

Behörde
bmvit



Zahl
GZ. BMVIT-312.408/0006-IV/IVVS-ALG/2016

Verhandlungsschrift

Ort der Amtshandlung

Festsaal der Arbeiterkammer Bezirksstelle Gänserndorf
Wiener Straße 7a, 2230 Gänserndorf

am 3. Juni 2016: Bundesamtsgebäude, Radetzkystraße 2, 1030 Wien, Saal EA08

Datum der Amtshandlung

5. – 8. April 2016, 23. – 25. Mai 2016 und 3. Juni 2016

Beginn

5. April 2016, 9.30 Uhr

Gegenstand der Amtshandlung

Antrag der ASFINAG Bau Management GmbH als Bevollmächtigte der ASFINAG und Antrag des Landes Niederösterreich hinsichtlich bestimmter Vorhabensteile (Landesstraßen) auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz und auf Erlassung eines teilkonzentrierten Genehmigungsbescheides gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 insbesondere in Verbindung mit § 24f Abs. 1 UVP-G 2000, § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 und § 17 Forstgesetz 1975 betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) (Abschnitt West)

Leiter der Amtshandlung

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

Protokollführer

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

Weitere amtliche Organe und sonstige Anwesende

Für die Behörde

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

MR DI Friedrich Zotter (bmvit, Leiter der Abt. IV/IVVS1)

DI Wolfgang Stundner (externer UVP-Koordinator; Sachverständiger FB Oberflächenwasser und Straßenwässer)

em. o. Univ. Prof. DI Dr. Gerd Sammer (Sachverständiger FB Verkehr und Verkehrssicher-

heit)

DI Andreas Neukirchen (Sachverständiger FB Lärm)
Dr. Kathrin Baumann-Stanzer (Sachverständige FB Luftschadstoffe und Klima)
Ao. Univ. Prof. Dr. Gerald Haidinger (Sachverständiger FB Humanmedizin)
Dr. Hans Peter Kollar (Sachverständiger FB Tiere und deren Lebensräume und FB Pflanzen und deren Lebensräume)
Dr. Karl Panek (Sachverständiger FB Gewässerökologie und Fischerei)
DI Martin Kühnert (Sachverständiger FB Wildökologie, Jagd und Wald und Sachverständiger Forsttechnisches Gutachten)
DI Dr. Kiril Atanasoff-Kardjalieff (Sachverständiger FB Boden und Landwirtschaft und FB Abfallwirtschaft)
Mag. Christian Wolf (Sachverständiger (FB Hydrogeologie und Grundwasser)
DI Daniel Kampus (Sachverständiger FB Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild)
Dr. Martin Krenn (Sachverständiger FB Kulturgüter)
Univ. Prof. DI Dr. Rainer Flesch (Sachverständiger FB Erschütterungen)
Dr. Gertrud Breyer (bmvit, Abt. IV/IVVS4)
Mag. Michaela Hackl (bmvit, Abt. IV/IVVS4)
Mag. Daniel Nestler (bmvit, Abt. IV/IVVS4)
DI Elke Hahn (bmvit, Abt. IV/IVVS1)
DI Roland Gschier (bmvit, Abt. IV/IVVS1)
DI Pablo Rath

Für die Projektwerberin (ASFINAG)

DI Alexander Walcher (ASFINAG BMG, Geschäftsführer)
DI Thomas Schröfelbauer (ASFINAG BMG, Projektleiter)
DI Thomas Gründstäudl (ASFINAG BMG)
DI Katharina Spiegl (ASFINAG BMG)
DI Reinhard David (ASFINAG BMG)
Mag. Florian Kubin (ASFINAG)
Rechtsanwalt Dr. Wolfgang Berger (HASLINGER NAGELE & Partner)
DI Markus Beitzl (Beitzl Ziviltechniker GmbH, Umweltkoordination)
DI Michael Schwarz (Werner Consult Ziviltechniker GmbH, Projektsteuerung)
Weitere siehe Anwesenheitsliste Beilage ./1

Für die Projektwerberin (Land Niederösterreich)

Rechtsanwalt Dr. Michael Hecht, Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH
DI Thomas Gabler (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. ST3)

Aufnahme des Protokolls

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

Sonstige Anwesende

Die weiteren Anwesenden sind in der Anwesenheitsliste (Beilage ./1) zur Verhandlungsschrift gemäß Registrierung beim Saaleinlass angeführt.

Die Anwesenheiten an den weiteren Verhandlungstagen ergeben sich aus den Anwesenheitslisten des jeweiligen Verhandlungstages.

Der Leiter der Amtshandlung

- eröffnet die Verhandlung, begrüßt die Anwesenden im Namen des bmvit und legt den Gegenstand der Verhandlung dar; stellt sich vor und ersucht die weiteren Behördenvertreter, die Sachverständigen der UVP-Behörde und die Vertreter der Projektwerberinnen sich vorzustellen;
- verweist darauf, dass das gegenständliche Verfahren nach den Bestimmungen für Großverfahren gemäß § 44a ff AVG geführt wurde; die Genehmigungsanträge wurden mit Edikt vom 7. Juli 2014 in der Kronen Zeitung (Niederösterreich Ausgabe), im Kurier (Niederösterreich Ausgabe) und im Amtsblatt zur Wiener Zeitung kundgemacht; die Auflage fand ordnungsgemäß vom 14. Juli 2014 bis 8. September 2014 statt;
- gibt weiters bekannt, dass mit Edikt vom 9. Juli 2015 die Auflage eines Schriftstückes betreffend Parteiengehör zu von der ASFINAG BMG als Bevollmächtigte der ASFINAG vorgelegten Ergänzenden Unterlagen kundgemacht wurde und dieses Schriftstück ordnungsgemäß vom 14. Juli 2015 bis 9. September 2015 öffentlich aufgelegt wurde;
- gibt bekannt, dass während der Auflage der Genehmigungsanträge im Großverfahren vom 14. Juli 2014 bis 8. September 2014 55 Stellungnahmen bzw. Einwendungen eingebracht wurden, darunter jene von sechs Bürgerinitiativen; gibt weiters bekannt, dass im Zuge des Parteiengehörs vom 14. Juli 2015 bis 25. August 2015 fünf Stellungnahmen bzw. Einwendungen einlangten und dass darüber hinaus ergänzende Stellungnahmen einlangten;
- erklärt, dass die ASFINAG BMG über Aufforderung der UVP-Behörde weitere Ergänzende Unterlagen vorgelegt hat;
- gibt bekannt, dass das Umweltverträglichkeitsgutachten (bestehend aus dem Gesamtgutachten, den Teilgutachten und den beiden Stellungnahmenbänden), das Forsttechnische Gutachten und die Ergänzenden Unterlagen gemäß § 24c Abs. 6 (vor der Novelle BGBl. I Nr. 4/2016 § 24c Abs. 8) UVP-G 2000 vom 4. März 2016 bis einschließlich 4. April 2016 in den Standortgemeinden sowie im bmvit zur öffentlichen Einsicht aufgelegt wurden;
- hält fest, dass die mündliche Verhandlung durch Verlautbarung eines Ediktes am 3. März 2015 in der Kronen Zeitung (Niederösterreich Ausgabe), im Kurier (Niederösterreich Ausgabe) sowie im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und durch Kundmachung an den Amtstafeln der Standortgemeinden rechtzeitig und ordnungsgemäß anberaumt wurde;
- hält fest, dass die Identität der bei dieser Verhandlung Anwesenden bereits im Rahmen der durchgeführten Einlasskontrolle festgestellt worden ist und etwaige Vertretungsbefugnisse im Zuge der Eintragung in die Rednerliste festgestellt wurden;
- erinnert die Sachverständigen an ihre Wahrheitspflicht und an ihren Sachverständigeneid und macht auf die Folgen einer falschen Aussage eines Sachverständigen vor einer Verwaltungsbehörde (gerichtliche Strafbarkeit) aufmerksam;
- belehrt die Parteien über das Recht, Erklärungen abzugeben und Fragen an die Sachverständigen zu stellen; erklärt, dass Parteistellung im anhängigen Verfahren all jenen zukommt, die dem Parteienkreis des § 19 UVP-G 2000 zugerechnet werden können und – abgesehen von den Sonderregelungen für die Formalparteien – eine rechtserhebliche Einwendung während der öffentlichen Auflage vom 14. Juli 2014 bis 8. September 2014 erhoben haben; weist weiters darauf hin, dass bei der gegenständlichen Verhandlung keine weiteren Einwendungen erhoben werden können; bereits schriftlich erhobene Einwendungen müssen in der Verhandlung nicht wiederholt werden;

- weist darauf hin, dass die mündliche Verhandlung für den heutigen Tag anberaumt ist. Sollte sie heute nicht abgeschlossen werden können, wird sie, wie im Edikt bereits angekündigt, am 6. April 2016 und gegebenenfalls am 7. April 2016 und 8. April 2016 um 9.00 Uhr am gleichen Ort fortgesetzt werden. Sollte die mündliche Verhandlung in dieser Zeit nicht abgeschlossen werden können, werden Ort und Zeit der Fortsetzung vom Verhandlungsleiter in der mündlichen Verhandlung bestimmt und bekannt gegeben werden.

Zum Protokoll hält der Verhandlungsleiter fest, dass eine Verhandlungsschrift entsprechend den Bestimmungen des AVG abgefasst werden wird. Zu Dokumentationszwecken wird die Verhandlung zusätzlich auf Tonband aufgezeichnet.

Das Wort wird nur jenen Verfahrensbeteiligten erteilt werden, die sich in die Rednerliste (Beilage ./2) eingetragen haben. Der Verhandlungsleiter ersucht die Parteien jeweils nach ihrer Wortmeldung, in einer Verhandlungspause, gegebenenfalls am Ende des Verhandlungstages oder zu einem mit den Schreibkräften der Protokollstelle vereinbarten Termin im Laufe der mündlichen Verhandlung ihr Vorbringen zu Protokoll zu geben. Folgende Mitarbeiter des bmvit stehen den Parteien zur Unterstützung bei der Protokollierung zur Verfügung: Mag. Michaela Hackl, Mag. Daniel Nestler, Dr. Gertrud Breyer, DI Elke Hahn und DI Roland Gschier.

Die Wortmeldung ist anschließend zu unterfertigen. Es kann nur zu Protokoll gegeben werden, was zuvor in der mündlichen Verhandlung mündlich vorgetragen wurde. So sind insbesondere vorbereitete Schriftstücke oder Gutachten mündlich vorzutragen und können in schriftlicher Ausfertigung als Beilage zur Verhandlungsschrift genommen werden. Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass gemäß § 44e AVG die Verhandlungsschrift einschließlich deren Beilagen in den Standortgemeinden und im bmvit zur öffentlichen Einsicht aufgelegt werden und darüber hinaus auch auf der Homepage des bmvit bereitgestellt werden wird.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass das Fotografieren sowie Film- oder Tonbandaufnahmen während der Verhandlung untersagt sind. Insbesondere erfolgt dies aufgrund des Persönlichkeitsschutzes der Verfahrensparteien und um einen ungestörten Verhandlungsverlauf zu gewährleisten.

Der Verhandlungsleiter gibt weiters bekannt, dass das Umweltverträglichkeitsgutachten, das Forsttechnische Gutachten, die Projektunterlagen sowie sämtliche Ergänzende Unterlagen gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 während der mündlichen Verhandlung im Saal zur Einsicht aufliegen.

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

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

Die wesentlichen Inhalte des UVG sind:

- Im UVG erfolgte eine Bewertung der von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien im UVP-G.
- Für diese Bewertung wurden 15 Teilgutachten in einem interdisziplinären Prozess von den 13 behördlich bestellten Sachverständigen erstellt. Diese Teilgutachten stellen einen wesentlichen Bestandteil des UVG dar.
- Weiters sind im UVG die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Trassenvarianten dargelegt.
- Das UVG enthält die von den Sachverständigen definierten Vorschläge für Maßnahmen und Vorschläge zur Beweissicherung bzw. Kontrolle. Diese finden sich im Maßnahmenkatalog des UVG.
- Im UVG sind auch Aussagen zu den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes enthalten.
- Weiters gehören zum UVG zwei Stellungnahmenbände, in denen sich die Sachverständigen bzw. die UVP-Koordination mit den vorgelegten Stellungnahmen auseinandergesetzt haben.
- Im UVG erfolgte auch eine Prüfbuchfragenbeantwortung durch die Sachverständigen. Das Prüfbuch, das gem. UVP-G nicht obligatorisch ist, stellte eine Arbeitsgrundlage für die Sachverständigen dar.

Zusammenfassend sind die Sachverständigen im Rahmen ihrer Beurteilung im UVG zu folgendem Schluss gekommen: „Die Prüfung der vorhabensbedingten Auswirkungen sowie die fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen hat Folgendes ergeben: Unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und im Einreichprojekt enthaltenen und die von den unterfertigten Sachverständigen als zusätzlich erforderlich erachteten Maßnahmen in den der Umweltverträglichkeitsprüfung nachfolgenden Genehmigungsverfahren berücksichtigt bzw. bei der Detailplanung, Errichtung und Erhaltung des Vorhabens durchgeführt werden, ist – im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau – die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes während aller Bau- und Betriebsphasen gegeben.“

Der Sachverständige für Forst (DI Kühnert) stellt das Forsttechnische Gutachten vor:

Bei Ausbau der S 8 West (inkl. Landesstraßenverlegungen) beträgt das gesamte Ausmaß der beantragten Waldflächeninanspruchnahme:

- befristete Rodungen: im Gesamtausmaß von 48.029 m² (= ca. 4,80 ha) auf Grund der befristeten Flächeninanspruchnahme von Wald durch die Anlage in der Bauphase
- dauernde Rodungen im Gesamtausmaß von 104.303 m² (= ca. 10,43 ha) auf Grund der dauernden Flächeninanspruchnahme von Wald durch die Anlage in der Betriebsphase
- daraus ergeben sich Gesamtrodungen im Ausmaß von 152.332 m².

Die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen ist aufgrund der hohen Schutz- und Wohlfahrtswirkung im Bereich der beantragten Rodeflächen in besonderem öffentlichem Interesse gelegen.

Die Waldausstattung der Katastralgemeinden im Untersuchungsraum ist als gering bis äußerst gering einzustufen. Bezogen auf die von Rodungen betroffenen Katastralgemeinden Deutsch-Wagram, Gänserndorf, Markgrafneusiedl, Obersiebenbrunn, Parbasdorf und Raasdorf beträgt der Waldflächenverlust durch Rodungen 15,23 ha; dies entspricht 1,2 % der Gesamtwaldfläche aller von Rodungen betroffenen Katastralgemeinden. Der dauernde Waldflächenverlust beträgt 10,43 ha, was 0,8% der Gesamtwaldfläche entspricht. Der maximale Waldflächenverlust einer Katastralgemeinde beträgt 3,9%. Die vorhabenbedingte Verminderung der Waldausstattung der näheren Umgebung der Rodeflächen ist aus forstfachlicher Sicht als geringfügig einzustufen.

Bezogen auf die Bewaldung der näheren Umgebung der Rodeflächen geht mit rd. 1,2% nur ein geringfügiger Anteil an der gesamten Schutzwaldfläche verloren, so dass durch die beantragten Rodungen keine relevante Verstärkung der Winderosion zu erwarten ist und die Auswirkungen auf die Schutzfunktion als vertretbar anzusehen sind.

Die Wohlfahrtsfunktion des Waldes (Wirkungen auf Wasserhaushalt, Klima und Luftqualität) wird durch die geplanten Rodungen von insgesamt 15,2 ha in der Bauphase und zu Beginn der Betriebsphase in der ohnehin waldarmen Umgebung je nach KG um bis zu 3,9% (im Schnitt um rd. 1,2%) vermindert, was vertretbaren Auswirkungen entspricht.

Die Windschutzstreifen und Kleinwaldflächen weisen aufgrund ihres aus Sicht der naturnahen Erholung fehlenden „Waldcharakters“ eine geringe Wertigkeit der Erholungsfunktion auf; hier werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Erholungsfunktion des Waldes als geringfügig bewertet.

Aus forstfachlicher Sicht bestehen gegen die geplanten Rodungen bei Einhaltung der vorgeschlagenen Bedingungen und Auflagen, insbesondere der vorgesehenen Ersatzaufforstungen, keine Einwände.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass nach Fertigstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens folgende ergänzenden Stellungnahmen bei der Behörde einlangten:

1. Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 29. Februar 2016 (wird als Beilage ./3 zum Protokoll genommen)
2. Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 2. März 2016 (wird als Beilage ./4 zum Protokoll genommen)
3. Stellungnahme der Austrian Power Grid vom 10. März 2016 (wird als Beilage ./5 zum Protokoll genommen)
4. Stellungnahme des Forums Wissenschaft und Umwelt vom 22. März 2016 (wird als Beilage ./6 zum Protokoll genommen)
5. Stellungnahme der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof vom 22. März 2016 (wird als Beilage ./7 zum Protokoll genommen)
6. Stellungnahmen der Umweltorganisation VIRUS vom 14. März 2016 und 25. März 2016 (werden als Beilage ./8 und ./9 zum Protokoll genommen)
7. Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 1. April 2016 (wird als Beilage ./10 zum Protokoll genommen)

8. Stellungnahme der Grünen Bezirk Gänserndorf vom 1. April 2016 (wird als Beilage ./11 zum Protokoll genommen)
9. Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 4. April 2016 (wird als Beilage ./12 zum Protokoll genommen); mit E-Mail vom 4. April 2016 wurde das Begehren bezüglich der Pumpversuche zurückgezogen (das E-Mail wird der Beilage ./12 angeschlossen)
10. Stellungnahme der Bürgerinitiative Marchfeld vom 4. April 2016 (wird als Beilage ./13 zum Protokoll genommen)
11. Stellungnahme der ASFINAG BMG vom 1. April 2016 samt gutachterlicher Stellungnahme zu 2 Maßnahmen (Vorabzug) (wird als Beilage ./14 zum Protokoll genommen)

Der Verhandlungsleiter hält in Bezug auf die Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 2. März 2016 (Beilage ./4), in der eine Befangenheit des nichtamtlichen Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit, Univ.-Prof. DI Dr. Sammer, der nichtamtlichen Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima, Fr. Dr. Baumann-Stanzer, und des nichtamtlichen Sachverständigen für Oberflächen- und Straßenwässer, DI Wolfgang Stundner, geltend gemacht wird, fest, dass die Unbefangenheit der nichtamtlichen Sachverständigen vor ihrer Bestellung geprüft wurde. Die Behörde hat das Vorbringen der Umweltorganisation geprüft und sieht keine Befangenheitsgründe. Auch das Vorbringen zum Sachverständigen Dr. Panek in der Stellungnahme vom 4. April 2016 wurde von der Behörde geprüft, eine Befangenheit ist nicht gegeben.

Weiters hält der Verhandlungsleiter zum Antrag der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof vom 22. März 2016 (Beilage ./7) auf Aussetzung der Verhandlung und der Umweltorganisation VIRUS vom 2. März 2016 (Beilage ./4) bzw. des Forums Wissenschaft und Umwelt vom 22. März 2016 (Beilage ./4) auf Unterbrechung des Verfahrens bis zur Entscheidung des VfGH über den Antrag des BVwG auf Aufhebung einzelner Bestimmungen der BStLärmIV fest, dass die BStLärmIV derzeit geltender Rechtsbestand und daher anzuwenden ist.

Im Übrigen hält der Verhandlungsleiter in Bezug auf die Stellungnahmen der Umweltorganisation VIRUS vom 29. Februar 2016, 2. März 2016, 14. März 2016, 25. März 2016, 1. April und 4. April 2016, des Forums Wissenschaft und Umwelt vom 22. März 2016 und der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof vom 22. März fest, dass diese Vorbringen Rechtsfragen beinhalten und diese von der Behörde in dem das Verfahren abschließenden Bescheid behandelt werden.

Die Bürgerinitiative Marchfeld erklärte in ihrer Stellungnahme vom 4. April 2016 die Vorbringen der Umweltorganisation VIRUS vom 2. Dezember 2015, 29. Februar 2016 (modifiziert mit Vorbringen vom 1. April 2016), 2. März 2016, 1. April 2016 und 4. April 2016 zu ihrem Vorbringen und die gestellten Anträgen zu ihren Anträgen.

Die Stellungnahme der Austrian Power Grid vom 10. März 2016 ist ident mit der im Zuge der öffentlichen Auflage abgegebenen Stellungnahme. Es wird diesbezüglich auf die Beantwortung der Stellungnahme Nr. 22 im Stellungnahmenband verwiesen.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass diese ergänzend eingelangten Stellungnahmen in einer Verhandlungspause eingesehen werden können.

Die Stellungnahmen werden im Übrigen – soweit sie Fachfragen betreffen – im Zuge der mündlichen Verhandlung erörtert werden.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Günther Kussmann das Wort.

Herr Günther Kussmann (Umweltgemeinderat der Marktgemeinde Strasshof an der Nordbahn):

Wir befürworten den Bau der S 8, weil das Vorhaben Strasshof vom Durchzugsverkehr massiv entlastet und die Lebensqualität von ca. 80.000 Menschen verbessert. Dzt. herrscht in Strasshof ein Durchzugsverkehr von 15.000 Fahrzeugen täglich.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Bürgermeister Gregor Iser das Wort.

Herr Bürgermeister Gregor Iser für die Gemeinde Parbasdorf:

Die Gemeinde Parbasdorf steht dem Autobahnprojekt positiv gegenüber, fordert aber im Bereich der LH 6 ergänzende Maßnahmen im Hinblick auf den Schwerverkehr.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Bürgermeister Fritz Quirgst das Wort.

Herr Bürgermeister Fritz Quirgst für die Gemeinde Deutsch-Wagram:

Wir brauchen dringend eine Verkehrsentlastung für die Region und besonders für Deutsch-Wagram, da wir jeden Tag mehrere Stunden Stop and Go Verkehr haben, mit der entsprechenden Lärmbelastung, Abgasbelastung und Verlust von Lebenszeit für die tausenden Pendler. Im Konkreten gibt es an der B 8 im Deutsch-Wagramer Gemeindegebiet ab der Einmündung der L 13 (Bockfließler Straße) bis zu 30.000 Fahrzeuge täglich.

Die B 8 bewirkt durch ihre heillose Überlastung daher eine Teilung unserer Stadt, da eine Querung oft nur sehr schwierig möglich ist.

Die Kreuzung B 8/L 6 ist mit 35.000 Fahrzeugen täglich der am stärksten befahrene Punkt im untergeordneten Wegenetz im Weinviertel – und dies bei einem hohen Anteil von Lkws.

Aufgrund des extrem hohen Verkehrsaufkommens gibt es zu der Errichtung einer hochrangigen Straße, eben der S 8, keine sinnvolle und wirkungsvolle Alternative.

Im Zuge der Planung der S 8 wurden von mir bzw. seitens der Stadtgemeinde Deutsch-Wagram die Trassenführung, die Anschlussstellen, die notwendigen Feldwegquerungen, die Grünbrücken etc. eingebracht, um eine möglichst gute Verkehrsentlastung für unsere Stadt und die Region zu bewirken bei möglichst großer Schonung von Natur und Umwelt.

Die möglichst rasche Errichtung der S 8 bedeutet für uns daher eine erhebliche Steigerung der Lebensqualität, eine positive Perspektive für die wirtschaftliche Entwicklung und die Bevölkerungsentwicklung und hat daher eine sehr hohe Akzeptanz in der Bevölkerung.

Auch der erhebliche Zeitverlust durch den Stau für die tausenden von Pendlern wird dann der Vergangenheit angehören. Die S 8 würde daher eine Lebensader für uns und die Region darstellen.

Herr Wolfgang Rehm (in Vertretung der Umweltorganisation VIRUS und der Bürgerinitiative Marchfeld BIM):

Die Marchfeldkorridoruntersuchung im Marchfeldteam 2004/2005 hat mehr als deutlich gezeigt, dass eine nunmehrige S 8 nicht die einzige zur Verfügung stehende Alternative darstellt. Der Umfahrungsplanfall „Nord neu“ wurde über alle Fachbereiche besser bewertet als der Schnellstraßenplanfall „Mitte-Süd“ insbesondere auch bei der Verkehrsentslastung. Insgesamt wurden betreffend MIV Maßnahmen vier Schnellstraßen- und vier Umfahrungsplanfälle bearbeitet.

Dem Deutsch-Wagramer Bürgermeister Quirgst sind diese offensichtlich nicht bekannt. Als einer der Wenigen „Überlebenden“ des Marchfeldteams (*Anm: ironisch*) darf ich darauf hinweisen, dass die Nomenklatur eben nicht nach der Positionierung relativ zur B 8 erfolgte, sondern dass das Nord oder Süd so gewählt wurde, dass es den Bereich bezeichnet, wo die jeweilige Hauptmaßnahme vorgesehen war.

Selbstverständlich beinhaltet der Planfall Nord-Neu auch Maßnahmen im Süden, aber das ist nichts Schlechtes, sondern trägt dazu bei, in der Fläche mehr Verkehrsentslastung zu bewirken, als mit einer singulären Maßnahme. Das bedeutete aber eben Mehraufwendungen für Landesstraßen, wo seit der Verlängerung der Bundesstraßen zur Reduktion des eigenen Aufwandes das Land Niederösterreich es vorzieht, S-Straßen errichten zu lassen.

Das ist zwar nicht Gegenstand des Verfahrens, aber wenn es hier zur Sprache gebracht wurde und die Verhandlungsleitung dies zuließ, dann soll es auch richtiggestellt werden.

Das Ergebnis der Marchfeldteamuntersuchungen bietet keinen Spielraum für Interpretation Unbeteiligter, sondern ist in einem Endbericht klar festgehalten, den ich auf Wunsch auch gerne zur Verfügung stellen kann.

Herr Bürgermeister Fritz Quirgst:

Die von Herrn Rehm angesprochene Variante nördlich der B 8 ist wieder verworfen worden, weil es hier eine klare Ablehnung gegeben hat. Diese Variante hätte die erforderliche Entlastungswirkung nicht gebracht und es wäre trotzdem im Süden eine hochrangige Straße aufgrund des hohen LKW-Verkehrs erforderlich gewesen.

Herr DI Heinz Mutzek (in Vertretung der Bürgerinitiative „Netzwerk Verkehrsregion Wien/NÖ“):

Als Vertreter der Bewohner, die vom gebündelten Verkehrsstrom der S 8 betroffen sein werden, möchte ich zur Wortmeldung von Herrn Bürgermeister Quirgst, dass die Autofahrer ihre Lebenszeit verlieren, wenn sie im Stau stehen müssen, anmerken, dass der Verkehr doch zukünftig an den Engstellen am Stadtrand von Wien stoppen wird. Die Autofahrer stehen zukünftig dort im Stau und unsere Wohngebiete werden belastet!

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Bürgermeister Rene Lobner das Wort.

Herr Bürgermeister Rene Lobner für die Gemeinde Gänserndorf:

Ein klares Ja zur S 8. Dieses Infrastrukturprojekt ist die Lebensader für die ganze Region. Diese Straße steht für mehr Lebensqualität, Arbeitsplätze und Wirtschaftswachstum. 1000 Bewohnerinnen und Bewohner der betreffenden Gemeinden als auch Pendlerinnen und Pendler leiden unter der aktuellen Verkehrssituation. Deshalb brauchen wir möglichst rasch die Errichtung der S 8.

Herr Wolfgang Rehm:

Wir als Bürgerinitiative Marchfeld haben 1000e Unterschriften gesammelt und für die Konstituierung in diesem Verfahren mit 700 Unterschriften die vom UVP-G her erforderlichen 200 weit übertroffen. Auf der anderen Seite erleben wir in einer „Top-Down“-Vorgangsweise immer wieder bloße Behauptungen von Politfunktionären, die Region stünde geschlossen hinter den Pro-S8 Bürgermeistern und Mandataren mit behaupteten Zustimmungsraten von 85% - diese Behauptungen sind eben nur solche und entbehren jeder realen Grundlage, Jedes Mal, wenn Zeitungen Umfragen durchführen, haben die S 8 Kritiker diese haushoch gewonnen.

Herr Bürgermeister Fritz Quirgst:

Zur Wortmeldung von Herrn Rehm ist festzuhalten, dass eine Straße im Norden auch eine Straße im Süden notwendig gemacht hätte. Zur Wortmeldung von Herrn DI Mutzek ist festzuhalten, dass wir hoffen, dass die S 1 mit der Donauquerung angeschlossen wird, sodass es einen hochrangigen Ringschluss um Wien gibt und die Bürger nicht am Stadtrand von Wien im Stau stehen müssen.

Frau Jutta Matysek ermächtigt Herrn DI Herbert Hahn, die Bürgerinitiative Rettet die Lobau in der Verhandlung zu vertreten.

Herr DI Herbert Hahn in Vertretung der Bürgerinitiative Rettet die Lobau und in eigener Sache weist darauf hin, dass die Invalidensiedlung durch die S 1 und S 8 stark betroffen sein wird und eine echte Verkehrsentslastung durch die S 8 nicht stattfinden wird.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Mag. Thomas Hansmann das Wort.

Herr Mag. Thomas Hansmann in Vertretung der Niederösterreichische Umweltschutz:

Die Errichtung einer höherrangigen Straße wie der S 8 bringt die NÖUA in eine ambivalente Situation. Ihre Aufgabe laut NÖ Umweltschutzgesetz besteht nämlich darin, die Interessen des Umweltschutzes zu vertreten, gleichzeitig aber auch andere Interessen insbesondere wirtschaftliche Interessen zu berücksichtigen.

Die Errichtung einer höherrangigen Straße führt stets zu einem Eingriff in den Landschaftsraum sowie zu Auswirkungen auf Mensch und Tiere.

An dieser Stelle ist anzumerken, dass alle Einwendungen, welche die NÖUA zum ggstdl. Vorhaben eingebracht hat, mittlerweile zufriedenstellend im Vorhaben berücksichtigt worden sind. Allein im Bereich Naturschutz gibt es mittlerweile etwa 100 Auflagen. Und auch bzgl. der betroffenen Lebensräume sind bereits vorab ausreichende Kompensationsflächen zur Verfügung gestellt worden.

In der Abwägung sämtlicher Interessen stellt sich die Errichtung der Marchfeld Schnellstraße als alternativlos dar. Dies deshalb, weil die S 8 einen wertvollen Beitrag zur Entlastung der Bevölkerung zahlreicher Gemeinden, wie etwa Strasshof, Parbasdorf, Gänserndorf und Deutsch-Wagram darstellt. Derzeit ist eine hohe Belastung der betroffenen Bevölkerung durch stundenlangen Stop and Go-Verkehr gegeben, insbesondere durch Lärm und Emissionen. Außerdem benötigt es eine hochrangige Verkehrsverbindung nach Bratislava. Auch die Bevölkerungsentwicklung sowie die wirtschaftlichen Bedürfnisse bedürfen der S 8.

Die NÖUA spricht sich daher eindeutig für die Realisierung dieses Projekts aus.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Bürgermeister Werner Pozarek das Wort.

Herr Bürgermeister Werner Pozarek für die Gemeinde Obersiebenbrunn:

Die Marktgemeinde wünscht den ehebaldigsten Bau der S 8 West. Die Gemeinde ist vom massiven Schwerverkehr durch die Schottergruben betroffen. Die Schwerverkehrsrelation verläuft jetzt durch das Ortsgebiet über die L 9 Richtung Markgrafneusiedl. Aus Sicht der Gemeinde ist die Planung zu kurz, eine Verlängerung der ggstdl. S 8 West bis Schönfeld wäre sinnvoll. Durch das ggstdl. Projekt ist die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die L 9 Richtung Gänserndorf zu erwarten.

Herr Wolfgang Rehm:

Hier hat sich nun mit dem Bürgermeister der Gemeinde Obersiebenbrunn (dankenswerterweise) erstmals ein Gemeindevertreter **zum Sachverhalt** geäußert.

Um das Problem der Mehrbelastung im Obersiebenbrunner Ortsgebiet zu thematisieren, ist ja als eine Lösung die Spange L9/L2 auch mituntersucht, aber offenbar nicht eingereicht worden.

Gegenstand des UVP- Verfahrens sind aber auch die mitbeantragten Landesstraßen.

Nachdem es bisher lediglich politische Statements gab (und leider auch der Umweltanwalt als Formalpartei ein solches abgegeben hat), ist darauf hinzuweisen, dass es im konkreten Verfahren darum geht, ob das Vorhaben umweltverträglich ist oder nicht bzw. welche zusätzliche Auflagen erforderlich sind und nicht darum, sich einfach „Pro-S8“ zu äußern.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Mag. Wilhelm-Wolfgang Strapetz das Wort.

Herr Mag. Wilhelm-Wolfgang Strapetz in Vertretung von Frau Arch.DI Constanze Strapetz und in eigener Sache:

Die im Bescheid angegebenen objektseitigen Maßnahmen (Schalldämmlüfter) sind von der ASFINAG objektspezifisch zu prüfen und es ist ein Lüftungskonzept für alle in Frage kommenden Wohngebäude zu erbringen. Die Querlüftung ist wichtig für die Lüftung von Gebäuden und somit eine Sicherheit gegen die sommerliche Erwärmung der Gebäude und sollte gewährleistet werden. Es sollte für jedes Wohnobjekt, für das objektseitige Maßnahmen vorgesehen sind, ein Nachweis erbracht werden, dass die Lüftung mit Schalldämmlüftern ausreichend ist. Dieser Nachweis ist wichtig, um das Risiko der Schimmelbildung durch unzureichendes Lüften zu vermeiden. Es ist jedes dieser Wohnobjekte von einem Sachverständigen im Bestand zu prüfen und eine Bestandsaufnahme der Fensterlüftung laut ÖNorm 8110-3 zu erbringen. Ein Lüftungskonzept und der Nachweis über die Vermeidung der sommerlichen Überwärmung der Aufenthaltsräume dieser Gebäude ist lt. ÖNorm 8110-3 bei Wegfall der Querlüftung und Einsatz der Schalldämmlüfter in diesen Wohnobjekten vom Projektentwickler den Grundeigentümern vorzulegen. Es ist der Nachweis zu erbringen, dass die Schalldämmlüfter keine Verschlechterung der Lüftung des Hauses darstellen. Es ist somit der Ist-Zustand dieser Wohnobjekte durch ein Gutachten sicher zu stellen und der Nachweis zu erbringen, dass gegenüber dem Bestand lüftungstechnisch keine Nachteile für die Aufenthaltsräume entstehen. Die in Frage kommenden Schalldämmlüfter und die Lüftungsnachweise der Gebäude sind inklusive deren Produktdaten vor Projektbeginn den Grundeigentümern und Objektbesitzern bekannt zu geben. Es sind Schalldämmlüfter zu wählen, die sowohl eine vorgewärmte Zuluft als auch eine Abluft haben. Die Kosten dieser Planungsaufgaben und Gutachten sind für alle Wohnobjekte, wo objektseitige Maßnahmen geplant sind, von der ASFINAG zu übernehmen. Da Schimmel in den Räumen ein beträchtliches Gesundheitsrisiko darstellt, ist diese Maßnahme unbedingt erforderlich. Folgeschäden aufgrund von Schimmelbildung in den mit Schalldämmlüftern ausgestatteten Gebäuden sind von der ASFINAG als Projektentwickler zu verantworten. Die Vorgehensweise ist im Bescheid festzuhalten.

Hinweis auf einen Verfahrensfehler:

Warum ist aus lärmtechnischer Sicht alleine eine Verordnung heranzuziehen, die es zum Zeitpunkt des Beginns des UVP-Verfahrens am 19.11.2011 noch nicht gegeben hat? Diese VO wird zusätzlich derzeit vom VwGH in Frage gestellt. Teile dieser VO werden als gesetzeswidrig geprüft. Häuser, die nach dem Start des UVP-Verfahrens eingereicht wurden, werden nicht berücksichtigt, obwohl das UVP-Verfahren noch nicht einmal abgeschlossen ist. Das ist meines Wissens nicht rechtmäßig, wenn eine Partei sich die Gesetze zurecht biegen kann, weil man im Laufe des Verfahrens darauf gekommen ist, dass die Grenzwerte zu niedrig sind. Die bestehende Lärmschutz-VO ist erst am 2.9.2014 in Kraft getreten und bis dahin

galten die ÖNormen als Richtlinien, die für das UVP-Verfahren heranzuziehen sind. Für uns ist das ein Verfahrensfehler, der hier stattfindet.

Erholungsgebiet, ökologische Ausgleichsfläche und Landschaftsschutzgebiet – Forderung auf Einhaltung der von der Politik versprochenen Erholungsflächen:

Es wird davon ausgegangen, dass nur der Schall an den Fassaden wichtig ist. Das Gebiet ist als Bauklasse 1 gewidmet und wird in der Flächenwidmung als Grünraum und Erholungsgebiet geführt. Die Gärten gelten als Grün- und Erholungszone und sind daher auch als solche in die Berechnung einzubeziehen. Lt. ÖNorm B 8115-2 liegen für dieses Gebiet die Grenzwerte der Schallimmission bei 40 dB in der Nacht und 50 dB am Tag. Da derzeit im Siedlungsgebiet Invalidensiedlung ein mit Parkanlage gewidmetes Gebiet auf dem Grundstück 502/16 und 503/14 besteht, ist der zu erwartende Lärmpegel L_{den} am Tag zu hoch, da die Parkanlage als Erholungsgebiet als ÖNorm 5021 S Schallimmissionsgrenzwerte von 50 dB am Tag haben soll. Der dzt. geplante L_{den} am Tag übersteigt diesen Wert um 10 dB.

Das gesamte Gebiet von der Seestadt Aspern bis zur Wiener Landesgrenze im Osten und Norden wird derzeit in das größte Wiener Erholungsgebiet nördlich der Donau in den „Norbert Scheed-Wald“ umgewidmet. Auch dieser Wald wird ein Erholungsgebiet. Im Flächenwidmungsplan der Gemeinde ist diese als landwirtschaftlich genutzte Fläche als Landschaftsschutzgebiet eingezeichnet. Teile des Waldes bestehen schon neben der Ausgleichsfläche der Asperner Seestadt im Gebiet nördlich der Thujagasse. Auch in diesem Gebiet ist der Lärmpegel L_{den} am Tag von 60 dB zu hoch. Auf einem Hinweisschild wird die Bevölkerung aufgefordert, sich ruhig zu verhalten.

Der Sachverständige für Lärm:

Die Schalldämmlüfter ersetzen die gekippten Fenster bei der Nachtruhe. Beurteilt werden die Auswirkungen durch Lärm nach der BStLärmIV. Es werden Detailuntersuchungen nach § 14 BStLärmIV durchgeführt.

Der interne UVP-Koordinator DI Rehling weist darauf hin, dass die Detailuntersuchung von der ASFINAG durchzuführen und zu bezahlen ist.

Der Sachverständige für Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild zum Thema „Beeinflussung der Erholungsfunktion im Bereich Norbert-Scheed-Wald und der Parkanlage im Bereich der Invalidensiedlung Maiglöckchenweg“:

Punktuell ergeben sich durch eine Erhöhung der Lärmimmissionen in diesen Bereichen Auswirkungen auf die landschaftsgebundene Erholungsfunktion. Die in der Österreichischen Norm, ÖNORM S 5021 „Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und Raumordnung“ genannten Grenzwerte sind jedoch Planungsrichtwerte bzw. Immissionsgrenzwerte für verschiedene Gebietskategorien von Flächenwidmungen bzw. -nutzungen, daher sind diese in erster Linie für neue Baulandausweisungen im Flächenwidmungsplan also in Raumordnungsverfahren anzuwenden.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass die BStLärmIV derzeit Rechtsbestand ist und daher im gegenständlichen Verfahren anzuwenden ist.

Herr Wolfgang Rehm:

Die BStLärmIV ist beim VfGH zur Verordnungsprüfung anhängig. Das ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Wir haben den Antrag gestellt, das Verfahren zu unterbrechen, es liegt natürlich im Ermessen der Behörde, ob es dennoch weitergeführt wird, ich weise allerdings darauf hin, dass das aus verfahrenswirtschaftlichen Gründen nicht sehr zweckmäßig ist, dies zu tun und dass damit nicht nur Ihre sondern auch unsere Ressourcen vergeudet werden.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Gottfried Tröster das Wort.

Herr Gottfried Tröster:

Ich bin betroffener Bürger der Gemeinde Parbasdorf und Mitglied des Gemeinderates. In meiner Umgebung hat sich der PKW-Verkehr in letzter Zeit ver Hundertfacht, etwa 300 PKW pro Stunde. Auch der LKW-Verkehr hat sich verdoppelt. In Zukunft ist durch den Marchfeldkogel noch mehr LKW-Verkehr zu erwarten. Ich fordere daher eine zusätzliche AST für LKWs. Auch im Gemeindegebiet sind auf der LH 6 Maßnahmen zu setzen. Ich bin prinzipiell für den Bau der S 8, aber die gesamte Problematik des LKW-Verkehrs sollte schon jetzt abgeklärt werden.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit verweist auf die Beantwortung der Stellungnahme 13 im Stellungnahmenband 1 und hält fest, dass das Thema einer eigenen LKW-Anschlussstelle untersuchenswert, aber nicht Thema der S 8 ist.

Herr Wolfgang Rehm:

Es ist ein Projekt mit zwei Antragsstellern. Die Landesstraßen sind Teil des Projektes. Wenn Entlastungswirkungen angestrebt werden, dann sind Adaptierungen, sind Maßnahmen zur Entlastung vom LKW-Verkehr heute zu diskutieren.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass die Behörde das eingereichte Projekt zu beurteilen hat.

