

Herr Wist: In eigener Sache sowie als Vertreter von Herrn Schandl. Ich habe eigene Beobachtungen zum Hirschstettner Badeteich. Dort ist das Grundwasser im Laufe der Zeit stark angestiegen, insbesondere nach 2003 um über einen Meter. Der Grundwasserstrom aus Richtung Krems hat sich bei uns ausgewirkt.

Im Jahr 2012 stieg der Grundwasserspiegel wieder an. Als Grund wurde von der MA 45 angegeben, dies sei der Seitendruck des Kraftwerkes Freudenu. Zwischenzeitlich ist er wieder gesunken und die Halbinsel ist leicht sichtbar. In diesen 25 Jahren hat sich der Pegel drei oder vier Mal gravierend verändert. Der Badeteich wird aus zwei unterirdischen Quellen gespeist. In den Sommermonaten durch Sonnencremes ist der Badeteich am Rand des „Kippens“.

Ich verlese eine Stellungnahme von Herrn Ing. Schandl. In dieser Stellungnahme sind keine neuen Vorbringen enthalten:

„Die Politik hat sich eine Autobahn bestellt und will diese um jeden Preis. Auch um den Preis der Gesundheit derer, die sie eigentlich schützen müsste. Den tatsächlichen Beweggrund kennen wir nicht. Wir haben natürlich unsere Theorien. Vielleicht kennen den Grund nicht einmal unsere Politikerinnen und Politiker selbst. Eine Entscheidung für mehr Individualverkehr, für mehr CO₂, für mehr Feinstaub, für mehr Lärm, für mehr Krankheiten und für kürzere Lebenszeiten ist, um es vorsichtig auszudrücken, grob fahrlässig.

All das ist durch wissenschaftliche Studien von anerkannten Fachleuten publiziert und belegt. Sie, sehr geehrte Sachverständige, hatten die Aufgabe im Verfahren, nach den Buchstaben der Gesetze Formulierungen zu finden, die dem Projekt die Umweltverträglichkeit bescheinigen sollen. Das ist Ihnen unserem Ermessen nach nicht gelungen.

Wie kann ein Projekt umweltverträglich sein, wenn am Hotspot des Projekts, bei der Tunnel-Ein- und -ausfahrt in der Spargelfeldstraße / Friedhofsweg (bei zwei Kindergärten), heute vielleicht 100 bis 200 Autos in 24 Stunden fahren, künftig 30.000 bis vielleicht 45.000 Fahrzeuge fahren, die den Lärm dort potenzieren, wie kann so etwas genehmigungsfähig sein? Wie kann es sein, dass hier dann keine Erhöhung des Schallpegels über 1 dB, also über die Irrelevanzgrenze und somit über der Genehmigungsfähigkeit hinaus stattfindet?

Wie kann ein Projekt umweltverträglich sein, wenn es bestehende Lebensräume von Mensch und Tier einfach durchschneidet? Wie kann ein Projekt genehmigungsfähig sein, welches so massiv in das Stadtbild eingreift und gleichzeitig im offenen Feld und auch bei einer späteren kompletten Wohnverbauung den hohen Anforderungen der Stadtgestaltung entspricht?

Wie kann ein Projekt umweltverträglich sein im Wissen über die wissenschaftlich bewiesenen Schädigungen der Organe durch Mikrofeinstaub PM 2,5, der nachweislich die Blut-Hirn-Schranke überwinden und somit bis ins zentrale Nervenzentrum vordringen kann, wie kann ein solches Projekt als umweltverträglich beurteilt werden?

Wie kann ein Projekt umweltverträglich sein, wenn wissenschaftlich nachgewiesen ist, dass dieser Feinstaub schwer toxisch ist und vor allem bei Babys und Kleinkindern schwere Schäden anrichten kann und die Kindergärten bis zu 40m an der Projektgrenze liegen?

Sollte es wider Erwarten zum Bau dieses „Projektes“ kommen, werden sich wohl alle Beteiligten von unseren Kindern und deren Kindern die Frage gefallen lassen müssen, wie das passieren konnte? Wer wird die Verantwortung für die verantwortungslose Entscheidung übernehmen?

Es wird dann niemand mehr von den Verantwortlichen im Amt sein. Die toxische Suppe dürfen dann unsere Kinder und Enkelkinder auslöffeln, oder wie Dr. DI Harald Frey von der TU Wien dazu sagt: „Auf dem Rücken unserer Kinder“.

Aber sind Sie versichert, wir werden alles unternehmen, dass es nicht soweit kommt! Die Behörde wird nun zu entscheiden haben, ob dem Antrag der Projektwerberin mittels positivem Bescheid stattgegeben wird, oder ob unsere Einwendungen bereits in der ersten Instanz ausreichen, dem Projekt in dieser Form die Genehmigung zu versagen. Argumente dafür haben wir im Laufe der 6 Tage UVP-Verhandlung genug geliefert.

Wenn unseren Ausführungen nicht gefolgt wird, dann ist wohl im nächsten Jahr das BVwG am Zug, eine Entscheidung herbeizuführen.

Die Zeichen stehen bei längst als erledigt geglaubten Themen auf Rückschritt in Österreich. Machen wir es besser in Wien. Denkweisen aus den 1970er Jahren, als Mobilität noch ausschließlich als Verkehr bezeichnet wurde, haben im dritten Jahrtausend keinen Platz mehr. Auch und vor allem nicht in der Donaustadt.

Ich wünsche uns und unseren Kindern, dass das Projekt so niemals umgesetzt wird. Frohe Weihnachten!“

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Ganger erteilt.

Herr Ganger: Ich spreche als Bürger (Hirschstettner Straße 89) und als bevollmächtigter Vertreter für die Betriebe der Gärtnerei Ganger.

Wir haben zwei Kinder im Alter von 6 und 8 Jahren. Als Anwohner der Hirschstettner Straße werden ich und meine Gattin und unsere Kinder in den wichtigsten Jahren ihrer körperlichen Entwicklung von den Belastungen der Bauphase der Stadtstraße unmittelbar betroffen sein.

Zum Thema Boden: Es wird in der Bau- und Betriebsphase zum Eintrag von Luftschadstoffen in den Boden kommen. Wie wir wissen, reagieren Stickoxide und Schwefeldioxid in der Atmosphäre zu Schwefel- und Salpetersäure, die zu saurem Regen und in weiterer Folge zur Bodenversauerung führen. Dadurch werden Schwermetalle im Boden vermehrt freigesetzt, die Bodenstruktur verschlechtern und das Bodenleben abgetötet. Es ist so, dass wir unter anderem durch den Abgasskandal wissen, dass die festgestellte Erhöhung der Stickoxidgehalt, welche die betroffenen Fahrzeuge emittieren, beispielsweise um das 4 bis 7-fache an Stickoxiden beträgt. In Deutschland betrifft das beispielsweise 2 bis 6 Millionen Fahrzeuge. Unter anderem auf Grund dieser Tatsache ist aus unserer Sicht nicht klar, mit wie vielen zusätzlichen Emissionsbelastungen tatsächlich in der Bau- und Betriebsphase der Stadtstraße zu rechnen ist. Inwiefern wird das Risiko der Bodenversauerung oder wurde das Risiko der Bodenversauerung in den Gutachten berücksichtigt und was wurde hier exakt festgestellt?

Herr DI Dr. Haslmayr: Bei den Böden im Untersuchungsgebiet handelt es sich um Tschernoseme (Schwarzerden), die einen pH-Wert im Bereich des Karbonatpuffers aufweisen. Die Wertespanne liegt zwischen pH 7,2 und 8,3. Auf Grund des Karbonatgehaltes dieses Bodens können saure Depositionen zur Gänze abgepuffert werden.

Herr Ganger: Als weiteren Punkt möchte ich nun die Nähe der Gründe der Gärtnerei Ganger zur Gewässerschutzanlage beim Tunnel Hausfeld und auch die Nähe zur Siedlung Quadenstraße Emichgasse ansprechen, wo im Boden eben erhöhte Schadstoffwerte festgestellt wurden. Hier halten wir es für unvorsichtig, zu behaupten, dass die Schadstoffe wie sie dort vorhanden sind, wie auch die projektbedingt steigenden Chloridwerte im Grundwasser und auch den Übertrag der Schadstoffe ins Grundwasser im Boden der Gärtnerei nicht betreffen werden. Das Grundwasser gelangt ja nicht nur über Brunnen und Bewässerung nach oben, sondern auch durch Kapillarkräfte in die obersten Schichten des Bodens. Auf Grund möglicher steigender Chloridwerte im Grundwasser wäre es für uns langfristig gesehen unmöglich gewesen, chloridempfindliche Pflanzen anzubauen. Darunter sind beispielsweise alltägliche Sorten wie Himbeeren, Brombeeren, Gurken, verschiedene Salatsorten, Kartoffeln sowie verschiedene Blumen und Zierpflanzen. Es ist wichtig hier in den Kontext zu stellen, dass wir als Gärtnerei vor drei Jahren begonnen haben, unsere Freilandflächen auf Bio umzustellen. Seit dem Jahr 2016 werden auf 2.200 qm biozertifizierten Grund verschiedenste Gemüsesorten für unseren Ab-Hof-Verkauf angebaut.

Um die Bio-Zertifizierung erhalten zu können, haben wir strengste Auflagen zu erfüllen, was Pflanzenschutz, Hygiene und Düngung betrifft. Zusätzlich dazu sind die von der EU vorgegebenen Vermarktungsnormen und zukünftig auch Schwermetallwerte in den Produkten einzuhalten. Eine durch Bau- und Betriebsphase der Stadtstraße entstehende zusätzliche Chloridbelastung durch Sprühnebel und Gischst, eine zusätzliche Schadstoffbelastung und eine zusätzliche Schadstoffbelastung des Grundwassers durch die Nähe zur Siedlung

Quadenstraße-Emichgasse, stellt für uns eine erhebliche Erschwernis unseres Bioanbaus im Besonderen und über die Bewässerung ein Risiko für alle unsere Kulturpflanzen auch unter Glas im Allgemeinen dar. Inwiefern wurde berücksichtigt, dass auch durch Kapillarkräfte das Grundwasser in die obersten Bodenschichten gelangt und welches Risiko wurde hier für den Grund der Gärtnerei Ganger festgestellt?

Herr DI Stracke: Aus den Projektunterlagen geht hervor, dass das Grundwasser sich zumeist im Kieskörper (sandiger Kies) befindet, fallweise reicht auch der Schluff (Korngröße 0,002mm bis 0,063mm) in den Grundwasserwechselbereich. Diese gelten allgemein als kapillarbrechende Schichten, der Sandanteil kann zu einer kapillaren Steighöhe von einigen Dezimetern führen. Im Falle der Schluffe ist die kapillare Steighöhe deutlich höher und kann abhängig von der Korngröße und den Poren auch einige Meter betragen. Eine Gefährdung durch diesen Wassertransport ist jedoch nicht zu befürchten, da die Ablaufgrenzwerte der Gewässerschutzanlagen jene der QZV Chemie-GW einhalten müssen.

Herr Mag. Wolf: Hinsichtlich des Parameters Chlorid ist festzuhalten, dass auf Grund des Winterdienstes mit einem Eintrag von Chlorid in das Grundwasser zu rechnen ist. Dies wurde auch von der Projektwerberin dargestellt. Die Vergiftung beschränkt sich üblicherweise entsprechend verschiedener Studien zufolge auf den unmittelbaren Straßennahbereich (in einer Entfernung von bis zu 10 Metern werden 90 % der Gicht deponiert, zudem wurde vom Gutachter ein entsprechender Auflagenvorschlag formuliert, welcher die Vergiftung möglichst weit hintanhaltend soll (Einsatz von Solestreueung). Hinsichtlich der möglichen Auswirkungen auf die Pflanzen bzw. auf die Kulturpflanzen durch die Kapillarwirkung muss ich auf die Fachbereiche Boden sowie Landwirtschaft verweisen.

Herr DI Dr. Haslmayr: Das Chlorid aus der Streusalzapplikation liegt im Boden als negativ geladenes Teilchen vor und ist deswegen im Boden sehr mobil. Was zu einer raschen Auswaschung ins Grundwasser führt. Für den Boden bzw. die angesprochene Bodenstruktur ist vor allem das Natriumion von Bedeutung, welches aber ebenfalls im Laufe des Frühjahrs einer Auswaschung unterliegt. Insofern ist für die Boden bzw. Bodenfruchtbarkeit mit keiner nachhaltigen negativen Auswirkung zu rechnen.

Herr DI Wieser: Die Bewertung der Sachverständigen vor mir auf die Schutzgüter Boden und Grundwasser lassen im Hinblick auf die landwirtschaftliche bzw. gärtnerische Nutzung der zum Betrieb gehörenden Produktionsflächen der Gärtnerei Ganger aus landwirtschaftlicher Sicht den Schluss zu, dass gegenüber der derzeit bestehenden Situation keine Änderung zu erwarten ist. In jedem Fall ist aber eine Produktion von Biogemüse, wie es bereits jetzt stattfindet, auf den Produktionsflächen der Gärtnerei Ganger auch in Zukunft weiterhin uneingeschränkt möglich.