Herr Wolfgang Rehm:

Es ist (speziell bezogen auf die mitbeantragten Landesstraßenteile) nicht nur das eingereichte Projekt, sondern sind auch kumulierende Wirkungen zu prüfen und die Behörde hat auch zu prüfen, ob das eingereichte Projekt vollständig ist und alle in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Elemente beinhaltet.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit weist darauf hin, dass die kumulierende Wirkung der Verkehrsnachfrage des Projekts Marchfeldkogel im Projekt S 8 berücksichtigt ist.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Ing. Anton Sommerauer das Wort und hält fest, dass Herr Ing. Sommerauer während der öffentlichen Auflage keine Stellungnahme abgegeben hat.

Herr Ing. Anton Sommerauer:

Die S 8 ist in Zusammenhang mit der S 1 zu betrachten. Ich rege an, dass die S 8 weiter bis zur jetzt bestehenden S 1 verlängert wird, falls die S1 Lobau nicht verwirklicht werden sollte.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass die Verlängerung der Trasse nicht Gegenstand des Verfahrens ist, sondern das eingereichte Vorhaben zu beurteilen ist.

Der Verhandlungsleiter unterbricht um 11.00 Uhr für eine Pause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 11.15 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Rechtsanwalt Dr. Wolfgang List das Wort.

Herr RA Dr. Wolfgang List bringt in Vertretung von Ing. Leopold Haindl und Marlene Haindl sowie der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld vor wie in Punkt I. („Nicht korrekt und viel zu niedrig berechnete Luftschadstoffemissionen und -immissionen in der Bauphase“) und Punkt II. („Schwerwiegende Auswirkungen auf die Landwirtschaft durch die Versickerung der chloridhaltigen Straßenwässer“) der schriftlichen Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH vom 4. April 2016 (Beilage ./29).

DI Schulz für die Projektwerberin zum Thema „Grundwasser/Chloridanreicherung“:

Nach Durchsicht und nochmaliger Evaluierung der Projektunterlagen kommt der Fachplaner zum Schluss, alle Vorgaben und Aufträge im Zuge des 2. Verbesserungsauftrages erfüllt zu haben, insbesondere auch die ergänzende Berechnung mit anderem Porositätswert. Die diesbezügliche fachliche Argumentation samt überblicksmäßiger Ergebnisskizze findet sich im ergänzenden Technischen Bericht – Ergänzung Transportmodell wieder.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Dr. Josef Eisner das Wort.

Herr Dr. Josef Eisner bringt in Vertretung von Ing. Leopold Haindl und Marlene Haindl sowie der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld vor wie in Punkt III. („Schwerwiegende Beeinträchtigungen des Natura 2000 Gebietes Sandboden und Pratertrasse“) der schriftlichen Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH vom 4. April 2016 (Beilage ./29).

DI Rehling auf die Frage von Dr. Josef Eisner, inwieweit die Entlastung von Landesstraßen kausal dem Projekt der S 8 zuzuordnen ist:

Die Entlastung an den Landesstraßen ergibt sich aus dem Vorhaben.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hält dazu fest:

Wenn eine Entlastung der Verkehrsnachfrage der S 8 kausal zuzuordnen ist, so ist das eine positive Auswirkung der S 8 und deshalb als Projektwirkung der S 8 zu berücksichtigen.

Der Verhandlungsleiter unterbricht um 12.55 Uhr für eine Mittagspause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 14.07 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Gottfried Tröster das Wort.

Herr Gottfried Tröster:

Im Bereich der LH 6/S 1 sind beim Parkplatz Rodungen vorgesehen und die erforderlichen Ersatzaufforstungen sollen im Gemeindedorf Parbasdorf realisiert werden. Auf einer Länge von 4 km entlang der LH 6 sind derzeit Wildwarner installiert. Diese sind täglich verschmutzt und müssten aufwendig gereinigt werden. Zusätzlich kommt es zu 10 Wildunfällen pro Jahr, was mit hohen Kosten (Schadenswert ca. € 100.000,- jährlich) verbunden ist. Ich fordere, dass die Wildwarner durch einen Wildzaun ersetzt werden sollen, dessen Errichtung günstiger ist. Ich ersuche um eine rasche Realisierung der S 8 unter Berücksichtigung der o.a. Einwände.

Der Sachverständige für Forst, Jagd und Wildökologie zum Thema „Ersatzaufforstungen in Parbasdorf“:

Die Projektwerberin hat in den Einreichunterlagen einen Flächenpool für optionale Ersatzaufforstungen angegeben. Es steht allerdings noch nicht fest, ob diese Flächen tatsächlich verfügbar sind. Es wird daher vorgeschrieben, dass die Ersatzaufforstungen jedenfalls in den Standortgemeinden durchzuführen sind. Die Vorschreibung einer Überkompensation von Rodungen bzw. eine konkrete Vorschreibung von Ersatzaufforstungen für die Gemeinde Parbasdorf ist aber wegen der Frage der Flächenverfügbarkeit nicht vorgesehen. Es wäre aus fachlicher Sicht jedoch wünschenswert, dass auch in der stark unterbewaldeten Gemeinde Parbasdorf Ersatzaufforstungen vorgenommen werden. Diesbezüglich wird an die Projektwerberin verwiesen.

DI Schröfelbauer schließt sich für die Projektwerberin zum Thema „Ersatzaufforstungen in Parbasdorf“ der Stellungnahme des Sachverständigen für Forst, Jagd und Wildökologie an. In Abhängigkeit von den verfügbaren Grundstücken sind Aufforstungen in Parbasdorf grundsätzlich nicht auszuschließen.

Der Sachverständige für Forst, Jagd und Wildökologie zum Thema „Wildzaun statt Reflektoren entlang der Landesstraße“:

An Landesstraßen werden nur in absoluten Ausnahmefällen Wildzäune vorgeschrieben, da durch Zäune neue Barrieren entstehen, die aus wildökologischer Sicht problematisch sind. Wildwarneinrichtungen (optische oder akustische) bedingen zwar einen gewissen Wartungsaufwand, sind aber aus wildökologischer Sicht zu bevorzugen.

Der Verhandlungsleiter erteilt Frau Arch.DI Constanze Strapetz das Wort.

Frau Arch.DI Constanze Strapetz:

Unser Haus fällt in der Schallschutzberechnung der Fassaden noch nicht unter die betroffenen Häuser, welche an der Fassade eine Schallimmission über 55 dB am Tag und über 45 dB in der Nacht haben.

Der Wert, welcher bei der Überlagerung von S 1 und S 8 berechnet wurde, liegt 0,4 dB unter dem Grenzwert von 45 dB in der Nacht. Es gibt Werte in Planfällen, die höher sind: PLF 1-C und PLF 1-E. Warum werden die Werte dieser Planfälle nicht herangezogen? Welche Planfälle sind das?

In der Stellungnahme wird ein zweites Stockwerk angeführt. Unser Haus hat zwei Geschoße, ein Erdgeschoß und ein Obergeschoß. Ein zweites Stockwerk hat es nicht. Meine Frage war, welche Planung wurde hier herangezogen?

Zur Stellungnahme meines Mannes möchte ich Folgendes festhalten:

Der Schalldämmlüfter ersetzt das offene Fenster nicht. Die OIB-Richtlinie für Hygiene- und Gesundheitsschutz fordert einen Luftwechsel bei vollständig geöffneten Fenstern. Dieser gewährleistet die ausreichende Lüftung der Gebäude und schützt die Gebäude vor sommerlicher Überwärmung. Fehlt die offene Fensterfläche, ist eine mechanische Lüftung vorzusehen, die nach Ö-Norm 8110 berechnet wird.

Wir fordern für jedes Objekt, für das Schalldämmlüfter vorgesehen sind, eine Bestandsaufnahme und ein bauphysikalisches Gutachten sowie einen Nachweis für die ausreichende Belüftung dieser Gebäude. Die Verhinderung der sommerlichen Überwärmung ist nachzuweisen.

Der Sachverständige für Lärm erklärt die verwendeten Planfälle, die Schallpegelwerte des Objektes W 202 und die Überarbeitung der Gebäude und Adressen im Wiener Bereich wie in seiner Stellungnahme zu Einwand Nr. 4 in Stellungnahmenband 1. Eine Detailuntersuchung nach § 14 BStLärmIV ist in den Maßnahmen enthalten.

DI Walter für die Projektwerberin zur Frage, welche Geschoße berechnet wurden:

Beim Objekt Invalidensiedlung W202 wurden die Geschoße 1 und 2, das sind die Geschoße Erdgeschoß und erstes Obergeschoß berechnet.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Ing. Leopold Haindl das Wort.

Herr Ing. Leopold Haindl bringt in Ergänzung zur vorgelegten schriftlichen Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH vom 4. April 2016 (Beilage./29) wie folgt vor:

Alle von mir in meinem Vortrag gemachten juristischen Aussagen sind von Herrn Dr. List geprüft. Ich betone, dass vor allem die Chlorideinträge in das Grundwasser für die Bevölkerung und besonders für die Landwirtschaft massive Folgen haben werden. Dazu ist anzu-

merken, dass in Gesprächen mit Vertretern der ASFiNAG immer betont wurde, dass unsere für die Beregnung unserer landwirtschaftlichen Flächen im Bereich der Trasse bestehende Brunnenanlage nicht überbaut würde und weiterhin der Landwirtschaft für Beregnungszwecke zur Verfügung stehen wird. Die Tatsache, dass den Technikern der ASFiNAG bewusst gewesen sein muss, dass die Brunnen auf Grund der hohen Chloridbelastung nicht mehr verwendet werden können, stellt eine klare Täuschung dar.

Für die wasserrechtlich bewilligte Wassermenge dieser Brunnenanlage von 119.000 m³ / Jahr sowie erforderlicher Stundenleistung von bis zu 400 m³ / Stunde wird nicht konkretisiert, wie die gutachterlich festgelegte Ersatzwassermenge beschafft werden soll. Eine derartige unspezifische Auflage ist weder vollstreckbar noch rechtskonform!

Auch wird vom Gutachter bei Überschreitung eines kritischen Chloridgehalts im Grundwasser eine Reglementierung der Salzstreuung gefordert. Dies stellt eine absurde Auflage dar. Sollen die Fahrzeuge auf der Schnellstraße dann einer Schleuder- und Unfallgefahr nach dem Stopp der Salzstreuung ausgesetzt werden?

Zur erfolglosen Wassersuche von Herrn Ing. Leopold Haindl sen. in den 50er und 60er Jahren sowie dem Bau der jetzigen Brunnenanlage mit einem dauerhaften Wasserzulauf von 400 m³ / Stunde Ende der 70er Jahre wurde von mir noch erwähnt, dass bereits nach nur 150 Metern abseits dieser Brunnenanlage kein ausreichender Wasserzulauf mehr gegeben ist. Schon bei einer Pumpenleistung von nur 50 m³ / Stunde sinkt der Wasserspiegel so stark, dass der Brunnen nicht mehr weiter betrieben werden kann. Es dauert mehrere Tage bis sich der Wasserspiegel wieder einigermaßen erholt.

Jeder Landwirt weiß, dass auf der sogenannten Hochterrasse zwischen Markgrafneusiedl und Deutsch Wagram keine Brunnen mit ausreichendem Wasserzulauf errichtet werden können (der Bezirksbauernobmann Zörnpfenning nickt zustimmend).

Ich stelle fest, dass von Probepumpversuchen der ASFiNAG, die ein Ergebnis von 2 bis 3 m³ / Stunde erbrachten, nicht auf einen Wasserzulauf von 400 m³ geschlossen werden kann.

Der Planer der ASFiNAG für Geologie und Grundwasser betont (wörtlich), „dass schon irgendwo Wasser zu finden sein wird“.

DI Schulz für die Projektwerberin zum Thema „Ersatzwasser“:

Seitens des Fachplaners wird festgehalten, dass auf Grundlage der Untersuchungen Nutzwasser in jeglicher innerhalb des Projektperimeters, insbesondere auch im Bereich der Liegenschaften Haindl, in ausreichender Menge zur Verfügung steht. Dies ist insbesondere aus den regionalen hydrogeologischen Verhältnissen abzuleiten. Im Fall der erforderlichen Verlegung einzelner Brunnen wird es möglich sein, diese innerhalb geringer Distanzen der bestehenden Standorte neu zu situieren.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass der Landeshauptmann von Niederösterreich im Rahmen des zweiten teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für die Erteilung der wasserrechtlichen Genehmigung zuständig ist.

RA Dr. Wolfgang List wendet ein, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf den Wasserhaushalt bereits im Rahmen des UVP-Verfahrens zu behandeln sind. Im UVP-Verfahren muss die Möglichkeit der Ersatzwasserleistung nachgewiesen werden.

Der Sachverständige für Boden und Landwirtschaft:

Die Zurverfügungstellung von Ersatzwasser ist möglich, z.B. könnte das Wasser über Rohrleitungen dem Marchfeldkanal bzw. dem Rußbach entnommen werden.

Ing. Leopold Haindl:

Zur Anregung des Sachverständigen für Boden und Landwirtschaft, Ersatzwasser zur Beregnung der landwirtschaftlichen Flächen Haindl könne auch über Rohrleitungen aus dem Marchfeldkanal beschafft werden, stelle ich fest:

Auf unseren Flächen wachsen Aroniabeeren im Bioanbau. Diese Wildobstart wird unmittelbar nach der Ernte zu Saft verarbeitet. Oberflächenwässer unterliegen Qualitätsschwankungen (besonders der Marchfeldkanal als Vorfluter von Kläranlagen).

Ich verbitte mir daher Bewässerung aus Oberflächengewässern.

Herr Wolfgang Rehm:

Die Projektwerberin hat den Nachweis über die Verfügbarkeit des Wassers vor Erteilung der Genehmigung zu erbringen (für den hier vom SV Dr. Atanasoff angesprochenen Fall der angeblich leicht möglichen Entnahme von Marchfeldkanalwasser wäre ein Vertrag mit der Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal vorzulegen). Ich bin selbst auch Landwirt im Marchfeld und habe Erfahrungen mit Bewässerungsprojekten und war zweimal an welchen beteiligt, bei denen die Entnahme aus dem Marchfeldkanal vorgesehen war, die aber auch daran gescheitert sind.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin zum Thema „Wassernutzungen“:

Im Planungsraum sind zahlreiche Wassernutzungen vorhanden, wovon der überwiegende Teil keine qualitativen und quantitativen Auswirkungen erfährt. Für alle anderen wird Ersatzwasser zur Verfügung gestellt.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die Sachverständigen der UVP-Behörde zum heutigen Vorbringen von Rechtsanwalt Dr. List, Ing. Haindl und Dr. Eisner am Donnerstag, den 7. April 2016, Stellung nehmen werden.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn DI Heinz Mutzek das Wort.

Herr DI Heinz Mutzek als Vertreter der Bürgerinitiative „Netzwerk Verkehrsregion Wien/NÖ“:

In den Gutachten für die Fachbereiche Luftschadstoffe und Humanmedizin wurde ein Themenkomplex zu gesundheitsgefährdenden Partikeln, sog. „Ultra-Feinstaub-Partikel“ der Korngröße PM 1 und PM 0,1 nicht behandelt. Ich spreche von Partikeln, die so fein sind, dass sie die Bluthirnschranke überwinden können, wenn durch die Lunge aufgenommen, und nachhaltige Schäden bei Kindern und Erwachsenen verursachen. Auch moderne Pkw und Lkw emittieren solche Partikel, und damit sprechen wir von einer massiven Gefahr für die Bevölkerung.

Als Beilage für das Protokoll habe ich hier ein Factsheet des Verkehrsclubs Österreich, aus dem ich nun zwei Stellen zitieren möchte:

„In den vergangenen Jahren rückte die Wirkung von kleinsten Partikeln auf das Herz und den Blutkreislauf in den Vordergrund. Wesentliche Ursache dieser „Tiefenwirkung“ sind die 10 bis 1.000 mal kleineren, ultrafeinen Partikel unter 100 Nanometer (=0,1 Mikrometer = PM 0,1). Sie dringen nicht nur bis zu den Lungenbläschen vor, sondern gelangen auch in den Blutkreislauf und werden in verschiedene Organe verteilt, wo sie entzündliche Veränderungen verursachen können. Diese winzigen Entzündungsherde setzen Kettenreaktionen in Gang, welche das Kreislaufsystem und andere Organsysteme beeinträchtigen. Letztlich kann es zu Herzinfarkten und Schlaganfällen kommen. Nicht zu vernachlässigen ist auch, dass die winzigen Partikel auf ihrer Oberfläche u.a. Metallionen u.a. gefährliche Chemikalien in den Organismus einschleusen können, was ihre schädliche Wirkung noch vergrößert.“

„Die Folgen von hohen PM 2,5-Belastungen sind sehr gut belegt: Diese können u.a. zu Fehlgeburten sowie bei Kindern zu Atemwegkrankungen führen. Es wurden Zusammenhänge der Feinstaubbelastung mit den kognitiven Fähigkeiten sowie mit Diabetes gefunden. Auch gibt es Hinweise für chronisch entzündliche Prozesse im zentralen Nervensystem (Stichwort Demenz).“

„Derzeit wird das Gewicht von Feinstaub gemessen, was aber aufgrund des geringen Gewichts der gefährlichen ultrafeinen Partikel ungenügend ist, denn was zählt ist die Oberfläche und nicht das Gewicht. Ein wesentlicher Parameter ist die Partikelanzahl in der Luft, die ebenfalls messbar ist. Der gesamte Feinstaub PM 10 wird an mehr als 120 Stellen in Österreich gemessen, für die kleineren PM 2,5-Partikel gab es Anfang des Jahres 2015 nur 39 Messstellen, für PM 1 überhaupt nur eine einzige Messstelle. Ultrafeinstaub PM 0,1 wird gar nicht erhoben. Um die Verursacher der Luftverschmutzung besser identifizieren zu können, ist es aber wichtig, die tatsächliche Belastung im Alltagsleben zu erfassen.“

„Viele Menschen in Ballungsräumen wohnen und arbeiten in der Nähe stark befahrener Straßen, wo ultrafeine Partikel in sehr hoher Konzentration in der Luft sind. Die Hauptverursacher für diese Kleinstpartikel sind Abgase älterer Dieselaautos, Lkw, Baumaschinen sowie von Benzin-Pkw mit Direkteinspritzung. Fußgängerinnen und Fußgänger entlang stark befahrener Straßen sowie die Insassen der Fahrzeuge sind einer hohen Belastung durch Ultrafeinstaub ausgesetzt. Die WHO stuft im Jahr 2012 Dieselaabgase als krebserregend ein.“

Damit richte ich meine Fragen an die Sachverständigen Fr. Dr. Kathrin Baumann-Stanzer und Hr. Dr. Gerald Haidinger:

Warum haben Sie diese Themen „Ultrafeinstaub und krebserregende Wirkungen“ nicht dargestellt?

Ich stelle damit den Antrag auf Verbesserung in folgenden Punkten:

- Erhebung des Ist-Zustandes im Feinstaub-Sanierungsgebiet der Ostregion Österreich für die Werte PM 0,1 und PM 1,0
- Festlegung von einzuhaltenden Grenzwerten für Ultrafeinstäube, die sich nicht an deren Gewicht, sondern deren Anzahl orientieren, für die Bau- und Betriebsphase
- über ein Monitoring und Steuerungssystem soll im Falle von Grenzwertüberschreitungen von Feinstaub, Ultrafeinstaub und weiteren Luftschadstoffen Einlenkung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit erfolgen.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Grenzwertregelungen nach IG-Luft liegen nur für PM_{2,5} und PM₁₀ vor. Diese wurden beurteilt. Der Betrieb des Luftgütemessnetzes ist Aufgabe des Landes. Für das geplante Monitoring im Rahmen der Bauphase kann der Umfang der getrennt messtechnisch erfassten Korngrößenklassen erweitert werden. In den Immissionsberechnung PM_{2,5} ist der Anteil der Ultrafeinpartikel grundsätzlich enthalten. Damit wurden diese im Rahmen der Begutachtung grundsätzlich auch berücksichtigt. Der Umfang der Dieselabgase durch Baustellentransportverkehr und Baumaschinen wird im Zuge der Maßnahmenvorschläge durch Vorgabe von Emissionsmindeststandards limitiert.

Der Sachverständige für Humanmedizin:

PM_{2,5} und kleiner gelangen in der Lunge bis in den alveolaren Bereich und werden dort resorbiert. Über den Blutkreislauf können diese Partikel in jedes Organ des Körpers gelangen. Genauso wie der Sauerstoff, den wir einatmen, oder Medikamente, die über die Lunge resorbiert werden (z.B. Narkosegase). Die Risikoschätzer für PM_{2,5} bezüglich Auswirkungen auf die Morbidität und Mortalität entsprechen weitgehend jenen für PM₁₀, weil bei PM₁₀ die darin enthaltene PM_{2,5} (und kleiner) Fraktion für die Auswirkungen ausschlaggebend sind. Die Auswirkungen von Feinstaub auf die Morbidität und Mortalität habe ich in meinen Gutachten großemäßig berechnet (Berechnung des Risikos) und beurteilt. Die Untersuchungen der IARC (Krebsforschungsinstitut der WHO) sind in den Veröffentlichungen der WHO zusammengefasst. Diese Literatur ist in meinem GA berücksichtigt und wurde für die Berechnung der Risiken (Morbidität und Mortalität) herangezogen.

DI Ellinger für die Projektwerberin zum Thema „unterschiedliche Messstellendichte für PM₁₀, PM_{2,5}, PM₁“:

Die geringere Anzahl an PM_{2,5} und PM₁ Messstellen lässt sich aus der räumlichen Verteilung der Partikelfraktionen begründen. Je kleiner die Partikelfraktion desto homogener ist dessen räumliche Verteilung: Daher ist zur Beschreibung der Belastungssituation feinerer Fraktionen eine geringere Anzahl von Messstellen erforderlich.

Für die Relation PM₁₀ zu PM₁ können dem Sachverständigen vom Fachbeitragersteller Relationen mehrmonatiger Messungen aus dem Marchfeld zur Verfügung gestellt werden.

Herr Wolfgang Rehm:

Wenn die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima das Problem zwar erkennt, aber davon spricht, es gäbe im IG-L keine Grenzwerte für PM_{1,0} und PM_{0,1}, dann ist festzuhalten, dass nicht auf eine gesetzliche Regelung gewartet werden muss, sondern – wenn es aus fachlicher Sicht ausreichend Evidenz (für die schädliche Wirkung) gibt – auch ein Vorsorgewert festgelegt werden und die Sachverständige entsprechende Maßnahmen/Auflagen vorschlagen kann.

Herr Dr. Aron Vrtala (in Vertretung der Umweltorganisation VIRUS und der Bürgerinitiative Marchfeld BIM):

In Sachverständigen-Kreisen ist es allgemein seit den 1990er Jahren bekannt, dass die Lunge vorwiegend im Feinstaubbereich von 100nm arbeitet bzw. betroffen ist und ihre Filterwirkung über das Größespektrum entfaltet. Es geht dabei um die Filtereffizienzkurve. Zu sagen, dass es ausreicht ein PM_{2,5} allein heranzuziehen, ist inhaltlich unrichtig. Das wussten wir in der Aerosolgruppe von Prof. Preining an der Universität Wien damals schon. Das Spektrum der Partikel beinhaltet eben auch kleinere Partikel und man kann das Spektrum nicht über einen Kamm scheren. Das wäre so als wäre weißes Licht nur bestehend aus Wellenlängen größer der Grünen oder wenn man will auch umgekehrt.

Es ist richtig, dass die derzeitige gesetzliche Lage lediglich die Beurteilung von PM₁₀ und PM_{2,5} vorschreibt.

Es ist auch darauf hinzuweisen, dass chemische Wirkung durch die Oberfläche stattfindet, daher ist auch die Anzahl der Partikel maßgebend. Hierzu gibt es noch keine gesetzliche Verordnung.

Wenn ich vorhin Prof. Haidinger richtig verstanden habe, dann ist das derzeitige Wissen zur medizinischen Wirkung von Nanopartikeln nicht gesichert bzw. wurde vorhin das Wort Mutmaßungen verwendet. Ich weise daher auf das Buch Nanoparticles in the Lung - Environmental Exposure and Drug Delivery von Akira Tsuda und Peter Gehr, CRC Press, 2015, hin. Ich verweise ferner auf die von der Kanzerogenität des Dieselabgases (laut WHO), die die Gefährlichkeit sonst auch nicht erkennen hätte können. Das Wort Mutmaßungen greift also ein wenig zu kurz.

Der Sachverständige für Humanmedizin:

Das von Herrn Dr. Vrtala vorgelegte Buch (Tsuda A, Gehr P (Hrsg:) Nanoparticles in the lung. 2015, Taylor & Francis) stellt eine Zusammenschau des derzeitigen („in vitro“) Wissens zum Thema dar, enthält aber keine epidemiologische Evidenz in Bezug auf medizinisch-gesundheitliche („in vivo“) Wirkungen.

Es ist schon lange bekannt, dass Dieselruß karzinogen ist, da er ja unter anderem das Kanzerogen Bez(a)pyren (BaP) (welches vor etwa 100 Jahren erstmals beschrieben wurde) enthält. Die Auswirkungen auf Morbidität und Mortalität habe ich größtmäßig angegeben. Man könnte theoretisch auch das Risiko gegenüber Krebs und Herz-Kreislaufkrankungen berechnen. Die Risikoschätzer liegen unter jenen von Morbidität und Mortalität und bringen

daher nicht ein Mehr an Information. Theoretisch könnte man das Krebsrisiko auch für BaP berechnen. Aus medizinischer Sicht ist die Berechnung des Morbiditäts- und Mortalitätsrisikos aussagekräftig und ausreichend.

Herr Dr. Aron Vrtala:

Ich bin kein Mediziner. Aber wir wissen über Probleme und ich möchte auf die Wortmeldung vorhin von Herrn Rehm verweisen, wo es um die Vorsorgewirkung ging.

Noch eine Bemerkung zum Kollegen DI Ellinger von vorhin zur Verteilung der Messstationen. Es ist richtig, dass die Diffusivität von PM1 größer ist und daher weniger Messstationen gebraucht werden. Dennoch gibt es für Umweltgase eine höhere Messstationsdichte. Es erfreut mich, dass im Marchfeld nun PM1 an zwei weiteren Stationen gemessen wird und ich möchte anregen, dass die Daten zur weiteren Bewertung zur Verfügung gestellt werden.

Herr Wolfgang Rehm:

An dieser Stelle wird Kritik an der Verhandlungsorganisation geübt, die ein Handmikrofon am Tisch nur der Projektwerberin, nicht jedoch den Verfahrensparteien gewähren möchte, dies ist einerseits eine Ungleichbehandlung und vor allem den Erfordernissen eines längeren laptopgestützten Vorbringens wie jenem von Dr. Vrtala nicht entsprechend. (Die Behörde stellt im weiteren Verhandlungsverlauf beginnend mit dem Vortrag Dr. Vrtala zusätzlich zum Stehpult einen Tisch mit Mikrofon zur Verfügung).

Der Verhandlungsleiter erteilt Frau Jutta Matysek das Wort.

Frau Jutta Matysek bevollmächtigt Herrn DI Herbert Hahn, die Bürgerinitiative „Rettet die Lobau“ in der Verhandlung zu vertreten.

Herr DI Herbert Hahn in Vertretung der Bürgerinitiative „Rettet die Lobau“ und in eigener Sache:

1 ALLGEMEINE EINLEITUNG

Der frühere Verkehrsminister und nunmehrige Bundeskanzler hat im Rahmen der Trassenfestlegung der S 8 launig gegenüber der Presse festgehalten, dass die längste Trasse die beste Variante aufgrund der höchstmöglichen Mauteinnahmen ist.

In der aktuellen Ausgabe des Profils (25.03.2016) wird in einer Kurzmeldung auf die Ausarbeitung einer Novelle zur Recycling-Baustoffverordnung des Umweltministeriums hingewiesen. Nunmehr soll auch schwermetallhaltige Schlacke aus der Stahlproduktion ohne Einschränkung im Straßenbau in Österreich möglich sein. Weiters soll der Aushub beim Straßenbau, ohne dessen Zusammensetzung zu überprüfen, wieder zum Straßenbau verwendet werden können. In Deutschland gibt es hierzu strenge Auflagen. Im Bereich Augsburg muss ein Straßenstück aufgrund der Schwermetallbelastung derzeit saniert werden.

Leider ist es nunmehr üblich, in UVP-Verfahren die kurze Auflagedauer in Ferienzeiten zu legen oder in deren Nähe. Des Weiteren sind die Dauer der Auflage sowie die Aufbereitung der Unterlagen in keiner Weise geeignet, um von subjektiv Betroffenen, NGOs oder Bürgerinitiativen in einer Zeit von 4 Wochen entsprechend erarbeitet zu werden. Die Möglichkeiten zu diesem Konvolut entsprechende und vollständige Stellungnahmen abzugeben, sind daher eindeutig zu kurz bemessen. Es ist jedoch leider davon auszugehen, dass genau dies der Zweck dieser Vorgangsweise ist.

In erster Linie soll Rechtssicherheit für das Projekt hergestellt werden. Die tatsächliche Umweltverträglichkeit des Projektes ist anscheinend von untergeordneter Bedeutung.

Dies als Einstieg zu einem Verfahren, in dem über die Umweltverträglichkeit eines Straßenprojektes entschieden werden soll.

2 Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung - BStLärmIV

Seit 2. September 2014 ist die BStLärmIV die maßgebliche Grundlage zur Beurteilung der Luftschallimmissionen bei „Nachbarn“ durch den Betrieb und den Bau von Bundesstraßenprojekten.

Diese Verordnung ist als Anlass-Verordnung zu betrachten.

Mit Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes vom 15.11.2015 wurde der Antrag an den Verfassungsgerichtshof gestellt, für den Lärmschutz der Nachbarn wesentliche Inhalte der BStLärmIV als gesetzwidrig aufzuheben.

Somit ist festzuhalten, dass diese Verordnung in der gegebenen Fassung zum derzeitigen Zeitpunkt schon aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nicht als Beurteilungsgrundlage herangezogen werden sollte.

3 Schutz der Wohn- und Aufenthaltsbereiche in Gebäuden

Dazu im TEILGUTACHTEN Nr.: 02 Lärm S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9):

2.5 Alternativen, Trassenvarianten

Sachverhalt-Befund:

Für die Auswahl von Trassenvarianten stellt die Lärmbelastung durch den Verkehr nur eines von vielen Kriterien dar.

*Können die definierten Schutzziele bzw. die Immissionsgrenzwerte nach BStLärmIV eingehalten bzw. mit zu setzenden Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden, sind alle Varianten aus Sicht des Fachbereichs Lärm möglich. Die Unterschiede liegen dann in den Kosten für erforderliche Lärmschutzmaßnahmen. **In vielen Fällen trägt der Verkehrslärm kein großes Gewicht im Hinblick auf Variantenentscheidungen.***

....

Schlussfolgerungen-Gutachten:

Aus der Sensitivitätsanalyse für den Abschnitt West der NKU (Einlage 1-3.3, Kapitel 9.1 Nutzwertanalyse (NWA) und Kapitel 9.4.1) ist auch bei Schwerpunktlegung auf Mensch,

Raum und Umwelt (Gewichtung G1 Umwelt, 65%), der Anteil der Immissionen plausibel mit 6% gewichtet. Dieser Einfluss der Immissionen auf die Variantenentscheidung sinkt bei Gewichtung G2 (Schwerpunkt Verkehr) auf 4% und bei G3 (Kostenschwerpunkt) auf 2% (siehe Einlage 1-3.3, Tabelle 19, „Gewichtung Kriterienkatalog).

Aus lärmtechnischer Sicht sind generell beide Varianten, dort wo die Trassenführungen Unterschiede zeigen, in weiterer Entfernung zu den Siedlungsrändern situiert. Daraus resultiert, dass der schalltechnische Unterschied als gering einzuschätzen ist.

Auch unter Einbeziehung detaillierter Lärmbetrachtungen beider Varianten Nord wie Süd mit einer Teilung der Immissionen in Luft 3% und Lärm 3%, würde dies daher aus obigen Gründen keine Änderung des Variantenentscheids bewirken.

In der BStLärmIV ist zur Ermittlung der Luftschallimmissionen und zur Beurteilung Folgendes festgehalten:

Ermittlung und Beurteilung

§ 7. (1) Die Lärmemissionen und -immissionen sind nach dem für Straßenverkehrslärm einschlägigen Stand der Technik zu berechnen, wobei bei der Ermittlung der Emissionen Punkt 4.1 (Maßgebende Verkehrsstärken) der RVS 04.02.11 Lärmschutz, Stand 1. März 2006, und Punkt 5.1 (Emissionsschallpegel) der RVS 04.02.11, Stand 31. März 2009, anzuwenden sind (Anlage).

(2) Für die Beurteilung der durch den Betrieb des Bundesstraßenvorhabens bedingten Lärmimmissionen sind der Zustand zum Prognosezeitpunkt ohne das Vorhaben (Nullplanfall) und der durch das Vorhaben geänderte Zustand zum Prognosezeitpunkt (Vorhabensplanfall) heranzuziehen.

Die Vorgangsweise, einen fiktiven Nullplanfall ebenfalls zur Beurteilung von Luftschallimmissionen durch Bundesstraßen heranzuziehen, ist auch aus technischer Sicht fragwürdig. Der Nullplanfall und seine schalltechnisch relevanten Parameter müssten durch eine unabhängige, weisungsungebundene Institution festgelegt werden. Bei Straßenprojekten wird der Nullplanfall aufgrund von getroffenen Annahmen und Abschätzungen über zukünftige verkehrliche, verkehrspolitische, wirtschaftliche und technische Annahmen durch den Projektwerber festgelegt.

Diese Vorgangsweise widerspricht der üblichen Vorgangsweise im Gewerberecht.

Durch die Nichtberücksichtigung der ortsüblichen Schallimmissionen in Form von Messungen und die Definition von Irrelevanzen bei Schallpegelerhöhungen sind zum Teil absurde Anhebungen von Luftschallimmissionen in derzeit ruhigen Wohngebieten die Folge.

Legt man die schon deutlich zu hoch angesetzten Luftschallimmissionen des Nullplanfalls R 2025 zugrunde, treten Pegelanhebungen im Bereich von + 3 dB bis + 8 dB sehr häufig auf. In einzelnen Wohngebieten sind vor den Fenstern und somit auch im Freiraum Anhebungen der Luftschallimmissionen zwischen dem relevanten Maximalplanfall und dem Nullplanfall von über + 10 dB festzustellen.

Die im Projekt dargestellten Verminderungen von Luftschallimmissionen durch das Projekt S 8 liegen in der Regel im Bereich von - 3 dB bis - 5 dB. Nur im Bereich der Ortsdurchfahrt

von Markgrafneusiedl treten an 8 Wohngebäuden Pegelverminderungen um - 8 dB bis - 10 dB auf.

In der Invalidensiedlung wurde das Wohnhaus Franciscus Harriegelgasse 17, 1220 Wien, der Caritas nicht erwähnt. Sowohl bezüglich der Bewohner als auch der Arbeitnehmer wäre hierfür eine Einzelbeurteilung auch durch den Humanmediziner erforderlich.

Im humanmedizinischen Gutachten erfolgt die folgende Aussage:

Als Qualitätsziele ^{a)} für bestimmte Umwelten sind definiert:

In Wohngebieten sind am Tag Außenpegel von LA,eq 50 dB, am Abend und am Wochenende von LA,eq 45 dB und in der Nacht von LA,eq 40 dB anzustreben (Tag/Nacht: 50/40 dB entsprechend den Immissionsgrenzwerten im Freien der Widmung Kategorie 2: Ländliches Wohngebiet).

Außenschallpegel für Garten und Terrassen sollten am Tag LA,eq 45-50 dB und LA,max 60-70 dB nicht überschreiten.

Diese Aussage wird durch den Gutachter sofort durch die folgende Anmerkung relativiert:

^{a)} Anmerkung: Ein Zielwert ist in der Definition nicht mit einem Grenzwert gleichzusetzen. Die Verbindlichkeit eines Grenzwertes ist beim Zielwert nicht gegeben. Ein Zielwert ist ein Wert, der anzustreben ist, dessen Einhaltung heute jedoch noch nicht abgeschätzt werden kann.

Weiters wird vom Gutachter folgendes Zitat vorgebracht:

Im Bericht „Umweltwissenschaftliche Grundlagen und Zielsetzungen im Rahmen des „Nationalen Umweltplans für die Bereiche Klima, Luft, Lärm und Geruch“, herausgegeben vom Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie, werden zum Schutz vor Belästigungswirkung folgende Immissionspegel angegeben [5]:

Zur Vermeidung von Belästigungswirkungen sollten in Gebieten mit ständiger Wohnnutzung die Grenzwerte des vorbeugenden Gesundheitsschutzes im Freien Tag/Nacht: LA,eq = 55 bzw. LA,eq = 45 dB eingehalten werden (entsprechend den Immissionsgrenzwerten der Widmung Kategorie 3: Städtisches Wohngebiet).

Dazu ist unmittelbar die ÖNORM S 5021-1 (Ausgabe 2010-04-01), mit der eine schallschutztechnische Gebietseinteilung – aufgliedert in Kategorien – mit Planungsrichtwerten für zulässige Immissionen zu zitieren:

Planungsrichtwerte für Immissionen in dB					
Kategorie	Bauland Standplatz	Beurteilungspegel in dB			L _{r,DEN} in dB
		Tag	Abend	Nacht	
1	Ruhegebiet, Kurgebiet	45	40	35	45
2	Wohngebiet in Vororten, Wochenendhausgebiet, ländliches Wohngebiet	50	45	40	50
3	städtisches Wohngebiet, Gebiet für Bauten land- und forstwirtschaftlicher Betriebe mit Wohnungen	55	50	45	55
4	Kerngebiet (Büros, Geschäfte, Handel Verwaltungsgebäude ohne wesentlicher störender Schallemission, Wohnungen, Krankenhäuser), Gebiet für Betriebe ohne Schallemissionen	60	55	50	60

5	Gebiet für Betriebe mit gewerblichen und industriellen Gütererzeugungs- und Dienstleistungsstätten	65	60	55	65
6	Gebiet mit besonders großer Schallemission (z. B. Industriegebiete)	-	-	-	-
Kategorie	Grünland / Standplatz				
1	Kurbezirk	45	40	35	45
2	Parkanlagen, Naherholungsgebiete	50	45	40	50

Tabelle 1: Auszug aus ÖNORM S 5021

Das nach der Rechtsprechung einzuhaltende Widmungsmaß wird getrennt für Tag, Abend und Nacht durch die in der Tabelle angegebenen Planungsrichtwerte für diesen Zeitraum beschrieben, nicht aber durch den Index für die allgemeine Lärmbelastung $L_{r,DEN}$.

Der für die jeweilige Widmungskategorie und Bezugszeit anzuwendende Planungsrichtwert für den Widmungsbasispegel ist der um 10 dB verminderte zulässige Beurteilungspegel. A-bewertete Schalldruckpegel von Dauergeräuschen dürfen den jeweiligen Richtwert für den Widmungsbasispegel nicht überschreiten.

Die Luftschallemissionen von Autobahnen und Schnellstraßen sind Dauergeräusche. Daher ist für deren Beurteilung der Widmungsbasispegel heranzuziehen.

Diese Anforderungen entsprechen, im Gegensatz zu den Anforderungen der BStLärmIV, dem Stand der Technik und dem Stand des Humanschutzes. In den betroffenen Siedlungsgebieten sind aufgrund der anzutreffenden Standplatz-Kategorien und der bestehenden ortsüblichen Schallimmissionen abseits der bestehenden Durchzugsstraßen die Kategorien 2 und 3 anzuwenden.

Dies entspricht auch der langjährigen Erfahrung in der Handhabung durch die Behörden in baurechtlichen und gewerberechtlichen Verfahren. **In diesen Verfahren wird im Gegensatz zum vorliegenden UVP-Verfahren der Widmungsbasispegel zur Beurteilung von Dauergeräuschen herangezogen.**

Daher sind die Luftschallimmissionen durch das Projekt S8-West und die kumulierten Luftschallimmissionen der S1 in einer großen Anzahl von Aufpunkten in derzeit weniger belasteten Gebieten zu hoch.

Entgegen den Gutachten des Sachverständigen für Lärm und Humanmedizin ist die umfangreiche messtechnische Erhebung der Bestandssituation durch Lärmmessungen in einer ausreichenden Dichte von Messpunkten unter normgerechten Messbedingungen zu fordern.

Dies für jene Bereiche im Umfeld der geplanten Trasse der S8, die derzeit geringe ortsübliche Schallimmissionen aufweisen sowie für derzeit stark belastete Ortsdurchfahrten. Im Rahmen dieser Messungen sind entsprechende Verkehrszählungen durchzuführen. Diese Messungen müssen die Pegelstatistik beinhalten. Die Messungen sind in Echtzeit vollständig aufzuzeichnen und die Frequenzspektren in Terzbandbreite festzuhalten. Untypische Störungen durch Fremdgeräusche (wie Bauarbeiten Flugverkehr, Bahnverkehr, Betrieb land-

wirtschaftlicher Fahrzeuge oder Bewässerungsanlagen, einzelne Kfz-Vorbeifahrten in ruhigen Gebieten) sind hervorzuheben und auszuweisen. Zur Beurteilung der Nachtstunden ist auch die Nachtkernzeit zu berücksichtigen. Eine wesentliche Größe zur Beurteilung des Ruheempfindens ist der Basispegel $L_{A,95}$. Dieser wird vom humanmedizinischen Gutachter nicht erwähnt.

Die bestehenden zu hohen Luftschallimmissionen im Nahbereich von Ortsdurchfahrten sind seit geraumer Zeit zum Teil gesundheitsgefährdend. Entsprechende Gegenmaßnahmen hätten somit vor geraumer Zeit ergriffen werden müssen. Diese Maßnahmen dürfen jedoch nicht darin bestehen weitere Hochleistungsstraßen (A5, S1, S8 und Zubringer) zu errichten. Die vorgelegten Gutachten und Berechnungen belegen nur eines: **Es entstehen im Umfeld der S8 zum Teil gravierende zusätzliche Lärmbelastungen in Siedlungsgebieten bei relativ geringen Entlastungswirkungen direkt an den Durchzugsstraßen.** Diese Entlastungen wären durch einen rechtzeitigen Ausbau des ÖPNV und kleinräumige Umfahrungsstraßen schon vor vielen Jahren möglich gewesen. Durch eine geeignete Rauplanung und Raumordnung wären viele Probleme (z. B. Nahversorgung ohne MIV) zu vermeiden gewesen.

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 hält Folgendes fest:

Ebenso erforderlich sind gemeinsame Bewertungsmethoden für „Umgebungsärm“ und eine Begriffsbestimmung für „Grenzwerte“ unter Verwendung harmonisierter Indizes für die Bestimmung der Lärmpegel. Die konkreten Zahlen für die Grenzwerte sind von den Mitgliedstaaten festzulegen, wobei unter anderem nach dem Grundsatz der Vorbeugung ruhige Gebiete in Ballungsräumen zu schützen sind.

In der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Methoden und technischen Spezifikationen für die Erhebung des Umgebungsärm (Bundes-Umgebungsärmenschutzverordnung – Bundes-LärmV) ist Folgendes festgelegt:

3. Abschnitt (Teil-)Aktionspläne.

Maßnahmen in (Teil-)Aktionsplänen.

§ 9. (1) Die (Teil-)Aktionspläne sind auf Grundlage der strategischen (Teil-) Umgebungsärmkarten auszuarbeiten. Bei der Ausarbeitung der Aktionspläne ist das gesamte gemäß der strategischen Umgebungsärmkarten lärmbelastete Gebiet zu betrachten.

...

*(3) Für den Fall einer Überschreitung der Schwellenwerte haben die (Teil-) Aktionspläne Maßnahmen zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls **einschließlich Maßnahmen zur Lärminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete zu enthalten.** Nach entsprechenden Konsultationen mit den jeweils betroffenen Ländern können auch in den Zuständigkeitsbereich der Länder bzw. Gemeinden fallende Maßnahmen aufgenommen werden.*

...

Anforderungen an (Teil-)Aktionspläne

§ 10. (Teil-)Aktionspläne haben mindestens folgende Angaben und Unterlagen zu enthalten:

1. eine Beschreibung der Ballungsräume, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken, der Eisenbahnstrecken und der Straßenbahnstrecken, der Flughäfen und Großflughäfen, der Gelände für industrielle Tätigkeiten und der ruhigen Gebiete,

In der Wiener Umgebungslärmschutzverordnung ist dazu nur kurz Folgendes festgehalten:

Ruhige Gebiete sind all jene Teilbereiche der nachfolgend aufgezählten Schutzgebiete, in welchen die Summe aller Schallquellen (ausgenommen Fluglärm) einen Schwellenwert von 50 dB für den L_{den} und 40 dB für den L_{night} nicht übersteigt.

Für Wien sind dies die folgenden zwischen 1978 Gebiete:

- Nationalpark Donau-Auen gemäß LGBl. für Wien Nr. 6/2003;
- Naturschutzgebiet Lainzer Tiergarten gemäß LGBl. für Wien Nr. 2/1998;
- Naturschutzgebiet Lobau gemäß LGBl. für Wien Nr. 32/1978;
- Landschaftsschutzgebiet Obere Lobau gemäß LGBl. für Wien Nr. 32/1978;
- Landschaftsschutzgebiet Liesing gemäß LGBl. für Wien Nr. 20/1990;
- Landschaftsschutzgebiet Döbling gemäß LGBl. für Wien Nr. 21/1990;
- Landschaftsschutzgebiet Hietzing gemäß LGBl. für Wien Nr. 1/1998;
- Landschaftsschutzgebiet Hernals gemäß LGBl. für Wien Nr. 5/2001;
- Landschaftsschutzgebiet Penzing gemäß LGBl. für Wien Nr. 31/2004;
- Landschaftsschutzgebiet Ottakring gemäß LGBl. für Wien Nr. 32/2004.

Dies sind, wie unschwer zu erkennen, keine ruhigen Wohngebiete oder nur mit einem sehr kleinen Anteil Wohnbebauung. Der Schutz ruhiger Wohngebiete wird somit eindeutig vernachlässigt.

Aus technischer Sicht ist wieder auf die ÖNORM S 5021, die ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Blatt 1, die ÖAL-Richtlinie Nr. 6/18 sowie die ÖAL-Richtlinie Nr. 36, Blatt 1, zu verweisen.

Hierzu ist weiters festzuhalten, dass vonseiten der ASFINAG durch deren Vertreter in einer Veranstaltung im Siederlervereinshaus Neu Eßling während einer Vorstellung und Information zu dem Projekt S1 die Einhaltung eines Grenzwertes von $L_{A,eq} \leq 40$ dB in den Nachtstunden vor den Fenstern der Wohngebäude zugesagt wurde. Diese Zusage wurde, wie bekannt schon im Rahmen des Projektes S1 nicht eingehalten.

Im Teilgutachten 02 wird vom Sachverständigen zu einem vollständig verlärmten Wohngebiet Folgendes festgestellt:

4.2.6.1 Passive Lärmschutzmaßnahmen engeres Untersuchungsgebiet

*Betrachtet man die Ergebnistabellen der Einlage WU 1-02 und Blatt 13 der Einlage WU 1-03 mit der zugehörigen farbigen Darstellung des **Immissionseintrages Nacht ($S_{8max} + S_1$)**, sowie die Ergebnistabellen der Einlage WU 7A, Anhang 3 (Immissionstabelle Wien Betriebsphase) und Blatt 13 bis 15 der Einlage WU 7A der **Objektfassaden in der Invalidensiedlung**, so gibt es Objekte wo an **Objektfassaden in den Obergeschoßen der $L_n = 45$ dB geringfügig überschritten** wird (siehe TGA 02, Tabelle Kapitel 4.2.3).*

Die kumulative Betrachtung geht über die Regelung des § 6 (1) nach BStLärmIV hinaus, wo der Vorhabens bedingte, vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse ausgehende, Immissi-

onseintrag der Bundesstraßen zu betrachten ist. Das zu beurteilende Vorhaben ist die S8 West.

Die Maßnahmen die aus der kumulativen Betrachtung von S1 + S8max abgeleitet wurden, werden vom Sachverständigen als Teil des Vorhabens gesehen.

Dies ist nicht der Großzügigkeit der Sachverständigen und der ASFINAG geschuldet, sondern wurde schon im Rahmen der UVP-Verhandlung zur S1 in dieser Weise festgelegt.

Die bestehenden Windkraftanlagen ca. 800 m östlich der Invalidensiedlung wurden im Projekt nicht erwähnt. Deren schalltechnische Auswirkungen natürlich ebenfalls nicht.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass die BStLärmIV derzeit Rechtsbestand ist und daher im gegenständlichen Verfahren anzuwenden ist.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit zur Kritik am Nullplanfall:

Der Nullplanfall ist systemtheoretisch der relevante Planfall zum Vergleich mit dem Maßnahmenplanfall. Seine Definition wurde im Rahmen des TGA01 auf Plausibilität geprüft und für in Ordnung befunden. Er soll die wahrscheinliche Entwicklung ohne Realisierung des zu untersuchenden Projektes abbilden. Eine Festlegung durch unabhängige ExpertInnen ist ein interessanter Lösungsansatz, ersetzt aber nicht die Prüfung durch Sachverständige.

DI Walter für die Projektwerberin:

Bei den Objekten Invalidensiedlung W067 bis W070 Harriegelgasse 15 u. 17 wurden zwei Geschosse berechnet.

Die Gebäude W067 und W068 sind laut aktuellen Erhebungen 2-geschoßig und wurden auch so berechnet. Die Gebäude W069 und W070 wurden mit 3 Geschossen berechnet.

Der Verhandlungsleiter unterbricht um 16:05 für eine Pause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 16:30 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter erteilt dem Sachverständigen für Lärm das Wort.

Der Sachverständige für Lärm:

Das Objekt W068, ein Caritasheim, wurde berechnet, die Werte sind in WU7A ersichtlich.

DI Schröfelbauer hält für die Projektwerberin fest, dass das Gebäude Harriegelgasse 17 (Caritas) in den Lärmberechnungen selbstverständlich berücksichtigt und gemäß BStLärmIV als Wohnnutzung bewertet ist. Dadurch ist eine strengere Bewertung als für eine Arbeitsstätte gegeben.

DI Herbert Hahn führt weiter aus:

3.1 Gesundheitsgefährdung

Wie schon zuvor erwähnt liegen im Einzugsgebiet zahlreiche Wohngebäude an Straßenzügen vor, an denen die Grenzwerte für Gesundheitsgefährdung überschritten werden. Durch die Errichtung der S 8 West und die damit entstehenden Zubringer sind alle Lärmprobleme scheinbar gelöst.

Aber nein, da war doch noch etwas:

Teilgutachten 04 Humanmedizin:

Entsprechend § 6 (3) der BStLärmIV sind vorhabensbedingte Überschreitungen der Grenzwerte in Bezug auf Gesundheitsgefährdung von $L_{den} \geq 65,0$ dB und $L_{night} \geq 55,0$ dB im Ausmaß von 0,1 dB bis 1,0 dB im Einzelfall zu beurteilen. In den Ergänzenden Erläuterungen zu den Bestimmungen in § 6 Abs. 1 bis 3 der BStLärmIV wird eine Immissionserhöhung von > 1 dB bei $L_{night} \geq 55,0$ dB nur bei Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zulässig.

Aus humanmedizinischen Gründen wird die Grenze des „Irrelevanzkriteriums“ mit 1,0 dB definiert, da aus der Unterschiedsempfindung beim unmittelbaren Vergleich ähnlicher Geräusche jene kleiner gleich 1,0 dB nicht wahrnehmbar sind (von sehr geübten Personen gerade wahrnehmbar).

Somit ist bei jeder weiteren Schallquelle, die von öffentlichem Interesse ist, eine Zunahme gesundheitsgefährdenden Lärms zulässig. Eine absolut unzulässige Vorgangsweise. Dies wird nun auch höchstgerichtlich überprüft.

Der Begriff Gesundheitsgefährdung wird hier durch einen Mediziner in nicht nachvollziehbarer Weise gehandhabt. Ein „Irrelevanzkriterium“ für die Anhebung eines Wertes anzuwenden, der als gesundheitsgefährdend klassifiziert wurde, ist unzulässig. Hierbei ist nicht die behauptete subjektive Wahrnehmung von Pegelerhöhungen maßgeblich, sondern der Grenzwert.

Teilgutachten 02 Lärm:

Wobei bei der Einzelfallbeurteilung nach § 6 der BStLärmIV in Abstimmung mit dem Teilgutachten Humanmedizin jene Objekte die mehr als 0,4 dB Pegelerhöhung in der zugehörigen Planfallkombination (Vorhabensplanfall zu Nullplanfall) aufweisen und wo die Pegelwerte im Nullplanfall über der Gesundheitsgefährdung $L_{den} = 70$ dB oder $L_n = 60$ dB liegen, Anspruch auf objektseitige Lärmschutzmaßnahmen haben. Einzelfallbeurteilungen für Wohnnutzung nach BStLärmIV, die nicht obigen Kriterien entsprechen sind ohne Maßnahmen im Gegenschluss zulässig.

Diejenigen Fassaden, welche obige Kriterien der Humanmedizin aufweisen, werden im Anhang 05 dieses Teilgutachtens mit den vom Sachverständigen geforderten Lärmschutzmaßnahmen ausgewiesen.

Immissionspegelwerte der Fassaden mit einem $L_{den} > 65$ dB und/oder $L_n > 55$ dB bei einer Pegelerhöhung durch das Vorhaben mit mehr als 1,0 dB sind nach §6 (3) BStLärmIV ohne die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen nicht zulässig, es sind daher Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Die Objektfassaden dieser Objekte werden im Anhang 03 dieses Teilgutachtens aufgezeigt.

Die Auswertung der Einlage WU 1-04A Teil 1 und Teil 2 durch den Sachverständigen hinsichtlich § 6 (2) der BStLärmIV und den Ansprüchen auf Lärmschutzmaßnahmen nach § 9 (3) ist ebenso im Anhang 03 dieses Teilgutachtens ersichtlich.

....

Ebenso bei nachstehenden Objekten, siehe WU 1-05A, Blatt 71 und Blatt 72 treten durch das Vorhaben Pegelerhöhungen mit mehr als 0,4 dB und kleiner 1 dB auf. Die betroffenen Objektfassaden mit Wohnnutzung und Überschreitungen der Werte im Nullplanfall aus dem Teilgutachten Humanmedizin (L_{den} mehr als 70 dB bzw. L_n mehr als 60 dB) mit einer Pegelerhöhung mit mehr als 0,4 dB durch das Vorhaben sind im Teilgutachten 02, Lärm, Anhang 05 ersichtlich.

Die betroffenen Objektfassaden mit Wohnnutzung und Überschreitungen der Werte aus dem Teilgutachten Humanmedizin (L_{den} mehr als 70 dB bzw. L_n mehr als 60 dB) mit einer Pegelerhöhung mit mehr als 0,4 dB sind im Teilgutachten 02, Lärm, Anhang 05 ersichtlich.

Weitere betroffene Objekte mit Wohnnutzung und Überschreitungen der Werte aus dem Teilgutachten Humanmedizin (L_{den} mehr als 70 dB bzw. L_n mehr als 60 dB) mit einer Pegelerhöhung mit mehr als 1,0 dB sind im Teilgutachten 02, Lärm, Anhang 03 ersichtlich.

Somit sind nicht nur Überschreitungen der Grenzwerte für Gesundheitsgefährdung, sondern auch die Überschreitungen von 5 dB über diesen Grenzwerten liegenden Schallpegeln kein Problem. **Wir nähern uns langsam dem Warnwert nach VOLV für den Arbeitnehmerschutz. Ab diesem Wert ist an Arbeitsplätzen ein schwerer Gehörschutz vorgeschrieben.**

4 Schutz der Freiräume vor Verlärmung

4.1 Allgemeines

Aufgrund der Siedlungs- und Bebauungsstruktur an der S8 weist eine überwiegende Zahl der benachbarten Wohngebäude auch Grundstücke mit Gartenflächen auf. Diese Flächen dienen im Allgemeinen der Nutzung in der Freizeit und besitzen eine entsprechende Funktion zur Erholung der Bewohner. Daher ist die Umweltbelastung dieser Flächen, in der Folge als Gärten bezeichnet, von großer Bedeutung.

Für Kinder sind diese Gärten und die angrenzenden Gebiete inklusive Spielplätzen ebenfalls von sehr großer Bedeutung.

4.2 Kommunikationsstörungen

Die bestehende Umgebungsgeräuschsituation ist in derzeit ruhigeren Siedlungsgebieten gut geeignet auch in den Freiräumen menschliche Kommunikation zu ermöglichen. Dies gilt besonders auch deshalb, weil der Basispegel in diesen Gebieten auf einem ausreichend nied-

rigen Niveau liegt. Für Kinder ist die möglichst ungestörte Kommunikation von besonderer Bedeutung.

Dr.- Ing. Hans Lazarus, Dipl.-Psych. Dipl.-Päd. Charlotte A. Sust, Dr. Dipl.-Psych. Rita Steckel, Cand. Phys. Marko Kulka, ABoVe GmbH, Dresdener Str. 11 35435Wettenberg, Dr.-Ing. Patrick Kurtz, Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) Friedrich-Henkel-Weg 1–25 44149 Dortmund

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek.

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie. ISBN 978-3-540-49984-8 Springer Berlin Heidelberg New York

Ein Satztest, der die unterschiedlich gute Vorhersage bestimmter Wörter in Abhängigkeit vom Satzkontext berücksichtigt, wurde 1977 von Kalikow et al. publiziert. Elliott (1979) verglich die Testleistung Erwachsener mit der von Kindern und Jugendlichen. 17 Jahre alte Jugendliche weisen die gleichen Leistungen wie Erwachsene auf. Die Leistungen bei 13-jährigen und jüngeren Kindern sind bei beiden Satztypen signifikant geringer, so dass empfohlen wird, diesen Test nicht für Hörer unter 15 Jahren zu verwenden.

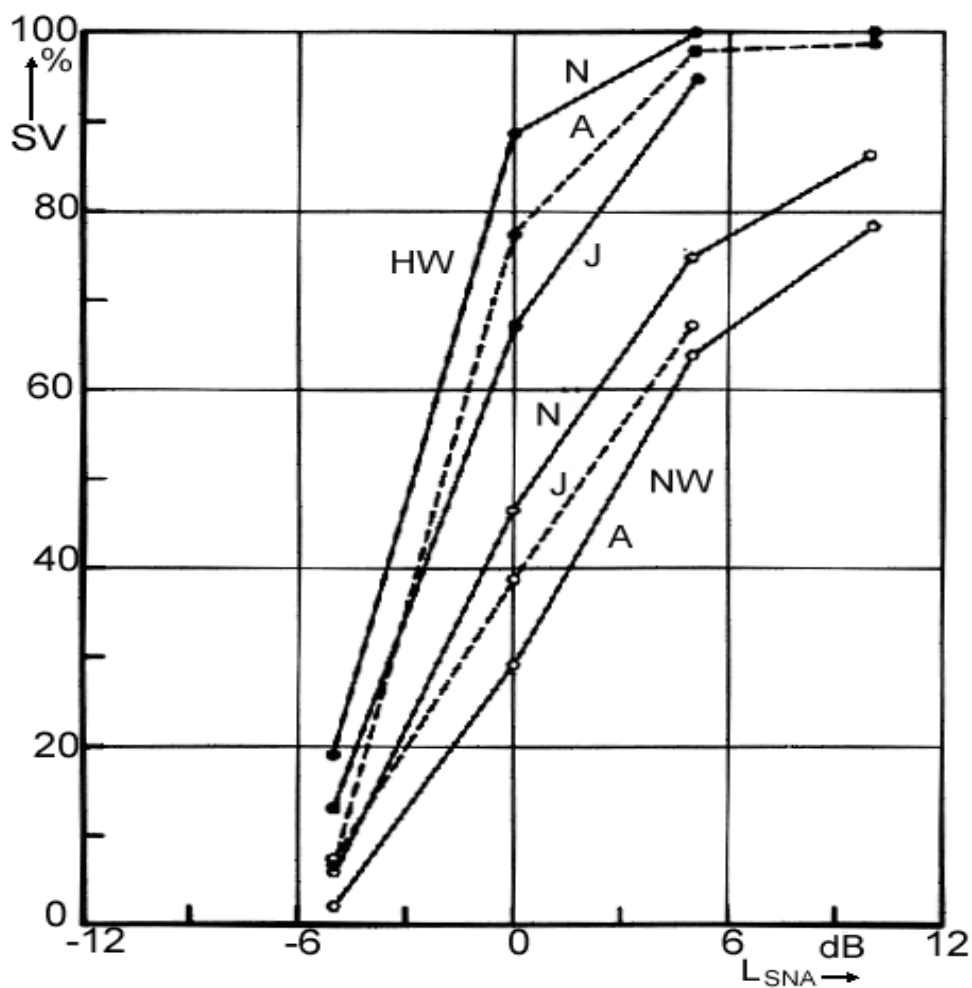


Abb. 2.6-1. Sprachverständlichkeit (SV) von Sätzen (Satztest nach Kalikow) bei unterschiedlichen Signal-Geräuschabständen (LSNA) mit einem Sprachgeräusch, abhängig vom Alter: (N) 18–25 Jahre, (J) 11 Jahre, (A) 60–75 Jahre.

Es werden 2 Satztypen benutzt: Sätze mit hoher Vorhersagewahrscheinlichkeit für das letzte Wort (HW, oben) und niedriger Vorhersagewahrscheinlichkeit (NW, unten) (nach Elliott 1979; Kalikow et al. 1977).

ÖAL-Richtlinie Nr. 6 Kommunikationsstörungen:

Sprachliche Kommunikationsstörungen durch unerwünschte Schallimmissionen werden als beeinträchtigend und belästigend erlebt. Entscheidend für die Belästigungswirkung sind zwei Faktoren: die Schallintensität und das Frequenzspektrum des Geräusches. Zusätzlich ist auch die Art der Kommunikation zu berücksichtigen, wie anhand des nachfolgenden Beispiels beschrieben: Beim Hören von Informationen (z.B. Radionachrichten) kann ein einzelnes Schallereignis (Fahrzeugvorbeifahrt) einen entscheidend wichtigen Satz unverständlich machen. Da eine Wiederholung des Satzes ausgeschlossen ist, wird in diesem Fall der Lärm als besonders lästig empfunden. Bei direkten Gesprächen kann eine Störung durch Wiederholungen des Gesagten, erhöhten Stimmaufwand und gesteigerte Konzentration beim Zuhören teilweise kompensiert werden. Diese erhöhten Anstrengungen können aber bei einem Teil der Betroffenen zu Stressreaktionen führen, die sich in einer vermehrten Ausschüttung von Katecholaminen (sympathikoadrenerge Achse) und Stresshormonen wie Cortisol (Hypothalamus-Hypophysen-Nebennierenrinden-Achse) abbilden (Babisch 2002, Carlsson et al. 2006).

Für einen normalen Stimmaufwand ergibt sich in der Entfernung von 1 m vom Sprecher ein Sprachschallpegel von etwa LA 55-60 dB. Bis zu Störlärmpegeln von LA 45-50 dB wird die Sprachkommunikation zumeist als ungestört erlebt. Bei einem Störgeräuschpegel von LA 55 dB und einem Sprachpegel von LA 60 dB am Ort des Hörenden kann noch eine Satzverständlichkeit von 99 % erwartet werden (Lazarus-Mainka et al. 1983, 1985). Bei einem Störpegel von mehr als LA 75 dB ist eine eindeutige Sprachverständlichkeit nicht mehr möglich. (Bezüglich der Anforderungen für ausreichende Sprachverständlichkeit am Arbeitsplatz wird auf ÖAL-Richtlinie Nr. 3 Blatt 2 verwiesen).

Gespräche, welche bei einem A-bewerteten Schalldruckpegel von mehr als 55 dB stattfinden, werden von der sprechenden Person im Allgemeinen als belästigend erlebt, die Stimme muss deutlich „angehoben“ werden. Daraus können Verhaltensänderungen wie Abbrechen des Gespräches, Verlagerung des Gespräches an einen anderen Ort, Schließen der Fenster, etc. resultieren.

Behinderte sprachliche Kommunikation kann zu aggressiveren und emotionaleren Sprach- und Sprechstil führen und damit das menschliche Zusammenleben beeinträchtigen (Interdisziplinärer Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen 1985).

Besonders zu berücksichtigende Personengruppen sind Kinder (insbesondere in einem Alter, in welchem die Sprachentwicklung noch nicht abgeschlossen ist) und Personen mit Hörstörungen.

Die Darstellung einer Dosis-Wirkungs-Beziehung zwischen dem im Freien herrschenden äquivalenten Dauerschallpegel und dem Prozentsatz von Personen, welche sich in ihrer sprachlichen Kommunikation gestört fühlen, findet sich in Bild 4.

Auf der Basis der vorliegenden Immissionsberechnungen sind z. B. in der Invalidensiedlung eine dauerhafte Anhebung des Basispegels und des energieäquivalenten Dauerschalldruckpegels gegeben. Der $L_{A,eq}$ wird in den Freiräumen dauerhaft, großflächig auf etwa 50 dB oder darüber angehoben.

Eine einfache Ausbreitungsrechnung zeigt folgendes Ergebnis:

Entfernung	Sprachpegel	Signal-Geräuschabstand
r	$L_{S,A}$	$L_{SN} = L_S - L_N$
m	dB	dB
1	55,0	5,0
2	49,0	-1,0
3	45,5	-4,5
4	43,0	-7,0
5	41,0	-9,0
6	39,4	-10,6
7	38,1	-11,9
8	36,9	-13,1
9	35,9	-14,1
10	35,0	-15,0
11	34,2	-15,8
12	33,4	-16,6
13	32,7	-17,3
14	32,1	-17,9
15	31,5	-18,5

5 Nähere Betrachtungen zu den Berechnungsergebnissen

Die Nachvollziehbarkeit der Berechnungsergebnisse ist durch die betroffenen Anrainer nicht gegeben. Durch die gewählte Darstellungsform der Ergebnisse ist auch die Übersicht für Fachleute sehr erschwert.

In der ursprünglichen Fassung der Einreichung (Fachbeitrag Schall – Betriebsphase Einlage 3.1.1 März 2014) ist folgendes zum Berechnungsprogramm für die Luftschallimmissionen festgehalten:

2.5 EDV-PROGRAMM

Die Schalltechnischen Berechnungen erfolgen mit Hilfe des EDV Programms SoundPLAN Version 7.0 der Fa. Braunstein+Berndt GmbH, Deutschland. Das Programm beinhaltet Berechnungsvorschriften mehrerer Länder, die im vorliegenden Fall anzuwendende Richtlinie RVS 04.02.11 ist ebenfalls implementiert, der Nachweis der Eignung mit den Berechnungen der Testbeispiele nach dem Anhang der RVS 04.02.11 wurde seitens des Programmherstellers erbracht.

Hierzu ist festzuhalten, dass die Testbeispiele naturgemäß deutlich weniger komplex sind als die Gegebenheiten des Projektes S 8 West.

In der Einlage 3-1.04 Mai 2012 sind die Berechnungsergebnisse tabellarisch dargestellt. Die Berechnungsergebnisse zum L_{den} der Planfälle Plf 1-C Netz und Plf 1-max (S8) fehlen. Der Planfall mit der gemeinsamen Betrachtung von S1 und S8 fehlt vollständig. Dies nach dem Motto, man kann es ja versuchen damit durchzukommen.

In dem Fachbeitrag Schall – Betriebsphase gem. BStLärmIV Einlage WU 1-01 Juni 2015 erfolgen zu der Vorgangsweise folgende Angaben:

ANPASSUNG AN DIE BUNDESSTRASSENLÄRMIMMISSIONSSCHUTZ-VERORDNUNG UND NEUDARSTELLUNGEN.

2.1 RÄUMLICHE UND INHALTLICHE ABGRENZUNG DER NEUDARSTELLUNG

Für die Neudarstellungen gemäß BStLärmIV werden die Planfälle und Emissionen aus dem Einreichprojekt 2010 unverändert übernommen. Es erfolgt eine Darstellung der Immissionen entsprechend der in der BStLärmIV angeführten Lärmindizes und eine Überprüfung der hierfür verordneten Grenzwerte.

Im engeren Untersuchungsraum wird die Grenzwerteinhaltung gemäß § 6 (1) BStLärmIV infolge des Projekts S8 nachgewiesen bzw. werden ergänzende passive Maßnahmen definiert. Außerhalb dieses Untersuchungsraumes werden die Grenzwerte gemäß § 6 (1) BStLärmIV infolge des Projekts S8 eingehalten.

Weitere Angaben zu der durchgeführten Neuberechnung erfolgen nicht.

Eine genauere Gegenüberstellung der Berechnungsergebnisse des Einreichprojektes und des Projektes im Rahmen der Evaluierung nach BStLärmIV zeigt folgendes Bild:

Eine große Anzahl von Aufpunkten weist eine Pegelanhebung um mehr als 0,1 dB auf. Betrachtet man die BStLärmIV näher, so wird in dieser von einer Genauigkeit der Berechnungsergebnisse von unter 0,1 dB ausgegangen. Nur so ist zu erklären, dass z. B. laut § 6 (1) bei einer Luftschallimmission von 44,9 dB kein passiver Schallschutz zuerkannt wird und bei 45 dB schon.

Die nähere Analyse der Berechnungsergebnisse dieser beiden Ausgaben der UVE-Einlagen zeigen, dass diese Vorgangsweise aus technischer Sicht unrichtig ist. Alleine Updates oder Upgrades der Berechnungssoftware SoundPlan können Veränderungen der Berechnungsergebnisse um deutlich mehr als $\pm 0,1$ dB ergeben. Dieser Umstand ist Nutzern dieser Software allgemein bekannt. Im vorliegenden UVP-Verfahren wird dieser Umstand, der auch zum Nachteil der Anrainer eintreten kann, in keiner Weise erwähnt. Dies ist auch ein schwerwiegender Mangel des Gutachtens des Sachverständigen.

In der Einlage WU 07 (Auskunft gem. § 24c Abs. 8 UVP-G idGF. Ergänzungen gemäß Besprechung vom 11.09.2015) mit dem Datum Oktober 2015 erfolgt erstmalig die Darstellung von neuen Berechnungen zu in Wien liegenden Immissionspunkten.

Diese Einlage weist nur allgemeine Angaben und keine Details zum tatsächlichen Umfang der Neuberechnungen auf. Die Immissionspunkte werden vollständig neu bezeichnet. Ein Vergleich mit den bisherigen Berechnungsergebnissen ist nur mit großem Aufwand und Einschränkungen möglich.

3 NACHERHEBUNG SOMMER 2015

Da im Zuge der Projektbearbeitung im Planungsgebiet und entlang der Zulaufstrecken sich zahlreiche Veränderungen der baulichen Entwicklung ergeben haben, wurde es für die nun endgültige Berechnung erforderlich, im Sommer 2015 alle relevanten Bereiche noch einmal zu erheben, wodurch sich folgende Änderungen ergeben haben: Zwischenzeitlich errichtete

Gebäude wurden ergänzt, falsch dargestellte Objekte wurden korrigiert. Gebäudenutzungen wurden korrigiert (im Zweifelsfall wird immer „Wohnnutzung“ angenommen)

- Adressen wurden ergänzt bzw. korrigiert (in einigen Orten wurden die Adressen zwischenzeitlich amtswegig von „Ortsname“ „Nr.“ auf „Straßenname“ „Nr.“ geändert).
- Straßenachsen wurden lagemäßig überprüft und gegebenenfalls korrigiert.
- Nicht eindeutig zuordenbare Objektnummern wurden korrigiert.

4.1.2 Faktor Abstand/Durchmesser

Im Rechenprogramm SoundPLAN ist der Faktor Abst./Durchmesser voreingestellt und lässt sich durch den Bearbeiter nicht ändern. Bis zur Version SoundPLAN 7.2 wurde dieser Faktor richtlinienbezogen differenziert. In der Version SoundPLAN 7.3, ausgegeben mit Update vom 23.09.2013 wurde dieser Wert generell auf 8 gesetzt. Die letztgültigen Berechnungen wurden mit der Version SoundPLAN 7.3 durchgeführt.

Es liegt nunmehr eine weitere Einlage vor, die unmittelbarer Bestandteil der UVP-Auflage ist und welche ebenfalls die Bezeichnung Auskunft gem. §24c Abs. 8 UVP-G idgF. Ergänzungen gemäß Besprechung vom 11.09.2015 trägt, jedoch mit Februar 2016 datiert ist. In der Beschreibung der Ergänzungen des Projektes (3 NACHERHEBUNG SOMMER 2015) wurden weitere Änderungen gegenüber der Version Oktober 2015 aufgenommen. In einem ergänzten Absatz wird Folgendes festgehalten:

Umsetzung von Maßnahmen bei differierenden Ergebnisdarstellungen.

Wie bereits im Zusammenhang mit den Siedlungsbereichen Wien Invalidensiedlung und Wien Schöpfleithnersiedlung festgelegt wurde, werden für alle in den Einlagen WU 1-01, WU 1-02, WU 1-04 oder WU 7 als mit der Ausstattung durch objektseitige Maßnahmen ersichtlichen Wohnobjekte passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Weiters erfolgt in beiden Versionen die folgende Aussage:

5 OBJEKTSEITIGE MASSNAHMEN

Im Einreichprojekt 2010, Einlage 3-1.01 C und in der Einlage WU 1-01 wurden für Wohnobjekte im Bereich der Invalidensiedlung passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Auf Grund der Neuerhebung der Wohnobjekte in den Siedlungsbereichen Invalidensiedlung und Schöpfleithnersiedlung ergeben sich differierende Ergebnisse der Immissionsberechnungen. Es wurde festgelegt, für alle im Einreichprojekt 2010 und in der WU 1-01 ausgewiesenen Wohnobjekte passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen.

Festgehalten wird, dass unter Anwendung der Kriterien nach der BStLärmIV vorhabensbedingt keine passiven Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind.

In der Ausgabe Februar 2016 wird zu den Abänderungen der Berechnungen Folgendes festgehalten:

Gänserndorf Süd:

In den Berechnungen „Engerer Untersuchungsraum“ WU 1.02 wurde gegenüber dem in allen anderen bebauten Siedlungsbereichen definierten Bodendämpfungsfaktor von 0,8 (laut Arbeitspapier 18 zur RVS 04.02.11) für den an der L11 situierten Siedlungsbereich Gänserndorf Süd irrtümlich ein Bodendämpfungsfaktor von 0,3 angesetzt. Dadurch sind die Berechnungsergebnisse in der Einlage WU 1.02 an den Fensterfronten der Gebäude in diesem

Siedlungsbereich, welche in der Einlage der in der Einlage WU 1.03 Blatt 9 dargestellt sind, tendenziell höher als die Berechnungsergebnisse für den selben Siedlungsbereich in der Einlage WU 1.04A für dieselben Objekte, wie sie in der Einlage WU 1.05A Blatt 22 zu finden sind. Zudem wurde die Geometrie einzelner Objekte vor den Berechnungen WU 1.04A aufgrund der Ergebnisse der Nacherhebungen Sommer 2015 korrigiert, womit für diese Objekte die Ergebnisse nicht mehr direkt miteinander vergleichbar sind. Letztgültig sind daher die Ergebnisse der Einlage WU 1-04A.

Hierzu stellen sich einige Fragen:

Derzeit liegt SoundPlan in der Version 7.4 vor. Wurde diese Version für die Ergebnisse vom Februar 2016 herangezogen? Vermutlich nicht. Was geschieht bei den vorgesehenen Detailbewertungen jener Gebäude, denen passive Schallschutzmaßnahmen angeboten werden müssen? Wenn sich für diese Gebäude Pegelanhebungen ergeben, was geschieht mit den Nachbargebäuden, die derzeit um wenige 1/10 dB unter den Grenzwerten der BStLärmIV liegen? Diese Gebäude müssten bei richtiger Vorgangsweise ebenfalls evaluiert werden.

Die unterschiedlichen Berechnungsergebnisse werden, ohne Überprüfung und Darstellung der Ursachen, willkürlich zusammengestellt. Dies aber nur für jene Gebäude, an denen jemals eine Überschreitung der Grenzwerte nach BStLärmIV für passive Schallschutzmaßnahmen errechnet wurde.

Diese Vorgangsweise kann eventuell für die Einreichung eines kleinen Klimagerätes nach Gewerbeordnung geduldet werden. Für den Nachweis in einem UVP-Verfahren ist diese Vorgangsweise als skandalös zu bezeichnen.

Fehler in Parametern und Berechnungen treten erst durch die mehrmalige Nachbearbeitungen zutage. Wie viele versteckte weitere Fehler in den Berechnungen eventuell noch vorliegen, ist daher unbekannt. Vonseiten der Sachverständigen im UVP-Verfahren gab es keinerlei Stellungnahme zu dieser großen Zahl von Ungereimtheiten und Mängeln.

Betrachtet man die Berechnungsergebnisse der Evaluierung WU 1-01 vom Juni 2015 und der Einlage WU 07 (vermutlich richtig WU 07 A) vom Februar 2016 für die Aufpunkte ausschließlich für Wien, kommt man nach einigem Aufwand zu folgendem erstaunlichen Ergebnis:

Die Änderungen wurden vorwiegend in Form der Modellierung der Fassaden der Gebäude durchgeführt. Reihenhäuser wurden in einzelne Fassadenbereiche untergliedert. Gebäudestrukturen wurden in der aktuelleren Berechnung zum Teil vereinfacht. Unterteilungen der einzelnen Gebäude aufgehoben.

Da diese Gebäude überwiegend schon während der Einreichung vorhanden waren, stellt sich die Frage, warum wurde nicht schon im Rahmen der Einreichung korrekt erhoben und gearbeitet.

Die Lagen der Gebäude und der einzelnen Fassaden in Bezug auf die S 8 West und die S 1 blieben in den verschiedenen vorliegenden „Berechnungsvarianten“ weitestgehend unverän-

dert. Damit sollte man erwarten, dass nahezu identische Luftschallimmissionen resultieren sollten (z.B. $\pm 0,5$ dB). Die tatsächlichen Abweichungen zwischen den betragen in einer großen Zahl von Aufpunkten zum Teil deutlich über ± 2 dB. Natürlich überwiegt die Anzahl jener Fassaden, an denen Pegelerhöhungen errechnet wurden, die Anzahl der Fassaden mit Verminderungen der Luftschallimmissionen deutlich.

5.1 RVS 04.02.11

In der Berechnungsvorschrift der RVS 04.02.11 laut BStLärmIV wird Folgendes festgehalten:

Der Immissionsschallpegel errechnet sich aus dem Emissionspegel mit den Gesetzmäßigkeiten der Schallausbreitung. Die Berechnung erfolgt auf 0,1 dB, das Ergebnis wird auf ganze dB gerundet angegeben. Bei der abschnittswisen Berechnung wird die Emissionslinie in einzelne Abschnitte zerlegt, die als punktförmige Schallquellen behandelt werden und für die die jeweiligen Ausbreitungsbedingungen (Topographie, Abschirmung usw.) zum Immissionsort berücksichtigt werden.

13. Anhang

Testbeispiele für Rechenprogramme

13.1 Zweck

Schallpegelberechnungen an Straßen werden heute vielfach mit komplexen Rechenprogrammen auf PC oder DV-Anlagen durchgeführt. Die folgenden Testbeispiele sind geeignet, Programme von Anwendern oder von SoftwareHerstellern zu prüfen. **Liefert ein Programm bei allen Aufgaben die richtigen Ergebnisse, besteht eine große Wahrscheinlichkeit, dass es fehlerfrei arbeitet.** Es wird empfohlen, den Nachweis der Übereinstimmung der Rechenergebnisse mit den Ergebnissen der folgenden Beispiele zu verlangen.

Bei schalltechnischen Projekten werden in der Regel Emissions- oder Immissionsschallpegel auf ganze dB gerundet angegeben. Die Ergebnisse der Testbeispiele sind auf eine Dezimale angegeben, um einen möglichst genauen Vergleich zu ermöglichen. Für die Emissionsschallpegel ist eine Übereinstimmung mit $\pm 0,1$ dB zu fordern, für die Immissionsschallpegel $\pm 0,2$ dB. Dabei ist zu beachten, dass für die Rechnung auf 0,1 dB die Oktavbandpegel des normierten Spektrums in Tabelle 7 um 0,3 dB vermindert werden müssen, um sie auf 0,0 dB zu normieren. Weiters ist zu beachten, dass für die Rechnung mit absorbierendem Boden bei der Rechnung mit einem EDV-Programm die Breite der reflektierenden Straße mit $8/2 = 4$ m eingesetzt ist, in den Gleichungen für die vereinfachte Rechnung jedoch grundsätzlich ein Streifen von 15 m reflektierend eingesetzt ist (vgl. dazu Punkt 5.2.1.4).

Die Auswahl der Testbeispiele wurde in Anlehnung an die Beispiele der TEST-94 der FGSV, Köln, vorgenommen.

In Verbindung mit den Anforderungen der BStLärmIV ist daher von einer Genauigkeit der Berechnungsergebnisse von unter $\pm 0,1$ dB auszugehen. In der Realität ist dies natürlich nicht der Fall.

In den relativ einfachen Testbeispielen sind genaue Parameter vorgegeben. Dies ist in realen Situationen nicht eindeutig. Hier können und müssen durch den Projektanten Annahmen getroffen werden. Dies ist z. B. bei der Bodendämpfung so. Die Bodendämpfung von Grünflächen und Ackerflächen ändert sich während des Jahres.

In der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Methoden und technischen Spezifikationen für die Erhebung des Umgebungslärms (Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV) StF: BGBl. II Nr. 144/2006 ist zur Berechnung von strategischen Umgebungslärmkarten Folgendes festgelegt:

§5 (3)

2. *Bauliche Anlagen sind als Hindernisse im Schallausbreitungsweg zu berücksichtigen. Abschirmende sowie reflektierende Eigenschaften sind in der Berechnung zu berücksichtigen, wobei zumindest die Reflexionen 1. Ordnung relevant sind. Bei Gebäuden ist mit einem **Reflexionskoeffizienten von 0,8 zu rechnen**. Als Gebäudehöhe ist, sofern nicht genauere Daten vorhanden sind, die jeweilige Traufenhöhe heranzuziehen. Eine vereinfachte Berechnung über die Dämpfungsterme für Bebauung ist nicht zulässig.*

4. *Die Dämpfungseigenschaft des Bodens kann, sofern für größere zusammenhängende **Gebiete mit ähnlicher Oberflächenstruktur keine wirklichkeitsnäheren Daten vorliegen, durch einen mittleren Bodenfaktor G = 0,6** beschrieben werden.*

Die RVS 04.02.11 beinhaltet keinerlei Aussagen zu Standardabweichungen oder Unsicherheiten. Es wird in der ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Blatt 1 ebenfalls nicht darauf eingegangen.

In Tabelle 8 der RVS 04.02.11 sind einige Werte für den Reflexionskoeffizienten gemäß ÖAL-Richtlinie Nr. 28 angegeben.