Herr Ganger: Zur Beantwortung der Frage Kapillarkräfte: Wenn im Kies die Kapillarkräfte das Wasser um einige Dezimeter ansteigen lassen und einige Kulturpflanzen so tief wurzeln, ergeben sich aus meiner Sicht hier immer noch Bedenken ob der Risikolosigkeit.

Herr DI Stracke: Wir haben im Bereich der Gärtnerei Ganger einen Abstand des Grundwasserspiegels zur Geländeoberfläche (Flurabstand) von etwa 5 Meter. Derartig tief wurzelnde Pflanzen sind dort offensichtlich übereinstimmend nicht vorhanden. Dadurch, dass das Grundwasser nur im zulässigen Bereich beeinflusst wird, wäre auch bei einer stärkeren Kapillarität ein Risiko nicht gegeben.

Herr Ganger: Die Frage erübrigt sich, da ein Missverständnis meinerseits vorliegt. Kommentar zur Beantwortung der Frage der Auswirkungen des Chlorids: Wenn hier Chlorid und Natriumionen eine rasche Auswaschung im Frühjahr erfahren, sehe ich immer noch jene Sorten einem Risiko ausgesetzt, die bereits relativ früh ausgesät bzw. gesetzt werden. Welcher Zeitraum ist Frühjahr? Die frühen Sorten werden bereits im Februar gesetzt, z.B. Spinat. Wenn hier eine Auswaschung im Frühjahr stattfindet, dann muss dieser Zeitraum aus meiner Sicht näher definiert werden, da ich hier immer noch nicht sicher bin, ob einige Sorten doch stärker betroffen sind.

Herr Mag. Wolf: Wo sind Ihre nächstgelegenen Ackerflächen zur Straße?

Herr Ganger: Ich kann das jetzt nicht auswendig sagen. Ich kann ihnen die Flächen in einer Skizze zeigen.

Herr DI Wieser: Soweit ich den Betrieb Ganger kenne, sind von den Produktionsflächen jeweils mindestens 100 Meter Abstand zur Stadtstraße gegeben.

Herr Mag. Wolf: Nach Vorlage des Planes von Herrn Ganger und seiner relevanten Anbauflächen kann festgehalten werden, dass in diesem Bereich ein mehr als geringfügiger Eintrag von Straßensalz durch die Deponierung über den Luftpfad ausgeschlossen werden kann.

Herr Ganger:

Ich stelle den Antrag auf die Verpflanzung einer Windschutzhecke im Bereich der Ausfahrt des Tunnels Emichgasse, wenn es sich machen lässt bis zum Gelände des ehemaligen Konsumlagers, um die von der Stadtstraße ausgehenden Luftströmungen und darin enthaltene Schadstoffe zumindest etwas einzudämmen. Eine entsprechende Skizze lege ich vor.

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Wir wollen darauf hinweisen, dass letzte Woche Herr Mutzek von Ihnen als Bevollmächtigter bereits einen ähnlich lautenden oder gleichen Antrag eingebracht hat.

Herr Ganger: Ich wollte es noch einmal bekräftigen, ich denke, es ist leicht umsetzbar und eine kleine Verbesserung.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Rehm erteilt.

Herr Rehm: Zur Krcalgrube bleibt die Frage der Beweissicherung zu thematisieren. Hier wie dort war ursprünglich ein Zeitraum von 2 Jahren vorgesehen bzw. ist es bei der Stadtstraße Anschlussstelle Ost noch und wurde auf unserem Antrag bei der Spange dieser Zeitraum auf fünf Jahre ausgeweitet. Ich möchte diesen Antrag auch hier stellen und in gleicher Weise begründen. Und zwar ist die Durchlässigkeit des Deponiekörpers stark verringert gegenüber dem umliegenden Grundwasserkörper, d.h. mobilisierte Schadstoffe werden, sobald sie den Deponiekörper verlassen haben, relativ rasch abtransportiert, brauchen aber sehr lange, um die Grenze des Deponiekörpers zu erreichen und um sicherzugehen, dass die durch die Baumaßnahmen allfälligen mobilisierten Schadstoffe von der Beweissicherung jedenfalls erfasst werden, ist es erforderlich, hier den Zeitraum entsprechend auszuweiten.

Herr DI Stracke: Ich verweise auf meine Auflage 44, wo die 5 Jahre bereits vorgesehen sind bzw. auch auf Auflage 46, wonach unaufgefordert der Behörde die entsprechenden Unterlagen vorzulegen sind.

Herr Rehm: Es bleibt die Hoffnung, dass, wenn unabhängig agiert wird, die Sicherungsmaßnahmen der beiden Projektwerberinnen jedenfalls so gestaltet werden, dass sie nicht negativ miteinander interferieren in dem Sinne, dass hier die Maßnahme des einen die des anderen in ihrer Wirksamkeit herabsetzt.

Herr DI Stracke: Bei fachlich korrekter Tätigkeit der zu bestellenden Aufsichten ist das auszuschließen.

Herr Rehm: Ich nehme das zur Kenntnis. Zur zweiten Altlast (Emichgasse): Ich habe entnommen, dass Industriestandorte in der Karte 1904 verzeichnet sind, dass die Bereiche zur abfallchemischen Analytik der Bodenaufschlüsse dazu passen. Es wurden Bereiche in der Emichgasse 1, 3, 4 und 6 ausgewiesen. Auch hier wäre eine Volluntersuchung wünschenswert, ist aber auf Grund der Ausdehnung des Altlastbereiches und der vorhandenen Bebauung nicht möglich. Ich gehe davon aus, dass im Zuge der Bauarbeiten in den beanspruchten Abschnitten eine Teilräumung vorgenommen wird. Die kontaminierten Bodenbereiche reichen laut Projekt bis 2,5 Meter Tiefe. Nicht so tief wie bei der Krcalgrube. Ich vermissе trotzdem ein Konzept zur Sicherung allfälliger Freisetzungen im Zuge der Bauarbeiten.

Herr DI Stracke: Das Projekt sieht die Teilräumung im Trassenbereich vor, diese kann zügig erfolgen. Zusätzliche Sicherungsmaßnahmen sind daher aus heutiger Sicht nicht notwendig.

Herr Rehm: D.h. es bliebe dann wieder der Bauaufsicht bzw. chemischen Aufsicht überlassen, entsprechende Sofortmaßnahmen anzuordnen, wenn es sich als notwendig erweist.

Herr DI Stracke: Unvorhergesehene Zustände werden durch die fachliche Aufsicht zu behandeln sein. Dafür gibt es die entsprechenden Auflagen.

Herr Rehm: Ich habe den Unterlagen entnommen, dass hier auch unterirdisch verbliebene Tanks vermutet wurden. Kann sich der Sachverständige dazu äußern, inwieweit eine derartige Vermutung aufrechtzuerhalten ist oder ausgeschlossen werden kann?

Herr DI Stracke: Bezieht sich die Vermutung auf den Trassenbereich?

Herr Rehm: Ich habe das so verstanden. Es soll dort einmal eine Tankstelle gegeben haben. Mehr habe ich den Unterlagen (UVE) nicht entnehmen können.

Herr Montag (Antragstellerin): Es geht hier um die Hirschstettner Straße 47. Hier sind sechs unterirdische Behälter verzeichnet. Es sollte hier eine Tankstelle errichtet werden, die jedoch nicht errichtet wurde. Das gegenständliche Grundstück befindet sich nicht im unmittelbaren Trassenbereich, sondern ist benachbart.

Mittagspause: 12.50 bis 14.00 Uhr

Herr Rehm: Frage an DI Stracke zum „Bericht Antwortschreiben Grundwasser“ Teil 1- Einlage AE 0301. Es findet sich im Anhang, Seite 67, Untersuchungsergebnisse. Dieser Prüfbericht weist einen ungewöhnlich hohen pH-Wert von 11,27 auf, sehr stark basisch. Ein Messpunkt im Anstrombereich des Tunnels Emichgasse. Grundwasser dieser Qualität kann in diesem Bereich der Baustelle strömen und sich dort sammeln. Frage: Wie interpretieren Sie, Herr DI Stracke, diesen stark basischen pH-Wert? Was ist eine wahrscheinliche Ursache dafür und was ergibt sich daraus für die Vorgangsweise – insbesondere beim Bau – für ein Handlungsbedarf?

Herr DI Stracke: Es ist ein Ergebnis aus dem bestehenden Pegel. Wenn man im Zuge des Projektes etwaig vorhandene Altablagerungen entfernt, wird sich hinsichtlich des pH-Wertes an diesem Pegel auch anstromig nichts ändern durch das Projekt. Das Projekt hat somit keinen Einfluss.

Herr Rehm: Das war mir klar, aber diese Wässer fallen im Baustellenbereich an. Sind dort Maßnahmen erforderlich? Was steht hinter diesem pH-Wert?

Herr DI Stracke: Ich glaube, es gibt kein Bodenprofil zu diesem Pegel 2215.

Herr Rehm: Das Projekt greift in einen Bereich ein, wo es diese Vorbelastungen gibt. Ergibt sich daraus ein Handlungsbedarf?

Herr DI Stracke: Aus fachlicher Sicht müsste man für eine Beurteilung eine Zeitreihe des Parameters heranziehen. Das Projekt selbst hat aber insofern keinen Einfluss darauf, als im Bereich der Emichgasse Altablagerungsmaterial lediglich entfernt wird und darüber hinaus bei den Tunneln Emichgasse eine dichte Wanne errichtet wird, sodass das außenliegende Wasser auch nicht abgepumpt werden muss. Somit erübrigt sich auch eine Behandlung eines derartigen Wassers in Bezug auf dieses Projekt.

Herr Rehm: Es gibt also keine Bauwassererhaltung im Zuge der Errichtung dieser Dichtung?

Herr DI Stracke: Es werden zuerst die Umschließung und dann der Deckel des Tunnels gemacht, sodass eine offene Wasserhaltung hier nicht erforderlich ist. Das innenliegende Wasser wird selbstverständlich ausgepumpt und fachgerecht entsorgt.

Herr Rehm: Laut Fachgutachten wurden die Beweissicherungsprogramme bei der Spange Seestadt Aspern und Stadtstraße verglichen und festgestellt, dass sich diese unterscheiden. In Anlage 3 gibt es eine Gegenüberstellung dieser Unterschiede. Es folgt ein Hinweis auf Anlage 4, dass die dort eingeführten Parameter durch Auflagen erweitert werden. Ich habe die beiden Anlagen verglichen und finde eine weitgehende Übereinstimmung mit Ausnahme, dass die 3-malige Überschreitung der Maßnahmenschwelwerte auf eine einfache korrigiert wurde. Und dass noch zusätzliche Beweissicherungsparameter eingefügt wurden. Welche Auflagen sind mit dem Verweis gemeint? Anlage 4 oder Auflagenkatalog?

Herr DI Stracke: Nein, die Anlage ist 4 ist kein Auflage. Die Ergänzung der Anlage 3 auf Anlage 4 ist in den Auflagen des Gutachtens enthalten. Das betrifft die Auflagen ab 3.43. ff (Beweissicherung).

Herr Rehm: Habe ich es im Projektgebiet, insbesondere dort, wo Grundwasser modelliert wurde, im Bereich „Altlasten Tunnelbauwerke“, mit relativen Stauern zu tun, die den quartären Aquifer abgrenzen, oder finden wir hier absolute Stauer in Form von komplett wasserundurchlässigen Tegelschichten? Ich meine damit halbdurchlässige Stauer und absolut dichte.

Prof. DI Dr. Martak: Der Aufbau der Sedimente beidseitig der Donau ist gegeben durch Ausedimente, darunter grundwasserführende Kiese, Sande und darunter die miozänen Ablagerungen, die teilweise Stauercharakter und teilweise Grundwasserleitercharakter haben. Da alle diese Schichten nicht horizontbeständig sind, sondern immer nur auskeilen und unterschiedlich weit und tief wieder anfangen, sind sämtliche Schichten, die grundwassermäßig Leiter darstellen, halbdurchlässige Grundwasserleiter. Gesehen kann das werden, wenn Hochwässer der Donau durch Wien durchgehen, dass fast sämtliche

Grundwasserleiter höhenmäßig verzögert und zeitlich gestreckt ablaufen. Dh. wir haben in keinem Fall einen absolut dichten und horizontbeständigen Stauer oder Grundwasserleiter.

Herr Rehm: Danke, dieser Nachtrag ist für Grundwassermodellierung wichtig. Inwieweit wurden die beiden Tunnel hinsichtlich ihrer Erdbebensicherheit überprüft?

Prof. DI Dr. Martak: Der Sachverständige dieser Fachgebiete hat sich erweiterte Kenntnisse von der ZAMG verschafft, denn dort sind seit dem Projekt Zwentendorf alle Erdbebenunterlagen, die es im Raum Wien und NÖ gibt, gesammelt. So gibt es z.B. Erdbebenlinien, wie den Markgraf Neusiedler Bruch, der als Erdbebenlinie existiert, aber nachweislich in den letzten 1.000 Jahren keine Bewegung gezeigt hat. Dazu unterschiedlich diverse andere Erdbebenlinien, die die Umgebung Wiens und Wien selbst kreuzen, die bis zu ein bis 2 mm pro Jahr Setzungen erkennen lassen. Aber auch diese bleiben mit Ausnahme einiger weniger Erdbebenereignisse in einer Stärke nach Skala Richter zwischen 3 und max. 5,5, sodass allein schon daraus für die geplanten Bauwerke keine Beschädigungsgefahr befürchtet werden muss.