Reflektierende Fläche	Reflexionskoeffizient
ebene harte Wand, glatter Fels	1
gegliederte Fassade mit Fenstern	0,8
Gebäude mit 50 % Öffnungen	0,4

Bei einer genauen Rechnung entspricht dies bei einem Reflexionskoeffizienten von 1 einem Reflexionsmaß von -0,96910013 dB. Laut Einlage Einlage 3.1.1 wurde ein Wert von -1 dB verwendet.

ÖNORM ISO 9613-2 Ausgabe: 2008-07-01 Akustik — Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien. Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren (ISO 9613-2:1996)

Auszug aus der Norm:

5 Meteorologische Bedingungen.

Mitwindausbreitungs-Bedingungen für diese ÖNORM ISO sind wie in ISO 1996-2:1987, Abschnitt 5.4.3.3 spezifiziert, nämlich:

– *Windrichtung innerhalb eines Winkels von $\pm 45^\circ$ von der Richtung, die das Zentrum der vorherrschenden Schallquelle und den spezifizierten Immissionspunkt verbindet, wobei der Wind von der Quelle zum Empfänger bläst, und* – *Windgeschwindigkeit zwischen ungefähr 1 m/s und 5 m/s, gemessen in einer Höhe von 3 m bis 11 m über Boden.*

Die Formeln für die Berechnung des energieäquivalenten A-bewerteten Dauerschalldruckpegels bei Mitwind $L_{AT}(DW)$ in dieser ÖNORM ISO, einschließlich der Formeln für Dämpfung, die in Abschnitt 7 enthalten sind, sind der Durchschnitt für meteorologische Zustände innerhalb dieser Grenzen. Der Ausdruck „Durchschnitt“ bedeutet den Durchschnitt über einen kurzen Zeitabschnitt, der gemäß 3.1 festgelegt wird. Diese Formeln gelten gleichwertig auch

für durchschnittliche Ausbreitung bei gut entwickelten, mäßigen Bodeninversionen, wie sie z.B. in klaren, windstillen Nächten gewöhnlich auftreten.

9 Genauigkeit und Anwendungsgrenzen des Verfahrens.

Die Dämpfung von Schall bei der Ausbreitung im Freien zwischen einer festen Quelle und einem Empfänger schwankt infolge von unterschiedlichen meteorologischen Bedingungen entlang des Ausbreitungsweges. **Eine Einschränkung auf mäßig ausbreitungsgünstige Bedingungen**, wie in Abschnitt 5 festgelegt, **begrenzt die Auswirkungen veränderlicher meteorologischer Zustände auf die Dämpfung auf vertretbare Werte.**

Für breitbandige Geräuschquellen liegen Informationen vor, die das in Abschnitt 4 bis Abschnitt 8 beschriebene Berechnungsverfahren unterstützen (siehe Literaturhinweise). Die Übereinstimmung zwischen berechneten und gemessenen Werten des mittleren A-bewerteten Dauerschalldruckpegels für ausbreitungsgünstige Situationen $L_{AT}(DW)$ bestätigt die in Tabelle 5 gezeigte geschätzte Genauigkeit.

Diese Schätzungen der Genauigkeit werden auf den Bereich von Zuständen beschränkt, für die der Gültigkeitsbereich der Gleichungen in Abschnitt 3 bis Abschnitt 8 festgelegt wurde. Sie sind unabhängig von Unsicherheiten in der Bestimmung von Schalleistungen.

ANMERKUNG: Die Abschätzung der Genauigkeit in Tabelle 5 gilt für durchschnittliche ausbreitungsgünstige Bedingungen (wie in Abschnitt 5 festgelegt). Es kann nicht unbedingt erwartet werden, dass sie mit Messungen, die in einem gegebenen Gelände und an einem bestimmten Tag durchgeführt werden, übereinstimmen.

Es kann damit gerechnet werden, dass diese Abweichungen erheblich größer sind als die Werte in Tabelle 5.

Die geschätzte Genauigkeit bei der Berechnung der mittleren Mitwind-Oktavband- und Einzelton-Schalldruckpegel ist unter denselben Bedingungen etwas geringer als die für A-bewertete Schalldruckpegel von breitbandigen Quellen in Tabelle 5 angegebene geschätzte Genauigkeit.

In Tabelle 5 ist keine Abschätzung der Genauigkeit für Entfernungen $d > 1000$ m angegeben. Es werden nur zwei meteorologische Zustände betrachtet:

a) mäßige Mitwind- oder gleichwertige Bedingungen für die Ausbreitung, wie in Abschnitt 5 festgelegt,

b) eine Vielfalt meteorologischer Zustände, wie sie über Monate oder Jahre auftreten.

Die Verwendung der Gleichungen (1) bis (5) und Gleichungen (7) bis (20) (und demzufolge auch Tabelle 5) wird auf Fall a) beschränkt: nur meteorologischen Zustände. Fall b) ist nur für den Gebrauch der Gleichung

(6), Gleichung (21) und Gleichung (22) relevant. Es gibt auch eine beträchtliche Anzahl von Beschränkungen (nicht meteorologischer Art) für die Verwendung einzelner Gleichungen; z. B. wird Gleichung (9) auf annähernd flaches Gelände beschränkt. Diese spezifischen Einschränkungen werden in dem Text erläutert, der die entsprechende Gleichung erklärt.

Tabelle 5 — Geschätzte Genauigkeit bei breitbandigen Geräuschen (in dB) für $L_{AT}(DW)$ bei Berechnungen unter Verwendung der Gleichungen (1) bis Gleichung (10):

Höhe h^a	Entfernung d^b	
m	$0 < d < 100$ m	$100 \text{ m} < d < 1\,000$ m
$0 < h < 5$	± 3 dB	± 3 dB
$5 < h < 30$	± 1 dB	± 3 dB
^a h mittlere Höhe von Quelle und Empfänger		
^b d Entfernung zwischen Quelle und Empfänger		

ANMERKUNG:

Diese Abschätzungen wurden in Situationen ermittelt, in denen keine Reflexionen vorlagen oder Dämpfungen infolge Abschirmung erfolgten.

Der Sachverständige für Lärm trifft im zweiten Teilgutachten die Folgenden Aussagen:

Die Berechnungsparameter und die Programmeinstellungen des verwendeten Programms Soundplan 7.0 bis 7.3 sind in der Einlage 3-1.1, Kapitel 2.5, sowie in Einlage WU 7A, Kapitel 4 detailliert beschrieben. Es werden Reflexionen 3. Ordnung bis zu einem Abstand von 200 m zum Empfänger und 50 m zur Quelle berücksichtigt. Schallharte Flächen werden als mit einer Bodendämpfung von $G = 0$ eingegeben. Das Programmsystem Soundplan der Firma Braunstein und Berndt, Deutschland ist in Fachkreisen anerkannt, der Programmhersteller hat den Nachweis der Eignung erbracht (Berechnungen von Testbeispielen nach Anhang 1 der RVS 04.02.11).

*Durch die in §7 der BStLärmIV festgeschriebene Ermittlung der Lärmemissionen und Immissionen nach der RVS 04.02.11 sind die meteorologischen Berechnungsparameter fixiert. Nach der RVS 04.02.11 wird der Einfluss der meteorologischen Bedingungen so erfasst, dass immer mit günstigen Schallausbreitungsbedingungen, d.h. Mitwind und leichte Inversion gerechnet wird. **Damit sind die berechneten Schallpegel auf der sicheren Seite für den vom Verkehrslärm betroffenen Nachbarn.** Dies spiegelt sich wider in der nationalen, bundesweiten Regelung der ÖNORM ISO 9613-2.*

.....

Für die Richtigkeit aller mit dem EDV-Programm an Hand des Schallausbreitungsmodells rechnerisch ermittelten Werte haftet die Projektwerberin bzw. das von ihr beauftragte Ingenieurbüro.

Bei einer Anrainersituation, die bezüglich der S 8 West und der S 1 mit dem zugehörigen Kontenbauwerk zumeist von Mitwind und Inversionslagen betroffen ist, kann somit nicht von berechneten Schallpegelwerten auf der sicheren Seite gesprochen werden. **Dies trifft in jedem Fall für die Invalidensiedlung zu.**

Daher sind in derartigen Situationen Betrachtungen der Unsicherheiten im gesamten Berechnungsverlauf unbedingt erforderlich. Dies ist im gesamten Normenwesen der Schalltechnik übliche Praxis. Bei den veralteten Grundlagen der RVS 04.02.11 bzw. der ÖAL-Richtlinie Nr. 28 sind bei den Berechnungsergebnissen zumindest die Berechnungsunsicherheiten der ISO 9613-2 anzusetzen.

Hinzu kommen die Unsicherheiten der Verkehrsprognosen und die Schwankungsbreiten der gewählten Berechnungsparameter in Bezug auf die realen Verhältnisse.

Im Rahmen seiner gutachterlichen Tätigkeit ist der Sachverständige natürlich haftbar.

6 Luftschallmessungen zur Bestandssituation

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung zur S 8 West wurden Messungen der Luftschallimmissionen zur Bestandssituation durchgeführt. Diesen Messungen wurde im Rahmen der UVE und der UVP keinerlei Bedeutung zugemessen. Dem entsprechend wurden die Messungen auch ausgeführt.

Zu den Messungen im Messpunkt L1 (23.09.2009 bis zum 24.09.2009) im Norden der Invalidensiedlung stehen mehrere Messungen zu Vergleichszwecken zur Verfügung.

		Luftschallimmissionen im Messpunkt L1					
		Mit Baulärm und Fluglärm			Ohne Baulärm, ohne Fluglärm		
Beginn	Endzeit	L _{A,eq}	L _{A,01}	L _{A,95}	L _{A,eq}	L _{A,01}	L _{A,95}
		dB	dB	dB	dB	dB	dB
12:00	13:00	51,8	62,5	30,4	51,9	63	29,9
13:00	14:00	45,6	58,2	29,6	43,4	55,7	29,6
14:00	15:00	49,7	63,1	29,8	47,1	62	29,7
15:00	16:00	60,8	70,2	31,7	49,9	64,5	30,8
16:00	17:00	60,4	70,8	32,8	47	58,6	30,5
17:00	18:00	56,6	67,2	31,1	45,4	57,9	30,9
18:00	19:00	50,6	62,1	34,1	47,2	61,9	33,2
19:00	20:00	46,6	58,4	32,7	42,1	51,3	32,5
20:00	21:00	47,4	59,4	33,9	42,7	54,4	33,8
21:00	22:00	44,3	54,8	32,9	43,4	53,6	32,8
22:00	23:00	44	55,5	33,6	42,7	53,3	33,5
23:00	00:00	37,5	43,7	30,8	36,9	40,8	30,8
00:00	01:00	37	44,1	31,2	36,6	43	31,2
01:00	02:00	36,5	42,4	32,3	36,4	42	32,3
02:00	03:00	42,4	44,3	31	42,4	44,3	31
03:00	04:00	38,4	47,6	32,2	37,1	45,1	32,2
04:00	05:00	46,4	52,1	34,4	46,4	48	34,3
05:00	06:00	43	50,4	37,4	41,8	44,7	37,4
06:00	07:00	47,8	60,5	39,6	47,7	60,5	39,5
07:00	08:00	49,9	58,9	40,3	49,9	59,4	40,2
08:00	09:00	47,7	58,5	39	47,6	59,3	39
09:00	10:00	54,9	64,2	36,2	55,1	64,3	36,1
10:00	11:00	46,4	55,1	34,5	46,3	54,1	34,4
11:00	12:00	51,4	57,8	34	51,7	58,5	34
	Zeitraum	L _{A,eq}			L _{A,eq}		
Mittelung	Tag	54,7			49,6		
	Abend	46,3			42,8		
	Nacht	42,0			41,5		
	Nachtkernzeit	41,9			41,8		

Im Messprotokoll ist dargestellt, dass die Messungen erfolgten, während Bautätigkeiten in unmittelbarer Nähe durchgeführt wurden. Weiters erfolgten regelmäßige Überflüge durch Passagierflugzeuge.

Es wurde nachträglich versucht, diese zur Ermittlung der ortsüblichen Schallimmissionen unzulässigen Schallereignisse, rechnerisch zu korrigieren. Dies ist für einzelne Schallereignisse zulässig. Nicht jedoch für Bauarbeiten. Es wurde z.B. nicht angegeben, ob baustellenbedingte Zu- und Abfahrten mit Kfz erfolgten. Des Weiteren ist es kaum möglich, alle durch

die Bauarbeiten bedingten Schallereignisse ausreichend zu korrigieren. **In einzelnen Stunden lagen die Korrekturen bei über 10 dB.**

Besonders auffällig ist das Ergebnis der Korrektur für den Zeitraum von 12:00 Uhr bis 13:00. Hier werden der mittlere Spitzenpegel und der energieäquivalente Dauerschalldruckpegel höher, obwohl aus dem Messzeitraum laute, untypische Schallereignisse entfernt wurden. Gleichzeitig sinkt der Basispegel jedoch. **Ein sehr ungewöhnliches Ergebnis der Korrektur.**

Die relativ ruhigen Umgebungsgeräuschverhältnisse im Messpunkt MP L1 werden sehr gut durch den Basispegel wiedergegeben. Dieser wurde jedoch weder im Messprotokoll, im UVE-Gutachten noch in den UVP-Gutachten ausreichend hervorgehoben.

Diese einseitige Vorgangsweise ist auch aus der Sicht des Projektwerbers leicht verständlich.

Das derzeit herrschende Gefühl von Ruhe zwischen einzelnen Schallereignissen wird durch die relativ große Differenz zwischen den Basispegel und den energieäquivalenten Dauerschalldruckpegeln in dem Siedlungsgebiet beschrieben. Dieses Gefühl wird durch die geplante und gezielte Verlärmung unwiederbringlich zerstört.

Durch die dauerhafte Verlärmung des Siedlungsgebietes durch die S 8 und die S 1 kommt es zu einer gravierenden Anhebung des Basispegels. Dies ist eine typische Situation im Umfeld von Linienschallquellen mit weitgehend ununterbrochener Schallemission. Der Basispegel wird in Zukunft nur geringfügig unter dem energieäquivalenten Dauerschalldruckpegel liegen. **Die Anhebung des Basispegels wird erfahrungsgemäß deutlich höher als jene des energieäquivalenten Dauerschalldruckpegels sein.**

In den UVP-Gutachten hätten die neutralen Gutachter für Lärm und Humanmedizin auf diese Umstände deutlich hinweisen müssen.

Im Rahmen der UVE zur S1 Wiener Außenring Schnellstraße, Knoten Ölhafen Lobau - Knoten Süßenbrunn, wurden im Messpunkt MP 1 im Zeitraum vom 16.06.2005 bis 23.06.2005 durchgeführt. In den dazu sehr verspätet nachgelieferten Messprotokollen sind keine Zahlenwerte der Messergebnisse, sondern nur Diagramme zu den Schallpegelstatistiken angegeben.

In der Regel liegen die energieäquivalenten Dauerschalldruckpegel deutlich unter jenen der Tagesmessung zur S8 West. Weitere Messungen im Gebiet der Invalidensiedlung (z.B. auch durch die Magistratsabteilung MA 22) bestätigen die geringen Basispegel und energieäquivalenten Dauerschalldruckpegel in Zeiträumen ohne untypische Schallereignisse.

Im Bereich der Invalidensiedlung zählen dazu Störungen durch Überflüge (Landeanflüge zum Flughafen Schwechat) bei passender Windrichtung. Diese erfolgen in diesen Fällen im Takt von 2 bis 3 Minuten.

Die Behauptung, dass Fluglärm in diesem Gebiet nur eine untergeordnete Bedeutung besitzt, ist nur der unzeitgemäßen Beurteilung von Fluglärm durch entsprechende zeitliche Mit-

telung geschuldet. Während der zum Teil mehrere Stunden andauernden Überflugphasen sind ungestörte Unterhaltungen im Freiraum kaum möglich. Lärmstörungen in den Gebäuden sind naturgemäß ebenfalls gegeben.

7 Schallschutzmaßnahmen an der S8 West

Fachbeitrag Schall – Einlage WU 1-01:

*Die von den Schnellstraßen unmittelbar betroffenen Siedlungsbereiche werden vorrangig mittels straßenseitiger Lärmschutzmaßnahmen vor Lärmimmissionen aus der Bundesstraßen-trasse geschützt. Die Lärmschutzmaßnahmen sind im Detail in den Kapiteln 4.1 und 4.2 beschrieben. Bis auf den nordöstlichen Bereich der Invalidensiedlung kann der erforderliche Lärmschutz mittels aktiver Maßnahmen gewährleistet werden. Für die Invalidensiedlung ergeben sich an mehreren Gebäuden unter Berücksichtigung der unten beschriebenen und in Tabelle 3 angeführten aktiven Lärmschutzmaßnahmen und unter Berücksichtigung des in Kapitel 4.1 beschriebenen Fahrbahnaufbaus Immissionen über den Grenzwerten gemäß §6(1) der BStLärmIV. Für jene Straßenabschnitte bzw. Rampen, **die wirksam in Richtung der Invalidensiedlung abgeschirmt werden können (S1 und Anschlussrampen)**, sind bereits Lärmschutzwände bzw. Lärmschutzdämme mit aufgesetzten Lärmschutzwänden vorgesehen. Erhöhungen der Lärmschutzwände an diesen Bereichen bewirken nur geringfügige Verringerungen der Immissionen aus dem gesamten Bundesstraßennetz, da ein wesentlicher Schalleintrag in der Invalidensiedlung aus der S8 stammt. **Die Trasse der S8 verläuft von Nordosten kommend in Richtung der Invalidensiedlung. Auf Grund dieser Orientierung kommt als aktiver Schallschutz für diesen Straßenabschnitt nur eine Maßnahme an der Straße selbst in Betracht.** Für die S8 werden daher eine lärmarme Splittmastix-Asphaltbetondecke bzw. eine lärmarme Betondecke GK8 vorgesehen.*

4.1 AKTIVE LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN – FAHRBAHNDECKE

Im Zuge der Projektierung und Abstimmungen mit den anderen Fachbereichen wurde einvernehmlich die Aufbringung einer Lärmarmen Splittmastix-Asphaltbetondecke auf der gesamten S 8 Marchfeld Schnellstraße festgelegt. Ausgenommen sind Rampen der Anschlussstellen und des Knotens S 1/S 8, sowie der Brücken, wo aus technischen Gründen eine Asphaltbetondecke aufgebracht wird. Weiters wird zum bestmöglichen Schutz der Invalidensiedlung die Betondecke auf der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im Abschnitt km 29,220 bis km 32,500 als lärmarme Betondecke GK8 gemäß RVS 18.17.02 Pos. 5.6 (Herstellung lärmindernder Betondecken mit Waschbetonstruktur) und Tabelle 15 (Anforderung an Oberflächen von Betondecken) spezifiziert.

4.2 AKTIVE LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN - LÄRMSCHUTZWÄNDE

Neben den für das gesamte Projektgebiet wirksamen Maßnahmen an der Fahrbahn werden die im Einreichprojekt S 1 Schwechat - Süßenbrunn definierten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des zukünftigen Knotens KN S 1/S 8 adaptiert und ergänzt.

Für die Invalidensiedlung als exponiertesten Siedlungsraum im Nahbereich der S 8 ergeben sich an mehreren Gebäuden unter Berücksichtigung der unten beschriebenen und in Tabelle 3 angeführten aktiven Lärmschutzmaßnahmen und unter Berücksichtigung des in Kapitel 4.1 beschriebenen Fahrbahnaufbaus Immissionen über 45,0 dB bis zu 46,5 dB nachts in der Zusammenwirkung von S 1 und S 8. Weitere Erhöhungen der Lärmschutzwände zur Invalidensiedlung oder zusätzliche aktive Maßnahmen bewirken nur geringfügige Verringerungen der Immissionen im Nachkommastellenbereich und liegen innerhalb der Rechengenauigkeit.

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass hier die Rechengenauigkeit erwähnt wird. Diese wird jedoch im gesamten Verfahren nicht näher spezifiziert. Damit ist die Aussage nicht nachvollziehbar. Des Weiteren ist natürlich, wie schon vorher festgehalten, das Fehlen der

....

Die Lärmschutzwände entlang der S 1 wurden dazu im Bereich des Knotens S 1 / S 8 in mehreren Höhenabstufungen untersucht, um die optimale Höhe im Zusammenspiel von Abschirmwirkung, Nutzen dieser Wirkung und untergeordnet den Kosten zu ermitteln.

Es zeigt sich, dass die Änderung der Wandhöhe auf 2,0 m die größte Wirkung in Bezug auf die Veränderung der Anzahl der betroffenen Wohnhäuser und der betroffenen Fronten bringt. In den davor und danach folgenden Halbmeterschritten ist die anteilige Wirkung deutlich geringer.

Mit der vorgeschlagenen Wanderhöhung bleiben in der Zusammenwirkung von von S 1 und S 8 zwei Wohnhausfronten mit Immissionen über 45 dB belastet, die nicht nach Norden oder Nordwesten weisen. Es sind nur Fensterfronten in den Obergeschoßen betroffen. Aus schalltechnischer Sicht ist es daher wirksamer, für diese Objekte gezielt zusätzliche objektseitige Maßnahmen anzubieten, als zusätzliche Wanderhöhungen vorzunehmen, die lediglich eine zusätzliche Abminderungswirkung im Zehntel-dB-Bereich erzielen können

Für den Siedlungsbereich Invalidensiedlung ergibt sich eine durchgehende Schirmkante von 6,0 m über dem Fahrbahnrand der S 1, zusätzlich werden an den über die S 1 führenden Rampen 2,0 m hohe Lärmschutzwände errichtet. Die Lärmschutzwände werden grundsätzlich straßenseitig hochabsorbierend ausgeführt, die Lärmschutzwände LSW 3 und LSW 5 auf den Randbalken der Rampenbrücken und östlich der S 1 beidseitig hochabsorbierend. (siehe Einlagen 3-1.18 und 3-1.19 des Einreichprojekts 2010).

Lärmindernde Fahrbahnbeläge

Ein Überblick über den Stand der Technik Aktualisierte Überarbeitung von Ulrich Peschel, Urs Reichart Umweltbundesamt unter Mitwirkung von Wolfram Bartolomaeus, Oliver Ripke, Ulrike Stöckert, Marek Zöller.

Bundesanstalt für Straßenwesen.

Herausgeber: Umweltbundesamt Wörlitzer Platz 1 06844 Dessau-Roßlau.

Bei vergleichbarer Textur ist der Vorbeirollpegel von Asphalt- gegenüber Betondecken um 1 bis 2 dB geringer [Beckenbauer 2008].

7 DStrO-Wert und Pegelminderung

Die Korrekturwerte für Straßenoberflächen nach RLS-90, die so genannten DStrO-Werte, werden für Pkw bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h ermittelt: $DStrO = L_0(\text{Pkw}, 120 \text{ km/h}, \text{Deckschicht}) - L_0(\text{Pkw}, 120 \text{ km/h}, \text{Referenz})$. Dabei ist L_0 der mittlere Pkw-Vorbeifahrtpegel und die Referenzdeckschicht besteht aus nicht geriffeltem Gussasphalt [BMVBS 2009].

Aussagen darüber, wie sich die Fahrhahnoberflächen bei anderen Geschwindigkeiten und bei Lkw akustisch verhalten, lassen sich aus den DStrO-Werten nicht ableiten. **Im Allgemeinen ist die lärmindernde Wirkung von Fahrhahnoberflächen bei Lkw kleiner als bei Pkw, ebenso bei niedrigen im Vergleich zu hohen Geschwindigkeiten.**

*Lärmindernde Straßenoberflächen sind nach RLS-90 solche mit einem negativen Korrekturwert DStrO. Als lärmarm werden Straßenoberflächen bezeichnet, **die eine Lärminderung von mindestens 2 dB(A)** aufweisen.*

Eine Gegenüberstellung der verwendeten Fahrbahnbeläge auch auf Basis der RVS 04.02.11 zeigt eindeutig, dass die Aufbringung der lärmindernden Betondecken mit Waschbetonstruktur GK8 auf kurzen Teilstrecken keine nennenswerte Verminderung der Luftschallemissionen ergibt. Diese liegt im Bereich der „Irrelevanz“. Dies besonders in Zusammenspiel mit verminderten Geschwindigkeiten und dem höheren Lkw-Anteil in den Nachtstunden.

Ein direkter Vergleich der Luftschallemissionen ist im Anhang 1 der WU 7A einfach möglich.

Im TEILGUTACHTEN Nr.: 01 Verkehr und Verkehrssicherheit zur S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9) wird einleitend die folgende Feststellung getroffen:

*Die **erwünschte**, zunehmende wirtschaftliche Integration des Wiener und Niederösterreichischen Raumes und der grenznahen Bereiche der Slowakei (Bratislava) lässt verstärkte Zunahmen der prognostizierten Verkehrsnachfrage erwarten.*

Dazu weiters im TEILGUTACHTEN Nr.: 02 Lärm S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9):

Die Wahl des aktiven Lärmschutzes inklusive einer eingehenden wirtschaftlichen Betrachtung ist in Einlage WU1-01, Kapitel 4.2 ausführlich dargestellt. Aus den Schnittdarstellungen Kapitel 4.2.3 ist anschaulich ersichtlich, dass ein weiteres Erhöhen der Lärmschutzwände über das bereits geplante Maß hinaus keine ausreichenden, wirtschaftlich darstellbaren Verbesserungen der Schallsituation bringen.

Invalidensiedlung, wo Immissionseinträge mit mehr als 45 dB Nacht, bedingt durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen nur mehr in den Obergeschoßen auftreten (Kumulation S1 + S8max) wird vom Sachverständigen das Setzen von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen an diesen Objekten im 2. Obergeschoß unter obigen Prämissen, als die geeignetste Maßnahme angesehen.

Die Auswahl der für das Vorhaben gewählten aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist aus lärmtechnischer Sicht (Wirkung, Lage und Kombination), sowie im Hinblick auf den erzielbaren Zweck und dem wirtschaftlichen Aufwand plausibel und entspricht dem Stand der Technik.

Zu diesem Wunsch (Verkehrsplanung, Politik,...) stellt sich die grundsätzliche Frage, wie die weiteren Schallpegelanhebungen durch den absehbaren Anschluss der S 8 Ost bis zum Großraum Bratislava gehandhabt wird. Erfolgt eine getrennte schalltechnische Betrachtung und mit welcher Begründung? Werden die weiteren Schutzgüter ebenfalls getrennt betrachtet?

Diese rechtlich sehr fragwürdige Vorgangsweise hätte zur Folge, dass eine weitere deutliche Zunahme der Schallimmissionen in Siedlungsgebieten auftreten würde. Für die Invalidensiedlung liegt in den Gutachten schon die Aussage vor, dass schallschutztechnisch aus wirtschaftlichen Gründen keine weitere Verbesserung vorstellbar ist.

Die zusätzliche Belastung der Anrainer, an der freien Strecke der S 8 und dem damit verbundenen Straßennetz, durch diese zusätzliche Verkehrsbelastung wird derzeit nicht erwähnt.

Der Sachverständige für Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild zur Beeinflussung der Erholungsfunktion im Bereich Norbert-Scheed-Wald und der Parkanlage im Bereich der Invalidensiedlung Maiglöckchenweg:

Punktuell ergeben sich durch eine Erhöhung der Lärmimmissionen in diesen Bereichen Auswirkungen auf die landschaftsgebundene Erholungsfunktion. Die in der österreichischen Norm, ÖNORM S 5021 „Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und Raumordnung“, genannten Grenzwerte sind jedoch Planungsrichtwerte bzw. Immissionsgrenzwerte für verschiedene Gebietskategorien von Flächenwidmungen bzw. -nutzungen, daher sind diese in erster Linie für neue Baulandausweisungen im Flächenwidmungsplan, also in Raumordnungsverfahren anzuwenden.

Der Sachverständige für Humanmedizin zu dem in der BStLärmIV enthaltenen 0,4 dB Kriterium:

Durch das 0,4 dB Kriterium ist gewährleistet, dass bei Immissionserhöhungen in höheren Pegelbereichen der Eintrag des Vorhabens unter den Werten für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung liegt.

Herr Wolfgang Rehm:

Es handelt sich bei der BStLärmIV um eine besondere Immissionsschutzvorschrift im Sinne des UVP-G, die die Beurteilung des Nachbarschaftsschutzes nach der Gewerbeordnung ersetzen soll. Die BStLärmIV ist als solche besondere Immissionsschutzvorschrift gemäß der ständigen Rechtsprechung der Höchstgerichte (zur gleichartigen SchIV wird auf die Judikatur zum Koralmtunnel verwiesen) eine Mindestforderung, die die Sachverständigen nicht bindet. Die Sachverständigen können über diese Mindestforderung hinauszugehen. Wenn der Sachverständige es für erforderlich hält, dann ist er durch die Verordnung daran nicht gehindert. Auch bedeutet die BStLärmIV nicht, dass ÖNORMEN nicht anzuwenden sind. Ich ersuche die Diskussion unter diesen Prämissen fortzusetzen.

DI Schröfelbauer erläutert für die Projektwerberin, dass die Lärmberechnung mit SoundPLAN Version 7.3 erfolgte und somit den Stand der Technik abbildet.

Der Sachverständige für Lärm verweist zum Thema „Fehler und Ungenauigkeiten bei den Berechnungsergebnissen“ auf seine Stellungnahme zu Einwand 36.4 im Stellungnahmenband 2 und auf seine Stellungnahmen zu anderen Einwänden in den Stellungnahmenbänden über Sicherheiten im Berechnungsverfahren (Inversion, Mitwind, sechs verkehrsreichsten Monate, Meteorologie).

Frau Arch.DI Constanze Strapetz:

Ich weise darauf hin, dass derzeit nur die Schallimmission an den Fassaden behandelt wird und nicht in den Freiräumen, wie Gärten und Parkanlagen. Ich fordere Herrn Dr. Haidinger auf, den Grenzwert der Schallbelastung für die Gesundheitsgefährdung anzugeben.

Der Sachverständige für Humanmedizin:

Die Grenzwerte für die Gesundheitsgefährdung sind im Gutachten festgelegt. Die Grenze für die Gesundheitsgefährdung durch dauerhafte Schalleinwirkung liegt bei 65 dB, ein Dauerschallpegel von 70 dB ist zu hoch. Aus medizinischer Sicht ist wichtig, dass der Schlaf ungestört ist.

Der Sachverständige für Lärm auf den Einwand, dass in der Invalidensiedlung fast immer Mitwind-Situation herrscht:

Es sind mir zwar keine genaueren Statistiken bekannt, aber gerechnet wird mit 365 Tage Mitwindsituation, das ist sicher in der Invalidensiedlung nicht gegeben.

DI Walter für die Projektwerberin zum Thema „aktive Maßnahmen Invalidensiedlung“:

Die endgültigen Berechnungen erfolgten mit SoundPLAN Version 7.3. Die Änderungen an der Bebauung Invalidensiedlung sind in Einlage WU 7 A dokumentiert. Das sind Lärmschutzwände in Ergänzung der Maßnahmen S 1 Schwechat - Süßenbrunn laut Planeinlagen 3-1.18 und 3-1.19, gesamt 20.225 m² Ansichtsfläche, Wände und Dämme von S 1-km 29,220 – S 1-km 31,336 sowie entlang der Knotenrampen. Lärmarmer Splitmastixasphaltbeton auf der S 8, Lärmarmer Waschbeton GK8 auf der S 1.

DI Schröfelbauer erläutert für die Projektwerberin, dass die Lärmberechnung mit SoundPLAN Version 7.3 erfolgte und somit den Stand der Technik abbildet. Das Ergebnis der Lärmberechnungen in Einlage WU 7 A stellt den zu beurteilenden Letztstand dar.

Der Sachverständigen für Lärm weist bezüglich der vielen Berechnungen und Neuberechnungen darauf hin, dass die Projektwerberin alle Ansprüche aus früheren Berechnungen in der Invalidensiedlung auf Maßnahmen gewahrt hat und damit kein Nachteil für die Nachbarn entsteht.

Herr Wolfgang Rehm:

Die Flut von Nachberechnungen in mittlerweile unzähligen Versionen ist nicht nachvollziehbar. Eben deshalb haben wir ja – bislang ohne Reaktion der Behörde – die Übermittlung von XLS-Dateien angefordert, um eine EDV-gestützte teilautomatisierte Bearbeitung vornehmen zu können. Hier gibt es Abweichungen, die durch die Projektwerberin aufzuklären sind.

Und zur Bedeutung der Korrektheit der Berechnungen:

Damit Nachbarn ihre Berührtheit geltend machen können, müssen sie überhaupt Kenntnis davon erlangen. Werden die Belastungswerte erst nach der öffentlichen Auflage höher geschraubt, können sie dies nicht bzw. ist dies nicht gewährleistet!

Es geht hier um das Schutzgut Mensch, ein wirtschaftliches Optimum für die Asfinag ist daher nicht das Kriterium, auch wenn Wirtschaftlichkeit in der BStLärmIV steht und zu berücksichtigen ist, wäre dies eine einseitige wie unzutreffende Schlussfolgerung.

DI Rehling führt zur Forderung, den Schutz der Invalidensiedlung durch aktive Lärmschutzmaßnahmen, insb. durch eine Einhausung des Knotens S 1/S 8 sicherzustellen, aus, dass die Wirtschaftlichkeit von aktiven Maßnahmen in § 8 iVm § 9 BStLärmIV geregelt ist und daher Gegenstand des UVP-Verfahrens ist.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass der Sachverständige für Lärm in seinem Gutachten das wirtschaftliche Kriterium geprüft hat.

Der Sachverständige für Lärm:

Zur Wirtschaftlichkeit der Lärmschutzmaßnahmen wird auf das TGA02 Kapitel 4.2.5.2 verwiesen. Des Weiteren wird auf die ausführliche Darstellung der Projektwerberin, Einlage WU1-01 Kapitel 4.2, verwiesen. Mit einer weiteren Erhöhung der Lärmschutzwand nimmt der Nutzen rapide ab. Bei Überplattungslösungen sehe ich für diesen Bereich einen unverhältnismäßig hohen Aufwand gemäß § 9 BStLärmIV.

DI Schröfelbauer hält für die Projektwerberin fest, dass in WU 1-01 eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu den aktiven Lärmschutzmaßnahmen dokumentiert ist. Aus Sicht der ASFINAG wurde auf diese Weise eine bestmögliche Wirtschaftlichkeit erreicht.

DI Schröfelbauer verweist für die Projektwerberin erneut auf die Varianten unterschiedlicher Ausführungen aktiver Lärmschutzmaßnahmen in Einlage WU 1-01. Eine Einhausung wäre nur mit einem unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand umsetzbar.

Der Sachverständige für Lärm zur Nennung des Basiswerts von 33 dB in der Invalidensiedlung:

Der Basispegel ist nach BStLärmIV nicht Gegenstand der Beurteilung. Die Langzeitmessung L1 in der Pfirsichgasse 64 weist ohne und mit Baulärm einen Ln von 42,0 dB auf.

Der Verhandlungsleiter verweist hinsichtlich des Einwandes, dass Messungen nicht während Bauarbeiten oder Überflügen stattfinden dürfen, auf die BStLärmIV, wo festgelegt ist, dass die Lärmimmissionen zu berechnen und nicht zu messen sind.

DI Rehling weist darauf hin, dass jede Messung ein anderes Bild ergeben wird.

Der Sachverständige für Lärm zur Kritik, dass die auf einem kleinen Teil der Fahrbahn vorgesehene lärmindernde Betondecke als lärmindernde Maßnahme angesehen wird:

Lärmarme Beläge sind Stand der Technik und nur eine von mehreren Maßnahmen. Die Berechnung ist in der RVS 04.02.11 geregelt.

DI Rehling auf die Frage, ob die Verkehrsmengen der S 8 Ost berücksichtigt wurden:

Für die S 8 Ost wird ein eigenes UVP-Verfahren durchgeführt werden und in diesem Verfahren werden die Auswirkungen zu prüfen sein.

DI Schröfelbauer erklärt für die Projektwerberin, dass mehrere Varianten unterschiedlicher Ausführungen aktiver Lärmschutzmaßnahmen an S 1 und S 8 dargestellt wurden und die ggst. im Einreichprojekt der S 8 nach Maßgabe der Umsetzbarkeit und Wirtschaftlichkeit die bestmögliche Variante darstellt (Einlage WU 1-01).

Darüber hinaus weist DI Schröfelbauer darauf hin, dass die in der vorangegangenen Diskussion immer wieder geäußerten Lärmbelastungen von 70 dB nicht in der Invalidensiedlung auftreten.

Der Sachverständige für Lärm weist auf die Sicherheiten im Berechnungsverfahren hin sowie auf seine Stellungnahme zu Einwand 36.4. im Stellungnahmenband 2. Unter Experten ist die Erkenntnis, dass in der Regel höher gerechnet als gemessen wird, bekannt (siehe Ringversuch). Die Berechnungsverfahren haben sich historisch entwickelt und wurden immer wieder mit Feldmessungen weiterentwickelt.

DI Herbert Hahn führt weiter aus:

8 Brunnen

Als Eigentümer eines Grundstückes ist auf die Grundwassersituation hinzuweisen. Sowohl der Wasserstand, als auch die Wasserqualität der Brunnen im Einzugsgebiet der S 8 West sind vor Beeinträchtigung nicht sicher. Daher sind entsprechende Evaluierungen und laufende, dauerhafte Kontrollmessungen hinsichtlich Wasserstand und Wasserqualität zu fordern. Bei Änderungen dieser Parameter ist die Frage der unmittelbaren Haftung durch den Errichter eindeutig festzulegen. Aus der Erfahrung als Bürger dieses Landes wird man in diesen Fällen in der Regel alleine gelassen. Jahre von Rechtsstreitigkeiten und Gutachterstreitigkeiten sind zu erwarten.

Hinsichtlich der Chlorid-Belastung sind die vorgelegten Gutachten aus der Sicht eines nicht Sachverständigen sehr undeutlich bzw. fragwürdig.

Auf die Problematik der möglichen Verwendung von schwermetallhaltigen Schlacken und nicht qualifizierten Baustoffen (Deponie und Abbaumaterial), die das Grundwasser belasten, wird hingewiesen.

Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser:

Der Bereich der Invalidensiedlung liegt nicht im Grundwasserabstrom der geplanten Trasse und ist daher nicht betroffen. Eine Veränderung der Grundwasserqualität und auch der Quantität durch das geplante Vorhaben ist in diesem Bereich nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der möglicherweise im Bau allfällig eingesetzten potentiell wassergefährdenden Baustoffe wird auf die Stellungnahme der ASFINAG im Verfahren verwiesen. Es dürfen aus-

schließlich entsprechend zugelassene Baustoffe verwendet werden. Bei einem fachgerechten Umgang mit entsprechend zugelassen Baustoffen ist eine Wassergefährdung nicht zu erwarten.

Im UVP-Gutachten „Grundwasser – Hydrogeologie“ sind entsprechende Maßnahmen formuliert, welche einen entsprechenden Schutz des Grundwassers gewährleisten.

DI Herbert Hahn führt weiter aus:

9 Feinstaub

Im Hinblick auf die mögliche Verwendung von schwermetallhaltigen Schlacken und nicht qualifizierten Baustoffen (Deponie und Abbaumaterial) ist die mögliche Verfrachtung dieser Materialien z.B. in Form von Stäuben zu betrachten.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin zur Frage, ob beim Bau auch Schwermetallschlacke eingesetzt wird:

Die ASFINAG wird sich bezüglich des Einsatzes von Baustoffen an die geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen halten und nur zugelassene Baustoffe einsetzen.

Mag. Kubin für die Projektwerberin:

Die Projektwerberin ist bei der Gestaltung des Vorhabens an die geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen gebunden und nach dem ASFINAG-Gesetz auch zur Wahrung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit verpflichtet. Dem entsprechend hat sie ein umweltverträgliches und genehmigungsfähiges Vorhaben zur Genehmigung eingereicht und dieses Vorhaben bei Änderung technischer bzw. rechtlicher Rahmenbedingungen jeweils bedarfsgerecht angepasst. Nunmehr haben die Prüfgutachter im UV-GA zahlreiche Maßnahmenvorschläge zur weiteren Optimierung der Umweltauswirkungen des Vorhabens erstattet. Im Sinn einer effizienten Verfahrensführung erscheint es zweckmäßig, die Erörterungen in der mündlichen Verhandlung auf den unmittelbaren Verfahrensgegenstand, also das konkrete Vorhaben, zu fokussieren. Umwelt- bzw. verkehrspolitische Grundsatzdiskussionen sind nicht Gegenstand des vorliegenden UVP-Verfahrens zur S 8 West.

Herr Wolfgang Rehm:

Es ist festzuhalten, dass sich die Projektwerberin bezüglich des Einsatzes von Schwermetallschlacke nicht festlegen möchte.

Der Verhandlungsleiter vertagt die Verhandlung auf den 6. April 2016, 9.00 Uhr, am selben Ort.

Der erste Verhandlungstag endet um 17:58 Uhr.

2. Verhandlungstag (6. April 2016)

Der Verhandlungsleiter nimmt die mündliche Verhandlung am 6. April 2016 um 9.05 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter teilt mit, dass am 5. April 2016 die drei folgenden Stellungnahmen, die als Beilagen zum Protokoll genommen werden, im bmvit eingelangt sind:

- Stellungnahme der ASFINAG vom 4. April 2016 zum Maßnahmenkatalog des UVGA (Beilage./37)
- Stellungnahme der Grünen Bezirk Gänserndorf vom 1. April 2016 (Beilage ./38)
- Stellungnahme der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH) vom 3. April 2016 (Beilage ./39)

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass in diese Stellungnahmen während der Verhandlung Einsicht genommen werden kann.