(Sehr wohl aber für schlecht gewartete Schornsteine im gesamten Wr. Bereich, die dann jedes Mal nach einem solchen mehr oder weniger leichten Erdbebenergebnis umstürzen oder Schaden erleiden und oft genug durch die Wr. Feuerwehr abgetragen werden müssen.)

Herr Rehm: Für Hochbauten gibt es eine Norm Eurocode 8, die es für Tunnelbauten nicht gibt. Wie ist hier die Auslegung geplant worden?

Prof. DI Dr. Martak: Der Eurocode 8 sieht für unterschiedliche Böden, also bindige Böden und Lockergestein, unterschiedliche Modellansätze vor, die mit den Buchstaben D und C für den Raum Wien charakterisiert werden können. Es wird in der Regel auf Modell D zurückgegriffen, da die einzelnen Rechenparameter dazu leichter aus den Erdbebenereignissen abgeleitet werden können, als dies bei den Modell C der Fall ist.

Herr Rehm: D.h. diese beiden Tunnel sind auch auf bis zu 5,5 Magnitude nach Richter ausgelegt.

Prof. DI Dr. Martak: Ja, aber diese können auch etwas heftigere Beben aushalten. Die Richterskala orientiert sich an den sichtbaren Schadensbildern. Die Berechnung geht auf Beschleunigungswerte und beschleunigte Massen ein, daher ist das nicht vergleichbar.

Herr Rehm: Die Skala, die auf Gebäudeschäden eingeht, ist die Mercalli-Sieberg-Skala. Die Richterskala leitet sich von seismographisch gemessenen Bebenenergien ab. Ich nehme zur Kenntnis, dass die Auslegung auf 5,5 nach Richter mit einer Reserve erfolgt ist.

Zum Fachbereich Boden führe ich aus, dass das Projekt mit einem großen Verbrauch von unversiegelten Flächen verbunden ist, durch die Inanspruchnahme gehen Funktionen Biodiversität, Produktion und Versickerung verloren. Es gibt von uns die Forderung nach

einer Kompensationsauflage. Diese Forderung ist im Stellungnahmeband als nicht durchführbar gekennzeichnet. Es gibt auch einige Entscheidungen in diese Richtung vom Bundesverwaltungsgericht. Es bleibt die diesbezügliche Forderung daher trotzdem aufrecht.

Herr DI Dr. Haslmayr: Sie haben Recht. Der Bodenverbrauch in Österreich ist leider noch immer auf einem sehr hohen Niveau. Die Bodenkundler-Community weist immer wieder auf dieses Problem hin. In der Vergangenheit wurde eine Reihe von fachlichen Grundlagen erarbeitet, die jedoch leider noch immer politischer Umsetzung harren. Die Politik ist hier auch angehalten, endlich rechtliche Rahmenbedingungen für eine Eindämmung des Bodenverlustes zu schaffen. Im Rahmen eines UVP-Verfahrens bzw. von Auflagen kann man dieses Problem allerdings nicht entsprechend lösen. Eine Kompensation des Bodenverlustes ist zumindest in menschlichen Maßstäben nicht möglich, da die Bodenbildung sehr langsam vonstatten geht.

Verhandlungsleitung: Ist im gegenständlichen Vorhaben der Bodenverbrauch auf das notwendige Maß beschränkt worden?

Herr DI Dr. Haslmayr: So ist es. Der Bodenverbrauch ist nicht unnötig hoch. In der Bau- und Betriebsphase gibt es je ca. 23 ha Bodenbeanspruchung. Die dauerhafte Versiegelung beträgt um die 9 ha.

Herr Rehm: Ich möchte zum Sachverständigen noch Folgendes ergänzen, dass in Österreich nach Schätzungen des Umweltbundesamtes 30-40.000 ha an bebauter, aber brachliegender Fläche vorhanden ist, dies um das Ausgleichflächenpotential darzustellen. Bodenbildung dauert zwar sehr lange, aber in diesem Fall muss nicht so lange gewartet werden, da ja auch Bodenaushub beim Projekt anfällt und verwendet werden kann. Der Prozess der Rekultivierung kann dadurch beschleunigt werden. Auch wir wünschen uns bessere gesetzliche Rahmenbedingungen zum Bodenschutz.

Schlussbemerkung: Es hat sich auf Grund der Verhandlungsergebnisse gezeigt, dass noch weitere Ermittlungsschritte erforderlich sind. Sollte die Behörde mit dem Gedanken gespielt haben, das Verfahren zu schließen, sehe ich die Voraussetzungen dafür nicht erfüllt.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Ing. Mutzek erteilt.

Herr Ing. Mutzek: Im Namen der Bürgerinitiative, in meinem Namen und all jener, die mich bevollmächtigt haben.

Ich möchte zum Pfarrkindergarten Hirschstetten klarstellen, dass es hinsichtlich der Entfernung des Kindergartens von der Trasse meinerseits einen Messfehler gegeben hat. Vom Erdwall gemessen beträgt die Distanz zum Kindergarten tatsächlich 80 Meter. Dies bedeutet, dass es sicherlich noch immer erhebliche Auswirkungen, auch für die Fachgebiete, die wir heute besprechen, geben wird.

Hervorzuheben ist zum Thema Altablagerungen, dass bezüglich jener historischen Pläne, die ich zum Protokoll gegeben habe, das Asbest- und Gummiwerk im Bereich der Rothergasse bei den Baugrunderkundungen des gegenständlichen Projektes nicht berücksichtigt wurde. Meines Erachtens wäre dies nachzuholen, weil diese Verdachtsfläche im 50m-Korridor des Projektes enthalten ist. Weiter möchte auch noch einmal erwähnen, dass es im Bereich der Emichgasse eine Schottergrube mit dem Namen *Abbauwerk 24* gegeben hat, es ist anzunehmen, dass diese Schottergrube, welche auch im Einflussbereich der Bauarbeiten liegt, ebenfalls unkontrolliert mit Haus- und Industriemüll aller Art aufgefüllt wurde und, dass es möglicherweise zu einer Ausbreitung über das Grundwasser kommen könnte. Sieht man sich den Abstrombereich an, dann stellt sich einerseits die Betroffenheit der Gärtnerei Ganger dar und andererseits die Betroffenheit der Bewohner der Siedlung Kriegerheimstätte/Murraygasse weshalb ich die Sachverständigen für Boden, Landwirtschaft und andererseits Grundwasser um eine Stellungnahme bitte. Ich möchte noch ergänzend auf mein Vorbringen am vergangenen Verhandlungstag hinweisen, dass es für das Schutzgut Boden eine besondere Gefährdung gibt. Weil es durch die Kapillarwirkung im Erdreich Ausbreitung von Schadstoffen aus dem Grundwasser kommen wird.

Verhandlungsleitung: Die Kapillarwirkung im Hinblick auf die Gärtnerei Ganger wurde heute bereits ausführlich besprochen.

Herr Ing. Mutzek: Die Pfarre Hirschstetten hat in ihrem Garten auch Gemüsebeete, wie sind da die Auswirkungen?

Herr Mag. Wolf: DI Stracke hat heute schon über die Grundwasserflurabstände referiert und auch über die Kapillarwirkung von unterschiedlichen Körnungen des Bodens. Dabei wurde festgehalten, dass in den sandigen Kiesen eine kapillare Steighöhe von einigen Dezimeter zu erwarten ist, bei Schluffen oder feinkörnigen Böden die bei höheren Grundwasserständen eingestaut werden könnten, werden höhere Kapillarwirkungen zu erwarten sein. Hinsichtlich des direkten Eintrages auf den Boden wurde schon an Vormittag ausgeführt, dass sich dieser auf den unmittelbaren Nahbereich der Straße beschränken wird. Die Gischt wird im Nahbereich der Straße deponiert und in der Folge ins Grundwasser verfrachtet und in weiterer Folge wird dieses Chlorid dann im Grundwasser entsprechend dessen Fließrichtung transportiert. Hinsichtlich der kapillaren Auswirkungen verweise ich auf den Fachbereich Boden.

Herr DI Dr. Haslmayr: Der kapillare Hub beträgt nur wenige Dezimeter, sodass das Chlorid aus dem Grundwasser nicht in die durchwurzelbare Zone des Bodens gelangen kann.

Herr DI Stracke: Aus Sicht des Grundwasserschutzes ist anzumerken, dass die besagte Liegenschaft Hirschstettner Str. 91 im Anstaubereich des Tunnels Emichgasse liegt und in Folge dessen in der GSA 2 versickerndes Wasser Richtung NO abströmen wird, sodass eine Beeinflussung der genannten Liegenschaft und der darunter befindlichen Grundwasserqualität

nicht anzunehmen ist. Selbst wenn temporär in der GSA 2 versickerndes Wasser unter die Liegenschaft Hirschstettner Str. 91 gelangen sollte, ist eine Beeinträchtigung des Grundwassers nicht zu befürchten, da das versickernde Wasser die Qualitätskriterien der QZV Chemie-Grundwasser (Anhang 2 und 3) erfüllen muss.

Herr Ing. Mutzek: Sie meinen also, dass die Abstromrichtung des Grundwassers im Bereich des Garten der Pfarre Hirschstetten in Richtung Nordosten ist?

Herr DI Stracke: Richtig, die Ablenkung durch die Aufhöhung des Tunnelbauwerkes bewirkt das.

Herr Ing. Mutzek: Das Tunnelbauwerk beginnt an der Spargelfeldstraße, diese ist doch wesentlich weiter entfernt?

Herr DI Stracke: Dazu gibt es eine eigene Einlage D04.04.1005, wo dieser Sachverhalt dargestellt ist.

Herr Ing. Mutzek: Meinen Sie die Versickerungsanlage der Bau- oder der Betriebsphase?

Herr DI Stracke: Die Betriebsphase.

Herr Ing. Mutzek: In der Bauphase gibt es aber auch eine Versickerungsanlage?

Herr DI Stracke: Ja, aber direkt bei den Tunnelportalen.

Herr Ing. Mutzek: Laut Dr. Haslmayr ist anzunehmen, dass es auch bei höherer Kapillarwirkung auf Grund von Grundwasserhöchstständen zu keinen Beeinflussungen der Vegetation kommen wird. Es erscheint mir unplausibel, denn die Wurzelsysteme der dort vorhandenen Vegetation reichen doch sicherlich in größere Tiefen hinab. Insbesondere gehe ich davon aus, dass es im speziellen durch die Verfrachtung der Straßengischt auch zu einer weitreichenden Beeinträchtigung durch Chlorid und Schwermetalle kommen wird. Denn wie bekannt, werden ja durch Gummiabrieb und Verbrennungsrückstände erhebliche Schadstoffkonzentrationen abgegeben. Ich beziehe mich hier auf die Stellungnahme im Stellungnahmeband zur Gärtnerei Ganger im übertragenen Sinn auf die Betroffenheit der Pfarre Hirschstetten und dem Garten bzw. Schlosspark Hirschstetten. Ich kann mir nicht vorstellen, dass es hier zu keinen Veränderungen kommt. Ich zitiere aus dieser Stellungnahme (Stellungnahme Nr. 177 im Stellungnahmenband Nr. 2, Seite 82).

Es kommt daher durch die Verkehrsgischt auch zur Ausbreitung von Natriumchlorid und damit auch zu einer Beeinflussung der Bodenpilze, die für die Landwirtschaft von Bedeutung sind, sowie auch für die Mykorrhizapilzarten. Mein Antrag wird diesbezüglich untermauert, dass es unbedingt notwendig wäre einen Pilzsachverständigen dem Verfahren beizuziehen.

Antragserweiterung: Hinzuziehung eines mykologischen Sachverständigen und auch einen Sachverständigen, welcher die langfristigen Auswirkungen auf Bodenorganismen und Pilzlebensgemeinschaften dahingehend analysiert und darstellt, welche Kulturarten in privaten wie auch landwirtschaftlichen Flächen darstellt. Das ist einerseits abzuleiten aus dem Gefährdungspotential von Verbrennungsrückständen von KFZ und andererseits eben an der zitierten Problematik der Veränderung des pH-Wertes im Boden durch die Straßengischtverfrachtung.

Herr DI Dr. Haslmayr: Wie bereits ausgeführt, beschränken sich die Auswirkungen der Gischt auf die ersten 10 m links und rechts der Fahrbahn und auch praktisch nur dort, wo keine Lärmschutzwände sind. Hinsichtlich der Mykorrhizapilze möchte ich noch anmerken, dass die Beeinflussung der Mykorrhizapilze auch innerhalb dieser Bereiche stattfinden wird. Die Veränderung der Bodenreaktion durch die Streusalzapplikation führt zu einer Verschiebung des Artenspektrums. Es gibt auch Pilzordnungen, die auf Standorten mit hohen pH (im Bereich 7,5 bis 8,5) Ektomykorrhiza ausformen können.

Herr DI Wieser: Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Gärtnerei Ganger wird auf die am Vormittag stattgefundene Diskussion verwiesen. Zu dem in Frage stehenden Grundstück der Pfarre Hirschstetten ist festzuhalten, dass es sich dabei um keine landwirtschaftlich genutzte Fläche handelt. Diese hat vielmehr wie aus dem Luftbild erkennbar ist, einen parkähnlichen Charakter. Zur Landwirtschaft allgemein: Es sind durch projektbedingte Schadstoffimmissionen keine Auswirkungen auf die im Untersuchungsgebiet derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen zu erwarten, die eine derartige Nutzung oder auch künftige Nutzung verunmöglichen würden.

Herr Ing. Mutzek: Abschließend wird noch darauf verwiesen, dass es mit der Straßengischt auch zu einer Ausbreitung von weiteren relevanten Stoffen wie Schwermetalle kommt. Diesbezüglich gibt es auch eine EU-Verordnung für das Inverkehrbringen von Gemüse und Pilzen, welche Grenzwerte vorgibt, die zukünftig bei vermehrter Anreicherung im Erdreich möglicherweise nicht eingehalten werden können.

Aus diesem Grund wird der Antrag gestellt, für die betroffenen Bereiche erweiterte Maßnahmen wie das Vorsehen eines Windschutzgürtels, dort wo es keine Lärmschutzwand gibt und ein Bodenmonitoring, wo man in regelmäßigen Abständen kontrolliert, wie sich die Schadstoffanreicherung im Bereich dieser hochrangigen Straßenachse entwickelt.

Herr DI Dr. Haslmayr: Auch hinsichtlich der Schwermetalle gilt, dass sich der Einflussbereich auf die unmittelbar an den Straßenkörper anschließenden Flächen beschränkt. Darüber hinaus zeigt der Boden eine derartige Ausprägung seiner Eigenschaften (hohe pH-Werte, hohe Humusgehalte), dass es zu keiner nennenswerten Verlagerung der Schwermetalle kommen wird.

Herr Ing. Mutzek: Zum Thema Altlasten und Gewässerschutz ist mir im vorliegenden Gutachten von Herrn DI Stracke aufgefallen, dass es in diesem Dokument zu einer Reihe von Tippfehlern und Schreibfehlern gekommen ist. Wurde dieses Gutachten nur von DI Stracke selbst verfasst oder gibt es noch andere Bearbeiter?

Herr DI Stracke: Ich habe weite Passagen meines Gutachtens diktiert, daher sind derartige Fehler möglich, die Inhalte wurden von mir jedoch formuliert.

Herr Ing. Mutzek: Auf Seite 10 beginnend ist eine Reihe von Altstandorten und erhobenen Standorten, Verdachtsflächen aufgelistet. Ich besorgt darüber, dass es für den Schadstoff Dioxin bisher keine Vorschriften gegeben hat, speziell deswegen weil Dioxin faktisch bei jeder Art der Verbrennung stattfindet und es in unserem Bezirk in den 60iger rund 70iger Jahren üblich war, Müllablagerungen nicht so wie es heute üblich ist in einer Verbrennungsanlage zu behandeln, sondern an Ort und Stelle zu verbrennen. Umfangreichere Beweissicherungen sollten daher vorgenommen werden. Laut der Zusammenfassenden Bewertung (Seite 11) ist es im Durchführungszeitraum 31.7.2017 bis 15.10.2017 zu einer weiteren Aufschlusskampagne gekommen, wo drei Pumpversuche durchgeführt wurden und 147 Laboranalysen. Diese habe ich in den Unterlagen nicht gefunden.

Herr DI Stracke: Das ist eine Zusammenfassung der Projektdaten und bei den Daten der Aufschlusskampagne 1 a ist sicher die Jahreszahl 2017 unrichtig, ich weiß jetzt nicht, ob diese schon in den Projektunterlagen unrichtig war oder ein Übertragungsfehler stattgefunden hat. 1 a müsste vor 1 b und damit vor 2013 gewesen sein.

Herr Ing. Mutzek: Einige Laboranalysen haben erhöhte Werte bei Schwermetallen ergeben, unteren anderen auch die TOC-Werte.

Herr DI Stracke: Ich habe keine Analysen, die nicht in den Einreichunterlagen enthalten sind, meinem Gutachten zugrunde gelegt.

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Es hat insgesamt 3 Aufschlusskampagnen gegeben. Die erste wurde im Zeitraum Juli bis November 2012 durchgeführt, die zweite fand im April 2013 statt und die dritte im November 2013. Bei der ersten Aufschlusskampagne wurden 26 Kernbohrungen und 65 Baggerschürfe sowie 2 Pumpversuche durchgeführt. Weiters wurden 35 Rammsondierungen durchgeführt. Außerdem 7 dynamische Lastplattenversuche und ein statischer Lastplattenversuch. Alle von Ing. Mutzek genannten Laboranalysen sind ebenfalls in den Einreichunterlagen enthalten. Das ergibt sich aus der UVE.

Herr Ing. Mutzek: Im Fachgutachten aus dem Fachbereich Altlasten und Gewässerschutz ist die Tabelle 4 nach wie vor nicht nachvollziehbar für mich.

Herr DI Stracke: In Tabelle 4 meines Gutachtens muss in Zeile „AK 1a“ der Zeitraum statt 31.7.2017 bis 15.10.2017 richtig lauten: 31.7.2012 bis 15.10.2012.

Pause: 15.44 bis 16.00

Verhandlungsleitung: Wo sind die von Herrn Ing. Mutzek angeführten 147 Laboranalysen zu finden?

Herr DI Stracke: In Einlage C03011001 auf Seite 19 ist das korrekte Datum der Aufschlusskampagne vom 31.7.2012 bis 15.10.2012. Auf Seite 20 sind die Baggerschürfe etc. sowie die Laboranalysen genannt.

Herr Ing. Mutzek: In Ihrem Gutachten finde ich auf Seite 31 Punkt 4.1.1. für die Bauphase den folgenden Satz: „Der Altstandort im Bereich der Emichgasse (Industriestandort) wird während der vollständig ausgehoben und der Aushub fachgerecht entsorgt.“ Wie ist das zu verstehen? Dieser Industriestandort ist sehr groß, laut Grundriss wurde um eine Wohnhausanlage 2m verseuchtes Erdreich aufgeschüttet. Bei vollständiger Aushebung des Altstandortes wäre das wesentlich mehr als im Gutachten angegeben, in Summe 500.000 m³ Erdreich?

Herr DI Stracke: *Im Bereich der Emichgasse* ist im verkehrstechnischen Sinn gemeint. Also nur die Trasse. Der Trassenbereich, der vom Bau betroffen ist, wird ausgehoben und nicht der gesamte Altstandort.

Herr Ing. Mutzek: Zur Sanierung während der Bauphase: Wie kann man sich die vorstellen, dass nur im Trassenbereich von 23m Breite das Erdreich abgetragen wird? Welche Schutzmaßnahmen werden vorgenommen, damit während der Bauphase, in welcher große Mengen an vermutlich verschmutztem Erdreich bewegt werden, keine Kontamination über die Luft stattfindet (Luftverfrachtung)?

Herr Ing. Mag. Scheibengraf: In einer Beantwortung zu einem Auskunftersuchen verpflichtete sich der Projektwerber selbst, den kontaminierten Bodenaushub sofort nach dem Aushub per LKW zu verbringen. Es kommt also zu keiner nennenswerten Zwischenlagerung von derartigem Aushub vor Ort. Einzig und allein der Schurf Nr. 117 in der Emichgasse war hinsichtlich seiner Abfallchemie auffällig. Und selbst dieser Schurf nur im Bereich von 1,5 bis 2,5 Meter Tiefe. Die im selben Schurf erkundeten höheren Lagen und tieferen Lagen sind unauffällig, ebenso die Schürfe im unmittelbaren Nahbereich. Aus abfalltechnischer Sicht sehe ich keine grobe Verunreinigung des Bodens in der Emichgasse.

Herr Ing. Mutzek: Ganz zufrieden bin ich mit dieser Aussage nicht, weil feststellbar ist und aus den Unterlagen (Analysen der Schürfe) hervorgeht, dass bestimmte Schadstoffe in allen Schürfen von den Grenzwerten her überschritten waren, wie zB TOC. Wenn man große

Mengen an kontaminiertem Erdreich freilegt, wird unter den üblichen meteorologischen Bedingungen (Wärmeinwirkung, Wind und ähnliches) bereits während des Abtrages eine Verfrachtung dieser Schadstoffe stattfinden. Gerade der Bereich Emichgasse ist extrem windexponiert. Ohne aktive Schutzmaßnahmen kann ich mir daher nicht vorstellen, dass es da zu keinen Kontaminationen bei den Anrainern kommt.

Herr Ing. Mag. Scheibengraf: Die Projektwerberin hat letzte Woche ausgeführt, dass der Tunnel Emichgasse in Deckelbauweise errichtet wird, insofern ist eine Verfrachtung von kontaminiertem Boden mit Wind im Zuge des Abtrags auszuschließen.

Herr Ing. Mutzek: Ich ersuche DI Kauzner die Frage zu beantworten.

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Zur Deckelbauweise: Grundsätzlich wird das Baufeld nur im Bauabschnitt freigemacht. Auf einer Breite von ca. 23 bis 24 Meter befeuchtet, wird abschnittsweise das Aushubmaterial abgeführt (ca. 1,5m tief). Dann wird seitlich die Bohrfahrlwand errichtet, ständig das Arbeitsfeld feucht gehalten und auch die Zu- und Abfahrtwege feucht gehalten. Die Bodenvermörtelung wird hergestellt, der Deckel abschnittsweise errichtet und die Oberfläche wieder geschlossen. Dies erfolgt abschnittsweise nach Bauzeitplan.

Herr Ing. Mutzek: Das war eine Klärung, aber nicht überzeugend.

Ich stelle den Antrag im Namen der von mir vertretenen Personen, dass man es nicht nur den Zufall überlässt, sondern ein klares Konzept und konkretere Vorgangsweise zu erarbeiten, um eine Kontamination auszuschließen, und zwar übergreifend für die Bereiche Humanmedizin, Luftschadstoffe und alle Fachbereiche, die hier miteinander korrespondieren.

Herr Ing. Mag. Scheibengraf: Das österreichische Abfallwirtschaftsrecht gibt vor, ab welchen Schadstoffgehalten es sich um gefährliche Abfälle handelt. Die orientierende bodenchemische Erkundung der gesamten Trasse hat ergeben, dass der zu erwartende Bodenaushub zur Gänze in das Regime für nicht gefährliche Abfälle fallen wird. Kein einziges Erkundungsergebnis hat ergeben, dass ein Schadstoff einen Grenzwert überschreitet, der den Bodenaushub zu einem gefährlichen Abfall macht. Insofern ist der Einwand, dass es sich hier um starke Kontaminationen handelt, falsch.

Herr Ing. Mutzek: Ich glaube trotzdem, dass im Boden gefährliche Verbrennungsrückstände vorhanden sein können und halte meinen Antrag aufrecht. Aus dem Gutachten ist zu den Sanierungsmaßnahmen Krcalgrube ersichtlich, dass die Sanierungsmaßnahme erst ergriffen wird, wenn Überschreitungen von Grenzwerten 3x aufeinanderfolgend im Rahmen der 14-tägigen Beprobung auftreten. Dies ist ein bisschen bedenklich. Im UVP-Verfahren der S1-Spange wurden für eine ähnliche Altlast ganz andere Kriterien definiert. Wenn man zugrunde legt, dass hier in jedem Fall bis zu 52 Tage vergehen werden, bis tatsächliche Maßnahmen erfolgen, also die Sperrbrunnen aktiviert werden (beschrieben auf Seite 82 und 83 im

Fachgutachten) dann halte ich das für zu spät. Ich möchte zu bedenken geben, dass dann möglicherweise bereits eine Ausbreitung über mehrere 100 Meter erfolgt ist. Sollte dieser Punkt im Zuge der Maßnahmenänderungen nicht adaptiert werden, dann möchte ich hier noch im Namen der betroffenen BewohnerInnen anregen, diese Parameter für den Maßnahmenstart der Sperrbrunnen an der Krcalgrube zu überdenken.

Herr DI Stracke: Ich verweise auf meine Auflage Nr. 10, in welcher festgelegt ist, dass der Zeitraum von der Überschreitung eines Parameters bis zur Inbetriebnahme der Grundwassersanierungsanlage (mobile GSA) verkürzt wurde. Bei einmaliger Überschreitung ist innerhalb von 48 Stunden eine weitere Probe zu ziehen und wenn diese das Ergebnis bestätigt, ist die GSA innerhalb von 2 Wochen in Betrieb zu nehmen.

Herr Ing. Mutzek: Meine abschließende Stellungnahme folgt mit Ende der Verhandlung.