Der Verhandlungsleiter erteilt dem Sachverständigen für Humanmedizin zum gestrigen Vorbringen von Herrn DI Herbert Hahn bezüglich das „Haus Franziskus (Hartriegelgasse 17)“ das Wort.

Der Sachverständige für Humanmedizin:

Wird im Rahmen der Detailuntersuchung gemäß §14 BStLärmIV festgestellt, dass es sich beim Gebäude Haus Franziskus (Hartriegelgasse 17) um ein Gebäude mit sensibler Nutzung handelt und darin Bewohner gepflegt werden, die aus medizinischen Gründen niedrigere Lärm-Immissionen benötigen, so sind passive lärm mindernde Maßnahmen im medizinisch erforderlichen Ausmaß vorzusehen.

Der Verhandlungsleiter erteilt Frau Amrita Enzinger das Wort.

Frau Amrita Enzinger als Vertreterin der Grünen Niederösterreich:

Aufgrund einer Postwurfsendung für eine Kundgebung zum Bau der S 8 Marchfeld Schnellstraße möchte ich grundsätzlich einige Punkte zur UVP sagen:

Das UVP ist ein politisches Instrument zur Umweltvorsorge, bei der alle umweltrelevanten Vorhaben auf ihre Umweltauswirkungen zur Ökologie, Naturschutz, Wasserrecht und Emissionen im Vorfeld überprüft werden sollen. Die UVP ist kein Verhinderungsinstrument, sie dient zum Schutz der Bevölkerung.

Der Spatenstich wurde bereits vor 16 Jahren vom Herrn LH vorgenommen, seit damals ist nichts passiert weder im öffentlichen Verkehr noch in Infrastrukturbereich für den Individualverkehr. Schuld daran sind nicht BIS oder einzelne Personen sondern Bund und Land, weil das Geld fehlt bzw. weil die Genehmigungen fehlen. Dazu werden noch Fachexperten von den BIS reden.

Wir als Grüne sind ganz klar gegen die Marchfeldschnellstraße, die eine Transitschneise zwischen Wien und Bratislava darstellt und zu einem massiv höheren LKW-Verkehr führen wird.

Die Region hat keine Vorteile davon. Stattdessen wird es durch die S 8 zu massiven Verschlechterungen des Grundwassers, der Luftgüte und zur Zunahme des Lärms kommen.

Die S 8 soll quer durch bestes Ackerland, durch die Kornkammer Österreichs gezogen werden. Daraus ergeben sich Verschlechterungen. Es verwundert mich, ich habe mich über den gestrigen Tag erkundigt, dass der UA NÖ gestern keine negative Stellungnahme abgegeben hat.

Wie wir alle hier wissen, haben wir im Marchfeld auf Grund der exzessiven Landwirtschaft massive Probleme mit dem Grundwasser. Weiters sind wir Feinstaubsanierungsgebiet. Eigentlich gehören Maßnahmen zur raschen Sanierung des Grundwasserkörpers und der Luftgüte gesetzt. Die Marchfeldschnellstraße bewirkt das Gegenteil und verstärkt die Problemfelder. Der größte Grundwasserkörper Österreichs soll durch den Bau belastet werden. Weiters werden durch den Bau die March-Thaya Auen massiv belastet.

Die Errichtung der S 8 soll geplante 600 Mio € kosten, unser aller Steuergeld und der Ausbau der Infrastruktur für den öffentl. Verkehr kostet nur einen Bruchteil dessen. Aber in den öffentl. Verkehr wird seit Jahren nicht investiert. Im Gegenteil, es werden Bahnlinien geschlossen und sogar Schienen rausgerissen. ¼ Stunden Takt auf der Schnellbahnlinie kostet laut ÖBB 1.4 Mio € pro Jahr. Das Land NÖ müsste es nur einkaufen. Als Verkehrssprecherin behaupte ich, der ¼ Stunden Takt und stündliche Busverbindungen für alle 44 Gemeinden in unserem Bezirk auch am Wochenende kosten keine 10 Mio € pro Jahr. Es wird alles blockiert durch die Versprechungen der S 8, wo Honig und Gold fließen soll und die Wirtschaft gedeihen soll. Ich behaupte, die S 8 bringt größtenteils Verschlechterungen. Unser Bezirk hat inzwischen 100.000 Einwohnerinnen. Was wir brauchen sind rasche Lösungen für die Bevölkerung. Die Bevölkerung ist definitiv belastet.

Was wir brauchen sind kleinräumige Umfahrungen für Ortschaften wie Deutsch-Wagram, Strasshof und besser ausgebauten öffentl. Verkehr. Das wäre nachhaltig. In der Mobilität brauchen wir keine 2 Klassengesellschaft. Die Pläne für kleinräumige Umfahrungsstraßen liegen fix fertig in der Schublade. Aber Umfahrungsstraßen muss das Land finanzieren.

Die UVP basiert immer auf Modellrechnungen und ich kann vom VCÖ eine Modellrechnung zitieren, die besagt, dass durch die S 8 der Verkehr in den Ortschaften massiv zunehmen wird. In Deutsch-Wagram und Strasshof + 37 % und in Gänserndorf + 26%. Denn Hochleistungsstraßen ziehen immer Verkehr an. Es liegt immer an der Betrachtungsweise, was man darstellen möchte.

Klar ist, die UVP hat ihre Problemfelder. Es fehlen Darstellungen zur Kostenwahrheit, zur Klimaproblematik und zur generellen Nachhaltigkeit und zur Darstellung für besseren öffentlichen Verkehr und zur Verkehrsvermeidung.

Ich bin Realpolitikerin und hoffe, dass die S 8 nicht errichtet wird und ein Umdenken auf Landes- und Bundesebene stattfindet. Und rasche Lösungen für die belastete Bevölkerung

in Angriff genommen werden, das sind Ausbau des öffentl. Verkehrs und kleinräumige Umfahungsstraßen.

Herr Günther Kussmann bringt vor wie in Beilage ./41.

Herr Wolfgang Rehm:

Als Reaktion auf Hr. Günter Kussmann, Geschäftsführender GR Strasshof, ist es nochmals erforderlich, einige grundsätzliche Dinge klarzustellen:

Es ist die Aufgabe der BIs und Umweltorganisationen im UVP-Verfahren, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften geltend zu machen. Allerdings ist auch anzumerken, dass in diesem Verfahren eingesetzte Regelwerke politisch gesteuert sind und das bmvit – nicht immer zum Vorteil der Umwelt – Richtlinien an die Bedürfnisse der Genehmigung anpasst.

Bürgermeister agieren „top down“ und reklamieren für sich und ihre Position zum Vorhaben eine Zustimmung, die durch nichts gerechtfertigt bzw. belegt ist.

Um die Situation verstehen zu können, ist zum seinerzeitigen Marchfeldteamprozess darauf hinzuweisen, dass das Marchfeldteam ein Ende fand, indem in Bruch der Vereinbarungen und der Geschäftsordnung ein Vorab-Ergebnis verkündet wurde, das den eigentlichen Untersuchungsergebnissen widersprach. Natürlich sind wir allein schon aufgrund dessen in Opposition gegen die nunmehrige S 8, da braucht sich aufgrund dieser Historie niemand wundern.

In Konsequenz hat diese Entwicklung leider auch dazu geführt, dass verkehrlich durch die Fokussierung auf lediglich die S 8 Stillstand in der Region herrscht und das Projekt alle anderen gebotenen Verkehrsmaßnahmen blockiert.

Die Bürgermeister sollten auch bei der Besprechung der Auflagen dabei sein und sich kümmern, so müssen die Umweltorganisationen und Bürgerinitiativen diese Aufgaben mit übernehmen.

Herr DI Heinz Mutzek als Vertreter der Bürgerinitiative „Netzwerk Verkehrsregion Wien/NÖ“:

Die Marchfeld Schnellstraße S 8 endet an der Stadtgrenze. Dort können die 40.000 Kfz/24h nicht abfließen. Daher ist die Invalidensiedlung stark von der Errichtung der S 8 betroffen. Unsere BI möchte nicht pauschal das Projekt S 8 verhindern, sondern eine menschengerechte Ausgestaltung, die auch die Gebiete am Stadtrand Wiens betreffen.

Herr Ing. Leopold Haindl:

Für Zubringerstraßen zur S8 und Umfahrungen von Gänserndorf sind vom Land NÖ etliche Kilometer an Straßen zu errichten, bei der sogar Waldstücke (Safaripark) gerodet werden müssen. Würde man alle diese zu bauende Straßenkilometer dazu verwenden, kleinräumige Umfahrungen zu realisieren, könnte man mit der Länge der zu bauenden Straßenzubringer bereits Gänserndorf und Strasshof umfahren.

Dann müsste das Land NÖ lediglich die aus der Vorfinanzierung ersparten 40 Mio € (die S8 hätte schon mit Baubeginn 2011 errichtet werden sollen und der Zinsendienst für die vorgezogenen Errichtungskosten wäre vom Land NÖ finanziert worden – durch die nun eingetretene Bauverzögerung ist dies nun nicht mehr erforderlich) dazu verwenden, die Umfahrung Deutsch Wagram zu realisieren.

Als Bürger wie auch volkswirtschaftlich betrachtet ist eine derartige Verschwendung absolut inakzeptabel (also gesamtheitlich betrachtet stehen 40 Mio € an Mehrkosten, die vom Land NÖ zu tragen sind, 300 bis 400 Mio €, die vom Bund zu tragen sind, gegenüber).

Der Verhandlungsleiter erteilt Frau Mag. Birgit Kasper das Wort.

Frau Mag. Birgit Kasper in Vertretung der Niederösterreichischen Umwelthanwaltschaft:

Die geplante Errichtung der Marchfeld Schnellstraße S 8 stellt als neues Längsbauwerk einen landschaftsverändernden Eingriff in den Naturraum dar, und wirkt darüber hinaus durch die von ihr ausgehenden Emissionen auf die betroffene Nachbarschaft, die Tierwelt und Pflanzenräume ein. Deshalb galt es im gegenständlichen Bewilligungsverfahren jegliche Auswirkungen in der Bau- und Betriebsphase auf die zu prüfenden Schutzgüter zu begutachten und erforderlichenfalls entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung von schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu definieren. Nach Ansicht der NÖUA wurden die einzelnen Fachgebiete von den jeweiligen Sachverständigen ausführlich behandelt und wurde das Projekt unter Formulierung eines umfassenden Auflagenkatalogs als umweltverträglich eingestuft.

Entsprechend den Gutachten der Sachverständigen zu den Fachbereichen Lärmschutz, Luftreinhaltung und Medizin kann davon ausgegangen werden, dass es bei der Umsetzung und Einhaltung der projektierten und als Auflagen formulierten Maßnahmen zu keiner erheblichen Beeinträchtigung für die nächstgelegene Wohnnachbarschaft kommen wird.

Zur Kontrolle der Einhaltung der prognostizierten Lärmpegel wird nach Verkehrsfreigabe eine messtechnische Überprüfung der Schallemissionen als erforderlich erachtet. Diesbezügliche Vorschriften (Kontrollmessung und Lärmmonitoring) wurden vom SV für Lärmtechnik vorgesehen. Im Zuge der Verhandlung wurden jedoch von den betroffenen Parteien für diese Fachbereiche noch mehrere Einwendungen getätigt bzw. Fragen aufgeworfen, die noch einer gutachterlichen bzw. rechtlichen Würdigung bedürfen.

Betreffend die Einwendungen der NÖUA zur UVE (Stellungnahme vom 2.9.2014) wird festgehalten, dass diese im Zuge der UVP durch den SV für Naturschutz und Ornithologie fachlich behandelt wurden und durch die Verschreibung entsprechender Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen zufriedenstellend gelöst werden konnten. Zahlreiche Maßnahmen zum Schutz der Tierwelt müssen bereits vor Baubeginn umgesetzt werden und können daher ihre Wirksamkeit vor dem Eintreten der Projektwirkungen entfalten. Somit werden entsprechende Ersatzlebensräume bzw. Lebensraumaufwertungen bereits vor der Flächeninanspruchnahme durch den Straßenbau angeboten. Dieser Umstand ist jedenfalls als wichtiges Kriterium für eine Umweltverträglichkeit des Projektes zu werten. Von großer Bedeutung ist auch die Bestellung einer ökologischen Bauaufsicht, die für die fachgerechte Umsetzung sämtlicher

naturschutzfachlich relevanter Maßnahmen verantwortlich ist. Weiters wurde auch die Nachkontrolle von Maßnahmen und Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Einrichtungen wie z.B. Grünbrücken, Zieseldurchlässe, Amphibienleiteinrichtungen als Auflagepunkte vorgesehen.

Betreffend die Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Landschaftsbild wird festgehalten, dass die projektierten Lärmschutzwände und Kollisionsschutzwände in einer der Landschaft angepassten Ausgestaltung ausgeführt werden sollten. D.h. die Verwendung möglichst natürlicher Materialien (z.B. Holz, gedeckte Farbgebung bzw. ev. Begrünung der Wände).

Abschließend wird von der NÖUA festgehalten, dass bei Umsetzung sämtlicher projektierte Maßnahmen und von den SV formulierten Auflagen kein grundsätzlicher Einwand gegen die Erteilung der Bewilligung nach dem UVP-G besteht.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Zur Gestaltung von Objekten, Lärmschutzmaßnahmen und landschaftlicher Gestaltung der Trasse wurde ein Wettbewerb durchgeführt. Die Wirkung der S 8 auf das Landschaftsbild wurde in der Gesamtbetrachtung in Zusammenschau mit den begleitenden Landschaftsplänen, die im Projekt detailliert dargestellt sind, beurteilt.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Dr. Aron Vrtala das Wort.

Herr Dr. Aron Vrtala in Vertretung der Bürgerinitiative Marchfeld BIM, der Umweltorganisation VIRUS sowie der Stadtgemeinde Gerasdorf (Vollmachten liegen vor und werden als Beilagen ./15 bis ./17 zum Protokoll genommen):

Guten Morgen sehr geehrte Damen und Herren. Ich darf mich vorstellen. Ich betreibe ein Ingenieurbüro für technische Physik, Meteorologie und Informatik.

Meine Zuständigkeiten sind: Ich spreche in den Fachbereichen Lärm, Luftreinhaltetechnik, sowie Informatik als Sachverständiger, und in den anderen Fachbereichen insoweit als Sachverständiger, wo informationstechnische Aspekte bestimmend sind. Sonst als „Jedermann“.

Ich vertrete die Bürgerinitiative BIM sowie die Umweltschutzorganisation Virus. An einzelnen Punkten werde ich auch für die Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien das Wort ergreifen, dies werde ich dann besonders kenntlich machen.

Ich stelle ferner fest, dass Umfang und Volumen der vorgelegten Unterlagen so groß ist, dass die von der Behörde eingeräumten 4 Wochen bei den sonstigen Aufgaben eines beratenden Ingenieurs nicht ausreichen, um alle Punkte auch nur annähernd erschöpfend durcharbeiten zu können. Insofern können nicht alle Punkte, auf die man notwendigerweise antworten bzw. die man hinterfragen sollte, hier aus meiner Sicht erschöpfend behandelt werden.

Erschwerend ist, dass z.B. die umfangreichen Lärmtabellen nicht als z.B. Excel-Spreadsheet zur Verfügung stehen. Diese hätten auf der Homepage des BMVIT mitveröffentlicht werden können, um eine fachliche Bearbeitung durch beigezogene Sachverständige zu erleichtern. Erschwerend war auch, dass die zwei Stellungnahmebände nicht auf der Homepage des BMVIT abrufbar waren, woraus sich für die Bearbeitung nochmals Verzögerungen ergaben. Insofern ist festzuhalten, dass die nun folgende Diskussion nicht vollständig sein kann und nur exemplarisch beispielhaft Punkte herausgegriffen wurden. Wird ein Punkt daher von mir hier nicht aufgegriffen, so heißt das nicht, dass ich mit ihm per se einverstanden bin und er keiner weiteren Bearbeitung bedurft hätte, sondern dass es schier unmöglich war, innerhalb der gegebenen Zeit – die sich noch dazu mit den Osterferien kreuzte – alle Punkte für die heutige Verhandlung vorzubereiten. Der Umkehrschluss, also dass jeder von mir hier nicht aufgegriffene Punkt zufriedenstellend beantwortet wurde, wäre also unrichtig.

Dr. Vrtala für die Bürgerinitiative Marchfeld BIM und die Umweltorganisation VIRUS zum Fachbereich Verkehr:

Zu TGA-1, Seite 9, Kap. 1.7:

Zitat: „Für die Ermittlung der Umweltauswirkungen der S8 West im Bereich der zu genehmigenden Trasse wurde ein fiktiver Maximal-Planfall 2025 als Bemessungsgrundlage verwendet, in dem die jeweils maximale KFZ-Verkehrsbelastung aller betrachteten Planfälle für die einzelnen Abschnitte der S8 West berücksichtigt wurde. Damit werden die in Abhängigkeit des Netzausbaus maximal denkbaren, im Betrachtungszeitraum auftretenden Auswirkungen der S8 berücksichtigt.“

Feststellung: Dies ist kein Worst Case im Sinne von Qualivermo mit seinen 95% Unsicherheitsniveau!

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Der Aussage von Herrn Dr. Vrtala ist zuzustimmen.

Dr Vrtala:

Zu TGA-1, Seite 25, Kap. 2.6:

Unterpunkt 3.5 Beurteilungsplanfall 1-Max 2025:

Zitat: „Die verschiedenen Planfälle mit der S8 West ergeben unterschiedliche Verkehrsstärken auf den einzelnen S8 Abschnitten und deren Rampen. Für die Schall- und Luftschadstoffuntersuchungen auf der S8 Trasse des Einreichprojekts soll unabhängig vom tatsächlich realisierten Planfall Verkehrsstärkenergebnisse für die S8 West zur Verfügung gestellt werden, um dort die maximale Verkehrs- und Umweltbelastung der untersuchten Planfälle aufzuzeigen.

Daher wurden sowohl für die S8 als auch für alle Rampen in Anschlussstellen und im Knoten S1/S8 die jeweils höchsten Verkehrsbelastungen aus den Planfällen 1-A bis 1-E (Planfälle mit dem Einreichabschnitt der S8 West) ermittelt. Es ist festzuhalten, dass bei Ermittlung der maximalen Verkehrsbelastungen der S8 West auch der Planfall 1-E mit der Spange S1 und

der Stadtstraße Wien mit dem Planfall 1-Max 2025 abgedeckt ist, obwohl er in der Tabelle 16 der Einlage 1-4.1 Verkehrsuntersuchung, Kap. 4.12 nicht abgebildet ist. Diese abschnittsweisen Maximalbelastungen wurden tabellarisch zusammengefasst und als „synthetischer Planfall“ den weiteren Untersuchungen zu Grunde gelegt.“

Feststellung 1: Berücksichtigt wurden die S8 Abschnitte + Rampen
Damit ist im Einreichprojekt auch das untergeordnete Netz berücksichtigt und die Änderungen durch die Projektszenarien noch nicht berücksichtigt.

Feststellung 2: Jedenfalls „ist das nicht maximal“ im Sinne der Unsicherheit, sondern im Sinne der Planungsvarianten von Streckenabschnitten!!

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Der Aussage von Herrn Dr. Vrtala ist zuzustimmen.

Dr. Vrtala:

Wie ist das mit einem Maximalplanfall im untergeordneten Netz?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Auch im untergeordneten Netz stellen mit den Planfällen 1-C und 1-E die maximalen Streckenbelastungen des untergeordneten Netzes dar. In Tab. 4.2-3 wurde diese Information im Rahmen des TGA01 Verkehr und Verkehrssicherheit erstellt. Hierbei ist zu beachten, dass für diese Beurteilung des Einreichprojektes der S 8 West für die untergeordneten Straßen die Planfälle 1-C und 1-E herangezogen wurden. Sie repräsentieren jenes Netz für die UVP der S 8 West, das laut Einreichprojekt der S 8 West durch die Projektwerberin ASFINAG für den Teilausbau der S1 ohne Lobautunnel und für den Vollausbau der S 1 mit Lobautunnel relevant ist. Das heißt, es sind jene Planfälle relevant, die für den Teilausbau der S 1 von Süßenbrunn bis zur ASt Groß-Enzersdorf (also ohne den Lobautunnel) keine ergänzenden Projekte der Landesstraßen enthalten (Planfall 1-C) und für den Vollausbau der S 1 mit dem Lobautunnel den Ausbau der Umfahrungen Groß-Enzersdorf und Raasdorf beinhalten. In Übereinstimmung mit dem Verfahren S 1 Lobau wird davon ausgegangen, dass bei der Verkehrsfreigabe des Tunnels Donau-Lobau auch die Umfahrungen Groß-Enzersdorf und Raasdorf errichtet bzw. dem Verkehr freigegeben werden, wenn auch diese beiden Umfahrungen in der Kompetenz des Landes Niederösterreich liegen.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Ich verweise auf Herrn Dr. List, dass das Monitoring in einer UVP diese nicht missbrauchen darf. Monitoring kann Planung nicht ersetzen.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die in dem Monitoringkonzept des Kap. 6 vorgeschlagenen Maßnahmen stellen keinen „Missbrauch“ dar, sondern dienen dazu, die systemimmanent enthaltenen Unsicherheiten

jeder Prognose in der Art zu berücksichtigen, dass die Zielsetzungen der UVP während des Baus und des Betriebes sichergestellt werden.

Dr. Vrtala:

In TGA-1 Tab. 4.2-3, Seite 46f, sind die PF zum untergeordneten Landesstraßennetz zu sehen. Dazu schreibt Prof. Sammer ebenda (Seite 46):

„In Tab. 4.2-3 wurde diese Information im Rahmen des TGA01 Verkehr und Verkehrssicherheit erstellt. Hierbei ist zu beachten, dass für diese Beurteilung des Einreichprojektes der S8 West für die untergeordneten Straßen die Planfälle 1-C und 1-E herangezogen wurden.“

Einwand zur richtigen Berücksichtigung des Landesstraßennetzes:

Die in der rechten Spalte der Tabelle ausgewiesene max. Verkehrsbelastung ist nicht durch ein Maximum der beiden Pf. 1-C und 1-E ableitbar. Der PF 1-A ist weitgehend mit 1-E vergleichbar und hat z.B. für die „B3 Groß-Enzersdorf Zentrum“ sowie die „B3 Stadtgrenze Wien“ höhere Werte als 1-C und 1-E. Analog ist z.B. die Situation bei der „L9 südlich Gänserndorf – Zubringer zur S8“. Dort sind liegen die Verkehrsnachfrage in den PF 1-B und 1-D deutlich über 1-C und 1-E - und zwar um mehr als 87%! Damit bilden die PF 1-C und 1-E keine Grundlage für einen analogen fiktiven Maximalplanfall im Landesstraßennetz – sie beschreiben die zu erwartenden Belastungen daher allein deswegen schon nicht ausreichend – abgesehen davon, dass kein 95% Konfidenzintervall vorliegt oder zur Anwendung gekommen wäre. Die Planfälle 1-C und 1-E sind deswegen zur Beschreibung der Umweltauswirkungen – insbes. Lärm und Luft – allein ungeeignet.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die im Sinne einer Information offen gelegten Auswirkungen der Planfälle 1-B und 1-D beinhalten den Ausbau von Landesstraßenprojekten (Landesstraßenumfahrungen von Groß-Enzersdorf, Raasdorf, Gänserndorf & Gänserndorf Süd sowie der Spange L2-L9) und sind nicht Teil des vorliegenden UVP-Projektes der S 8 West. Es obliegt der Kompetenz des Landes Niederösterreich die notwendigen Genehmigungen unter Beachtung der kumulativen Auswirkungen durchzuführen. Aus verkehrlicher Sicht ist festzustellen, dass durch diese Landesprojekte umweltsensible bebaute Bereiche eine Entlastung erfahren. Für die UVP der S 8 West stellen die Planfälle C-1 und D-1 die kritischen Situationen bezüglich der Umweltbelastungen in den sensiblen Bereichen dar.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Ich verweise bezüglich Monitoring auf Dr. List. Ich verweise auch auf die Erhöhungen und dass PF 1-C und 1-E nicht ausreichen, um für Fachbereiche Lärm und Luftschadstoffe eine abschließende Bewertung abgeben zu können.

Weiterer Einwand: Es gibt zu den Landesstraßen aber auch noch ein weiteres untergeordnetes Verkehrsnetz. Die Auswirkungen des Vorhabens sind zweifelsfrei auch hier vorhanden. Die Folgen der Änderungen sind komplett unberücksichtigt – jedenfalls liegt keine „worst case“ Abschätzung bzw. liegen keine Konfidenzintervalle vor, denen gemäß man Folgerun-

gen mit der Qualität von „an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit“ oder sonstigen Wahrscheinlichkeit hätte machen können.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Grundsätzlich sind im untergeordneten Netz alle relevanten Straßen beinhaltet, wo sich die Verkehrsnachfrage als Folge der S 8 West im relevanten Ausmaß ändert (ausgenommen ist das Straßennetz von Helmahof, das im Rahmen der Einlage WU8 nachgereicht wurde). Der Aussage von Herrn Dr. Vrtala ist bezüglich der Frage der Verwendung eines „worst case“ Szenarios zuzustimmen. Allerdings ist die Vorlage einer „worst case Abschätzung“ nicht notwendig, wenn der Erwartungswert der Prognose in Verbindung mit einem fachgerechten Monitoringkonzept herangezogen wird. Damit werden die Zielsetzungen der UVP unter Beachtung eines wirtschaftlichen Mitteleinsatzes komplett sichergestellt.

Dr. Vrtala:

Wo setzt man die Grenze?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Es entspricht dem Stand der Technik von UVP-Anwendungen, wenn für Verkehrsprognosen der Erwartungswert in Verbindung mit einem fachgerechten Monitoring herangezogen wird. Der Umgang mit dem Erwartungswert von Verkehrsnachfrageergebnissen für Umweltfachbereiche ist je nach Auswirkungsbereich dem entsprechenden Stand der Technik (laut Richtlinien) definiert.

Dr. Vrtala:

Diese Grenze muss letztlich in Abstimmung mit den Fachbereichen Lärm und Luftschadstoffe und den anderen ableitenden Parametern, die für die Umwelt Relevanz zeigen, entsprechend gewählt werden. Es gibt keinerlei Diskussion in den Fachgutachten hierzu.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Im Kap. 4.2.4 des TGA01 wird die Verwendung des Erwartungswertes der prognostizierten Verkehrsbelastungen in Verbindung mit einem fundierten Monitoring für den Betriebszustand inhaltlich argumentiert. In der Beantwortung der Einwendungen wird in den Stellungnahmen des TGA01 auf diese Frage detailliert eingegangen.

Dr. Vrtala:

Feststellung: Dann ist der Erhebungsvorgang nicht richtig dokumentiert.

Zu TGA-1, Seite 7, Kap. 1.6:

Zitat: „Die Ost-Westverbindungsstraßen der B3, L2, L5 und L11 haben im Bestand 2011 Verkehrsbelastungen zwischen 4.000 und 7.000 Kfz/24 h mit einem relativ großen Lkw-

Anteil. Bis zum Jahre 2025 werden Zunahmen von 20% bis 60% zu erwarten sein, die unter anderem durch den Ausbau der S1 verursacht werden.“

Feststellung: Es gibt eine offensichtliche kumulative Wirkung durch die S1/Lobau!

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Ja, die gibt es und diese ist im Planfall E-1 berücksichtigt.

Dr. Vrtala:

Zu TGA-1, Seite 17, Kap. 2.3:

Zitat: „Es ist festzuhalten, dass das Einreichprojekt nur den Abschnitt der S8 West laut Abb. 2-1 und 2-2 enthält. Für die Ermittlung der Umweltauswirkungen wurden aber die maximal relevanten Verkehrsbelastungen des Schnellstraßennetzes, allerdings ohne den Abschnitt Ost der S8 herangezogen (siehe Abb. 2-3). Der Abschnitt S8 Ost ist einer eigenen Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.“

Folgerung: Es gibt kumulative Wirkungen. Die S 8 Ost ist erwartbare Entwicklung.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die S 8 Ost ist nicht Teil des Einreichprojektes. Der informative Planfall mit S 8 Ost dient zur näherungsweise Offenlegung der Verkehrswirkungen. Für ein allfälliges Einreichprojekt zur S 8 Ost sind die kumulativen Effekte zur S 8 West mit einer aktualisierten Prognose entsprechend zu berücksichtigen.

Dr. Vrtala:

Feststellung: Es ist die Frage des Ziehens der Baseline: Es ist natürlich ab initio anzusetzen und nicht erst bei der S 8 West.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Es ist eine juristische Frage, ab wann welches Projekt auf dieser Baseline anzusetzen ist. In dem vorliegenden Projekt wird die Ausgangssituation des Jahres 2011 als „Istzustand“ für ein allfälliges Projekt der S 8 Ost anzusetzen sein, um die kumulative Wirkung der S 8 West und Ost sowie der S 1 Donauquerung und der S 1 Spange zu berücksichtigen.

Eine Teilung in S 8 Ost und West ist sinnvoll, weil mit hoher Wahrscheinlichkeit eine große Zeitdifferenz zwischen der Verwirklichung der beiden Abschnitte liegen wird und auch noch kein konkretes Projekt für die S 8 Ost vorliegt.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Jeder Abschnitt der S 8 ist für sich verkehrswirksam, verfolgt eigene Zielsetzungen und erfüllt eigenständige Funktionen.

Die S 8 Ost ist derzeit nicht in Planung, es liegt kein konkretes Projekt vor. Die Auswirkungen der S 8 Ost sind in einem eigenen UVP-Verfahren zu ermitteln.

Herr Wolfgang Rehm:

Im Bundesstraßengesetz steht allerdings eine Verbindung Knoten bei Raasdorf – Staatsgrenze bei Marchegg und nicht bis Gänserndorf eingetragen. Aufgabe einer hochrangigen Verbindung ist laut BStG die Verbindung von Zentren wie Landeshauptstädten oder vergleichbarer Zentren im Ausland. In diesem Fall ist das wohl Bratislava und nicht Gänserndorf. Solange jedenfalls der Eintrag im Anhang zum BStG nicht geändert ist, sind auch Gesamtbetrachtungen für die gesamte S 8 anzustellen, andernfalls handelte es sich um eine unzulässige Stückelung.

Mag. Kubin für die Projektwerberin:

Nach der einschlägigen Judikatur der Höchstgerichte ist die Gliederung von Bundesstraßenvorhaben in Teilvorhaben zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt ist; dies ist etwa dann der Fall, wenn diese Teilvorhaben technisch für sich alleine bestehen können bzw. für sich betrachtet verkehrswirksam sind und die Gliederung nicht der Umgehung der UVP-Pflicht dient. Diese Voraussetzungen sind im Fall der S 8 West bzw. der S 8 Ost klar erfüllt. Dass die vorliegende Gliederung nicht der Umgehung der UVP-Pflicht dient, ist im Übrigen schon dadurch evident, dass sowohl für die S 8 West als auch für die S 8 Ost (unter Berücksichtigung allfälliger Kumulationen) jeweils UVP-Verfahren geführt werden.

Dr. Vrtala:

Frage: Erfahrungsgemäß ist es aber so, dass üblicherweise das Heranreichen einer hochrangigen Straße dann die Standortgemeinden ab dem Punkt, an dem sie endet, quasi „in Geiselhaft“ nimmt und dort immensen Verkehrsdruck erzeugt. Wie sicher ist der vorgebrachte Nachweis, dass es zu keiner starken Verkehrszunahme schon vor dem Lückenschluss durch die S 8 Ost kommt?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Für die relevanten Planfälle der S 8 West ist der induzierte Verkehr berücksichtigt. Mit den üblichen zu erwartenden Prognoseunsicherheiten wurde hier mit bestem Wissen und Gewissen eine Prognose gemacht, die für die S 8 West als plausibel zu werten ist. Die Unsicherheiten sind im verkehrsprognostischen Bereich sehr hoch. Diese kann man mit den Unsicherheiten bei Kurzprognosen im Bereich der Finanzwelt (Aktienkurse) vergleichen. Für den Bereich des Verkehrs bestehen ähnliche soziologische Einflüsse.

Dr. Vrtala:

Anmerkung: Über die Überschreitungswahrscheinlichkeiten möchte ich gleich noch sprechen.

Frage an die Antragstellerin: Wie viele Streckenzüge wurden im Verkehrsmodell im Untersuchungsgebiet abgebildet bzw. berücksichtigt?

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Die Projektwerberin wird auf Anfrage des Sachverständigen die im Verkehrsmodell berücksichtigten Streckenzüge dem Sachverständigen zur Verfügung stellen.

Herr Wolfgang Rehm:

Wegen des hier angestellten Vergleichs mit Aktienkursen (Prof. Sammer) ist wichtig festzuhalten: Autobahnbauvorhaben sind keine Termingeschäfte.

Dr. Vrtala:

Zu TGA-1, Seite 29f, Kap. 3.2:

Zitat: „Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Verkehrsstärken mit Hilfe eines Verkehrsmodells ermittelt wurden (siehe Verkehrsuntersuchung Bericht, Einlage 1-4.1, Kap. 2.3.8, Seite 37). Dieses Ergebnis stellt naturgemäß eine Schätzung des Erwartungswertes dar, das für die Ermittlung des Bestands 2011 folgendes Konfidenzintervall der Zufallsfehler für die dargestellten Verkehrsstärken (Statistische Sicherheit 95%, Mittelwert der Klassen der angegebenen Verkehrsstärken) aufweist (mögliche systematische Fehler der Verkehrsmodellierung sind

hier nicht enthalten):

- Verkehrsstärke 6.000 bis 13.000: +- 24%;
- Verkehrsstärke 13.000 bis 20.000: +- 18%;
- Verkehrsstärke 20.000 bis 40.000: +- 17%.“

und weiter:

*Zitat: „Die Prognoseergebnisse haben ein **deutlich größeres Konfidenzintervall**, weil die Annahmen der Rahmenbedingungen für die Prognose und die entsprechenden prognostizierten Raumstrukturdaten, die Verhaltensparameter des Verkehrsmodells usw. zusätzliche Unsicherheiten beinhalten. **Dieses Faktum ist bei der Interpretation der Verkehrsmodellabschätzungen zu beachten.**“*

Vorhalt: Leider gibt es keine Angaben zum deutlich größeren Konfidenzintervall.

Frage: Wie konkret wird dieses Faktum bei der Interpretation beachtet?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die Verwendung des Erwartungswertes der Prognosen in Verbindung mit einem sachgerechten Monitoring stellt die Erreichung der Zielsetzungen der UVP nach dem Stand der Technik sicher.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Das Monitoring wird man noch sehen. Offenlegung und Dokumentation ist keine Interpretation, sondern Information.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Auch wenn man beim Verkehrsmodell noch mehr ins Detail geht, ist kein besseres Ergebnis erwartbar. Die Offenlegung dient einerseits der Bewusstseinsbildung für einen richtigen Umgang mit den Verkehrsnachfragedaten für die weitere Beurteilung der Auswirkungen und führt letztendlich auch zum konsequenten sachgerechten Monitoring. Damit ist auch ein wirtschaftlicher Mitteleinsatz ohne „Überdimensionierung“ (z.B. der Leistungsfähigkeit durch eine Vermehrung der Fahrstreifen) in Verbindung mit der Einhaltung der Zielsetzungen der UVP verbunden.

Dr. Vrtala:

Ich halte fest: Für mich war ein wichtiger Aspekt in Ihrer Aussage enthalten, nämlich: Es ist kein besseres Ergebnis erwartbar. Akzeptieren wir die Folgen daraus!

Der Erwartungswert ist eben der Modalwert.

und weiter:

Ich zitiere: „Die dargestellten Verkehrsstärken des Straßennetzes repräsentieren den **Erwartungswert** der Zufallsverteilung der Verkehrsnachfrage. Das ist jener Wert mit der **höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit**.“ (Quelle obiges Zitat)“

Frage: Wie sieht die Zufallsverteilung der Verkehrsnachfrage aus? Welche Form hat die Verteilungsfunktion?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Wir gehen von der näherungsweise Annahme aus, dass diese normalverteilt ist.

Dr. Vrtala:

Frage: Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass bei Zählung im Prognosejahr (numerisch) **exakt** der Erwartungswert eintritt? Konkret gefragt beispielsweise: nach Ihrer Tab. 3-1 B8 zw. S1 und Aderklaa für den PF R 2025 ein DTVw von 33.500.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die Frage des exakten Erreichens des Prognosewertes ist theoretischer Natur und für die praktische Anwendung nicht relevant, weil die vorgegebenen Prognosewerte gerundete Werte mit Null in der Einer- und Zehnerstelle sind und die Monitoring-Ergebnisse auch die systemimmanente Unsicherheit einer Zählung aufweisen. Dadurch geht es um einen Prognosebereich der Hunderterstellen oder mehr. Während die Wahrscheinlichkeit des Eintreffens des Zufallsfehlers einer Punktschätzung mit Einerstelle die Wahrscheinlichkeit von nahezu Null

aufweist, hat ein Prognosebereich des Erwartungswertes die höchste, aber auch sehr kleine Eintreffwahrscheinlichkeit im Vergleich zu Werten anderer, gleichgroßer Klassenintervalle der Verkehrsnachfrage. Für die Frage der UVP ist für Umweltauswirkungen aber die Wahrscheinlichkeit des Überschreitens des Erwartungswertes der prognostizierten Verkehrsnachfrage relevant, die etwa 50% beträgt.

Dr. Vrtala:

Feststellung, dass diese Wahrscheinlichkeit de facto Null sein muss oder sehr klein.

Frage: Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass in der Realität ein Fall eintritt in dem der Erwartungswert **über-** bzw. **unterschritten** wird?

Feststellung: Dies ist bei einer Normalverteilung jeweils 50%. Verweis auf TGA-1, Seite 47, wo es heißt: „Die Wahrscheinlichkeit des Überschreitens des Erwartungswertes liegt knapp unter 50%.“

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit stimmt der Aussage von Herrn Dr. Vrtala zu und weist darauf hin, dass dasselbe natürlich auch für das Unterschreiten des Erwartungswertes gilt.

Dr. Vrtala:

Rückfrage meinerseits: Ist der Wert zwischen 45% und 50%?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Eine genaue Angabe des Eintreffens eines konkreten Fehlerintervalls ist nicht möglich, ohne die Verteilung der definierten Intervallbreite des Bereiches des Erwartungswertes zu kennen. Dies bezieht sich auf den Zufallsfehler, diese reale Wahrscheinlichkeit des Eintreffens kann sich durch die Berücksichtigung von systematischen Fehlern verändern. Für die konkrete Aufgabenstellung der UVP geht es aber um die Frage des **Überschreitens** und des **Unterschreitens** des Erwartungswertes, die jeweils etwa bei 50% der Wahrscheinlichkeit liegen.

Dr. Vrtala:

Einwand: Wenn der systematische Fehler schon größer ist als die zufälligen Fehler, dann ist es schon sehr bedenklich, wenn wir schon bei den zufälligen Fehlern nicht mehr Sicherheit haben.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit verweist auf seine vorherige Aussage.

Dr. Vrtala:

Feststellung: Es gibt daher eine relevante Wahrscheinlichkeit von knapp 50%, dass der Verkehr in der Realität den Erwartungswert überschreitet - das sehen wir beispielsweise klar bei

der S1-Süd – ich verweise hier auf die Diskussion mit der Gemeinde Schwechat im S 1 Verfahren Schwechat – Süßenbrunn (Hr. Zeppezauer).

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die Angabe von „knapp 50%“ ist eine vertretbare Aussage.

Dr. Vrtala:

Ich verweise auf den Punkt Monitoring, der noch zu diskutieren sein wird. Aber kurz: Das Monitoring gibt es auch dort, sonst wüsste man von der Überschreitung ja wohl nichts. Aber es ist vielmehr die Frage, was geschieht mit der Information.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die Feststellung von Ungenauigkeiten von Verkehrsprognosen führt zum Schluss, dass diese in der weiteren Behandlung der UVP zu beachten sind. Hier bei der UVP der S 8 wurde ein fachgerechtes Monitoring gewählt, um die Ziele der UVP sicherzustellen.

DI Zotter:

Ich nehme Bezug auf die von Dr. Vrtala erwähnten Ausführungen des Stadtbaudirektors von Schwechat, Herrn Ing. Zeppetsauer, in der Verhandlung des UVP-Verfahrens S 1, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn, und halte dazu fest:

Beim Monitoring des Abschnittes S 1 Süd (Vösendorf – Schwechat) wurden – gegenüber der ursprünglichen Prognose – im Betrieb höhere Verkehrswerte festgestellt. Deshalb wurde über die Verkehrszahlen hinaus auch die Einhaltung der der UVP zugrunde gelegten Grenzwerte bezüglich Lärm und Luftschadstoffe kontrolliert und keine Überschreitung von Grenzwerten festgestellt. Ich führe dies als Beispiel dafür an, dass das Auftreten höherer Verkehrszahlen nicht zwangsweise zu Grenzwertüberschreitungen führen muss.

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Die Anzahl der Strecken ist im Verkehrsbericht auf Seite 11 angeführt. In Wien sind dies 4.352 Strecken, in NÖ 7.256 Strecken und im Burgenland 711 Strecken.

Dr. Vrtala:

Ich addiere 4352, 7256, 711 Strecken macht 12319 Strecken. 50% davon sind 6159 Strecken.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Es ist festzuhalten, dass nur ein Anteil dieser Strecken, ohne genaue Ermittlung grob geschätzt, maximal 20% direkt nachfragerrelevant für die S 8 West sind (d.h. dass Quell-Ziel-Verkehrsbeziehungen über die S 8 West diese Strecken benutzen).