Verlesen wird das Vorbringen folgender Personen zum Fachgebiet Abfallwirtschaft:

- Elisabeth Zach,
- Walpurga Linnau,
- Peter Wurzer,
- Mag. Alice Zeilinger.

Vorbringen:

Unter meinem Wohnort befindet sich eine Industrialast, welche im Zuge der Tunnelbaustelle Emichgasse die Freisetzung von großen Mengen an toxischen Partikeln über Baustellen-Feinstaub bewirkt. Aufgrund der vorhandenen Schwermetalle und toxischen Kohlenwasserstoffe besteht große Gefahr für meine Gesundheit, deshalb fordere ich ein konkretes Baustellen- und Abfallentsorgungskonzept inklusive Luftqualitätsmonitoring.

Herr Ing. Mag. Scheibengraf dazu: Die Projektwerberin veranlasste eine umfassende bodenchemische Erkundung, die auch den Bereich Emichgasse einschließt. Einzig beim Schurf Nr. 117 wurden in einer Tiefe zwischen 1,5 m und 2,5 m nennenswerte Anteile an Schadstoffen in Form von Blei und Kohlenwasserstoffen festgestellt. Die im selben Schurf erkundeten Bodenschichten darüber als auch darunter sowie die weiteren Schurfe im Bereich der Emichgasse sind aus abfalltechnischer Sicht entweder unauffällig oder weisen geringfügige Schadstoffgehalte auf, die für anthropogen genutzte, urbane Standorte üblich sind. Explizit zu erwähnen ist, dass der Bodenaushub, der durch Schurf Nr. 117 charakterisiert wird, ins Regime der nicht gefährlichen Abfälle fällt und zur Ablagerung auf einer Reststoffdeponie geeignet ist. Aus abfalltechnischer Sicht ist die im Schurf Nr. 117 festgestellte Kontamination nicht besorgniserregend und für industriell genutzte Standorte üblich.

Hinsichtlich der Einwendung, dass schadstoffhaltiger Baustellen-Feinstaub windverfrachtet wird, verweise ich auf den im Fachgutachten Luft verschriftlichten Auflagenvorschlag, demzufolge staubende und zur Staubbildung neigende, im Freien gelagerte Materialien mindestens einmal täglich einer Sprühbefeuchtung an der gesamten Oberfläche zu unterziehen sind. Eine Windverfrachtung von belastetem Bodenaushub wird damit aus abfalltechnischer Sicht effizient vermieden.

Die Vorschreibung darüber hinausgehender Maßnahmen ist aus abfalltechnischer Sicht nicht erforderlich, da Abfälle – unabhängig von UVP-pflichtigen Vorhaben – gemäß § 15 Abs. 3 Abfallwirtschaftsgesetz 2002 ohnehin nur an geeigneten Orten gesammelt werden dürfen, wo es zu keiner Beeinträchtigung von öffentlichen Interessen (z.B. Gefährdung der Gesundheit von Menschen) kommen kann. Bei Zuwiderhandeln kann die zuständige Behörde auf Basis des Abfallwirtschaftsgesetzes einen Räumungsauftrag erteilen.

Zusätzlich sei erwähnt, dass die gesamte Aushubtätigkeit von einer abfallchemischen Bauaufsicht überwacht wird, zu der sich die Projektwerberin selbst verpflichtete und die auch auflagenmäßig vorgeschrieben wird. Die Projektwerberin beabsichtigt gemäß Einreichunterlagen, nicht benötigtes Aushubmaterial direkt vom Ort des Aushubs mit LKW wegzuschaffen. Die Dauer der Zwischenlagerung von nicht verwertbarem Bodenaushub ist demnach nur kurzfristig.

Verlesen wird das Vorbringen von Herrn Pater Hopf zum Fachgebiet Boden- und Gewässerschutz:

Vorbringen:

Ich vermute, dass der Oberflächen- und Grundwasserhaushalt durch Straßenabwässer und Streusalz erheblich beeinträchtigt wird. Bitte, weisen Sie nach, dass die Gewässerschutzanlagen in meinem Nahbereich zu keiner Belastung meiner Gartenwasserversorgung führt. Außerdem bitte ich, mich konkret darüber zu informieren, wie sich die Verfrachtung der Verkehrsgischt auf den Boden unseres Schlossparks Hirschstetten auswirken wird und mit welchen Beeinträchtigungen aufgrund von Schadstoffen für Nutzpflanzen, Bäumen, essbaren Pilzen und der sonstigen Vegetation zu rechnen ist.

Die Stellungnahme von Herrn DI Stracke dazu wurde bereits am 6.12.2017 im Zuge der Verhandlung verlesen.

Herr DI Dr. Haslmayr dazu: Grundsätzlich kann entlang von stark frequentierten Straßen mit der Immission von Schadstoffen aus der Gruppe der Schwermetalle (Cadmium, Zink, Chrom, Nickel und Kupfer) und der organischen Schadstoffe (Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe - PAK) gerechnet werden. Nach dem EU-weiten Verbot von bleihaltigen Treibstoffen sind die Pb-Emissionen aus dem Kfz-Verkehr stark zurückgegangen. Durch Reifenabrieb und Verbrennungsrückstände von Diesel gelangt jedoch das Schwermetall

Cadmium in die Umwelt. Scheffer & Schachtschabel (2002) führen an, dass eine Belastung der Böden im unmittelbaren Einflussbereich der Straße (bis 10 m neben Hauptverkehrsstraßen) eintritt. Durch den steten Eintrag kommt es zu einem Ansteigen der Gesamtkonzentration. Die Löslichkeit von Cd, und damit dessen Bioverfügbarkeit, nimmt mit abnehmender Bodenacidität ab. Bei pH-Werten um 7, wie wir sie in den Tschernosomenen des Untersuchungsgebietes finden, weist die Bodenlösung die niedrigsten Cd-Konzentrationen auf.

Weitere eingetragene Schwermetalle können Zink, Chrom, Nickel und Kupfer sein. Entlang von deutschen Bundesfernstraßen wurden Beprobungen durchgeführt, wobei man für die Schwermetalle Mittelwerte feststellte, die bezüglich der relevanten Elemente allesamt unterhalb des Richtwertes lt. ÖNORM L 1075 liegen (Bundesanstalt für Straßenwesen, 2002). In den Abgasen von Kfz sind polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) enthalten. Diese PAK sind, v.a. mit steigender Anzahl an Ringstrukturen, hydrophob und adsorbieren rasch an unpolare Huminstoffe der organischen Substanz.

Durch die Verkehrsgischt wird vor allem Streusalz verfrachtet. Als Auftaumittel wird auf Österreichs Verkehrsflächen hauptsächlich Natriumchlorid (NaCl) verwendet. Das Salz löst sich in Wasser, die hydratisierten Na- und Cl-Ionen dringen in den Boden ein. Das Na⁺ wird ob seiner positiven Ladung an den im Boden vorherrschenden negativen Oberflächenladungen adsorbiert, das Chloridanion (Cl⁻) wird aufgrund der kaum vorhandenen positiven Sorptionsstellen rasch ausgewaschen. Eine Untersuchung in Vorarlberg zeigte, dass bereits im späten Frühjahr nach der winterlichen Ausbringungsperiode nur noch Cl--Restkonzentrationen im Boden zu finden waren (Amt der Vorarlberger Landesregierung, 2004). Das an die Bodenmatrix adsorbierte Natrium verursacht bei zu hoher Sättigung (>5%) Struktur- und Gefügeschäden mit nachteiligen Auswirkungen auf das Porenvolumen und damit auf den Wasser- und Lufthaushalt des Bodens. Darunter leiden in erster Linie die Vegetation und das Bodenleben. Die Natrium-Belastung klingt verzögerter ab als die Chlorid-Belastung. So sind im späten Frühjahr noch erhöhte Na-Konzentrationen festzustellen, die gegen den Herbst hin ebenfalls wieder absinken.

Sind im Boden freie Carbonat-Ionen (CO₃²⁻) vorhanden, verbinden sich diese mit den Na-Ionen wodurch sich Na₂CO₃ (Soda) bildet, das alkalisch wirkt. Dadurch steigt der pH-Wert des Bodens an.

Die veränderten physikalischen und chemischen Bedingungen haben auch Auswirkungen auf das Bodenleben. Die durch die Strukturveränderung bedingte Verschiebung in Richtung anaerobe (sauerstoffarme/-freie) Verhältnisse sowie die Alkalisierung führen zu einer Veränderung des Artenspektrums v.a. jenes der Mikroorganismen. Davon betroffen sind neben den Pilz-Lebensgemeinschaften auch die Vertreter der Mykorrhiza-Pilzarten, die eine wichtige Rolle für die Nährstoffversorgung von Pflanzen spielen.

Untersuchungen haben gezeigt, dass durch die Verkehrsgischt 10-40% des ausgebrachten Streusalzes in den Straßenrandbereich gelangen. Innerhalb der ersten 10 m an den Straßenkörper angrenzend werden ca. 90% dieser Fracht deponiert (BMVIT, 2009), die landwirtschaftlich genutzten Böden also – wenn überhaupt – in Randbereichen beeinflusst. Im konkreten Fall des der Trasse nächstgelegenen Grundstückes 24 (KG 01658) ist ob der Entfernung zur Trasse sowie der Errichtung eines Lärmschutzwalles mit einer Höhe von 5,0 m über Geländeoberkante unmittelbar südlich des Straßenkörpers nicht mit einer negativen Beeinflussung des Bodens zu rechnen.

Herr DI Wieser dazu: Es handelt sich hier um keinen landwirtschaftlichen Betriebsstandort und auch um keine landwirtschaftlich genutzten Flächen. Das gesamte Areal ist flächenwidmungsmäßig als Parkgebiet („SPK“) ausgewiesen und wird – soweit es aus dem Luftbild erkennbar ist – ganz offensichtlich auch als solches genutzt (insbesondere das in der Nähe der Trasse liegende Grundstück Nr. 24).

Verlesen werden die Vorbringen der Projektwerberin zu den vorgeschlagenen Auflagen der Sachverständigen aus dem Fachbereich Altlasten- und Gewässerschutz:

Auflage Nr. 3.10:

„Werden Maßnahmenswellenwerte für die im UVE-Fachbericht und in den Auflagen ergänzend als Überwachungsparameter angegebenen Werte nach ÖNORM S 2088-1 (September 2004) einmal überschritten und ist diese Überschreitung bei einer nachfolgenden, innerhalb von 48 h zusätzlich zu ziehenden Probe ebenfalls nachweisbar, ist umgehend die im Projekt vorgesehene Sperrbrunnen- und Grundwasseraufbereitungsanlage (mobile GSA) in Abstimmung mit der wasserrechtlichen Bauaufsicht aufzubauen und in Betrieb zu nehmen. Dazu sind im Vorfeld (2 Wochen vor Beginn der Erdbauarbeiten) alle erforderlichen grundlegenden baulichen Arbeiten (Errichtung der Sperrbrunnen und Versickerungsschlitze, Fundamentplatten) herzustellen. Die maschinellen und elektrotechnischen Anlagenteile sind nachweislich abrufbereit vorzuhalten, um diese maschinellen und elektrotechnischen Anlagenteile bei Bedarf umgehend (binnen 10 Werktagen) ein- bzw. aufbauen und so eine rasche Inbetriebnahme der erforderlichen Anlagenteile sicherstellen zu können.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Der Maßnahmenvorschlag ist zu adaptieren, da eine 1-malige Überschreitung keine Trendwende anzeigt. Erst beginnend ab einer 3-malig aufeinander folgenden Überschreitung werden Maßnahmen erforderlich erachtet.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

Werden Maßnahmenswellenwerte für die im UVE Fachbericht als Überwachungsparameter angegebenen Werte nach ÖN 2088-1 einmal in einem Beweissicherungspegel an 3 aufeinanderfolgenden Proben innerhalb des 14-tägigen Probenahmeintervalls bei beiden, innerhalb dieses Zeitraums gezogenen Proben (2 Proben innerhalb von 14 Tagen, 1 Probe pro Woche) überschritten und ist diese Überschreitung bei einer nachfolgenden, innerhalb von 48

h zusätzlich zu ziehenden Probe ebenfalls nachweisbar, ist umgehend die im WR Einreichprojekt vorgesehene Sperrbrunnen- und Grundwasseraufbereitungsanlage in Abstimmung mit der zuständigen wasserrechtlichen Bauaufsicht aufzubauen und in Betrieb zu nehmen. Dazu sind im Vorfeld (2 Wochen vor Beginn der Erdbauarbeiten) alle erforderlichen grundlegenden baulichen Arbeiten (Errichtung der Sperrbrunnen und Versickerungsschlitze, Fundamentplatten) herzustellen. Die maschinellen und elektrotechnischen Anlagenteile sind nachweislich abrufbereit vorzuhalten, um diese maschinellen und elektrotechnischen Anlagenteile bei Bedarf umgehend (binnen 10 Werktagen) ein- bzw. aufbauen und so eine rasche Inbetriebnahme der erforderlichen Anlagenteile sicherstellen zu können.“

Herr DI Stracke dazu: Diese Auflage ist erforderlich, um Gegenmaßnahmen rechtzeitig durchführen zu können.