Dr. Vrtala:

Feststellung: Das macht unter der Berücksichtigung von 20% immer noch knapp 1231 Strecken.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit stimmt der Aussage von Herrn Dr. Vrtala zu.

Der Verhandlungsleiter ersucht Herrn Dr. Vrtala um Darlegung, welchen Bezug sein Vorbringen bezüglich Informationstheorie zum Verfahren hat.

Dr. Vrtala:

Aus der Informationstheorie können wir beantworten, was die Information, die in einer Aussage enthalten ist, die im Wesentlichen dem Spiel „Kopf oder Zahl“ entspricht.

Wesentlich hierfür ist die Funktion der Entropie aus der Informationstheorie. Die Funktion der Entropie hat bei einer Wahrscheinlichkeit von 50% ein Maximum von 1. Es gilt, für Wahrscheinlichkeiten von 0 und 100%, dass die Entropie gleich Null ist. Die erste Ableitung der Entropie bei 50% ist Null, dh. Änderungen der Wahrscheinlichkeit bewirken in diesem Bereich nur eine geringe Entropieänderung. Das Maximum liegt also bei einer Wahrscheinlichkeit von 50%.

RA Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Die Ausführungen von Dr. Vrtala zur Thematik der Prognoseunsicherheit und dessen fachliche Kontroversen mit Prof. Sammer gehen weit über den Verfahrensgegenstand hinaus. Ohne erkennbare Relevanz für die Beurteilung der Umweltauswirkungen wird von Dr. Vrtala eine Modell- und Methodenkritik vorgetragen, wobei es zu zeitraubenden Verlesungen bereits vorhandener Aktenbestandteile kommt und rechtlich gänzlich unerhebliche, zT wissenschaftspolitische Diskussionen (etwa zur Frage, warum bestimmte methodische Merkblätter noch nicht publiziert würden) abgeführt werden. Wie die Höchstgerichte mehrfach festgestellt haben, ist es nicht Aufgabe der UVP-Verhandlung, als Bühne für wissenschaftliche Methodenstreitigkeiten zu dienen, sondern problemadäquate, praxistaugliche Beweisführungen zu erörtern. Hinzuweisen ist zudem darauf, dass keine der von Dr. Vrtala eingeforderten Methoden durch irgendeinen Rechtsakt bindend vorgegeben ist; vielfach sind diese methodischen Ansätze nicht einmal fachwissenschaftlich etabliert.

Die pauschale Kritik von Dr. Vrtala an der Berücksichtigung fachgutachtlichen Erfahrungswissens zur Eingrenzung der Prognoseunsicherheit (stattdessen votiert er für eine abstrakt mathematische Bearbeitung) verkennt die konkrete Ermittlungsaufgabe der UVP.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 11.00 Uhr für eine Pause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 11.37 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Wolfgang Rehm das Wort:

Herr Wolfgang Rehm:

Nachdem Tendenzen seitens der Verhandlungsleitung bzw. der Projektwerberin auftreten, die das Vorbringen von unserem Sachverständigen Dr. Vrtala behindern, ist festzuhalten: Es entspricht den Gepflogenheiten, uns Gegenstellungnahmen auf gleicher fachlicher Ebene abzuverlangen und deshalb haben wir einen Sachverständigen hier und dann muss er auch die Möglichkeit haben, sich zu äußern. Die Fachdiskussion ist deshalb von Relevanz, weil Informatik bei Ermittlung der Umweltauswirkungen herangezogen wird, deshalb sind die verwendeten Informationsgrundlagen bzw. der korrekte Umgang damit von Relevanz für die Umweltverträglichkeit des Projektes.

Dr. Vrtala:

Für knappe 50% Wahrscheinlichkeit einer Überschreitung der Prognose, sagen wir 45%, liegt die Entropie der Informationstheorie bei 99,3%. Dh. wir sind von der vollkommenen Unsicherheit um 0,7% besser.

Die Aussagequalität ist somit äußerst gering. Es ist in der Information (Anm. aus der Anwendung des Erwartungswertes) nur sehr wenig Aussagequalität enthalten. Die Ungewissheit ist sehr hoch.

Ich erinnere hier an die Kryptographie und an chaotische Systeme wie den Lorenzattraktor. In der Kryptographie versucht man beispielsweise eine möglichst hohe Entropie zu erreichen.

Feststellung: Es folgt daraus insbesondere, dass ein Planfall 1-Max kein „worst case“ Szenario darstellt. Er ist vielmehr ein Planfall, der die höchsten Verkehrsmengen der einzelnen Planfälle widerspiegelt – ohne Berücksichtigung der sonstigen Unsicherheiten.

kommen wir zurück zur Frage nach der Interpretation:

Feststellung: Ich zitierte Sie, sg. Hr. Prof. Sammer, vorhin im Zusammenhang mit dem zu erwartenden deutlich größeren Konfidenzintervall für Prognosen. Lassen wir für die aktuelle Betrachtung die Zunahme der Unsicherheit bei der Prognose weg – wir bleiben also sehr konservativ in der Interpretation der Unsicherheiten. In ob genannter Tab 3-1 Ihres Gutachtens steht ein DTVw für den Bestand 2011 von 25.400 für die B8 zwischen S1 und Aderklaa. Wir befinden uns also für den Bestand im Konfidenzintervall von +/-17%. Dh. die obere Grenze für das Konfidenzintervall liegt bei ~29700. Umgekehrt liegt die untere Grenze für das Konfidenzintervall der Prognose im PF R2025 jedenfalls unter (da der Fehler größer ist als die 17%) ~27.800. Es ist also davon auszugehen, dass sich beide Konfidenzintervalle überschneiden. Gleichzeitig folgern Sie, siehe TGA-1, Seite 29: „Dies wird zu Überlastungen und negativen Umweltauswirkungen insbesondere im Bereich Strasshof und Deutsch Wagram führen.“

Frage: Warum sind Sie sich daher so sicher???

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die Konfidenzintervall-Betrachtung einzelner Streckenabschnitte darf nicht isoliert von anderen, insbesondere benachbarte Streckenabschnitten, behandelt werden. Die Verkehrsnachfrage der einzelnen Strecken und Verkehrsbeziehungen über diese Strecken ist als vernetztes System zu betrachten. Daher ist die isolierte Einzelbetrachtung in der Interpretation nicht zulässig.

Dr. Vrtala:

Antwort: Bei dem Problem der Vernetztheit und -abhängigkeit bin ich bei Ihnen, deswegen ist eben eine Simulation erforderlich.

Zur gesellschaftspolitischen Diskussion: Es steht mir nicht zu über die Größe der erforderlichen Sicherheit zu entscheiden.

Feststellung: Aus informationstechnischer und statistischer Sicht kann für diesen Punkt **keine** zwingende Notwendigkeit des Projekts abgeleitet werden.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Es ist nicht Aufgabe der UVP, die „zwingende Notwendigkeit“ des Projektes der S 8 West abzuleiten, sondern die Umweltverträglichkeit zu beurteilen. Und wenn die Umweltverträglichkeit, z.B. für den Erwartungswert der Verkehrsnachfrage der relevanten Planfälle, unter definierten Maßnahmen als positiv beurteilt wird, ist mit Maßnahmen sicherzustellen, dass diese Umweltverträglichkeit für den definierten Betrachtungszeitraum (hier 2030) auf Grund der vorhandenen Unsicherheit im Betrieb der S 8 West sichergestellt wird. Festzuhalten ist auch, dass die „zwingende Notwendigkeit“ nicht durch einen naturwissenschaftlichen Entropieansatz allein definiert werden kann, sondern abhängig von definierten Werthaltungen der Gesellschaft und ihrer verkehrspolitischen Zielsetzungen ist.

Dr. Vrtala:

Anmerkung: Die Betrachtung ist deswegen besonders wichtig, weil die Berechnung ohnehin unter einer *optimistischen* Wirtschaftsentwicklungsannahme erfolgt ist, siehe TGA-1, Seite 38, Kap. 4.2.3, was nun bekanntermaßen in den knapp 50% Überschreitungswahrscheinlichkeit der Verkehrsnachfrage resultiert.

DI Zotter:

Ein optimistisches Szenario wurde deswegen gewählt, um bezüglich Lärm und Luftschadstoffen auf der sicheren Seite zu sein. Wenn man ein Szenario gewählt hätte, wo der öffentliche Verkehr deutlich stärker ausgebaut würde und das aber politisch nicht abgesichert ist, dann würde uns unterstellt werden, dass wir hier nicht vorsorglich agiert hätten.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die optimistisch angenommene Wirtschaftsentwicklung für den Prognosezeitraum im Rahmen der UVP dient nicht dazu eine „zwingende Notwendigkeit“ für das Projekt der S8 West nachzuweisen, sondern eine Entwicklung anzunehmen, die für die UVP eine starke Verkehrsnachfrageentwicklung und damit „ungünstige Umweltauswirkungen“ zu Grunde legt. In diesem Sinne stellt die optimistische Wirtschaftsentwicklung für die UVP eine gewisse „Sicherheit“ der Prognose dar.

Dr. Vrtala:

So wie der Datenpunkt da steht, könnte man ihn unter Zuhilfenahme von Unsicherheiten tatsächlich so interpretieren.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die isolierte Betrachtung eines Datenpunktes des Erwartungswertes macht für die UVP keinen Sinn. Es ist immer das vernetzte System zu betrachten.

Dr. Vrtala:

Zu TGA-1, Seite 38, Kap. 4.2.3:

Zitat: „Für die Ermittlung der Prognoseergebnisse sind deutlich größere Konfidenzintervalle als für den Bestands 2011 zu erwarten, da zusätzlich die Unsicherheit der Prognoseannahmen hinzukommt. Derzeit ist die Erarbeitung eines entsprechenden Merkblattes der FSV im Laufen, aber noch nicht abgeschlossen (siehe Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr, Arbeitskreis Verkehrsnachfrage, Arbeitsgruppe Grundlagen des Verkehrswesens). Deshalb stellt dies noch nicht den Stand der Technik dar und ist auch in am Markt verfügbaren Software-Paketen der Verkehrsmodellierung nicht implementiert.“

Was soll ich, als Herr Vrtala, damit anfangen, das gleiche wurde schon bei der Verhandlung zur S1/Lobau behauptet.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Wenn das Merkblatt fertiggestellt und approbiert ist, wird zu dem jetzt behandelten Thema des Umgangs mit der Datenunsicherheit von Verkehrsprognosen ein dem Stand der Technik entsprechendes Merkblatt (also von den ExpertInnen der FSV definierter „Stand der Technik“) zur Verfügung stehen. Es ist festzuhalten, dass der Stand der „anzuwendenden“ Technik auf einer Balance zwischen dem Stand des anerkannten Wissens der Bereiche Umwelt und Ökologie, der Wirtschaftlichkeit und Ökonomie sowie der sozial gewünschten Entwicklung basiert. Er stellt daher einen Kompromiss dar, weil diese Zielbereiche zum Teil im Konflikt stehen.

Dr. Vrtala:

Zu TGA-1, Seite 38, Kap. 4.2.3:

„Für die Ermittlung der Prognoseergebnisse sind deutlich größere Konfidenzintervalle als für den Bestands 2011 zu erwarten, da zusätzlich die Unsicherheit der Prognoseannahmen hinzukommt.“

Feststellung: In Ihrer Begründung fehlt ein ganz wichtiger Aspekt: Nämlich, dass die Prognoseergebnisse für die Prognosejahre in der Zukunft in numerischer Hinsicht Extrapolationen sind. Diese sind zwingend unsicherer als z.B. Interpolationen. Wie man damit umgeht, haben Sie vorbildhaft für die Verkehrswissenschaften in der QUALIVERMO Studie gezeigt.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Grundsätzlich ist der Aussage zuzustimmen, dass in der Regel numerische Extrapolationen eine größere Unsicherheit aufweisen als Interpolationen.

Dr. Vrtala:

Frage: Warum dauert die Erstellung des Merkblattes so lange?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die Entwicklung von Richtlinien und Merkblätter erfolgt in diesem Falle mit ExpertInnen der FSV, die nur zum Teil diese Arbeit im Rahmen ihres Berufes durchführen können. Viele arbeiten in ihrer Freizeit, was naturgemäß Verzögerungen bewirkt. Die Mitglieder der FSV vertreten auch verschiedene Interessen (Gebietskörperschaften, Forscher, Universitätsangehörige, freiberufliche Verkehrsexperten, Verkehrsorganisationen wie ASFINAG, ÖBB etc.), wodurch im Rahmen der existierenden verkehrlichen Erkenntnisse auch Werthaltungen und Interessen der Gesellschaft zu berücksichtigen sind.

Dr. Vrtala:

Zu TGA-1, Seite 38, Kap. 4.2.3:

„Derzeit ist die Erarbeitung eines entsprechenden Merkblattes der FSV im Laufen, aber noch nicht abgeschlossen (siehe Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr, Arbeitskreis Verkehrsnachfrage, Arbeitsgruppe Grundlagen des Verkehrswesens). Deshalb stellt dies noch nicht den Stand der Technik dar und ist auch in am Markt verfügbaren Software-Paketen der Verkehrsmodellierung nicht implementiert.“

Feststellung: Dass das Merkblatt bald fertig sein soll - ohne Ihnen damit zu nahe treten zu wollen - mit „dieser Karotte vor der Nase“ - haben Sie schon im Jahr 2012 geworben. Nun schreiben wir 2016 und das Ganze ist noch immer nicht fertig und beschlossen. Man mag sich angesichts der Dauer fragen, warum das wohl so lange dauert...

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Wer soll es machen?

Dr. Vrtala:

Antwort: Die FSV z.B.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die FSV und ihre Mitglieder sind dazu befugt, wobei eine Verbindlichkeitserklärung durch die einzelnen Vorstandsvertreter, wie z.B. des bmvit usw. erfolgen kann, aber nicht unbedingt muss.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Wenn es doch ein Gebot der Stunde sein soll sich mit Unsicherheiten in Verkehrsprognosen auseinander zu setzen und auf eine neue Basis zu stellen (Zit: Sammer, G., Straßenverkehrstechnik, Band 3, Seite 139, 2014).

Hierzu ein paar Hinweise:

1.) Ebenda schreiben Sie, dass *„es eine elementare Frage ist, wie wir mit systemimmanent vorhandener Unsicherheit umgehen sollen.“* und weiter: *„Dies gilt insbesondere für die Ergebnisdarstellung und Dokumentation.“* Aus meiner persönlichen Sicht sind dies eher kosmetische Fragen. Wie mit Unsicherheiten von Ergebnissen umzugehen ist lernt jeder Techniker im Bereich der Statistik seines Faches - zumindest sollte er das.

2.) In Zit. Sammer, G, Straßenverkehrstechnik, Band 5, Seite 277, 2012, „Verkehrsmodelle und Qualitätskontrolle - eine unterbelichtete Wechselbeziehung!“ schreiben Sie am Schluss: *„Die Forschungsgesellschaften der DACH-Länder arbeiten an einem Merkblatt für Qualitätssicherung für Verkehrsmodellierungen. Es ist bemerkenswert, dass erste Diskussionsergebnisse unter Modellierern Ängste zu Tage gefördert haben, dass mit der Offenlegung der Qualität die Glaubwürdigkeit der einschlägigen Branche verloren gehen könnte.“* und

3.) In Zit. „Gesamtverkehrsplanung und Verkehrsinfrastrukturplanung; Grundlagen - Methoden – Umsetzung“; Festschrift für em. o.Univ.Prof. Dr. Peter Faller zum 75 Geburtstag, Kummer, S. et al Herausg., schreibt Prof. Gerd Sammer *„Acht Wünsche für eine neue Verkehrspolitik in Österreich aus verkehrswissenschaftlicher Sicht“* Seite 61, 2007, ich zitiere: *„Wunsch 8: Verkehrsforschung in Österreich. Eine gute Forschung ist das Kapital für eine gute Zukunftsentwicklung, was natürlich auch für den Verkehrsbereich gilt.*

Die Verkehrsforschung in Österreich hat in den vergangenen Jahren wohl eine deutliche Erhöhung der Mittel durch Sonderprogramme erhalten, es mangelt aber an einer klaren Verantwortlichkeit und Qualitätssicherung. Die Forschungsmittel und Fonds sind nicht ausreichend aufeinander abgestimmt und werden in verschiedenen Ministerien und Abteilungen verwaltet. Es gibt kein integriertes nationales Verkehrsforschungsprogramm mit definierten Zielen. Die Grundlagenforschung verfügt über nahezu überhaupt keine Mittel. Die Vergabe der Mittel erfolgt von einem Verkehrsforschungsfonds nicht auf dem Standard internationaler Peer-Review-Verfahren, sondern über Beiräte, die von Interessensvertretungen und nicht von unabhängigen Fachleuten besetzt sind. Ein wesentliches Manko liegt darin, dass keine ausreichende, auf dem internationalen Standard befindliche Qualitätssicherung betrieben wird.“

Ich fasse also kurz zusammen: Österreich mangelte es 2007 in der verkehrlichen Grundlagenforschung an Mitteln, die wenigen Mittel wurden von einem nicht unabhängigen Beiratssystem vergeben – jedenfalls nicht auf dem Stand internationaler Peer-Review Verfahren –

es gibt keine auf dem internationalen Standard befindliche Qualitätssicherung. Dies bedeutet in Umkehrung, dass 2007 es einen Qualitätssicherungsstandard für die Forschung gab, der noch dazu besser war, als unser österreichischer!! Gleichzeitig haben Modellierer die Angst, dass mit einer Offenlegung der Qualität die Glaubwürdigkeit der einschlägigen Branche verloren gehen könnte und last but not least sucht man noch für die vorhandenen Unsicherheiten geeignete Ergebnisdarstellungen. Und Sie, der Sie ein QUALIVERMO Co-Autor sind, sagen im TGA-1 an ob genannter Stelle, dass die Angabe von Unsicherheiten noch nicht Stand der Technik sein soll und dass man seit etwa 4 Jahren keinen Standard festschreiben kann, wo Sie selbst in der UVP Verhandlung zur S1 Lobau meinten, dass schon 2013 das Merkblatt fertig sein sollte. So schwierig kann das bisschen Statistik doch wohl nicht sein – oder?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Wie schon mehrfach gesagt, es geht nicht nur um ein „bisschen Statistik“, sondern um eine Einigung der relevanten Experten, die durchaus verschiedene Interessen und Werthaltungen vertreten können. Eine Richtlinie oder ein Merkblatt ist wie auch eine verkehrspolitische Entscheidung nicht nur eine naturwissenschaftliche Frage, sondern hat auch mit Werthaltungen und Interessen zu tun.

Dr. Vrtala:

Einwand: Ein erster Schritt ist mit den Unsicherheiten im IST-Zustand gemacht. Die Behörde möge bitte die Antragstellerin beauftragen, den weiteren (kleinen) Rechenschritt zu machen.

und weiter:

Feststellung: Aber Sie, sehr geehrter Hr. Professor, haben nach meinem Wissen als Gutachter, insbesondere in Ihrer Position dieses Verfahrens nicht nur nach dem Stand der Technik zu begutachten, sondern vielmehr nach dem Stand der Wissenschaft. Ich verweise hierzu auf das Skriptum und den zugehörigen Vortrag von Dr. Werner Gratzl, 2013 Richter des Oberlandesgerichtes in Linz, der in seinem Kurs „Gerichtliche und private Sachverständigengutachten“ der Sparte Information + Consulting, gerichtet an Ingenieurbüros, im Auftrag der WKOÖ in seinem Skriptum zum Kurs vom April 2013 auf Folie Nr. 16, wo dieser schon für Privatgutachten feststellt, dass die Gutachtenerstellung nach dem Stand der Wissenschaft zu erfolgen hat.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Auch der „Stand der Wissenschaft“ ist nicht allein durch ein Forschungsprojekt, wie z.B. QUALIVERMO, definiert, sondern auch durch die Akzeptanz der internationalen Fachwelt. So zeigt sich, dass die internationale Kooperation mit Deutschland und der Schweiz in der Frage der Qualitätssicherung von Verkehrsmodellen einen unterschiedlichen Blickwinkel aufzeigt: Das „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS-Ausgabe 2015 (!) der Deutschen Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen, verwendet zur Qualitätsbeurteilung von sogenannten „Modellprognosen“ (=Verkehrsnachfrageprognosen mittels eines Verkehrsnachfragemodells) den in Großbritannien in den 70-iger Jahren des vorigen Jahrhunderts entwickelten GEH-Wert. Dieser „Quali-

tätsindikator“ folgt nicht den anerkannten Regeln der Statistik, sondern ignoriert diese. Er stellt einen nicht normierten Indikator dar, der je nach konkreten Anwendungsfall zu unterschiedlichen Qualitätsergebnissen führen kann, die miteinander nicht vergleichbar sind usw. (siehe auch Bericht zum Projekt QUALIVERMO). Er gibt keine Irrtumswahrscheinlichkeit an und erfüllt damit nicht die allgemeinen Ansprüche der statistischen Qualitätssicherheit. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Neufassung des Handbuches war dies nicht zuletzt durch Behandlung im Projekt QUALIVERMO bekannt, wurde aber bei der Neufassung des HBS nicht berücksichtigt.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Die UVP ist ein Planungsinstrument und kein Monitoring plus Controlling. Auch das extreme Gegenbeispiel habe ich schon andernorts vorgetragen: Wir verzichten auf die Planung und machen nur noch Monitoring und Controlling.

DI Zotter:

Es ist unbestritten, dass man sich nicht allein auf ein Monitoring stützen kann, denn man braucht eine Prognose für die Planung von Lärmschutzmaßnahmen usw. Insoweit besteht Einigkeit mit Herrn Dr. Vrtala.

Dr. Vrtala:

Zur Antwort in Stellungnahmeband 2 auf Einwand 36.3.1

„... Ein wesentlicher die Unsicherheit beeinflussender Faktor fehlt in der Aufzählung der Einwendung, nämlich die verkehrspolitischen Entscheidungen und Rahmenbedingungen der Zukunft wie Verkehrskosten, Preise von Treibstoff, Einkommensentwicklung etc. Dies ist deshalb wichtig zu betonen, weil sich diese besonders schwer abschätzen lassen und sich einer quantitativen Wahrscheinlichkeitsabschätzung ihres Eintreffens im Großen und Ganzen entziehen.“

Feststellung 1: Dieser Faktor fehlt nicht, denn es wird vorstehend von einer großen Vielfalt an Annahmen, dann von wirtschaftlicher Entwicklung sowie sozioökonomischen Fragen gesprochen und es wurde insbesondere am Schluss darauf hingewiesen, dass hier nur einige wenige Aspekte angesprochen wurden.

Feststellung 2: Natürlich ist die Entwicklung der Treibstoffpreise, der Verkehrskosten etc. schwierig vorherzusehen. Dass es dennoch geht, zeigten Sie selbst mit Qualivermo. Die Spielbandbreite ist trotzdem grundsätzlich im Rahmen von Unsicherheiten abbildbar, auch wenn die einzelnen Annahmen kein Kontinuum bilden. Einzelne Messpunkte sind auch kein Kontinuum.

Feststellung 3: Wenn man dies lieber in Modellprognosen vorgenommen hätte, dann hätte man z.B. beim Treibstoffpreis zusätzlich zwei Modelle mit verschiedenen Kosten annehmen können. Sagen wir z.B. 0,8 EUR/l und 4 EUR/l. Man hätte dann diese Fälle im Planfall 1-Max so abbilden können, dass man jeweils für die verschiedenen Ausbaumöglichkeiten eben – analog zu Qualivermo – jene Fälle heranzieht, die einen maximalen Verkehr abbilden. Dies

wären starke wirtschaftliche Entwicklung, billiger Treibstoff, hohe Einkommensentwicklung, usw. usf. Umgekehrt kann man durch entgegengesetzte Annahmen die unteren Grenzwerte explorieren.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Wenn man für die Ermittlung der Umweltauswirkungen und verkehrlichen Planungsgrundlagen die maximale Verkehrsnachfrage heranziehen würde, kann das zu unwirtschaftlichen und umweltmäßig unerwünschten sowie überdimensionierten Konsequenzen führen (z.B. drei Fahrstreifen pro Richtung oder überhöhte, landschaftlich nicht wünschenswerte Lärmschutzwände). Deshalb ist die Verwendung des Erwartungswertes für die nachfolgenden Ermittlungen der Umweltauswirkungen ein vertretbarer Weg, wenn ein fachlich fundiertes Monitoring sichergestellt wird. Damit werden die Umweltverträglichkeit und eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung sichergestellt.

Dr. Vrtala:

Ich würde eine Ableitung nach Fehlerfortpflanzungsgesetz grundsätzlich bevorzugen, dies erfordert den geringsten Aufwand und in Qualivermo haben Sie selbst schon festgestellt, dass der Zusatzaufwand nicht so hoch ist, wenn man diese Fragen von Anfang an berücksichtigt – was hier wohl geschehen sein muss, denn immerhin gibt es Unsicherheiten für den IST-Zustand.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Im Projekt QUALIVERMO wird eine vollständige und bestmögliche Offenlegung der Unsicherheiten von Verkehrsprognosen empfohlen, allerdings auch die Verwendung des Erwartungswertes der Verkehrsnachfrage unter bestimmten begleitenden Bedingungen. Diese Vorgangsweise ist für das Merkblatt im Detail zu diskutieren und festzulegen, weil hier auch verkehrspolitische und wertbehaftete Fragen berührt werden (z.B. Wie viel ist welche Sicherheit, Umweltqualität, Gesundheit wert?).

RA Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Die Projektwerberin behält sich das Recht vor, zu den gestellten Beweisfragen und Beweisansprüchen am Schluss der Verhandlung summarisch Stellung zu nehmen. Diese Vorgehensweise ist auch im Sinne einer effizienten Verhandlungsführung und Verfahrensökonomie.

Dr. Vrtala:

Zur Antwort in Stellungnahmeband 2 auf Einwand 36.3.2:

Feststellung 1: Der Vorwurf, dass die herangezogene Literatur nicht den Stand der Technik widerspiegelt, ist entschieden zurückzuweisen, denn die zitierten Lehrbücher sind Bücher des DIN Vereins in Deutschland und sie sind aktuell.

Feststellung 2: Dem Vorwurf, dass ein Lehrbuch einen mehr oder weniger guten Informationscharakter hat und die Meinung der Autoren widerspiegelt, ist entgegenzuhalten, dass

diese Autoren Schnabel und Lohse ebenso wie Sie, sehr geehrter Hr. Professor, Universitätsprofessoren sind und an den Büchern noch eine Reihe weiterer Doktoren mitgearbeitet hat.

Feststellung 3: Die Wahl der Verkehrsbezirke sollte lt. der herangezogenen Literatur widerspiegeln, welche grundsätzlichen Verkehrsbeziehungen denn überhaupt bestehen. Deswegen orientiert sie sich nicht nach politischen Einheiten. Das ist auch logisch nachvollziehbar: Ein politischer Bezirk, ein Wahlsprengel etc. kann in Österreich recht groß sein (z.B. St. Leonhard/FR), sodass sie daraus niemals Verkehrsbeziehungen daraus abbilden können – schlicht weil sie nicht ausreichend detaillierte Information haben. Die Annahme von Einfüllpunkten kommt dem vielleicht entgegen, aber sie kann dies nicht ersetzen – woher kommt denn dann die Information?

Feststellung 4: Was in der gutachterlichen Stellungnahme nicht berücksichtigt wurde, ist der Umstand, dass auch zeitliche Änderungen von Verkehrsbezirken möglich sind.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Grundsätzlich benötigt man für Verkehrsbezirke Daten des Istzustandes (Bevölkerung, Arbeitsplätze usw.) und Informationen für den Prognosezeitpunkt. Diese stehen in der Regel nur auf politische Einheiten bezogen zur Verfügung (z.B. offizielle Bevölkerungsprognose der Statistik Austria). Bei der Verkehrsmodellerstellung kommt man an den politischen Einheiten nicht herum. Verkehrsbezirke sind in der Regel für das Planungsgebiet kleiner anzunehmen, was auch für die S 8 West erfolgte. Die Disaggregation der Daten für die kleineren Einheiten und Einfüllpunkte werden in der Regel durch Verkehrsmodellierer durchgeführt, die die Besiedlungsstruktur und die Einfüllung des Verkehrs in das Verkehrsnetz bestmöglich und valide abzubilden versuchen. Eine mögliche zeitliche Veränderung z.B. der Siedlungsstruktur in der Zukunft wird dabei natürlich berücksichtigt.

Dr. Vrtala:

Zur Antwort in Stellungnahmeband 2 auf Einwand 36.3.3

Feststellung: In Bezug auf den anzustrebenden Kompromiss zwischen Abtastdichte und dem Gesetz der großen Zahlen ist festzuhalten, dass es selbstverständlich von der Problemstellung und der aktuellen Implementation des Lösungsverfahrens abhängt, ob Unsicherheiten bei zunehmender Verfeinerung tatsächlich steigen. Hierzu ist auf die Methoden der numerischen Mathematik zu verweisen. Numerische Verfahren, die zu exponentiell steigenden Unsicherheiten bei zunehmender Verfeinerung neigen, sind von ihrer Formulierung her wohl eher grundsätzlich instabil.

Solchen numerischen Lösungsverfahren ist daher prinzipiell mit großer Vorsicht bei ihren Lösungen zu begegnen und man kann nicht davon ausgehen, dass solche Lösungsverfahren für jeden zu lösenden Fall anwendbar sind.

Frage an Projektwerberin: Wie wurde die numerische Stabilität der Lösung im Prognoseplanfall, gemeint ist nicht der IST Zustand, geprüft?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Letztendlich kann aus der Sicht des Sachverständigen die numerische Stabilität für angewendete Modellierungsprojekte auf Grund des unverhältnismäßigen Aufwandes einer detaillierten numerischen Stabilitätsprüfung in der zur Verfügung stehenden Zeit und den verfügbaren Daten nur auf Grund seiner Erfahrung beurteilt werden. Derzeit ist es nicht üblich, dies für jeden Anwendungsfall durchzuführen. Das gilt natürlich nicht für Forschungsprojekte. Das Forschungsprojekt QUALIVERMO hat eine Möglichkeit aufgezeigt, wie eine generelle Prüfung der Modellqualität mit unabhängigen Daten möglich ist, was Eingang in das geplante Merkblatt finden soll.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Ein Beispiel: Bei der Verkehrsprognose zur S 1 OST war die Verkehrsnachfrage im Nullplanfall in der Hauptstraße in Gerasdorf so, dass im Vergleich zum Vorhabensplanfall doppelt so viele LKW-Fahrten ausgewiesen wurden. Im Vorhabensplanfall fuhren die Hälfte dieser LKW auf einer Nebenstraße, wo sonst üblicherweise nur Traktoren fahren. Das ist natürlich unrealistisch und zeigt die Problematik, dass auch beim Prüfen nach Plausibilität wesentliche Fehler, die durch numerische Instabilität entstehen können, auch übersehen werden können. Diese Verkehrsreduktion hatte aber in der Prognose zur Folge, dass im Lärm nunmehr eine wesentliche Entlastung der Hauptstraße entstand – nämlich -3 dB. Daher bestehe ich aus informationstechnischer Sicht darauf, dass ein solcher Beweis erbracht wird.

Frage an Prof. Sammer: Was passiert, wenn man einzelne Einfüllpunkte und Verkehrsbezirke im IST-Zustand verfeinert bzw. vergrößert? Welche Auswirkungen hat das auf die Verkehrsnachfrage im IST-Zustand, wo dies leicht überprüft werden kann?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Eine numerische Verfeinerung der Verkehrsbezirke bzw. der Anzahl der Einfüllpunkte eines Verkehrsbezirkes (das entspricht etwa demselben Effekt) hat zur Folge, dass die durch Einfüllpunkte bewirkten Sprünge der Verkehrsbelastung am Hauptstraßennetz numerisch kleiner werden, aber häufiger auftreten. Genau umgekehrt verhält es sich mit der Vergrößerung. Letztendlich entspricht eine Verfeinerung auf einzelne Haushalte oder Personen einer „agentenbasierten Verkehrsmodellierung“, die im Prinzip auch für die gesamte Bevölkerung eines Gebietes durchgeführt werden kann. Auf Grund der Problematik, dass die individuelle Information über die Einstellung und soziodemographischen Eigenschaften der gesamten Bevölkerung nicht oder nur schwer zur Verfügung steht sowie dass das zeitlich sich dynamisch veränderte Entscheidungsverhalten für die Mobilität in kleinen Stichproben aus Forschungsprojekten für bestimmte Zeitpunkte nur bedingt und nicht für alle Raumtypen zur Verfügung steht, gilt das schon vorhin genannte bezüglich dem „statistischen Gesetz der großen Zahlen“. Eine „leichte“ Überprüfung für den Ist-Zustand ist deshalb nicht möglich, weil dazu für das relevante Straßennetz und dessen gesamten Abschnitten jeder Kreuzung oder Zufahrt Jahreszählungen zur Verfügung stehen müssten. Deshalb ist es notwendig, dass für eine bestmöglich valide Verkehrsmodellierung ausgewogene plausible Aggregationseinheiten für das zu modellierende Straßennetz, für die Größe der Verkehrsbezirke und für die Anzahl der Einfüllpunkte gewählt werden. Es hätte wenig Sinn, für die Abbildung des Ist-Zustandes eine

nahezu vollständige Abbildungsqualität herzustellen, wenn klar ist, dass die Eingabedaten für die Prognose nur eine mehr oder weniger grobe Datenverfügbarkeit und Genauigkeit bereitstellen können. Hier spielt die numerische Erfahrung der Modellierer und des Fachgutachters eine wesentliche Rolle.

Dr. Vrtala:

Zur Antwort in Stellungnahmeband 2 auf Einwand 36.3.4:

Feststellung: Es ist unzweifelhaft richtig, dass man in heute üblichen Lösungsverfahren das Verkehrsnachfragemodell, falls erforderlich, durch Kalibrierung nachjustieren muss. Auch wenn dieses Verfahren 40 Jahre lang schon Stand der Technik ist, wie Sie in Ihrer gutachterlichen Stellungnahme darlegen, so ist darauf hinzuweisen, dass trotzdem - wie Sie selbst mit Qualivermo gezeigt haben - erhebliche Abweichungen der Verkehrsnachfrage zu erwarten sind. Ich darf auf Ihre eigenen neueren Publikationen hinweisen, insbesondere auf „Verkehrsmodellierung und Qualitätskontrolle - eine unterbelichtete Wechselbeziehung“, erschienen in Straßenverkehrstechnik, Band 5, Seite 277, Jahr 2012. Dort haben Sie selbst festgestellt: „Umso erstaunlicher ist es, dass in der Software der heute am Markt befindlichen Verkehrsmodelle und in der praktischen Anwendung das Thema Qualitätskontrolle nicht vorkommt. Das wäre nicht so tragisch, wenn es nicht zahlreiche Beispiele dafür gäbe, dass Ergebnisse von Verkehrsmodellierungen sich nach Inbetriebnahme als fehlerhaft herausstellen. ...“

Feststellung: Sie stellen ferner in Ihrer Stellungnahme zum Einwand 36.3.4 fest: „Die Anwendung des Abtasttheorems ist für Forschungsarbeiten im fachliche Neuland unbedingt erforderlich.“ Dem ist nicht zu widersprechen, aber dies gilt unbedingt auch für die jeweilige konkrete Anwendung - auch wenn diese Anwendung längst einen Stand der Technik erreicht hat und nicht mehr Gegenstand von Forschung ist. Ein konkretes Beispiel: Numerische Rechnungen von Strömungen beispielsweise brauchen ein entsprechendes Rechengitter. Auch fertige Lösungs-Programme, in denen sich der Anwender üblicherweise nicht die Rechengittereinteilung überlegen muss, haben eine zwingende Abhängigkeit, nämlich dass die Gitterstruktur entsprechend feiner sein muss als die kleinste zu berücksichtigende Struktur. Beachtet dies der Anwender nicht, so kommt es zu Artefakten und Rechenirrtümern, die Lösungen produzieren, die mit der zu erwartenden Realität nichts mehr gemeinsam haben. Dies gilt sinngemäß auch für die Lösungsverfahren zum Fachbereich Verkehr.

Antrag: Die Behörde möge der Projektwerberin auftragen, in einer Projektverbesserung nachzuweisen, dass das Prognoseergebnis im Rahmen der Unsicherheit unabhängig von der Wahl der Verkehrsbezirke und Einfüllpunkte ist. Der Antrag erscheint insbesondere auch wegen der unüblichen Wahl von Verkehrsbezirken nach politischen Bezirken gerechtfertigt.

Dr. Vrtala:

Zur Antwort auf Einwand 36.3.5:

Frage: In der Beantwortung des Einwandes schreiben Sie: „Es stimmt, dass die generalisierten Routenwahlkosten mit zunehmender Sättigung der Verkehrsnachfrage im Verkehrsmodell gegen unendlich gehen, während im realen Routenwahlverhalten ein Anstieg über ein

maximales Ausmaß nicht stattfindet, weil der Verkehrsteilnehmer alternative Verkehrswahlentscheidungen trifft. Dies muss aber im Modell methodenbedingt auf diese Art erfolgen, weil sonst diese alternativen Verhaltenswahlentscheidungen im Modellablauf nicht im Rahmen des relevanten Modellablaufschritts erfolgen würden.“

Was meinen Sie mit dem letzten Satz?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Damit das Modell im Teilschritt der Routenwahl auch für den Fall einer Überlastung eine Modelllösung bereitstellen kann (d.h. dass der Software-Algorithmus die Berechnung beenden kann), ist dies erforderlich. D.h. dass auch für den selten eintretenden Fall einer sehr, sehr großen Auslastung das Programm zu einem Abschluss kommt und eine Route anbieten kann. Dies zeigt sich in einer starken Überlastung des Ergebnisses für solche Routenabschnitte, auf die durch geeignete Modellmaßnahmen (z.B. einer Erweiterung der Fahrstreifenanzahl) reagiert werden muss.

Dr. Vrtala:

Frage: Konkret - was passiert mit dem Verkehrsnachfragemodell, wenn man in der Funktion die dritte Potenz einsetzen würde und nicht die zweite?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Es könnte in Abhängigkeit der verwendeten Parameter passieren, dass keine alternative Route zur überlasteten gefunden wird und das Programm die Berechnung abbricht.

Dr. Vrtala:

Ich verweise auf die Graphik der UVE, dass die Verkehrsverlagerung, bei der Anwendung der dritten Potenz in der Capacity-Restraint Funktion, rascher zu höherrangigen Straßen erfolgt. Eine „härtere“ Randbedingung. Dies hat in der Folge Auswirkungen auf den Ort, wo die Emissionen auftreten.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Grundsätzlich gilt, je stärker der Widerstand der Capacity-Restraint Funktion ansteigt, desto rascher wird der Verkehr auf überlasteten Strecken zu weniger überlasteten Strecken verlagert, was natürlich Auswirkungen auf die Emissionsverteilung zwischen den einzelnen Strecken hat. Durch die Kalibrierung im Ist-Zustand wird die geeignet(st)e Capacity-Restraint Funktion gesucht.

Dr. Vrtala:

und weiter:

Zitat: „Die Wahl der Parameter für die Kapazitätsbeschränkungsfunktionen erfolgt in der Regel einerseits nach Empfehlung des Handbuches der entsprechenden Software (hier VISUM

von PTV Karlsruhe), andererseits durch Erfahrung der Modellanwender im Rahmen des Kalibrierungsvorganges. Bei diesem wird durch eine Reihe von Testläufen der Routensuch-Software versucht, eine bestmögliche Übereinstimmung zwischen den modellierten Ergebnissen (in der Regel sind dies die Streckenbelastungen, aber wenn vorhanden werden auch Entfernungsverteilungen, Modal-Split-Ergebnisse usw. herangezogen) und den vorhandenen Zähl- und Erhebungsergebnisse zu erreichen.“

Feststellung: Ich verstehe, dass man durch geeignete Wahl der Kapazitätsbeschränkungsfunktion sowie durch die Erfahrung des Anwenders – seinem „6. Sinn“ sozusagen – im Kalibrierungsschritt eine bestmögliche Übereinstimmung zu erzielen sucht. Mich erinnert dies an einen vielparametrischen Fit an eine komplizierte Funktion, der sich durch eine große Anzahl von Stellparametern anzunähern versucht wird. Dabei ist nicht klar, ob die Anzahl der Stellparameter das Problem überhaupt ausreichend bestimmt. Diese komplizierte Funktion – hier unsere Verkehrsnachfrage im IST-Zustand wird also irgendwie durch solche Stellschrauben angenähert, von denen offenbar einige Stellschraubeneinstellung vom Softwarehersteller empfohlen werden. Meines Wissens gibt es keinen mathematischen Beweis, dass dann eine Extrapolation eines auf diese Weise gewonnenen Fits ist gleich Verkehrsnachfragemodell des IST-Zustands auch nur annähernd sinnvolle Ergebnisse bei einer Extrapolation in eine weitere Dimension - hier die Zeit bis hin zum Prognosezeitpunkt – ergibt.

Frage: Kennen Sie einen solchen mathematischen Beweis?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die Wahl der geeigneten Capacity Restraint Funktion erfolgt allgemein durch Beobachtung des Zusammenhangs zwischen Auslastung und Fahrzeuggeschwindigkeit mit Hilfe einer Regressionsanalyse. Hinzu kommen Erkenntnisse aus dem Routenwahlverhalten mittels generalisierter Verhaltensanalyse (Abschätzung der vom Fahrzeuglenker bekannten Anzahl der Routenalternativen und Stated Preference-Analyse). Darauf aufbauend erfolgt eine Kalibrierung durch Modellanwendung, wobei die Übereinstimmung von Verkehrszählungen und Modellierung überprüft wird.