Die Auflage bleibt daher unverändert.

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Zur Kenntnis genommen.

Auflage 3.28

„Die Gewässerschutzanlagen (GSA) sind rechtzeitig, vor Baubeginn des jeweiligen Abschnittes, zu errichten.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Der Maßnahmenvorschlag erscheint widersprüchlich, da die Errichtung der GSA selbst eine Bautätigkeit darstellt.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

Die Gewässerschutzanlagen (GSA) sind unverzüglich nach Baubeginn des jeweiligen Abschnitts, zu errichten.“

Herr DI Stracke dazu: Hier kann klargestellt werden, dass die Gewässerschutzanlage bei Bedarf rechtzeitig in Betrieb gehen muss. Die neu formulierte Auflage heißt:

„Die Gewässerschutzanlagen (GSA) sind rechtzeitig, vor Baubeginn des jeweiligen Bauteiles, bei dem zu behandelndes Wasser anfällt, zu errichten.“

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Zur Kenntnis genommen.

Auflage 3.29

„Durch bauliche Maßnahmen (zB. Absperrschieber) im Bereich der Gewässerschutzanlagen ist zu gewährleisten, dass eine Versickerung von Schadstoffen in den Untergrund im Störfall (entsprechend Alarm- und Einsatzplanerstellung, gemäß Einreichprojekt 2014, Einlage B.04.01.1001) verhindert wird, gleiches gilt auch für Betriebsphase.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Grundsätzlich ist zwischen Bauphase, Straßenentwässerung (Freifeld) und Tunnelbetrieb zu unterscheiden. Ein Verschlussorgan zwischen Pumpwerk und GSA für die Tunnelanlagen erscheint nicht erforderlich, da durch einen Pumpenstopp eine einwandfreie Trennung gegeben ist.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

Es ist durch technische bzw. bauliche Maßnahmen auszuschließen, dass Kohlenwasserstoffe mit dem Wasser aus den Tunnels (Tunnel Emichgasse und Tunnel Hausfeldstraße) direkt in die angeschlossene GSA gepumpt werden kann. (Streichung des letzten Satzes „Ein Verschlussorgan zwischen Pumpwerk und GSA ist jedenfalls vorzusehen und betriebsbereit zu halten.“).

Herr DI Stracke dazu: Es ist richtig, dass im Falle der Pumpen ein zusätzlicher Schieber entfallen kann. Die neu formulierte Auflage lautet:

„Durch bauliche Maßnahmen (zB. Absperrschieber) im Bereich der Gewässerschutzanlagen ist zu gewährleisten, dass eine Versickerung von Schadstoffen in den Untergrund im Störfall (entsprechend Alarm- und Einsatzplanerstellung, gemäß Einreichprojekt 2014, Einlage B.04.01.1001) verhindert wird, gleiches gilt auch für die Betriebsphase.“

Im Falle der Tunnelbauwerke ist nach den Pumpen ein Schieber nicht erforderlich, da durch die Beendigung des Pumpbetriebes die Verfrachtung von Kontaminationen hintangehalten wird.

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Zur Kenntnis genommen.

Auflage 3.36

„Bei allen Pumpwerken in den beiden Tunnels sind Messvorrichtungen zu installieren, die eine einwandfreie Detektierung von Kohlenwasserstoffen im abzupumpenden Straßenwasser ermöglichen, sodass entsprechend im Alarmplan (entsprechend Alarm- und Einsatzplanerstellung, gemäß Einreichprojekt 2014, Einlage B.04.01.1001) reagiert werden kann. Dabei ist durch technische Maßnahmen auszuschließen, dass Kohlenwasserstoffe mit dem Wasser aus den Tunnels (Tunnel Emichgasse und Tunnel Hausfeldstraße) direkt in die angeschlossene GSA gepumpt werden. Ein Verschlussorgan zwischen Pumpwerk und GSA ist jedenfalls vorzusehen und betriebsbereit zu halten.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Bei den Tunnel-GSA werden die Abwässer in eine GSA hochgepumpt. Ein Verschlussorgan zwischen Pumpwerk und GSA erscheint somit nicht erforderlich, da durch einen Pumpenstopp eine einwandfreie Trennung gegeben ist.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

Es ist durch technische bzw. bauliche Maßnahmen auszuschließen, dass Kohlenwasserstoffe mit dem Wasser aus den Tunnels (Tunnel Emichgasse und Tunnel Hausfeldstraße) direkt in die angeschlossene GSA gepumpt werden kann. (Streichung des letzten Satzes „Ein

Verschlussorgan zwischen Pumpwerk und GSA ist jedenfalls vorzusehen und betriebsbereit zu halten.“).

Herr DI Stracke dazu: Hier ist es wichtig, dass durch ein Messsystem sichergestellt wird, dass nicht eine Kohlenwasserstoffphase in die GSA gepumpt wird. Die Messrichtung hat daher die Aufgabe, ein sicheres Abschalten der Pumpe im Bedarfsfall zu gewährleisten.

Die Auflage muss daher so bleiben.

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Gegen die Messvorrichtung haben wir keine Stellungnahme abgegeben, sondern lediglich gegen das Verschlussorgan. Gegen das Messen gibt es von unserer Seite keinen Einwand.

Herr DI Stracke: Ich bin davon ausgegangen, dass das Messsystem auch zur Diskussion steht, wenn dem nicht so ist, ist das mit der vorigen Frage beantwortet. Weil dort klargelegt ist, dass man die Pumpe abschaltet. Damit bleibt das Messsystem erhalten und kann der letzte Satz dieser Auflage gestrichen werden. Die Auflage kann daher so lauten wie von der Projektwerberin vorgeschlagen.

Auflage 3.41

„In jährlichen Intervallen ist der ordnungsgemäße Betrieb und Wartung gemäß ÖNORM B 2506-2 (Stand 15.11.2012) der begrünter Bodenmulden durch eine Fachfirma nachzuweisen. Diese Nachweise sind der Behörde und der wasserrechtliche Aufsicht unaufgefordert vorzulegen.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Die Zuständigkeit für die Erhaltung des Wiener Gemeindestraßennetzes liegt bei der MA 28. Die periodische Kontrolle von Mulden fällt ebenfalls in diesen Aufgabenbereich. Es ist daher nicht nachvollziehbar, warum für diese Aufgabe gesondert eine Fachfirma zu beauftragen ist. Es ist zudem unwirtschaftlich, wenn die Straßenoberflächen und die Mulden nicht von der MA 28 kontrolliert werden.

Aus diesen Gründen wird der Maßnahmenvorschlag abgelehnt.“

Herr DI Stracke dazu: Die Kontrollen dürfen auch durch qualifiziertes Eigenpersonal der MA 28 erfolgen. Die neu formulierte Auflage lautet:

„In jährlichen Intervallen ist der ordnungsgemäße Betrieb und Wartung gemäß Ö-Norm B 2506-2 (Stand 15.11.2012) der begrünter Bodenmulden durch eine beauftragte Fachfirma oder durch den Straßenerhalter selbst (MA 28) nachzuweisen. Diese Nachweise sind der Behörde und der wasserrechtlichen Aufsicht unaufgefordert vorzulegen.“

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Zur Kenntnis genommen.

Verhandlungsleitung: Das Wort wird Herrn Ing. Mutzek erteilt.

Herr Ing. Mutzek: Zum Auflagenpunkt 3.37 möchte ich vorbringen, dass mit diesem Auflagenpunkt nicht alle bekannten Schadstoffe beprobt werden. Es geht um die Tagesfrachten der Gewässerschutzanlagen. Laut vorliegenden Unterlagen der AGES entstehen bei der Verbrennung in Verbrennungsmotoren von KFZ erhebliche Mengen an Dioxin, die sich entsprechend auch in den Gewässerschutzanlagen konzentrieren. Deshalb fordere ich, in diesem Auflagenpunkt auch den Schadstoff Dioxin aufzunehmen und einen entsprechenden Grenzwert vorzuschreiben.

Herr DI Stracke: Es gibt in der RVS 04.04.11, die den derzeitigen Stand der Technik definiert, keinen Hinweis darauf, dass Dioxin ein besonderes Thema für das Schutzgut Grundwasser aus den Verkehrswässern nach dem Passieren einer GSA darstellt. Fachlich ist eine relevante Quantifizierung nicht vorhanden und wurde daher der Parameter Dioxin in die Ablaufgrenzwerte der GSA nicht aufgenommen.

Verlesen werden die Vorbringen der Projektwerberin zu den vorgeschlagenen Auflagen des Sachverständigen aus dem Fachbereich Geologie und Geotechnik:

Auflage 7.1

„In allen Detailplanungs- und Bauphasen ist eine geotechnische Bauaufsicht zu bestellen, die in keinem Nahe oder wirtschaftlichem Abhängigkeitsverhältnis zu den ausführenden Planungs- oder Bauunternehmen und zur MA28/MA29 stehen. Die für die geotechnische Bauaufsicht tätigen Personen haben folgende Qualifikation aufzuweisen: ein abgeschlossenes Studium einer HTL, einer Fachhochschule (Dipl.-Ing. FH) oder einer Technischen Universität auf dem Gebiet des Bauingenieurwesens (Tiefbau) oder der Kulturtechnik sowie mehrjährige einschlägige Berufserfahrung.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Aus Sicht der Antragstellerin erschließt sich nicht, warum eine technische Bauaufsicht nicht durch die Antragstellerin wahrgenommen werden darf. Die geotechnische Bauaufsicht als Teil der örtlichen Bauaufsicht ist vor allem zur Unterstützung des Bauherren zur Abwicklung der grundbautechnischen Belange und für die Bewältigung des Baugrundrisikos notwendig. Dies durch Externe durchführen zu lassen, ist nicht im Sinne der GEM. Aus der vorgeschriebenen Maßnahme ist daher die MA28/MA29 zu streichen.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

In allen Detailplanungs- und Bauphasen ist eine geotechnische Bauaufsicht zu bestellen. Die für die geotechnische Bauaufsicht tätigen Personen haben folgende Qualifikation aufzuweisen: ein abgeschlossenes Studium einer HTL, einer Fachhochschule (Dipl.-Ing. FH) oder einer Technischen Universität auf dem Gebiet des Bauingenieurwesens (Tiefbau) oder der Kulturtechnik sowie mehrjährige einschlägige Berufserfahrung.“

Verhandlungsleitung dazu: Hierbei handelt es sich um eine reine Rechtsfrage, die im Bescheid abgehandelt werden wird.

Verlesen werden die Vorbringen der Projektwerberin zu den vorgeschlagenen Auflagen des Sachverständigen aus dem Fachbereich Hydrogeologie:

Auflage 8.4

„Die präventive Streuung im gegenständlichen Projektbereich ist ausschließlich mit Feuchtsalz „FS70“ oder einen höheren Soleanteil zulässig.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Die Verwendung des Feuchtsalzes FS70 entspricht noch nicht dem Stand der Technik und ist aus technischen Gründen derzeit noch nicht fleckendeckend möglich.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

Die präventive Streuung im gegenständlichen Trassenbereich ist dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend durchzuführen.“

Herr Mag. Wolf dazu: Um auch hier zukünftige technologische Entwicklungen berücksichtigen zu können, wird die Maßnahme wie folgt präzisiert: „Die präventive Streuung im Trassenbereich ist ausschließlich mit Feuchtsalz FS 70 oder einem höheren Soleanteil vorzusehen. Sollte sich im Zuge technologischer Entwicklungen ergeben, dass Streumittel mit geringerem Chloridgehalt als FS 70 einsetzbar sind, ist dies zulässig.“

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Zur Kenntnis genommen.

Auflage 8.6

„Jährliche Ermittlung der projektinduzierten Chloridzusatzkonzentrationen im Grundwasser auf Basis der durch das Monitoring ermittelten Befunde durch ein entsprechend qualifiziertes Unternehmen und Übermittlung an die zuständige Behörde durch die wasserrechtliche Bau- und Betriebsaufsicht. Nach Ende des Monitoringzeitraumes von 5 Jahren nach Verkehrsfreigabe ist ein Abschlussbericht über die Ergebnisse des Grundwassermonitorings an die zuständige Behörde zu übermitteln.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Grundsätzlich wird dem Maßnahmenvorschlag zugestimmt. Allerdings ist das Beweissicherungsprogramm auf max. 2 Jahre nach Inbetriebnahme zu begrenzen, da durch das gegenständliche Vorhaben keine erheblichen Auswirkungen auf das Grundwasser erwartet werden.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

Jährliche Ermittlung der projektinduzierten Chloridzusatzkonzentrationen im Grundwasser auf Basis der durch das Monitoring ermittelten Befunde durch ein entsprechend qualifiziertes

Unternehmen und Übermittlung an die zuständige Behörde durch die wasserrechtliche Bau- und Betriebsaufsicht.

Nach einem Monitoringzeitraum von 2 Jahren nach Verkehrsfreigabe ist durch die wasserrechtliche Bauaufsicht, nach Rücksprache mit der zuständigen Wasserrechtsbehörde, zu entscheiden, ob und ggf. wie das Monitoring zur Ermittlung der projektinduzierten Zusatzkonzentration weiterzuführen ist. Dazu wird vorgeschlagen, bei Bedarf das jährlich durchgeführte Monitoring entsprechend den oben angeführten Vorgaben um weitere 2 Jahre zu verlängern und dann wieder nach Rücksprache mit der Behörde zu entscheiden, ob das Monitoring weiter um ein 2 jähriges Intervall zu verlängern ist.“

Herr Mag. Wolf dazu: Ein Zeitraum von nur 2 Jahren kann keine repräsentativen Ergebnisse bezüglich der gegenständlichen Fragestellung liefern. Der Maßnahmenvorschlag wird nicht geändert.

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Wir geben zu bedenken, dass von unserer Seite ein Intervall von 6 Jahren, und nicht bloß von 5 Jahren vorgeschlagen wurde.

Herr Mag. Wolf: Dieser Vorschlag von 6 Jahren kommt aber nur dann zum Tragen, wenn das Programm entsprechend verlängert wird. Aus meiner Sicht sind 5 Jahre ausreichend.

Herr Rehm: Ich möchte zu bedenken geben, dass es hier um die statistische Erfassung einer Belastung geht, die sehr stark von meteorologischen Schwankungen abhängt, was den Winterdienst betrifft. Aus unserer Sicht ist auch ein Monitoring von 5 Jahren sehr knapp bemessen und müsste der Zeitraum 10 Jahre betragen. Ich stelle daher einen entsprechenden Antrag.

Herr Mag. Wolf: Grundsätzlich erachte ich einen Zeitraum von 5 Jahren als ausreichend. Es gibt auch einen zusätzlichen Auflagenvorschlag, dass nach Ablauf dieser 5 Jahre die wasserrechtliche Bau- und Betriebsaufsicht darüber entscheidet, ob das Monitoring weitergeführt werden soll oder nicht.

Auflage 8.12

„Der zuständigen Behörde ist jährlich bis 31. Jänner des Folgejahres ein Bericht mit Berücksichtigung der ermittelten Wasseruntersuchungen und Wasserstandsmessungen des regionalen Niederschlags- und Abflussgeschehens vorzulegen.“

Stellungnahme Konsenswerberin:

„Die Forderung ist nicht erfüllbar, da für die Erstellung des Berichts auf Daten von Behörden zurückgegriffen werden muss, die in Regel im Jänner des Folgejahres noch nicht zur Verfügung stehen.

Es wird daher folgende Umformulierung des Auflagenvorschlags angeregt:

Der zuständigen Behörde ist jährlich bis 31. März des Folgejahres ein Bericht mit Berücksichtigung der ermittelten Wasseruntersuchungen und Wasserstandsmessungen des regionalen Niederschlags- und Abflussgeschehens vorzulegen.“

Herr Mag. Wolf dazu: Um einen angemessenen Zeitraum zur Berichterstellung zu ermöglichen, kann der Präzisierung durch die Projektwerberin kann aus meiner Sicht gefolgt werden. Dies unter Berücksichtigung der Datenverfügbarkeit von hydrologischen Daten.

Verlesen werden die Vorbringen der Projektwerberin zu den vorgeschlagenen Auflagen des Sachverständigen aus dem Fachbereich Abfallwirtschaft:

Auflage 2.2

Bodenaushub, der innerhalb der Vorhabensfläche gewonnen und auch wiederverwertet wird, ist pro Fuhre folgendermaßen zu dokumentieren:

- Abfallart: gemäß Abfallnachweisverordnung 2012;
- Abfallmenge: gemäß Abfallnachweisverordnung 2012;
- Datum;
- Herkunft: konkretest mögliche Baufeldbezeichnung oder Ort der Zwischenlagerung bzw. Aufbereitung;
- Verbleib: Ort der Zwischenlagerung, Aufbereitung oder Verwertung (konkretest mögliche Baufeldbezeichnung);
- Bezug zu Gutachten (z.B. Prüfberichtsnummer).

Die Dokumentation ist in Papierform oder elektronischer Form bis drei Jahre nach Beendigung des Vorhabens aufzubewahren.

Stellungnahme Konsenswerberin:

Material, das zu bautechnischen Zwecken innerhalb des Vorhabens wiederverwertet wird, ist kein Abfall iSd. AWG. Aus diesem Grund ist eine Dokumentation jeder (!) Fuhre weder gesetzlich noch fachlich erforderlich. Der hierfür erforderliche Aufwand wäre unverhältnismäßig und nicht zumutbar.

Für Material mit Abfalleigenschaft werden die gesetzlichen Bestimmungen (AWG, DepVO, Abfallnachweisverordnung, BAWP) in den jeweils gültigen Fassungen angewendet. In diesen sind sämtliche Prüf- und Dokumentationspflichten genau und erschöpfend geregelt. Darüber hinaus gehende oder gar anderslautende Festlegungen sind nicht erforderlich.

Aus diesen Gründen kann die Nebenbestimmung aus Sicht der Konsenswerberin entfallen.

Ing. Mag. Scheibengraf dazu: § 3 Abs. 1 Z 8 Abfallwirtschaftsgesetz 2002 legt die Anforderungen fest, welcher Art Bodenaushub kein Abfall im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes ist: „Nicht kontaminierte Böden und andere natürlich vorkommende Materialien, die im Zuge von Bauarbeiten ausgehoben wurden, sofern sichergestellt ist, dass die Materialien in ihrem natürlichen Zustand an dem Ort, an dem sie ausgehoben wurden, für Bauzwecke verwendet werden.“

Seitens des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft erfolgte am 4.10.2011 eine Rechtsauskunft an den ÖWAV, in der die oben zitierte Rechtsbestimmung präzisiert wurde (Zahl BMLFUW-UW.2.1.6/0101-VI/2/2011). Diese Rechtsauskunft wird im behördlichen Vollzug als bindend ausgelegt.

Das BMLFUW präzisiert hinsichtlich der rechtlichen Anforderung „Materialien in ihrem natürlichen Zustand verwendet“: „Nicht kontaminiertes Bodenaushubmaterial wird in seinem natürlichen Zustand verwendet, wenn nach der Aushubtätigkeit das Material unverändert wieder eingesetzt wird.“ Gemäß den Einreichunterlagen ist aus logistischen Gründen vorgesehen, Aushubmaterial auch auf Zwischenlagerplätzen innerhalb der Vorhabensfläche zwischenzulagern. Im Zuge der Zwischenlagerung kommt es im Regelfall zu einer – zulässigen – Vermischung mehrerer Aushubchargen unterschiedlicher Bauabschnitte, weshalb aus abfalltechnischer Sicht nach der Vermischung kein „natürlicher Zustand“ mehr vorliegt. Außerdem ist nicht auszuschließen, dass eine Aushubcharge zur Verbesserung der bautechnischen Eignung – z.B. mittels Siebung – verändert wird, wodurch aus abfalltechnischer Sicht ebenso kein „natürlicher Zustand“ mehr vorliegt.

Das BMLFUW präzisiert hinsichtlich der rechtlichen Anforderung „An dem Ort, an dem es ausgehoben wurde, verwendet“: „Bei Linienbauten bedeutet „am selben Ort“ die Verwendung des Bodenaushubmaterials innerhalb desselben Bauloses.“ Gemäß den Einreichunterlagen fällt Bodenaushub insbesondere im Zuge der Errichtung der beiden Tunnelbauwerke an und wird folglich zu jenen Bauabschnitten verbracht, bei denen ein Bedarf an Bodenaushub für bautechnische Maßnahmen (z.B. Schüttungen, Tragschichten) besteht. Aus abfalltechnischer Sicht handelt es sich bei den in der Umweltverträglichkeitserklärung definierten Bauabschnitten um Baulose im Sinne der Rechtsauskunft des BMLFUW. Jedenfalls sind aus abfalltechnischer Sicht die beiden Tunnelvorhaben Baulose, die von der restlichen, obertägigen Streckenführung zu unterscheiden sind.

Unter Heranziehung der Rechtsauskunft des BMLFUW gehe ich davon aus, dass es sich bei Bodenaushub, der innerhalb der Vorhabensfläche gewonnen und verwertet wird, im Regelfall um Abfall im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetz 2002 handelt.

Irritierend ist die Argumentation der Konsenswerberin „Der hierfür erforderliche Aufwand wäre unverhältnismäßig und nicht zumutbar.“ Die Konsenswerberin hat ebendiese Auflage bereits bei folgenden UVP-Vorhaben vorgeschrieben bekommen und im Zuge der Aushubüberwachung erfolgreich umgesetzt:

- Straßenbauvorhaben Hauptbahnhof Wien,
- Straßenbauvorhaben Asperner Flugfeld Süd,
- Straßenbauvorhaben Aspern Seestadt Nord,
- Franz-Grill-Straße.

Die lückenlose Dokumentation von Bodenaushub hinsichtlich Anfallsort, Qualität, Menge und Verbleib ist bei sehr großen Bauvorhaben gängige Praxis, für eine effiziente Aushubüberwachung unbedingt erforderlich und wird von der Konsenswerberin u.a. derzeit beim UVP-Vorhaben Franz-Grill-Straße zur vollsten Zufriedenheit durchgeführt.

Das Massenkonzept sieht vor, dass – bis auf wenige Ausnahmen – im gesamten Bauvorhaben notwendige Schüttungen (z.B. Humusauftrag, Dammschüttungen, Bodenauswechslungen, obere und untere Tragschicht) mit auf der Vorhabensfläche gewonnenen und auf den Lagerflächen zwischengelagerten und gegebenenfalls aufbereiteten Aushubmaterialien durchgeführt werden. Mehrere Modellberechnungen zur Bauphase basieren auf diesem Massenkonzept. Mittels einer lückenlosen Dokumentation zu Herkunft und Verbleib von Bodenaushub wird die Konsenswerberin den Nachweis erbringen können, dass die tatsächlichen Transportwege während der gesamten Bauphase dem im Vorfeld berechneten Massenkonzept weitgehend entsprechen.

Die gegenständliche Auflage wird daher nicht abgeändert.

Herr DI Kauzner (Antragstellerin): Den inhaltlichen Ausführungen von Herrn Mag. Scheibengraf kann nicht ganz gefolgt werden, zumindest in den Punkten, wo die Einbringung vor Ort beschrieben wurde. Es ist ein Linienbauwerk und hat eine gewisse Länge und stelle ein Bauwerk dar, auch wenn es mehrere Bauabschnitte gibt. Diesbezüglich können wir dem nicht folgen, nehmen aber trotzdem den Vorschlag mit Bedauern zur Kenntnis.

Von der Verhandlungsleitung verlesen wird ein E-Mail von Frau DI Griehsler (Baumschutz):

Hinsichtlich der Prüfbuchfragen (12.8 und 12.9) im Fachgutachten sowie dem Punkt 3.3.5. Wiener Baumschutzgesetz in der Zusammenfassenden Bewertung (S. 72) ist folgende Korrektur zu machen:

Der Ersatzpflanzungsplan der Anschlussstelle Ost ist irrtümlicherweise mit dem Index A angegeben. Korrekt ist die Benennung: ASt_SO-02-06-02-1002_C.

Verhandlungsleitung: Herr Dr. Edtstadler wird ersucht, zum Thema Lichtverschmutzung Stellung zu nehmen.

Herr Dr. Edtstadler: Zu den ergänzenden Einwendungen Matysek bezüglich der Auswirkungen künstlicher Beleuchtung ist aus fachlicher Sicht folgendes festzustellen:

Auswirkungen von Licht werden in unterschiedlichen Themenkomplexen behandelt:

Dazu zählen:

- unerwünschte Aufhellung des Nachthimmels und daraus resultierende Einschränkungen astronomischer Beobachtungen
- unerwünschte Aufhellungen und daraus resultierende Beeinträchtigungen im Ökosystem (u.a. Insekten, Vogelflug).

Die genannten Aspekte sind in anderen Fachbereichen zu behandeln.

Aus humanmedizinischer Sicht können sich durch „überbordende“ künstliche Beleuchtungen unerwünschte Raumaufhellungen im Wohnbereich, die in Wohn- und Schlafräumen zu Belästigungsreaktionen führen, ergeben.

Die Wirkungen von Licht umspannen einen weiten Bogen sowohl positiver als auch negativer Effekte durch Licht. Beispielhaft sein angeführt: ausreichend UV-Licht (Sonne) kann als wichtiger Begleitfaktor in der Prävention der Osteoporose sein, gleichzeitig aber bei gesteigerter Exposition gegenüber UV-Licht zu beschleunigter Hautalterung führen oder das Risiko für die Entstehung von Krebserkrankungen der Haut (Melanom) erheblich steigern. Licht wirkt über hormonelle Steuerungen über das Melatonin auf den Tageszyklus ein. Es wird vor allem nachts gebildet, wenn es dunkel ist. Störungen dieses Zyklus sind beim sog. „jet-lag“ (bei Transatlantikflügen) zu beobachten.