Dr. Vrtala:

Feststellung: Der nächste Schritt ist dann die Verkehrsumlegung zum Prognosezeitpunkt. Diese hängt aber wesentlich von der vorherigen Wahl der Kapazitätsbeschränkungsfunktion ab. Wenn diese Funktion aber ein Resultat eines Fits zur Erzielung bestmöglicher Verkehrsnachfrageübereinstimmung im IST-Zustand und Teil eines komplexeren Fitverfahrens ist, und diese Funktion nicht aufgrund des generalisierten Verhaltens des Verkehrsteilnehmers separat durch Messung ermittelt wurde – sozusagen als eine Systemeigenschaft – ist vollkommen unklar, wieso eine solche Funktion über Zeit konstant bleiben soll. Dies ist jedenfalls eine sehr sehr starke Annahme, die erst eines nachvollziehbaren universellen Beweises bedarf und ohne eines solchen heftig bezweifelt werden darf und damit auch die auf diesem Wege gewonnene Verkehrsumlegung.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Grundsätzlich ist die Annahme einer zeitlichen Konstanz von Verhaltenseigenschaften und Parametern nur über Zeitreihenanalysen nachzuweisen. Die Erfahrung zeigt, dass in ähnlichen Netzen (z.B. bezüglich der Anzahl der Routenalternativen) die Annahme einer zeitlichen Konstanz durchaus plausibel ist.

Dr. Vrtala:

Beweisantrag: Es möge für die konkrete Situation nachgewiesen werden, dass die gewählte Capacity-Restraint Funktion auch im Jahr 2025 als so genau anzunehmen ist, dass man keine Unsicherheiten hieraus berücksichtigen muss.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Letztendes kann dies erst ab dem Jahre 2025 für das konkrete Untersuchungsgebiet der S 8 West erfolgen. Das Monitoring während der Betriebszeit beinhaltet genau diese Forderung implizit. Wenn die prognostizierte Verkehrsbelastung gut mit den Monitoringzählungen übereinstimmt, dann ist der Schluss zulässig, dass die gewählte Capacity Restraint Funktion plausibel ist. Wenn nicht, so ist eine der Erklärungen für das Abweichen unter vielen anderen, dass sich die Capacity Restraint Funktion geändert hat. Bei einem Überschreiten der prognostizierten Verkehrsstärke sind gegebenenfalls kompensatorische Maßnahmen notwendig.

Dr. Vrtala:

und weiter (zit. Stellungnahmeband 2):

„Es ist auch richtig, dass durch die methodisch bedingte vereinfachte Abbildung der Wirklichkeit mittels aggregierter Einfüllpunkte (statt jedes einzelnen Hauses) die Verkehrsbelastung des untergeordneten Straßennetzes nur bedingt genau dargestellt werden kann. Dies wird bei der Erstellung der Verkehrsmodellierung und der Ergebnisinterpretation berücksichtigt.“

Frage: Wo wird dies bei der Ergebnisinterpretation berücksichtigt? Ich sehe hier nur Erwartungswerte zum Prognosezeitpunkt!

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die Berücksichtigung erfolgt durch ein sachkundiges vorgeschriebenes Monitoring.

Dr. Vrtala:

Vorhalt, dass man ja das Verhalten der Menschen in Bezug auf Routenwahl untersuchen kann.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Das kann man für die Vergangenheit machen und das erfolgt auch im Rahmen der Forschung. Für die Zukunft sind nur Abschätzungen möglich (z.B. durch Stated Preference Verfahren).

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Das Problem mit der Unsicherheit ist, dass wir heute Personen haben, die als nicht betroffen ausgewiesen werden und daher keine passiven Maßnahmen erhalten. Wird durch Monitoring später festgestellt, dass diese Personen betroffen sind, werden ihnen passive Maßnahmen angeboten. Das Problem ist, dass diese Personen sich im Verfahren deswegen nicht gemeldet haben, weil sie nicht wussten, dass sie betroffen sein könnten. Sie sind damit im Verfahren faktisch präkludiert.

Herr DI Heinz Mutzek bevollmächtigt Herrn Georg Hartl, die Bürgerinitiative „Netzwerk Verkehrsregion Wien/NÖ“ in der Verhandlung zu vertreten.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 13.00 Uhr für eine Mittagspause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 14.04 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Dr. Vrtala das Wort.

Dr. Vrtala:

Zur Beantwortung von Einwand 36.3.6:

Zitat: „Grundsätzlich ist es richtig, dass mit Hilfe der Szenariotechnik weitere Varianten der Prognose für nahezu beliebig viele Varianten von Einflussfaktoren abgeschätzt werden können. Letztendlich kann damit eine Varianz der Verkehrsnachfrageergebnisse näherungsweise ermittelt werden. Die zentrale Frage ist aber, ob sich damit der Erwartungswert der Verkehrsnachfrage an den einzelnen Abschnitten, die für die Abschätzung der Auswirkungen, wie Lärm, Abgase usw. verändert. Wenn der Erwartungswert der Verkehrsnachfrage verwendet wird, der die höchste Eintreffwahrscheinlichkeit hat, dann ändert das nichts an den Auswirkungen, außer eine Bewusstseinsbildung für die Varianz der möglichen Ergebnisse. Dies ist derzeit, auch nach Richtlinien, die übliche Vorgangsweise und entspricht dem anzuwendenden Stand der Technik bezüglich Verkehrsprognosen. Dies erfüllt die Anforderungen an die UVP zur Einhaltung der Umweltverträglichkeit, wenn ein geeignetes Monitoring für den Betriebszustand des Einreichprojektes zur Anwendung kommt.“

Feststellung 1: Dem halte ich entgegen: Man kann eine solche Variationsanalyse von Szenarien durch Software erzeugen lassen. Wie ich schon mehrfach gesagt habe, ist dies heute durch prozedurale Steuerungen von Programmen immer möglich. Hierzu bieten gängige Betriebssysteme wie Windows aber auch Linux mehr als ausreichende Möglichkeiten. Es ist also vielmehr eine Frage der Rechenkapazität, wie viele Szenarien man tatsächlich durchrechnen lassen möchte. Dies kann bei einem Projekt dieser Dimension wohl kein Thema sein.

Feststellung 2: Natürlich wäre es zu bevorzugen eine richtige Ableitung von Unsicherheiten zu erhalten, so wie es seit Gauss möglich ist. Schlussendlich darf ich auf Qualivermo hinwei-

sen, wo Sie als einer der Ko-Autoren selbst feststellten, dass Unsicherheiten mit relativ wenig Aufwand bestimmt werden können, wenn man es von Anbeginn an macht.

Feststellung 3: Die Wahl des Erwartungswertes - also des Wertes mit der höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit mag Vielen zwar plausibel erscheinen, aber wie Sie selbst feststellten hat er eine fast 50% Wahrscheinlichkeit überschritten zu werden. Zum Thema „geeignetes Monitoring“ werden wir in diesem Kontext noch zu reden haben.

Feststellung 4: Für mich ist es beeindruckend, wieso die Projektwerberin und die Behörde sich so strikt weigern Unsicherheiten für den Prognosezeitpunkt zu ermitteln. Dies gilt sinngemäß auch für den folgenden Einwand 36.3.7.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Zur Feststellung 1: Szenarien, die für die Fragestellung der UVP Sinn machen, können nicht allein durch „mechanische, automatische“ Datenvariation gebildet werden. Ziel solcher Szenarien müsste es ja sein, die Eingangsdaten (z.B. Arbeitsplätze verschiedener Verkehrsbezirke, stimmige und mögliche Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmer) für das Verkehrsmodell zu erzeugen **und** deren Eintreffwahrscheinlichkeit abzuschätzen. Das ist z.B. in der Kombination für die verschiedenen Verkehrsbezirke ein sehr großer Aufwand, für den Forschungsbedarf besteht. Fachlich vertretbare Szenarien-Bildung ist also nicht nur eine numerisch quantitative Rechenaufgabe.

Zur Feststellung 2: Der im Projekt QUALIVERMO angesprochene „geringe Aufwand“ bezieht sich auf die Ermittlung der definierten Qualitätsindikatoren.

Zu Feststellung 3: Zustimmung zur Aussage von Herrn Dr. Vrtala.

Dr. Vrtala:

Zur Beantwortung von Einwand 36.3.8

Feststellung 1: Ich möchte hier nochmals auf die gültige ÖNorm A 6403 verweisen. Die Angabe von Unsicherheiten ist für Mess- und Ergebniswerte gleichermaßen erforderlich, da ohne die Kenntnis von Unsicherheiten Wesentlichen von Unwesentlichem nicht getrennt werden kann. Die Verwendung eines Erwartungswertes ohne Unsicherheit ist eine unvollständige Angabe. Sie ist aus wissenschaftlicher, aber auch aus praktischer Sicht abzulehnen, da die Verwendung von Erwartungswerten allein zu Fehlinterpretationen führen kann. Demgemäß hat auch eine Rundung zu erfolgen. Es ist sinnlos, zu viele numerisch unbedeutende Stellen anzuführen. Wenn man die Ergebnisse exakt wiedergibt und daher der Rundung nach Norm widerspricht, ist dies zu dokumentieren und dabei gleichzeitig auf die konkrete Unsicherheit des dargebotenen Zahlenmaterials zu verweisen.

Feststellung 2: Es ist richtig, dass gerundete Zahlenwerte, wie z.B. die des Erwartungswertes einer Verkehrsnachfrage dazu führen können, dass Summenabweichungen nicht mehr korrekt wiedergegeben werden können. Auch dies ist eine Folge der Unsicherheit – nämlich die der mathematischen Summe von Werten mit Unsicherheit. Zu berechnen ist dies nach Fehlerfortpflanzungsgesetz. Die angesprochene mögliche Verwirrung kann – trivial –

dadurch vermieden werden, dass zum Zahlenmaterial klar erklärt wird, dass es gerundet ist – falls sich das nicht ohnehin von selbst dann erkenntlich macht.

Feststellung 3: Im Übrigen können die Summen der auf einen DTV von 100 gerundeten Werte auch Abweichungen zeigen – auch die heutige Vorgehensweise ist nicht vor diesem Problem gefeit.

Beispiel: Betrachten wir einen DTVw von 33500 und 200. Hier ist ersichtlich, dass die Rundung auf Hunderter erfolgt ist. Es ist logisch, dass sich die Summen daher nicht ausgehen müssen. 33500 enthält zu viel Information angesichts von 17% Unsicherheit. Daher könnte man auch 34000 angeben. Auch hier ist klar, dass sich durch die Rundung die Summen nicht ausgehen. Wichtig ist, dass man generell darauf hinweist. Die Angabe von zu vielen Stellen ist eine unzulässige „Genaumachung“ der Zahlenwerte in Hinblick auf die Unsicherheit.

Es ergeht der Antrag auf Nachbesserung.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Zur Feststellung 1: Die Feststellung des Erwartungswertes samt Konfidenzintervall erfolgt in der UVE, Einlage 1-4.1 für den Ist-Zustand, obwohl dies wegen Fehlens einer entsprechenden Richtlinie oder Merkblattes noch nicht zum Stand der Technik für Verkehrsmodellierungen zählt. Hierin ist ein positives Bemühen der Projektwerberin zu sehen, über den Stand der Technik hinaus zur Frage der Berücksichtigung von Prognoseunsicherheit beizutragen.

Zur Feststellung 2 und 3: Übereinstimmung zur Vorbringung, ausgenommen der Frage, ob Anteilswerte, die 100% in Summe ergeben müssen mit Hilfe der Fehlerfortpflanzung unabhängiger Ereignisse berechnet werden können: Dies setzt nämlich zufallsbedingte Unabhängigkeit der Einzelwerte voraus, was in diesem Falle nicht gegeben ist.

Dr. Vrtala:

Zur Beantwortung von Einwand 36.3.9 im Stellungnahmeband 2:

Ich zitiere: „... Es stimmt, dass dafür keine detaillierte Dokumentation im Bericht vorhanden ist. Die Ergebnisdaten sind aber als plausibel einzustufen.“

Frage: Wie überprüfen Sie an diesem Punkt konkret die Plausibilität, wenn die Grundlageninformationen hierzu nicht ausreichend dokumentiert sind?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Da ich als Sachverständiger einen relativ guten Einblick in die Verkehrsmodellmethoden und Software habe (ich habe selbst solche Software erstellt und methodisch in diesem Thema geforscht), benötige ich keine Dokumentation allgemein anerkannter Verfahren und Methoden der Verkehrsmodellierung. Mir reichen die vorhandenen Informationen für eine Plausibilitätsprüfung aus. Es ist allerdings festzuhalten, dass für Personen ohne große Erfahrung der Verkehrsmodellierung mehr Dokumentation für das Verständnis hilfreich sein kann.

Dr. Vrtala:

Antrag: Die Behörde möge die Projektwerberin veranlassen diese Dokumentation zur Verfügung zu stellen.

Zur Beantwortung von Einwand 36.3.13 im Stellungnahmeband 2:

Ich zitiere: „Es ist festzuhalten, dass die Durchführung von Rundungen, um die vorhandene Unsicherheit zu demonstrieren nur für die finale Darstellung der Ergebnisse vertretbar ist und Sinn macht. Für Zwischenergebnisse oder Eingabegrößen birgt die Rundung das Risiko in sich, dass z.B. bei der räumlichen oder klassenmäßigen Addition v können. Deshalb reicht der Hinweis aus, dass jede Prognose und Modellierung eine Schätzung mit Unsicherheiten darstellt. Natürlich ist die Angabe von der zugehörigen Streuung bzw. Unsicherheit wünschenswert, aber nicht in allen Fällen vorhanden oder aus Aufwandsgründen machbar. Die Berücksichtigung von einer größeren Anzahl von numerischen Stellen im Rahmen des Ermittlungsprozesses trägt insofern zur Ergebnisgenauigkeit bei und ist deshalb sinnvoll.“

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Es macht Sinn, für Zwischenergebnisse aus den zitierten Gründen mehr Stellen, als sie aus Gründen der Genauigkeit zweckmäßig sind, anzugeben. Allerdings ist dies bei der Interpretation zu beachten. Durch die Angabe der Konfidenzinterfalle für den Ist-Zustand erfolgte ein entsprechender Hinweis im Projekt der S 8 West, der auf die Unsicherheit von Verkehrsstärkenergebnissen ausdrücklich hinweist.

Dr. Vrtala:

Feststellung: Zur Durchführung von Rundungen für die finale Darstellung: Ich habe nicht gesagt, dass man für Zwischenergebnisse runden soll. Es geht um die Endergebnisse und die Frage, wo ich abbrechen kann. Dies ist wichtig bei iterativen Verfahren, nämlich: Ist mein Abbruchkriterium absolut vorgegeben oder relativ?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Dieser Aussage stimme ich zu.

Dr. Vrtala:

Die Frage ist also, ist Konvergenz nach fünf Durchläufen gegeben?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Es hängt von der Fragestellung ab und ist vom Iterationsverfahren und von der Datenstruktur abhängig. Wenn hier die fünf Iterationsschritte für die Routensuche angesprochen werden, so zeigt die Erfahrung, dass das ausreichend ist. Dieses Ergebnis spiegelt sich in den Konfidenzintervallermittlung für den Istzustand wider.

Dr. Vrtala:

Zur Antwort auf Einwand 36.3.15 im Stellungnahmeband 2:

Ich zitiere: „Es ist der Einwendung zuzustimmen, dass die Ermittlung von prognostischen Unsicherheiten von Verkehrsmodellen „mathematisch wie informationstechnisch nicht trivial“ ist. Deshalb gehört sie auch nicht zum Stand der Technik.“

Feststellung: Nur weil etwas nicht trivial ist, bedeutet das noch lange nicht, dass es auch Stand der Technik sein kann. Ich würde nicht behaupten, dass Berechnungsvorschriften, die in Normen enthalten sind, allesamt deswegen trivial sind.

und weiter:

Ich zitiere: „Festzuhalten ist auch, dass die sachgerechte Ermittlung der Unsicherheiten von Verkehrsprognosen allein noch nicht die Lösung darstellt.“

Feststellung: Es ist richtig, dass es mit der sachgerechten Ermittlung von Unsicherheiten von Verkehrsprognosen allein noch nicht getan ist. Danach gehören die Ergebnisse richtig interpretiert - und zwar unter Berücksichtigung ihrer Genauigkeit. Dann erst kann man erkennen, ob eine Maßnahme tatsächlich relevante Folgen hat oder ob die Änderung im Wesen eine Scheinänderung ist, weil sie innerhalb der Unsicherheit untergeht. Damit aber eine solche Interpretation möglich ist, müssen erst einmal Unsicherheiten vorliegen.

und weiter:

Ich zitiere: „Vielmehr ist damit die Frage verbunden, welche Irrtumswahrscheinlichkeit in die Ermittlung der weiteren Auswirkungen des Einreichprojektes zu Grunde gelegt wird. Dies ist eine verkehrs-, umwelt- und finanzierungspolitische Fragestellung, die nicht auf rein fachlicher Ebene gelöst werden kann. Derzeit ist es üblich, den Erwartungswert der Prognose mit der höchsten Eintreffwahrscheinlichkeit heranzuziehen.“

Feststellung: Ich beginne zu verstehen, warum die Umwandlung von Qualivermo zu einem zeitlichen Disaster geworden ist. Es werden akademische Fragen angedacht wie die Frage einer Irrtumswahrscheinlichkeit. Für eine Interpretation reicht es völlig aus einen Erwartungswert plus dem zugehörigen Konfidenzintervall zu ermitteln. Das ist Stand der Technik! Seien wir daher bitte nicht päpstlicher als der Papst und belassen wir es bei vergleichsweise einfachen Begriffen wie dem Konfidenzintervall – mehr ist von mir hier gar nicht gefordert worden.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Grundsätzlich ist dazu keine Stellungnahme meinerseits gefragt.

Dr. Vrtala:

Antwort: Man muss den Mut haben, zu bekennen, wo man steht. Ehrlichkeit jetzt ist besser als irgendetwas hinterher korrigieren zu müssen.

Es wird beantragt, dass Unsicherheiten gemäß QUALIVERMO dargelegt werden.

Feststellung zur Üblichkeit den Erwartungswert heranzuziehen: Es mag bisher üblich gewesen sein, aber man muss sich auch der Verantwortung bewusst sein, eine hohe Wahrscheinlichkeit einer Überschreitung, nämlich fast 50%, zu ignorieren. Es ist höchst an der Zeit sich ehrlich mit der Aussagekraft von Erwartungswerten im Verkehrswesen auseinanderzusetzen und zu erkennen, dass diese Werte ohne die Angabe einer Unsicherheit vollkommen unbrauchbar sind.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Mangelnder Mut bei der Behandlung von Unsicherheiten von Verkehrsprognosen kann ich für mich persönlich ausschließen, wie es einschlägige Fachkollegen sicher bestätigen können. Die hohe Unsicherheit von Verkehrsprognoseergebnissen der S 8 West wird im TGA01 Verkehr und Verkehrssicherheit **keineswegs ignoriert, sondern numerisch für den Istzustand und interpretatorisch intensiv behandelt**. Die zentrale Frage ist, wie mit dieser Unsicherheit im Weiteren umgegangen wird. Für den Verkehrsbereich ist das eindeutig mit Hilfe des sachgerechten und extensiven Monitorings „sauber“ gelöst. Einerseits wird für den Fall des Überschreitens der prognostizierten Verkehrsnachfrage eine Sicherstellung der Einhaltung der Umweltverträglichkeit voll gewährleistet. Andererseits wird damit eine auch aus Umweltschutz- und wirtschaftlichen Gründen unerwünschte Überdimensionierung der Verkehrs- und Umweltschutzeinrichtungen (z.B. Anzahl der Fahrstreifen, Höhe der Lärmschutzwände) mit einer Eintreffwahrscheinlichkeit von etwa 50% vermieden.

Dr. Vrtala:

Zur Antwort auf Einwand 36.3.16 im Stellungnahmeband 2:

Zitat: „Die Verwendung eines echten „Worst-case-Planfalls“ für eine UVP benötigt vorher eine verkehrs- und umweltpolitische Entscheidung, ob dies finanziell vertretbar ist, da er enorme Verkehrsmengen für die Beurteilungen aufweist, die einerseits auf einzelnen Streckenabschnitten leistungsmäßig mit dem derzeitigen Einreichprojekt nicht möglich sind.“

Feststellung: Bei einer echten Ableitung eines Konfidenzintervalls, das mit 95% Wahrscheinlichkeit auch eingehalten werden kann, ergibt sich durch Anwendung der Capacity-Restraint Funktionen automatisch eine geänderte Routenwahl, sodass die leistungsmäßigen Einschränkungen auf einzelnen untergeordneten Streckenabschnitten nicht auftreten werden und wenn Leistungsgrenzen erreicht werden, zeigt die Modellierung Punkte zur Nachbesserung des Projekts vielleicht auf. Damit ist auch die im weiteren angesprochene Irrtumswahrscheinlichkeit nicht gegeben.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Es ist anzunehmen, dass die Anwendung eines 95%-igen Konfidenzintervalls für die Verkehrsnachfrage durch die prognostisch ermittelte Überlastung zu einer enormen Überdimensionierung des gesamten Straßennetzes führen würde. Dasselbe gilt auch für die Umweltschutzmaßnahmen. Dies gilt insbesondere dann, wenn eine Berücksichtigung der Unsicher-

heit ohne nachhaltige Schäden während des Betriebes erfolgen kann. Es ist in diesem Fall zweckmäßiger, mit geringeren Sicherheitsstandards für das Entscheidungsrisiko zu agieren. Dies gilt insbesondere dann, wenn diese Überdimensionierung selbst zu unerwünschten Folgeeffekten (z.B. überhöhte Lärmschutzwände) führen kann. Letztendlich ist dies eine verkehrspolitische Entscheidung, die von der Gesellschaft und ihren legitimierte Vertretern gefällt werden muss (hier in Form von verbindlichen Richtlinien nach dem Stand der Technik) und kann nicht allein im Rahmen von Fachgutachten geklärt werden.

Dr. Vrtala:

Frage: Woher wissen Sie dies? Es ergeht hierzu ein Beweisantrag.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Das Forschungsprojekt QUALIVERMO hat die Problematik der großen Unsicherheiten von Verkehrsprognosen gemeinsam mit Ergebnissen anderer Literatur aufgezeigt. Insbesondere sind viele nicht im Fachbereich Verkehr liegende Auswirkung (z.B. Treibstoffpreis, Raumordnung) Ursache für die Unsicherheit von Verkehrsprognosen. Im Rahmen von UVP-Begutachtung geht es primär um solche Auswirkungen, die vom Projekt verursacht werden (können). Dies ist auch bei der Betrachtung von Unsicherheit und ihrer Lösungsmöglichkeit für UVP-Verfahren zu beachten.

Dr. Vrtala:

Antwort: Da bin ich bei Ihnen, wir können nur projektsbezogene Auswirkungen betrachten.

und weiter:

Zitat: „Andererseits würde das zu einer Überdimensionierung von leistungssteigernden und umweltschützenden Maßnahmen führen, die enorme zusätzliche Investitionen gegenüber dem Einreichprojekt benötigen. Deshalb ist aus heutiger Sicht die in der gutachterlichen Stellungnahme zum Einwand 36.3.6 beschriebene Vorgangsweise, den Erwartungswert der Verkehrsnachfrage in Verbindung mit einem sachlich fundierten Monitoring für die UVP heranzuziehen, eine für die UVP sehr gut vertretbare und sinnvolle Vorgangsweise.“

Feststellung: Die Verwendung eines Erwartungswertes hat definitiv eine Irrtumswahrscheinlichkeit knapp 50%. Die anderen Irrtumswahrscheinlichkeiten müssten erst ausgerechnet werden. Zum sogenannten „sachlich fundierten Monitoring“ wird auf die (kommende) Diskussion zum Monitoring verwiesen.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die Irrtumswahrscheinlichkeit von Überdimensionierung liegt bei Verwendung des Erwartungswertes für die Verkehrsnachfrage ebenso bei etwa 50%, was durchaus als ein Argument dafür interpretiert werden kann. Letztendlich ist dies eine verkehrspolitische Entscheidung, die von der Gesellschaft und ihren legitimierte Vertretern gefällt werden muss (hier in Form von verbindlichen Richtlinien nach dem Stand der Technik) und nicht allein im Rahmen

von Fachgutachten gelöst werden kann. Die für die UVP der S 8 West verwendete Lösung mit dem fachgerechten intensiven Monitoring sichert jedenfalls die Umweltverträglichkeit.

Dr. Vrtala:

Da die Betroffenen aufgrund der Anwendung der Erwartungswerte nicht wissen, dass sie betroffen sein könnten, werden sie sich hier im Verfahren nicht äußern. Wird der Verkehr überschritten, was wahrscheinlich ist, bekommen diese Menschen zwar passive Maßnahmen, hätten sich aber möglicherweise gemeldet und Stellungnahmen abgegeben, wenn sie gewusst hätten, dass sie betroffen sind.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Durch das Monitoring ist die Behörde verantwortlich, den Projektbetreiber davon zu informieren, dass er zum Schutz der Umweltverträglichkeit der Betroffenen aktiv werden muss. Auch bei der Verwendung eines Konfidenzintervalls von 75 oder 95% gibt es diese Grenze der Irrelevanz für Personen, die nicht im Rahmen des UVP-Verfahrens eine Stellungnahme abgeben könnten. Dies tritt grundsätzlich auf und ist insofern eine juristische Grundsatzfrage.

Dr. Vrtala:

Feststellung: Wirtschaftlichkeitsüberlegungen sind nicht Teil einer UVP.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass das Thema ausreichend behandelt wurde und es sich dabei um eine Rechtsfrage handelt.

Dr. Vrtala:

Zur Beantwortung von Einwand 36.3.17 im Stellungnahmeband 2:

Ich zitiere: „Die informativen Planfälle dienen der vollständigen Offenlegung der verkehrlichen Wirkungen der zur S 8 West direkt oder nahe angrenzenden Schnellstraßenprojekte und zeigen die kumulierende Wirkung der Verkehrsnachfrage aus heutiger Sicht auf. Da einerseits die Details der Projekte, der Realisierungszeitraum und die Bestätigung der Umweltverträglichkeit dieser Projekte nicht vorliegen, sich bis dahin viele der anzunehmenden Rahmenbedingungen verändern können, ist eine zum geeigneten Zeitpunkt spätere Behandlung der UVP zweckmäßig und unterstützt den berechtigten Wunsch Unsicherheiten soweit wie möglich zu verringern.“

Feststellung 1: Wenn die informativen Planfälle die kumulierende Wirkung der Verkehrsnachfrage aus heutiger Sicht aufzeigen, die S 8 Ost also eine erwartbare Entwicklung ist, ist nicht einzusehen, warum man aus Effizienzgründen den Schutz nicht gleich anpasst. Wie bei einer genehmigten Schnellstraße die Nachbesserung zur Umweltverträglichkeit gestaltet ist, sieht man in der Wechselwirkung der S 8 mit der S 1. Hier wird dann nämlich lediglich mit passiven Maßnahmen nachgebessert.

Feststellung 2: Es ist nicht einzusehen, warum die sogenannten informativen Planfälle weniger Bedeutung haben - spiegeln sie doch genau einen kumulativen Effekt wider. Daher wäre zumindest die Inklusion dieser Projekte in einen PF-1 Max sinnvoll gewesen.

Antrag: Die Behörde möge der Projektwerberin auftragen die sogenannten informativen Planfälle in den PF-1 Max zu inkludieren, da sie mögliche absehbare Entwicklungen darstellen.

und weiter:

Zitat: „Es ist festzuhalten, dass von der, aus der Sicht des Einwandes, unzureichenden Monitoring-Definition vergangener UVP-Fälle für der S8 West gelernt wurde.“

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Ein Vergleich der vorgeschlagenen Monitoring-Maßnahmen im Verkehrsbereich für die S 8 West mit älteren UVP-Projekten zeigt auf, dass die für die S 8 West vorgeschlagenen Maßnahmen ein dichteres Monitoring sowohl für den Bau als auch für den Betrieb vorsehen.

Dr. Vrtala:

Feststellung: Zum Thema Monitoring verweise ich auf die (noch) folgende Diskussion zum Monitoring. Festzuhalten ist hier schon, dass das Monitoring keinen Ersatz für Planung darstellt.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Dieser Aussage ist grundsätzlich zuzustimmen. Allerdings ist der Sachverständige der Meinung, dass das vorgeschlagene Monitoring im konkreten Fall für die UVP der S 8 West nicht die Planung ersetzt, sondern deshalb notwendig ist, weil gewisse Unsicherheiten und Festlegungen systembedingt erst zu einem späteren Zeitpunkt auf dem Tisch liegen werden.

Dr. Vrtala:

Zur Beantwortung von Einwand 36.7 im Stellungnahmeband 2:

Zitat: „Verkehrsmodellierung und Verkehrserhebungen sind keine rein physikalischen Messungen, daher ist die Norm ÖNORM ENV 13005 dafür nicht zutreffend.“

Feststellung: Zur Anwendbarkeit der ÖNORM ENV 13005: Ich habe in meinem Gutachten deutlich darauf hingewiesen, dass diese ÖNORM abgelöst wurde. Eine Verkehrserhebung ist definitiv eine Messung. Sie ist eine Messung, wie viel Verkehr in welche Richtung nachgefragt wird – und das gegebenenfalls auch als Funktion der Zeit. Effektiv werden Zählwerte über eine Quelle-Ziel Relation über einen bestimmten Zeitraum ermittelt. Als solches tragen sie alle Merkmale einer physikalischen Messung. Dem Argument ist also heftig zu widersprechen. Andererseits ist die Verkehrsmodellierung eine aus einer Vielzahl von Messungen und Erhebungen abgeleitete Rechengröße. Als solches kann sie – wie nunmehr genugsam dargestellt – per Fehlerfortpflanzungsgesetz einer Unsicherheitsbestimmung unterworfen

werden. Letztlich sind alle Erhebungen zu Eingangsgrößen auf Messungen im physikalischen Sinne zurückführbar – es sei denn, man verwendet irgendwo seinen „6. Sinn“!

und weiter:

Zitat: „Grundsätzlich ist eine Unterscheidung der Ungenauigkeit zwischen Modellierung des Istzustandes und der Prognoseunsicherheit für die Verkehrsnachfrage nötig, weil es hier um Unsicherheiten von Annahmen zukünftiger Entwicklungen (z.B. verkehrspolitischer Entscheidungen, Treibstoffpreis etc.) und nicht um physikalische Messfehler geht.“

Feststellung: Aber die Abweichung des z.B. prognostizierten Treibstoffpreises in der Zukunft ist messbar – und somit auf eine Observable rückführbar. Daher kann dem Treibstoffpreis eine Wahrscheinlichkeitsüberlegung zu Grunde gelegt werden, deren Konfidenzintervall herangezogen werden kann. In Bezug auf die verkehrspolitischen Entscheidungen ist festzuhalten, dass analog auch Szenarien gewisse Eintrittswahrscheinlichkeiten zugeordnet werden können. Alternativ kann man die Einhüllende der Szenarien verwenden, wie dies zum Beispiel das IPCC Panel zu den möglichen Klimaszenarien macht. Das wäre dann zum Beispiel eine Fortführung und Erweiterung der Methode wie sie im PF 1-Max angefangen wurde.

Feststellung: In Bezug auf die Anwendung des Erwartungswertes sei verwiesen, dass dieser selbst eine hohe Unsicherheit der Einhaltung von knapp 50% hat. Wir planen hoffentlich – aber wir würfeln nicht!

und weiter:

Zitat: „Grundsätzlich fehlt zu vollständigen Behandlung des Themas Unsicherheit in der Einwendung folgende Überlegungen: wenn die Unsicherheiten der Verkehrsnachfrage bis ins letzte Detail abgeschätzt wird, welche Irrtumswahrscheinlichkeit soll für die Weiterverwendung der Ergebnisse der Verkehrsnachfrage zur Abschätzung der Umweltauswirkungen angewendet werden?“

Feststellung: Diese Fragestellung hat die EU schon für uns beantwortet, nämlich aus dem Fachbereich der Luftschadstoffe herrührend durch die EU/RL 2008/50/EG, welche festlegt, dass das 95% Konfidenzintervall heranzuziehen ist.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Für Verkehrsnachfrageprognosen existiert keine einschlägige Richtlinie, sondern es gibt eine „übliche“ sachlich vertretbare Vorgangsweise. Dass diese Frage für Verkehrsplanungen von großer Bedeutung ist, ist zuzustimmen. Für die Lösung dieser Frage im Rahmen der UVP der S 8 West wird eine fachliche, im Sinne der Sicherstellung der Umweltverträglichkeit vertretbare Lösung angewendet.

Dr. Vrtala:

Antwort: Umfragen sind physikalische Messungen. Das Messgerät sind Sie, der Erhebende, der Fragenkatalog und Ihre Uhr.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Dieser Auffassung widerspreche ich, weil einerseits eine physikalische Messung mit einem Gerät erfolgt und bei einer Wiederholung, abgesehen von Messungenauigkeiten, das gleiche Ergebnis herauskommt. Bei einer verkehrspolitischen Befragung kommt der menschliche Faktor des Befragten und des Interviewers hinzu. Bei derselben Fragestellung kann bei denselben Personen etwas sehr Unterschiedliches herauskommen, weil momentane Stimmungen, Gefühle der betroffenen Personen etc. das Ergebnis stark beeinflussen können. So ist z.B. das individuelle Nichtantwortverhalten für repräsentative Befragungen ein großes Problem, das z.B. bei einer automatischen Verkehrszählung keinen Einfluss hat. Das „Erhebungsobjekt“, also der Befragte, muss bereit sein, zu antworten und mitzuwirken.

Dr. Vrtala:

Antwort: Der Aufwand für ausreichende Umfragen und Zählungen sollte bei einer Planung zu einem Projekt dieser Größe schlicht drinnen sein. Eine Fehlplanung kostet sicher wesentlich mehr.

Kommen wir zur Beantwortung von Einwand 36.11 im Stellungnahmeband 2:

Zitat: „Durch die gewählte Vorgangsweise für die Beurteilung der systembedingten Unsicherheiten der Prognose der Verkehrsnachfrage, nämlich der Verwendung des Erwartungswertes der prognostizierten Verkehrsnachfrage für die Beurteilung der Auswirkungen in Verbindung mit einem fachlich fundierten Monitoring, erfolgte die Prognoseermittlung ausreichend dem Stand der Technik.“

Feststellung: Es ist nicht ersichtlich, wo tatsächlich eine Beurteilung der systembedingten Unsicherheiten der Prognose der Verkehrsnachfrage erfolgt ist. Die Anwendung eines Erwartungswertes der Verkehrsnachfrage **allein** gestattet keine Beurteilung von systembedingten Unsicherheiten. In Bezug auf das sogenannte fachlich fundierte Monitoring verweise ich auf die Diskussion hierzu.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die beim Monitoring festgestellten Ergebnisse beinhalten alle systembedingten Fehler der Prognose und werden durch kompensatorische Maßnahmen im Sinne der sicherzustellenden Umweltverträglichkeit beseitigt.

Dr. Vrtala:

Feststellung: Dieser Punkt hier folgend, dient auch der Behandlung all der Antworten auf mein Gutachten im Stellungnahmeband 2, in denen auf das „fachlich gute Monitoring“, welches nahezu 100% Sicherheit geben soll, verwiesen wird.

Zu TGA-1, Seite , Kap 1.9:

Zitat: „Die Abschätzung der zukünftigen Verkehrsnachfrage erfolgt mit Hilfe eines Verkehrsmodells, dessen Ergebnisse eine Schätzung darstellen und naturgemäß einer Streuung un-

terliegen. Damit die reale Verkehrsnachfrageentwicklung die der UVP zu Grunde liegenden Ergebnisse nicht überschreitet, erfolgt ein Vergleich der tatsächlichen gegenüber der prognostizierten verkehrlichen Nachfrageentwicklung, auf dessen Basis die Verträglichkeit der Auswirkungen ermittelt wurde.“

Dies ist ein Eingeständnis der Unsicherheit es steht aber (ebenda):

Zitat: „Durch ein vorgesehene Monitoring der tatsächlich eintretenden Verkehrsnachfrage und ein Vergleich mit der der UVP zu Grunde liegenden prognostizierten Verkehrsnachfrage wird die Einhaltung der Umweltverträglichkeit in der Realität für den Zeitraum des Monitoring sichergestellt. Das gilt für die prognostizierten Entlastungseffekte, die Einhaltung der Umweltgrenzwerte und des jeweiligen Irrelevanzkriteriums der Umwelteffekte.“

Frage: Was geschieht genau, wenn das Monitoring ergibt, dass es zu Überschreitungen kommt?

Siehe auch (ebenda):

Zitat: „Falls die prognostizierten Verkehrsbelastungen derzeit oder mit hoher Wahrscheinlichkeit in Zukunft überschritten werden, ist zu überprüfen, ob die vorgeschriebenen und zulässigen Immissionswerte an relevanten Stellen überschritten werden. Gegebenenfalls sind kompensatorische Maßnahmen (z.B. verkehrsberuhigende Maßnahmen) einzuleiten.“

Frage: Wie stellt man sich das vor?

ferner zu TGA-1, Seite 47, Kap. 4.2.4:

Zitat: „Die prognostizierte Verkehrsnachfrage und die dargestellten Verkehrsbelastungen stellen den Erwartungswert mit der größten Eintreffwahrscheinlichkeit dar. Das heißt, dass die Verkehrsbelastungen je Streckenabschnitt ein Konfidenzintervall mit Abweichungen in beide Richtungen aufweisen können. Die Wahrscheinlichkeit des Überschreitens des Erwartungswertes liegt knapp unter 50%. Zur Ermittlung der Umweltauswirkungen wird der Erwartungswert der prognostizierten Verkehrsbelastung herangezogen. Um ein Überschreiten der zulässigen Umweltauswirkungen während des Betriebes der S 8 West zu vermeiden, steht die Verwendung des Erwartungswertes in enger Verbindung mit einem verpflichtend vorgeschriebenen fundierten Monitoring (siehe Kapitel 6.2). Damit wird im Sinne der UVP vermieden, dass bei einem allfälligen Überschreiten der prognostizierten Verkehrsbelastungen während der Betriebsphase, die auf Grund der Schätzung mittels eines Verkehrsmodells Unsicherheiten aufweisen, die Umweltauswirkungen auf die Einhaltung der Grenzwerte kontrolliert werden. Falls erforderlich sind geeignete Maßnahmen zu treffen, die die Einhaltung der Grenzwerte sicherstellen. Das Monitoring gilt auch für jene Streckenabschnitte, für die das Irrelevanzkriterium der zulässigen Umweltauswirkungen nur knapp sichergestellt wurde.“

Anmerkung: „Knapp < 50%“, dh. auch die negativen Umweltauswirkungen haben eine entsprechend hohe Wahrscheinlichkeit überschritten zu werden. Das ist nahezu so gut wie Kopf/Zahl! Das Heranziehen von Erwartungswerten ist folglich definitiv nicht „auf der sicheren Seite der erwartbaren Realität“ liegend. Die erwartbare Realität ist, dass es mit knapp 50% Wahrscheinlichkeit zu Überschreitungen kommt.

Anmerkung: Die nicht überwachten Streckenabschnitte könnten in Unkenntnis ihrer Entwicklung sich gleichzeitig so stark in der Verkehrsnachfrage ändern, dass dort die Umweltverträglichkeit nicht mehr gegeben ist – wir wüssten es nur nicht. Ein solches Vorgehen ist nicht nachvollziehbar. Außerdem erhebt sich die Frage, ab welchem Wert das Irrelevanzkriterium der zulässigen Umweltauswirkungen nur knapp sichergestellt ist.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Bei der UVP der S 8 West geht es um den Einfluss des Einreichprojektes. Durch die Abgrenzung der Zählstellen des Monitorings im relevanten Straßennetz wird dafür gesorgt, dass der Einfluss der S 8 West auf die Verkehrsbelastungen komplett berücksichtigt wird. Mögliche Verkehrssteigerungen außerhalb der Zählstellen des Straßennetzes des Monitorings sind deshalb nicht von der S 8 West verursacht und nicht Thema des Monitorings. Allerdings ist festzuhalten, dass auch Überschreitungen der prognostizierten Verkehrsnachfrage im relevanten Netz nicht unbedingt durch die S 8 West verursacht sein müssen. Dies ist im Falle des Eintreffens einer Überschreitung zu analysieren, um den verantwortlichen Verursacher zu identifizieren.

Dr. Vrtala:

Frage: Wie verträgt sich dies mit den knapp 50% Überschreitungswahrscheinlichkeit für Umweltauswirkungen?

Schlussendlich ergeht die Frage: Was sind denn geeignete Maßnahmen?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Geeignete Maßnahmen sind einerseits die die Verkehrsnachfrage beeinflussende Maßnahmen, wie Verkehrsberuhigung, Verringerung von Tempolimits, Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuggruppen (z.B. bestimmte Abgas- oder Gewichtsklassen) und andererseits geeignete Lärmschutzmaßnahmen oder temporäre Fahrverbote oder Beschränkung der Verkehrsmengen. Es ist festzuhalten, dass viele dieser Maßnahmen nur in Verbindung mit den zuständigen Behörden realisiert werden können und die Projektbetreiberin dafür selten zuständig ist.

Dr. Vrtala:

Nun zu TGA-1, Seite 57, Kap. 6.2:

Ad Punkt 1.12: „Damit soll der Vergleich der tatsächlichen gegenüber der prognostizierten verkehrlichen Nachfrageentwicklung gewährleistet und die Unsicherheit der prognostizierten Erwartungswerte kontrolliert werden. ... Diese Zählstellen sind ab Betriebsbeginn der S8 West jährlich auszuwerten und mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen des relevanten Planfalles 2019 und 2025 und in Fortsetzung bis 2030 zu vergleichen.“

Einwand: Ich stelle fest: Dies ist **kein** Monitoring, welches eine nachhaltige Kontrolle für die Einhaltung der Erwartungswerte darstellt!