Zusammenhänge werden hier auch von einigen Forschern zu saisonalen depressiven Verstimmungen (erhebliche Zunahme der Dunkelstunden im Winter, bedeckter Himmel und dadurch „Lichtmangel“) gesehen, sodass sehr helles künstliches Licht als Lichttherapie (mit wechselnden Erfolgen und schwer wissenschaftlich nachweisbarer kausaler Wirkung) eingesetzt wird.

Im Zusammenhang mit hormonellen Steuerungen ergeben sich aus der Arbeitswelt, hier insbesondere von SchichtdientarbeiterInnen Hinweise, dass in dieser Berufsgruppe das Krebsrisiko erhöht sein könnte. Zu beachten ist, dass in diesen Berufsgruppen aber nicht alleine künstliches (und hier sehr helles, z.B. Werkshallenbeleuchtungen) als Risikofaktoren wirksam werden, sondern hier auch unterschiedlichste arbeitsplatzspezifische Schadstoffexpositionen, veränderte Ernährungsgewohnheiten, Rauchverhalten uvm. einwirken, sodass der Nachweis unmittelbar auf Lichtexposition zurückzuführende Wirkungen erheblich erschwert wird. Eine konkrete Einstufung von künstlicher Beleuchtung als Kanzerogen (= krebsinduzierende Noxe), wie es bei anderen arbeitsplatzspezifischen Noxen erfolgt, hat bislang nicht stattgefunden.

Nicht unbeachtet soll bleiben, dass es aus arbeitsmedizinischer Sicht zur Vermeidung von Überanstrengungen des Sehsystems Mindestanforderungen für entsprechend helle Beleuchtung für bestimmte Arbeitsräume und -prozesse gibt. Grundsätzlich ist ausreichend helle Lichtgestaltung auch in anderen (auch privaten) Arbeitsbereichen (Schreibeplätze, Arbeitsflächen, Lesen) zu empfehlen.

Bis zur Veröffentlichung der ÖNORM O1052 hat es keine annähernd strukturierten Beurteilungsgrundlagen für künstliche Beleuchtung gegeben. Die ÖNORM zielt auf die Vermeidung unerwünschter Raumaufhellungen durch künstliche Beleuchtung ab, die insbesondere durch „überbordende“, vermeidbare Beleuchtung aus dem Außenbereich und die zu Belästigungsreaktionen führen können, ab.

Beachtenswert ist hier, dass beispielsweise Werbebeleuchtungen, architektonische Gestaltungen (Anstrahlungen von Denkmälern, Kirchen, historischen Bauwerken, Firmenzentren, zuletzt Lichtfassadengestaltung) Licht in erheblichem Ausmaß als rein gestalterisches Mittel eingesetzt werden / wurden und damit wesentlich zur Prägung des Begriffes „Lichtverschmutzung“ im Sinne „überbordender“ künstlicher, vermeidbarer Beleuchtung beigetragen haben.

Andererseits gibt es für bestimmte Beleuchtungsarten verbindliche Regelungen, die einzuhalten sind. Dazu zählen u.a. Straßenbeleuchtungen, Lichanlagen von Kraftfahrzeugen oder die sicherheitstechnisch erforderlichen Mindestbeleuchtungen von Arbeitsplätzen oder Fluchtwegen.

Die ÖNORM O1052 weist darauf hin, dass durch den Einsatz von zeitgemäßen Lichtquellen und Lichtleinrichtungen (Leuchten, Spiegeloptiken, Abdeckungen u. dgl.) erreicht werden kann, dass die Streulichtanteile der dem Verkehr dienenden Beleuchtungsanlagen an den Immissionsorten vernachlässigbar gering sind.

Nach den Projektsangaben und den ergänzenden Darstellungen in der Verhandlungsschrift werden diese technischen Aspekte berücksichtigt und umgesetzt, sodass sich zu den Feststellungen im Gutachten keine Veränderungen ergeben.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Ich übergebe eine Zustimmungserklärung der ASFINAG vom 16.11.2017, die als Beilage zur Verhandlungsschrift zum Akt genommen wird.

Herr Ing. Mutzek: Eine Kernfrage bleibt unbeantwortet: Warum wird auf die Umsetzung eines solchen unzeitgemäßen Hochleistungsprojekts bestanden, das nachweislich noch mehr KFZ-Verkehr auslöst, anstatt sich mit den Ursachen des Verkehrs auseinander zu setzen bzw. zeitgemäße alternativen zu entwickeln? Es ist uns aber bewusst, dass all diese Fragen eine Angelegenheit der Politik und nicht der UVP-Behörde ist. Es wird von den Sachverständigen auch nicht als bedenklich eingestuft, dass die Stadtstraße im Bereich von Schulen und Kindergärten errichtet wird. Abgase und Lärm gehören zum städtischen Leben dazu. Wir verbinden mit den Auswirkungen eine höhere Sterblichkeit, weil durch die Wohnortnähe der Stadtstraße damit zu rechnen ist. Es muss auch thematisiert werden, dass die Stadtstraße, obwohl Gutachten etwas anderes sagen in ihrer speziellen urbanen Gestaltung nicht die kompakte Siedlungsstruktur in der Donaustadt unterstützt. Aus unserer Sicht bleibt die Stadtstraße eine Durchzugsstraße, die in erster Linie das rasche Erreichen von Gewerbeparks sicherstellt. Offensichtlich geht man noch immer davon aus, dass alle mit dem Auto einkaufen fahren. Den Bestrebungen der Stadtstraße widerspricht auch die Intention der neuen Regierung, Pendler künftig das einpendeln mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen bzw. zu erleichtern.

Ich stelle den Antrag, das gegenständliche UVP-Verfahren zwecks Durchführung eines Mediationsverfahrens zu unterbrechen.

Verhandlungsleitung: Ein Mediationsverfahren ist nur auf Antrag der Projektwerberin möglich und die entsprechende Bestimmung des UVP-G 2000 kommt überdies im vereinfachten Verfahren nicht zur Anwendung.

Das Ermittlungsverfahren wird mit Wirkung 4 Wochen nach Auflage der Verhandlungsschrift **geschlossen**, das bedeutet, dass nach diesem Zeitpunkt keine weiteren Anträge mehr gestellt werden können. Dennoch kann die Behörde weitere Ermittlungsschritte setzen, falls diese erforderlich sind.

Herr RA Dr. Altenburger (Antragstellerin): Nimmt das Verhandlungsergebnis zur Kenntnis, auf eine Schlusserklärung wird verzichtet.

Verhandlungsleitung: **Die Verhandlung wird auf den 22. Jänner 2018 zum Zweck der Durchsicht und Korrektur der Niederschrift über die mündliche Verhandlung vertagt. Diese Einsichtnahme und Korrektur wird in der MA 22-Wiener Umweltschutzabteilung, Wien 20, Dresdner Straße 45, 1. Stock, Saal 1.16 um 9.00 Uhr stattfinden.**

Ende des Verhandlungstages: 17:55 Uhr

22.01.2018

Fortsetzung der Verhandlung: 9:00 Uhr

Die Fortsetzung der Verhandlung wird von Herrn Mag. Binder geleitet. Gegenstand des heutigen Verhandlungstages ist – wie am 13. Dezember 2017 bereits bekanntgegeben – ausschließlich die gemeinsame Durchsicht und allfällige Korrektur der Verhandlungsschrift.

Während der Verhandlung zum Akt genommene Beilagen:

- Power Point-Präsentation von Herrn Ing. De Riz (Beilage 1/1)
- Kurzfassung Fachgutachten Verkehr (Beilage 1/2)
- zwei Zeitungsartikel aus 2009 und 2010 (Beilage 2),
- Längenaufstellung der genannten Projekte (Beilage 3)
- Konvolut von Vertretungsvollmachten von 60 Personen an die List Rechtsanwalts GmbH (Beilage 4)
- Vollmacht von Frau Claudia Altmann an Herrn Ing. Schandl (Beilage 5)
- Stellungnahme von Herrn Ing. Blanc (Beilage 6)
- Konvolut an Vertretungsvollmachten an Herrn Ing. Ma. (FH) Benda (Beilage 7)
- Stellungnahme von Frau Walpurga Linnau (Beilage 8)
- Stellungnahme von Herrn Wolfgang Pollak (Beilage 9)
- Brief der Tochter von Herrn Ing. Mag. (FH) Benda (Beilage 10)
- Konvolut von Vollmachten an Herrn Ing. Mutzek (Beilage 11)
- Auflistung der möglichen Fundstellen für die RVS (Beilage 12)
- Vollmacht Sankt Nikolai-Stiftung an Herrn Ing. Mutzek (Beilage 13)
- Stellungnahme betreffend Gartenbau Ganger (Beilage 14)
- Luftbildaufnahme (Beilage 15)
- Fakten und Zahlen European Lung Foundation (Beilage 16)
- Ausdruck VDI-Nachrichten (Beilage 17)
- Liste der Auswirkungen des Ultrafeinstaub (Beilage 18)
- Artikel Gesundheitsgefahr Ultrafeinstaub (VCÖ) (Beilage 19)
- Ausdruck Liste Grenzwerte lungengängiger Nanoobjekte (Beilage 20)
- Ausdruck Messstellen im verkehrlichen Einzugsgebiet (Beilage 21)
- Studie: Ambient air pollution (WHO) (Beilage 22)
- Ausdruck Messung der Partikelanzahlkonzentration und –größenverteilung (schweizerische Fachgruppe Partikelzählung) (Beilage 23)
- Artikel Partikelfilter für Baumaschinen (Arbeitskreis Dieselpartikelfilter) (Beilage 24)

- Power Point-Präsentation BNWN (Beilage 25)
- Vorbringen Nr. 3 von Herrn Ing. Schandl (Beilage 26)
- Schreiben der Kanzlei Jarolim Flitsch Rechtsanwälte an Frau Elfriede Kronberger vom 11.10.2017 (Beilage 27)
- Vollmacht von Frau Gabriele Hirschl an Herrn Alexander Hirschl (Beilage 28)
- PowerPoint-Präsentation Dr. Rath-Wacenovsky (Beilage 29)
- Vollmacht von Daniel und Marianne Ganger an Frau Dr. Rath-Wacenovsky (Beilage 30)
- Studie Prof. Dr. Matzarakis, Freiburg (Beilage 31)
- Vollmacht von Frau Zach an Mag. Prüser (Beilage 32)
- Konvolut von Vollmachten an Ing. Mutzek (Beilage 33)
- Vertretungsvollmacht von VIRUS an Herrn DI Hahn (Beilage 34)
- Liste der gefährdeten Großpilze Österreichs (Beilage 35)
- mehrere ausgedruckte Pläne und Lichtbilder (Beilage 36/1)
- Kopie Publikation Bodenwasser, Wasserkreislauf (handwerk-technik.de) (Beilage 36/2)
- Plan über Altablagerungen (Beilage 36/3)
- Stellungnahme von Frau Dr. Rath-Wacenovsky (Beilage 37)
- Vorbringen Nr. 11 von Herrn Ing. Schandl (Beilage 38)
- Vollmachten von Ing, Franz Ganger Gartenbau, Ing, Franz Ganger, Marianne Ganger Gärtnerei, Marianne Ganger, Gärtnerei Ganger GmbH an Herrn Daniel Ganger (Beilage 39/1 bis 39/3)
- Stellungnahme Daniel Ganger (Beilage 40/1)
- Skizze mit Position Windschutzhecke (Beilage 40/2)
- Vollmacht von Herrn Ing. Schandl an Herrn Wist (Beilage 41)
- Gegenschlussbrief vom 16.11.2017 der ASFINAG (Beilage 42)
- Vollmacht von Herrn Frau Wist an Herrn Wist (Beilage 43)
- Vollmacht von Herrn Ing. Schandl an Herrn Wist (Beilage 44)
- Vollmacht von Herrn Wist an Herrn Ing. Schandl (Beilage 45)
- Kopie Auszüge aus BIB-Sitzungen (Beilage 46)
- Aufsatz Kirisits: Schwächen des 1dB Irrelevanz-Kriteriums bei der Beurteilung der Lärmimmissionen (Beilage 47)

Anwesenheitslisten: 30.11.2017

01.12.2017

04.12.2017

05.12.2017

06.12.2017

13.12.2017

22.01.2018

RednerInnenlisten: 30.11.2017
01.12.2017
04.12.2017
05.12.2017
06.12.2017
13.12.2017

Die Vertreter der Projektwerberin nehmen nach heutiger Durchsicht der Verhandlungsschrift diese zur Kenntnis.

Die Verhandlung wird um 10:20 Uhr geschlossen.

Unterschriften:



Kroneder



Binder



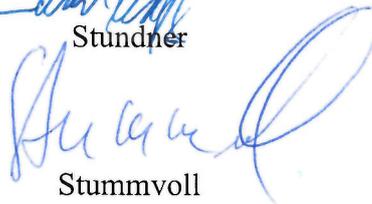
Dietrich



Obermeier

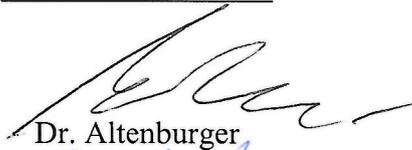


Stundner



Stummvoll

Anwesende Parteien:



Dr. Altenburger



DI Medek