1.) Es beginnt damit, dass das Monitoring bis 2030 begrenzt ist. Was danach geschieht, ist offen, da die Vergleiche nur bis dahin vorgenommen werden sollen. Die S 8 wird wohl hoffentlich nicht nur für 5 Betriebsjahre gebaut - oder? Es erhebt sich also die Frage: Was geschieht danach!

2.) Tatsache ist, dass die Lärm- und Luftschadstoffimmissionen für die Erwartungswerte des Realisierungs-PF 2025 hier verhandelt werden und nicht für die maximal möglichen Werte. Es ist zwar einerseits verständlich, dass man sich bei der Errichtung Kosten sparen möchte, aber ein umfassender Schutz vor den Umweltauswirkungen des Projekts ist so nicht herzustellen. Die Wahrscheinlichkeit für eine Überschreitung ist – siehe TGA-1 Kap. 4.2.4 – eben „knapp unter 50%“.

3.) Es ist außerdem nicht vorgegeben bis wann eine Reaktion zur Behebung eines ungeplanten Zustandes zu erfolgen hat und was die Folgen der Unterlassung sind - ist das z.B. Beschränkung der Verkehrsmenge?

4.) Tritt die Überschreitung beispielsweise im Jänner eines Jahres ein, so würde bei der jährlichen Messung erst im nächsten Jahr frühestens eine Reaktion erfolgen können, wobei auf die zusätzlichen 4 Monate Berichtserstellungszeitraum hingewiesen werden muss. Plausibel anzunehmen ist daher vielmehr das Schicksal der Schwächeren, bei denen man die Änderungen im Verkehr beobachtet - aber nichts unternimmt, siehe Diskussion zur S1/Lobau. Es ist also sehr wahrscheinlich, dass lange Zeit nach dem Erkennen einer Überschreitung mit dem hier vorgesehenen Monitoring gar nichts passiert und das Projekt somit negative Umweltauswirkungen entfaltet, für die es jedenfalls nicht genehmigt wurde!

5.) Es ist ferner nicht klar, was unternommen werden kann, um einen nicht geplanten Zustand zu beheben. Am Ende gibt es gar keine vernünftige Möglichkeit und was geschieht dann?

Ich komme also zur Conclusio: **Monitoring ist nicht nachhaltig!**

Antrag: Angesichts des mangelhaften im TGA-1 vorgesehenen Monitorings und der Unplausibilität, dass planend rechtzeitig eingegriffen werden kann, um negative Umweltauswirkungen rechtzeitig zu begrenzen, sowie der vorhersehbaren Überschreitungswahrscheinlichkeit der Verkehrsnachfrage und somit auch der Umweltauswirkungen von knapp 50% wird beantragt, das Projekt in der gegenständlichen Form abzuweisen.

In eventu Antrag: Es wird beantragt, das UVP Verfahren um Unsicherheiten – wie in meinem Gutachten gefordert – zu erweitern, der Antragstellerin diesbezüglich eine Projektverbesserung vorzuschreiben und anschließend das Verfahren unter Berücksichtigung von Konfidenzintervallen fortzusetzen.

Zum TGA-1, ebenda, Punkt 1.13:

Zitat: „Beweissicherung während der Betriebsphase für das untergeordnete Straßennetz zur Prüfung der Einhaltung der prognostizierten Verkehrsmengen, um die Unsicherheit der prognostizierten Erwartungswerte zu berücksichtigen, sowie bei Überschreitung in weiterer Folge

zur Überprüfung einerseits der Einhaltung der Umweltauswirkungen und andererseits der als irrelevant identifizierten Umweltauswirkungen als Folge der S8 West im umliegenden Straßennetz.

Auf den Straßenabschnitten sind mit Hilfe von Stichproben der Querschnittszählungen

- beginnend im Jahr vor der Inbetriebnahme der S8 West und
- ein Jahr nach der Inbetriebnahme der S8 West,
- sowie alle 5 Jahre (z.B. 2020, 2025) und in Fortsetzung bis 2030

...“

Feststellung: Es gilt das gleiche wie vorhin bei der S 8 selbst: Die Verkehrsmengen und somit negativen Umweltauswirkungen im untergeordneten Straßennetz sind weder lückenlos erfasst noch werden sie über 2030 hinaus überprüft. Was nach 2030 geschieht, ist nicht definiert. Die Überschreitungswahrscheinlichkeit – und somit die Nicht-Einhaltung der negativen Umweltauswirkungen beträgt knapp unter 50%. Es ist auch in diesem Punkt nicht geregelt, wie schnell etwas zu geschehen hat. Auch hier sind die erwartbaren Reaktionszeiten bei einer Überschreitung mindestens ein Jahr.

Anträge: Es wird wie vorhin beantragt, das Projekt in der gegenständlichen Form abzuweisen und in eventu beantragt, das Projekt mittels Berücksichtigung von Unsicherheiten auf eine solide Basis zu stellen.

Dazu noch eine Ergänzung zur Einwandbeantwortung 36.3.17 im Stellungnahmeband 2:

Zitat: „Zur Frage der Wirtschaftlichkeit von Schnellstraßen und den durch solche Verkehrswege bedingten Umweltschutzkosten ist folgendes festzuhalten: Es ist sinnvoll zu diskutieren, in welchem wirtschaftlichen Verhältnis das Risiko der Überdimensionierung durch Anwendung eines „Worst-case-Planfalles“ mit einer maximal zulässigen Irrtumswahrscheinlichkeit von 5% zum Risiko der Monitoring-Auflagen bei Überschreiten von Grenzwerten steht. Insbesondere ist festzuhalten, dass der Zeitpunkt, bei dem eine gewisse Wahrscheinlichkeit des Auftretens von Überschreitungen vorhanden ist, in der ferneren Zukunft liegt, wo neue (auch technologische) Möglichkeiten zur Sicherstellung der Umweltverträglichkeit existieren können. Es ist aber festzuhalten, dass die gewählte Vorgangsweise, den Erwartungswert der Verkehrsnachfrage für die Ermittlung der Auswirkungen heran zu ziehen und diesen Erwartungswert im Rahmen eines fundierten Monitorings während des Betriebes des Einreichprojektes zu überwachen, eine für die Ziele der UVP zweckmäßige Lösung darstellt.“

Feststellung: Zunächst wird festgestellt, dass die Wirtschaftlichkeit von UVP-pflichtigen Projekten nicht Teil der UVP ist. Die Risikoabwägung zwischen Maßnahmen von einem Planfall, der dem oberen Konfidenzintervall entspricht, zu einem Monitoring, das de facto nicht stattfindet und in der Zukunft keinerlei verbrieftete Sicherheit in Bezug auf Realisierung und Realisierungszeitraum bietet, ist aus meiner Sicht leicht zugunsten dem Planen statt dem Monitoren zu entscheiden.

Frage: Was passiert, wenn in der Zukunft eine Überschreitung vorliegt, Umweltschutzmaßnahmen getroffen werden müssen und gleichzeitig die finanzielle Entwicklung der ASFINAG oder ggf. auch unseres Staates ein Umsetzen von notwendigen Maßnahmen nicht zulässt?

Feststellung: Wie die kostengünstige Berücksichtigung von erhöhten Lärm-Immissionen beispielsweise aussehen kann, sieht man am Beispiel von Gerasdorf, wo lediglich einzelne passive Maßnahmen gesetzt werden. Diese Art des Vorgehens bringt gleichzeitig Gemeinden in die Bredouille, denn einerseits wünschen diese sich ein Aufblühen der Wirtschaft, können dem aber gleichzeitig nicht mehr zustimmen, da die Immissionsbelastung bei den Anrainern schon jetzt so hoch ist, dass dies nur noch schwer vor der Bevölkerung umsetzbar ist. Dieses Vorgehen der UVP-Behörde ist letztlich wirtschaftsfeindlich und da müssen wir uns dann schon überlegen, wo wir Wirtschaftlichkeit wollen. Andererseits sind höhere Schutzmaßnahmen deswegen sinnvoll, weil die Investition gleich getätigt nicht nur nachhaltigen Schutz bietet, sondern auch auf diesem Weg die Wirtschaft fördert.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Höhere Schutzmaßnahmen als laut Richtlinien erforderlich binden das Budget des Projektwerbers in einer nicht zulässigen Weise, weil sie letztendlich andere notwendige Schutzmaßnahmen oder Investitionen im öffentlichen Interesse unmöglich machen können.

Mag. Kubin für die Projektwerberin:

Im Hinblick auf die geäußerten Befürchtungen, dass nach der Verkehrsfreigabe der S 8 West keinerlei Möglichkeit bestünde, allenfalls nachteiligen Umweltauswirkungen behördlich zu begegnen, ist auf diverse bestehende gesetzliche Instrumente hinzuweisen: So haben die jeweils zuständigen Behörden nach § 43 StVO bzw. § 14 IG-L die Möglichkeit bzw. Verpflichtung, bei Zutreffen der dort normierten Voraussetzungen von Amts wegen Verkehrsbeschränkungen (wie etwa Tempolimits) anzuordnen. Ein weiteres Beispiel bildet § 24h UVP-G, wonach die UVP-Behörde die Beseitigung allenfalls im Zuge der gesetzlich angeordneten Nachkontrolle festgestellter Mängel zu veranlassen hat.

RA Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Die Forderung von Dr. Vrtala, die Behörde möge umfassende Garantien für alle Phasen der Projektrealisierung und -erhaltung in Form von Sicherheitsleistungen vorschreiben, entbehrt einer gesetzlichen Basis. Dahinter steckt der – wie die Höchstgerichte mehrfach festgestellt haben – unzulässige Einwand, an der Verlässlichkeit und der Rechtskonformität des Verhaltens des Projektwerbers sei prinzipiell zu zweifeln, sodass diesem eine Art „Kautions“ aufzuerlegen wäre. Zu Recht sieht das UVP-G 2000 Derartiges nicht vor.

Dr. Vrtala:

Feststellung: Das Abwarten und Erhoffen, dass technologische Entwicklungen rascher sind als unser induzierter Verkehrszuwachs, ist höchst riskant - riskant auf dem Rücken der Anrainer.

Summa sumarum: Es ist daher nicht davon auszugehen, dass das jetzt so vorliegende Projekt mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit die von ihr genannten Umweltauswirkungen einhält, sondern vielmehr ist davon auszugehen, dass die Wahrscheinlichkeit des Nicht-Einhaltens der Umweltauswirkungen bei knapp 50% liegt. Informationstechnisch bedeutet daher die Anwendung von Erwartungswerten, so wie sie im gegenständlichen Projekt

erfolgt, nichts anderes, als dass wir praktisch über die verkehrsmengenmäßig bedingten negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs fast nichts sicher wissen.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die Anwendung des Erwartungswertes in Verbindung mit einem sachgerechten Monitoring sichert die Einhaltung der Umweltverträglichkeit, begrenzt für den Monitoring-Zeitraum. Die Wahrscheinlichkeit der Einhaltung der Umweltverträglichkeit wird damit mit etwa 100% sichergestellt. Deshalb ist im UVP-Gesetz auch das Monitoring vorgesehen.

Dr. Vrtala:

Zu TGA-1, Seite 38, Kap. 4.2.3:

*Zitat: „Die Ergebnisse sind **plausibel** und für die Abschätzung der Auswirkungen der Kfz-Verkehrsnachfrage auf dem Straßennetz als verwendbar einzustufen.“*

Frage an Prof. Sammer: Wie genau haben Sie die Plausibilität überprüft? Methodische Vorgehensweise?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Plausibilität ist ein Beurteilungskriterium für Aussagen: Wird eine Aussage als plausibel beurteilt, so ist sie „einleuchtend, verständlich, begreiflich“, etc. Die Plausibilitätsprüfung erfolgt in der Weise, dass die Aussagen der UVE unter Berücksichtigung der Vorgaben und Maßnahmen des TGA01 bezüglich der Eingangsdaten, der Methode der Ermittlung, der Rahmenbedingungen, der Richtlinienvorgaben, der Ergebnisse auf nachweisbare Fehler oder Unplausibilität usw. untersucht, geprüft und mit anderen Ergebnissen aus vergleichbaren Untersuchungen verglichen werden.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Ich verlange keinen 100% Schutz und keine „Übersicherheit“, aber 50% Sicherheit sind zu wenig.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Plausibilität und statistische Sicherheit sind zwei unterschiedliche Kriterien und „Dimensionen“ für die Verwendbarkeit von Ergebnissen und ergänzen sich.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Eine Überdimensionierung ist nicht gefordert, sondern das Benennen von Unsicherheiten bei 95% Sicherheitsniveau.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die Umsetzung einer Unsicherheit bei 95%-igem Unsicherheitsniveau kann zu Überdimensionierung von Schutz- oder Kompensationsmaßnahmen führen, deren Eintreffwahrscheinlichkeit bei nur 5% liegt. Dem steht gegenüber, dass die Verwendung des Erwartungswertes als Dimensionierungsgrundlage eine Unsicherheit bzw. Risiko von etwa 50% aufweisen kann, die in derselben Größenordnung liegt, wie das Risiko einer aus Umwelt- und Wirtschaftsgründen nicht erwünschten Überdimensionierung von Schutz- oder Kompensationsmaßnahmen. Die Risikoabwägung durch den Erwartungswert ist insbesondere dann sinnvoll und vertretbar, wenn keine nachhaltigen Schäden eintreten und Kompensationsmaßnahmen zur Sicherung der Umweltverträglichkeit bei Eintreten von Überschreitungen der Prognoseergebnisse im Betrieb möglich und wirtschaftlich sind.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Monitoring sollte beliebig lange auch nach 2030 stattfinden. Wenn externe Gründe für Überschreitungen vorliegen, dann muss man eingreifen und prüfen. Es wäre hierzu eine Auflage zu formulieren, was dann zu passieren hat – zum Beispiel durch ein Gutachten festzustellen, dass die Überschreitung tatsächlich nicht projektbedingt ist.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Wenn eine Überschreitung der Verkehrsnachfrage nicht projektbedingt durch die S 8 West ist, so ist es Aufgabe der allgemeinen Umweltgesetzgebung und der zuständigen Landesbehörden entsprechende Maßnahmen vorzuschreiben bzw. zu treffen (z.B. Luftreinhalterege-lungen).

Dr. Vrtala:

Zu TGA-1, Kap. 5, Seite 50ff:

Einwand: Bauphase, 5.2.1: Es fehlt als Maßnahme die Reglementierung der max. zulässigen Fahrten insbes. in Kombination mit einem etwaigen Bau der S1/Lobau: Diese ist nur in der Beweissicherung Pkt. 1.9 geregelt. Dieser Pkt. wäre jedenfalls als Maßnahme vorzuschreiben und dann erst durch Überwachung sicherzustellen.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die max. LKW-Belastung ist auch im Überlagerungsfall der Baumaßnahmen zur S1/Lobau und S 8 West einzuhalten (siehe Maßnahme 08 im Maßnahmenkatalog der 0-ermaßnahmen 08).

Dr. Vrtala:

Einwand: Betriebsphase, 5.2.2: Pkt. 1.5:

Zitat: „Während des Betriebes sind Maßnahmen zur nachhaltigen Sicherung der in der UVE dargestellten Entlastungen des untergeordneten Straßennetzes dann notwendig, wenn die prognostizierte Verkehrsnachfrage im entlasteten Straßennetz überschritten wird (siehe Kap. 4.1.2 des Teilgutachtens 01). Die ASFİNAG ist verpflichtet, sich bei den zuständigen Lan-

desstraßenbehörden und den dafür zuständigen Straßenerhaltern für geeignete Maßnahmen zur Vermeidung dieser Überschreitungen einzusetzen (z.B. Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerorts auf 70 km/h und innerorts auf 30 km/h, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen etc.)...“

1.) Zunächst einmal fehlt in der Betriebsphase die notwendige Maßnahme für das übergeordnete Straßennetz, also die S 8, usw.

2.) Welche Garantie kann abgegeben werden, dass die Überschreitungen der erwarteten Verkehrsnachfrage im untergeordneten Netz tatsächlich behoben werden (können)?

3.) Wie oft wird das überprüft und wie rasch ist auf ein Überschreiten zu reagieren?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Zu Punkt 1: Diese Maßnahmen für die S 8 West sind im Kap.6.2, Maßnahme 1.12 des TGA01 beinhaltet.

Zu Punkt 2: Wenn die Maßnahmen im Bereich des Landes oder der Gemeinden bzw. der Verkehrsbehörde liegen, kann keine absolute Garantie durch die UVP-Behörde gegeben werden.

Zu Punkt 3: Dies ist in Maßnahme 1.13 des Kap. 6.2 des TGA 01 beschrieben. Da die Kompetenz in diesem Falle nicht bei der UVP-Behörde liegt, wäre eine zeitliche Vorgabe nicht wirksam.

Dr. Vrtala:

Zu TGA-1, Betriebsphase Kap. 5.2.2, Seite 52:

Zum Punkt: Empfehlung für eine stringente Raumplanung und Raumordnung:

Zitat: „Als wesentliche Voraussetzung, um negativen Wirkungen des zu erwartenden Ansiedlungsdruckes als Folge der Erreichbarkeitsverbesserung durch die S8 bestmöglich zu vermeiden, ist eine konsequente Planung und Exekution der regionalen und örtlichen Raumordnung durch die Gemeinden und das Land Niederösterreich unbedingt erforderlich. Insbesondere auf die Förderung der innerörtlichen Nahversorgung ist ein größeres Augenmerk zu legen. Es ist zu empfehlen, dass der Projektwerber die Vertreter der relevanten Gebietskörperschaften darauf offiziell hinweist.“

Einwand: Warum ist dieser Absatz nur eine Empfehlung? Wenn es denn so ist, dass eine stringente Raumplanung eine wesentliche Voraussetzung ist, um negative Wirkungen des zu erwartenden Ansiedlungsdruckes bestmöglich zu vermeiden, widerspricht diese so geäußerte Forderung in ihrem Nachdruck dem, dass sie nur eine Empfehlung ist. Mehr noch: Es heißt dort weiter, dass eine konsequente Planung und Exekution der regionalen und örtlichen Raumordnung durch die Gemeinden und das Land NÖ unbedingt erforderlich ist. Wenn etwas unbedingt erforderlich ist, dann sollte dies eine unbedingt erforderliche Maßnahme sein und nicht nur etwas, worauf die Projektwerber hinweisen sollen. Im TGA-13 von

DI Kampus ist im Zusammenhang mit der Raumplanung jedenfalls nichts in dieser Richtung vorgeschrieben worden.

Antrag: Die Behörde möge die konsequente Planung und Exekution der regionalen und örtlichen Raumplanung durch die Gemeinden und das Land NÖ veranlassen und im Bescheid als Bedingung für den Betrieb der S 8 West festhalten.

RA Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Zur Forderung von Dr. Vrtala, im UVP-Bescheid eine Anordnung an Planungsträger im Bereich der örtlichen und überörtlichen Raumordnung aufzunehmen, ihre Kompetenzen in bestimmter Weise auszuüben, ist auf die geltende Verfassungs- und Kompetenzordnung zu verweisen. Der UVP-Behörde ist es verwehrt, kompetenzüberschreitend derartige Anordnungen gegenüber Gemeinden und Land zu treffen. Derartiges ist auch nicht erforderlich, da nach dem verfassungsrechtlichen Berücksichtigungsgebot Planungsträger in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich auf die Planungen des jeweils gegenbeteiligten Planungsträgers Rücksicht zu nehmen haben.

Herr Wolfgang Rehm:

Nachdem dies nicht unmittelbar in der Kompetenz der Behörde liegt bzw. aus kompetenzrechtlichen Gründen dies nicht direkt als Bescheidaufgabe vorgeschrieben werden kann, wird dazu präzisiert, dass dies dahingehend zu verstehen ist, dass der Projektwerberin aufzutragen ist, zivilrechtliche Vereinbarungen, die die Einhaltung dieser Bestimmungen festlegen, abzuschließen und vor Bescheiderlassung der Behörde vorzulegen, die diese dann im Bescheid festhält bzw. die Behörde selbst mitwirkt, entsprechende verbindliche Zusagen der zusätzlichen Stellen einzuholen.

Dr. Vrtala:

Zu TGA-1, Betriebsphase, Kap. 5.2.2, Seite 52f:

Zum Punkt nachhaltige Sicherstellung der Entlastungseffekte:

Zitat: „Um den erwünschten und prognostizierten Entlastungseffekt durch die S8 nachhaltig sicherzustellen, werden im untergeordneten Straßennetz, welches durch die S8 entlastet wird, geeignete verkehrsberuhigende, die Verkehrssicherheit verbessernde Maßnahmen durch den jeweiligen Straßenerhalter dringend empfohlen.“

Feststellung: Dh. dass der prognostizierte Entlastungseffekt durch die S 8 nur dann nachhaltig sichergestellt werden kann, wenn im untergeordneten Straßennetz die empfohlenen Maßnahmen umgesetzt werden. Umgekehrt: Werden die empfohlenen Maßnahmen nicht umgesetzt, ist davon auszugehen, dass die prognostizierten Entlastungseffekte nicht (nachhaltig) eintreten werden. Dh. die UVP basiert auf einem fiktiven Straßenplanungszustand, dessen Realisierung nicht sichergestellt ist.

Mehr noch ich zitiere: „Zu diesem Zweck wird dringend empfohlen, ein Konzept, soweit die Maßnahmen noch nicht durch vorhandene Verkehrsberuhigung vollständig realisiert sind, zu erarbeiten und zu realisieren.“

Feststellung: Es existiert also nicht einmal ein Konzept und es ist auch nicht verpflichtend vorgeschrieben. Somit ist unsicher, ob es überhaupt zu den gewünschten und prognostizierten Entlastungseffekten kommt. Da diese Maßnahme weder verpflichtend vorgeschrieben ist, noch eine Realisierung dieser angedachten Voraussetzungen für die Prognose sichergestellt ist, z.B. als Bedingung, dass die S 8 West überhaupt in Betrieb gehen kann, ist unsicher, ob es überhaupt zu den prognostizierten Entlastungseffekten kommen wird.

Antrag: Es wird beantragt, dass diese Maßnahme verpflichtend wird und als Betriebsbedingung der S 8 West formuliert wird.

Feststellung: Das Nämliche gilt für Punkt „Umsetzung zweckmäßiger verkehrsmittelübergreifender Begleitmaßnahmen“: Auch diese sollten verpflichtend vorgeschrieben werden, um die Nachhaltigkeit des Projekts sicherzustellen.

Dr. Vrtala teilt mit, dass er die nun folgende Wortmeldung für die Stadtgemeinde Gerasdorf abgibt.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die Stadtgemeinde Gerasdorf im bisherigen Verfahren keine Stellungnahme abgegeben hat.

Dr. Vrtala für die Stadtgemeinde Gerasdorf zum Fachbereich Verkehr:

Aus den UVE Unterlagen und den nun vorliegenden UV-Gutachten geht hervor, dass die Stadtgemeinde Gerasdorf durch den Zubringerverkehr zur bzw. von der S 8 vom Projekt betroffen ist. In Bezug auf den Fachbereich Verkehr ist festzustellen, dass die prognostizierte Verkehrsnachfrage integraler Bestandteil für die Bestimmung verkehrsbedingter Umweltfolgen – insbesondere in den Fachbereichen Lärm, Luftreinhaltung und Klima ist.

Aus Sicht der Gemeinde ist es problematisch, wenn für die Bestimmung der Umweltfolgen Verkehrsmengen herangezogen werden, die genauso gut mit knapp 50 % Wahrscheinlichkeit überschritten werden. Dies gilt natürlich insbesondere für den zu erwartenden Mehrverkehr in Gerasdorf bei Wien.

Es ergeht des Weiteren folgender Antrag:

Die Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien beantragt hiermit, dass die UVP-Behörde verkehrstechnische Alternativen beziehungsweise Möglichkeiten prüfen möge, die den prognostizierten Verkehrszuwachs in der Stadtgemeinde Gerasdorf möglichst hintanhält, dies gilt insbesondere für die L3166.

Hinweis: Die Stadtgemeinde Gerasdorf behält sich vor, zum Fachbereich Verkehr jederzeit im Verfahren weitere Stellungnahmen abzugeben.

Der Verhandlungsleiter teilt mit, dass der Sachverständige für Kulturgüter nur noch heute anwesend sein kann und stellt die Frage, ob es noch Wortmeldungen zum Fachbereich Kulturgüter gibt. Der Verhandlungsleiter hält fest, dass es keine Wortmeldungen zum Fachbereich Kulturgüter gibt.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 15.39 Uhr für eine Pause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 16.02 wieder auf.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Dr. Vrtala das Wort.

Dr. Vrtala für die Bürgerinitiative Marchfeld BIM und die Umweltorganisation VIRUS zum Fachbereich Lärm:

Zum Beginn ein Beispiel: Greifen wir uns z.B. für die Betriebsphase folgende Objekte heraus und betrachten wir dazu zunächst Tabelle 42, des TGA-2, Seite 62:

- 1.) ONneu W029, Telephonweg 398, mit Ln S1+S8 von 45,0dB
- 2.) ONneu W109, Pfirsichgasse 44, mit Ln S1+S8 von 45,0dB
- 3.) In Beantwortung von Stellungnahme 4 von Frau Architektin DI Strapetz, Objekt W202, Fingerhutweg 9, mit Ln S1+S8 von 44,6dB
(siehe Stellungnahmeband 1 Antwort auf Stellungnahme 4, Seite 10).

Frage: Was wäre die Folge, wenn die ersten beiden Beispiel-Rechenpunkte um 0,1 dB und der letzte um 0,5 dB mehr Lärmimmission aufweisen würden?

Der Sachverständige für Lärm:

Hier in der Invalidensiedlung liegen generell Überschreitungen des Immissionseintrags nach BstLärmIV von Ln mit mehr als 45 dB und damit ein Anspruch nach Planfall S8max+S1 vor.

Dr. Vrtala:

Frage: Kann die Behörde bzw. die Antragstellerin ausschließen, dass in den beispielhaft angesprochenen Objekten im Prognosejahr an den immissionsrelevanten Straßen **nicht mehr** als zusätzlich 2,35 % bzw. im Fall von Frau DI Strapetz 13 % Verkehrsnachfrage bestehen wird?

Der Sachverständige für Lärm:

Dies ist ein Extrembeispiel, in der Invalidensiedlung liegen die Werte rund um den Grenzwert vor. Ausschließen kann man Erhöhungen nicht, daher sind auch Monitoringmaßnahmen vorgesehen.

Dr. Vrtala:

Ich weise auf Folgendes hin:

- * 2,35 % mehr Verkehr sind 0,1 dB (Auflösung von BStLärmIV).
- * 13 % mehr Verkehr sind 0,5 dB.
- * Den Punkt Monitoring möchte ich separat in einem einheitlichen Block betrachten.

Frage: Kann mir jemand mitteilen oder ist überhaupt bekannt, wie viele Aufpunkte betroffen sein werden, wenn das Rechenergebnis – wie von der RVS 04.02.11 für Immissionsrechnungen gestattet – sich um 0,2 dB geirrt hat und in Wirklichkeit der Erwartungswert um 0,2 dB höher wäre? Ich verweise hier auf Kap. 13.1 Anhang Testbeispiele für Rechenprogramme der RVS 04.02.11.

Der Sachverständige für Lärm:

Das ist die Genauigkeit der Softwareprogramme, um anerkannt zu werden. Berechnungen haben im Verfahren Sicherheit und Unsicherheiten, auch Unsicherheiten in den Eingabedaten bestehen. Daher erfolgt ja die Vorsorge durch das Monitoring.

Dr. Vrtala:

Feststellung: Es ist wesentlich, dass die Genauigkeit gemäß RVS festgelegt ist, um die Anerkennung der Software zu gewährleisten. Die RVS ist in diesem Punkte aus informationstechnischer Sicht zweifelsfrei sinnvoll. Die RVS ist verbindlich durch das BMVIT erklärt worden. Die BStLärmIV geht mit ihrem Anspruch auf 0,1 dB genau zu regeln nicht mit der RVS inhaltlich zusammen. Es ist daher zur Auflösung des Widerspruchs zweier gültiger Festlegungen anzuregen, diese 0,2 dB den Ergebniswerten der Lärmimmissionsberechnung hinzuzuschlagen.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass die BStLärmIV nicht Gegenstand der Verhandlung ist.

DI Rehling:

In der RVS ist nicht festgelegt, dass diese 0,2 dB auf die Ergebniswerte aufzuschlagen sind.

Der Sachverständige für Lärm:

Grenzwerte werden durch die BStLärmIV festgelegt und sind nicht so einfach vom Rechenverfahren zu trennen. Im Wissen der Rechenverfahren sind Grenzwerte festgelegt worden. Entweder Sicherheiten raus und Zuschläge, das würde die Transparenz erhöhen, aber nicht die Höhe der Berechnungen an sich. Unter Fachleuten ist bekannt, dass in der Regel höher berechnet wird als gemessen.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Ich wüsste nicht, wie man sonst mit Unsicherheiten umgehen soll, als diese auszuweisen und zu berücksichtigen.

Beweisantrag: Es möge ausgewiesen werden, wie viele Aufpunkte zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen bekommen müssten, würde man dem Ergebniswert die durch RVS 04.02.11 gestattete Rechentoleranz von 0,2 dB hinzufügen.

Anmerkung: Ich hätte diese Auswertung gerne selbst vorgenommen, aber ohne die entsprechenden Excel-Tabellen war dies nicht sinnvoll möglich.

Dr. Vrtala:

Zur Antwort auf Einwand 36.4, Stellungnahmeband 2 ab Seite 223ff:

Zitat: „Festgehalten wird ebenso, das die Lärmberechnungen auf realistischen Verkehrsszenarien aufbauen die dem Stand der Technik entsprechen (siehe Stellungnahme Verkehr und Verkehrssicherheit).“

Feststellung: Die Frage ist, was wir als realistisch betrachten wollen. Wir haben hier gehört und es ist im TGA-1 durch Prof. Sammer dokumentiert, dass wir mit knapp 50 % Wahrscheinlichkeit davon ausgehen können, dass Ihre Realität überschritten wird.

und weiter:

ich zitiere: „Die RVS 04.02.11 wurde von ihren Anfängen an immer wieder dem Stand der Technik angepasst. Die Betrachtung von Konfidenzintervallen ist dort nicht vorgesehen. Dennoch sind im Rechenverfahren von Anbeginn der Historie die Parameter Richtung Planungssicherheit im Sinne der Anrainer implementiert worden. Festlegungen im Rechenverfahren, wie Berechnung mit Mitwindsituation und leichter Inversion, Begrenzung der Schirmwirkung sind solche Parameter die zu mehr Planungssicherheit im Sinne von Anrainerschutz führen.“

Feststellung: Die RVS 04.02.11 stammt meines Wissens in letzter Fassung aus 2009. Sie wurde insgesamt zwei Mal angepasst wobei die Änderungen sich im Wesentlichen auf die Lärmemissionen von Kraftfahrzeugen bezogen. Die RVS entspricht in dieser Hinsicht nicht den sonstigen Normen, wie ich in meinem Gutachten ausgeführt habe. Sie entspricht daher nicht dem sonst geltenden Stand der Technik. Es ist richtig, dass die Mitwindsituation und leichter Inversion etwas mehr Planungssicherheit bietet, weswegen ich hierfür in meinem Gutachten auch keine Forderung nach *diesbezüglicher* Berücksichtigung von Unsicherheiten verlangt habe.

Der Sachverständige für Lärm:

Rechenverfahren sind historisch gewachsen und entsprechen dem Stand der Technik, auch wenn keine Konfidenzintervalle angegeben werden.

Dr. Vrtala:

und weiter:

ich zitiere: „Man kann davon ausgehen, dass die Grenzwerte im Einklang mit den Unschärfen von Modellen und Rechenverfahren festgesetzt wurden, und sich am Stand der Technik, bzw. am Stand der Medizin orientierten.“

Feststellung: Man kann davon ausgehen...

Frage: Bitte sehr geehrter Herr Sachverständiger erläutern Sie mir bitte, wo in den Erläuterungen zur BStLärmIV diese Unschärfen enthalten sind und wenn dem so ist, bitte ich um Information, wie hoch diese Unschärfen angesetzt wurden.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass es nicht Aufgabe des Sachverständigen ist, Herrn Dr. Vrtala die Erläuternden Bemerkungen zur BStLärmIV zu erklären.

Der Sachverständige für Lärm:

Die Änderungen in der RVS beziehen sich im Wesentlichen auf die Hinzunahme und Aktualisierungen der Fahrbahnbeläge mit seinen Parametern. Dies geschah nicht als Unsicherheit, sondern stellt eine logische Weiterentwicklung der Rechenverfahren dar, bei mehr und neueren Messwerten und neuere Technologien werden auch die Richtlinien angepasst. Es kann hier nicht von Unsicherheiten gesprochen werden.

Dr. Vrtala:

und weiter:

ich zitiere: „Es ist richtig, dass sich in kurzen Abständen 2006 bis 2009 die Vorgaben in der RVS hinsichtlich Basiswert und Geschwindigkeitsanteil geändert haben. Wobei der große Sprung zwischen 2006 und 2008 (1. Abänderung) erfolgt ist. Waren es 2006 3 Fahrbahnbeläge, 2008 5 Fahrbahnbeläge sind diese mit der 2. Abänderung auf 7 Fahrbahnbeläge gestiegen. Die Abänderungen der RVS seit 2006 standen augenscheinlich unter den Prämissen unterschiedliche Fahrbahn Beläge in das Rechenverfahren einzubringen und dabei die Beziehung zwischen Basiswert und Geschwindigkeitszuschlag im Lichte auch der Fahrzeug und Reifenentwicklung genauer zu erfassen.“

Feststellung: Aber es haben sich auch bestehende Werte geändert und darauf zielte mein Gutachten ab – nämlich darzulegen, dass auch in den der RVS zugrunde liegenden Messungen Unsicherheiten enthalten sein müssen.

und weiter:

ich zitiere: „Die 2. Abbildung von Dr. Vrtala zeigt dort am Beispiel PKW, dass die letztgültige Fassung der RVS gerade im Bereich um 50 km/h (Geschwindigkeitsbereich von Ortsdurchfahrten) die Zuschläge sich wesentlich, nämlich um 1,8 dB (Asphaltbeton, PKW, Kf+Kv) erhöht haben. Das ist richtig, genauso wie sich bei 130 km/h ein Abschlag von 0,8 dB (Asphaltbeton, PKW, Kf+Kv) aus der neuen RVS (2009) zur RVS (2006) ergibt. Da die Abrollgeräusche bei gerade höheren Geschwindigkeiten von den Reifen dominiert werden, ist hier ein Abschlag plausibel.“

Feststellung: Eine Korrektur der Lärmemissionswerte im Ortsgebiet oder im Freiland ist immer zu begrüßen. Wenn dies aus Ihrer Sicht so plausibel ist, gestatten Sie mir bitte die Frage, warum man das nicht in der ersten Version berücksichtigt hat. Wissen ist anzuwenden, wenn es verfügbar ist – hier werden Sie von mir keinen Widerspruch hören. Wer garantiert nur, dass die jetzigen Werte in 5 Jahren noch immer entsprechen? Es gibt daher eine Unsicherheit, die in der Rechenvorschrift RVS 04.02.11 enthalten ist.

DI Rehling:

Es ist davon auszugehen, dass in den RVS-Gremien Werte nach bestem Wissen und Gewissen festgelegt werden.

Dr. Vrtala:

Antwort: Ich habe nicht bezweifelt, dass im RVS Gremium die Werte nach bestem Wissen und Gewissen ermittelt wurden. Es handelt sich um eine Unsicherheit, da eine mögliche Weiterentwicklung nicht bekannt ist.

Es ist eine interne Unsicherheit in der RVS.

und weiter:

ich zitiere: „Obiges heißt aber auch, dass gerade im Bereich der Ortsdurchfahrten die neue RVS mehr Planungssicherheit bietet als die Vorgängerversionen.“

Feststellung: Das ist vielleicht richtig, ich habe die Messungen nicht überprüft und mir sind bei der RVS auch keine ermittelten Unsicherheiten bekannt. Folgt man Ihrem Argument, dann kann man daraus im Umkehrschluss schließen, dass nunmehr im Freiland die neue RVS weniger Planungssicherheit bietet.

Der Sachverständige für Lärm:

In der aktuellen RVS gibt es in den Ortsdurchfahrten durch Zuschlag verglichen mit der älteren Norm mehr Planungssicherheit für die Nachbarn, beim Abschlag von 0,8 dB im Freiland ist festzuhalten, dass im Freiland zwischen den Ortschaften gewöhnlich keine Anrainer vorhanden sind, daher gibt es dort in der Regel keine Betroffene.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Es gibt aber Anrainer, die durch die Schalleinwirkung des hochrangigen Netzes betroffen sind. Es geht hier tatsächlich um Planungssicherheit. Im Freiland gibt es den Abschlag von 0,8 dB und damit weniger Planungssicherheit – im Freiland ist insbesondere auch der Triel betroffen.

Der Sachverständige für Lärm:

Die Beurteilung erfolgte nach jetzt gültigen Verordnungen und Rechenverfahren, ich kenne die Verfahren schon länger aus den Anfängen dieser Verfahren, die immer weiter entwickelt

wurden. Es ist die gültige RVS 04.02.11 anzuwenden und ich sehe daher eine Diskussion über die RVS Versionen früherer Jahre als nicht sinnvoll an.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Es geht um die Unsicherheit der Formeln in der RVS. Die Gründe der Änderungen sind nicht offengelegt. Ich sehe keinen Widerspruch durch eine Erhöhung der Planungssicherheit im Ortsgebiet, da bin ich bei Ihnen, aber dies gilt nicht für das Freiland.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Ein Zuschlag, der sich aus aktuellen Messungen ergibt, beschreibt den aktuellen Stand. Das hat mit Planungssicherheit, die sich ja auf die Zukunft bezieht, nichts zu tun, das führt vielmehr – sofern die Messungen ordnungsgemäß durchgeführt wurden und dem neuesten Stand der Technologieentwicklung entsprechen – zu mehr Wahrheit.

Dr. Vrtala:

Antwort: Ich verweise auf die Methodik des HBEFA. Hier ist eine Prognose der zukünftigen Entwicklung der Fahrzeugflotte in Bezug auf die Luftschadstoffemissionen enthalten, die Formeln der RVS zum Lärm sind jedoch zeitlich statisch. Ich möchte hiermit anregen, sich damit auseinanderzusetzen und sich analog wie beim Fachgebiet Luft mit der zukünftigen Entwicklung auseinander zu setzen. Die derzeitigen statischen Formeln in der RVS 04.02.11 beinhalten eine Prognoseunsicherheit – wie ich in meinem Gutachten ausgeführt habe.

zurück zu Einwand 36.4, dort steht weiter:

ich zitiere: „Nach RVS ist die maßgebende stündliche Verkehrsstärke (MSV in Kfz/h) als Jahres-Mittelwert über Tag, Abend und Nacht zu ermitteln (Kapitel 4.1). Das heißt es ist vom JDTV (Jährlicher durchschnittlicher Tagesverkehr) auszugehen Die Annahme die verkehrsreichsten 6 Monate für die Berechnung anzusetzen, wie in gegenständlichem Vorhaben auch durchgeführt, bedeutet eine Verschiebung eines realistischen Szenarios in Richtung höherer Planungssicherheit, Richtung worst-case (siehe auch Arbeitspapier Nr. 18).“

Feststellung: „Die Verschiebung eines realistischen Szenarios in Richtung höherer Planungssicherheit, Richtung Worst-Case.“ Das ist zwar löblich und diese Details sind mir als Fachplaner wohl bewusst, aber ein Verschieben in Richtung eines worst-case ist kein worst-case und auch nicht angetan, eine Sicherheit mit vernünftiger Wahrscheinlichkeit herzustellen. Deswegen habe ich in diesem Kontext auf die Unsicherheit hingewiesen. Diese Unsicherheit ist zu berücksichtigen. Verzeihen Sie, aber „ein bisschen gnädig zu den Anrainern zu sein“ ist keine Planungsmethodik und in meinen Augen nicht verantwortlich. Das gilt auch für die Begrenzung des Schirmwertes, den Sie in der Beantwortung danach bemühen.

Der Sachverständige für Lärm:

Es wird auf die detaillierte abschnittsweise Berechnung der einzelnen Straßenabschnitte hingewiesen mit den komplexen Ausbreitungsbedingungen. Die Rechenvorschriften ergeben Planungssicherheit in Österreich, z.B. ist die Dimensionierung der Lärmschutzwände besser

geregelt als in anderen EU-Ländern, die Argumentation mit Unsicherheiten sehe ich einseitig, Sicherheiten sind dabei nicht berücksichtigt worden.

Dr. Vrtala:

Feststellung: Ich weise das mit der einseitigen Argumentation entschieden zurück!

Der Sachverständige für Lärm:

Ich nehme das „einseitig“ zurück, da die Mitwindsituation und Inversion auch von Ihnen angesprochen wurde.

Dr. Vrtala:

Frage: Können Sie mir benennen, um wie viel die Wahrscheinlichkeit einer Überschreitung durch die Anwendung der Begrenzung des Schirmwertes sinkt – und zwar im Durchschnitt und maximal?

Der Sachverständige für Lärm:

Das kann so nicht generalisiert angegeben werden, da für jede Situation und Rechenpunkt sich dies anders darstellt.

Dr. Vrtala:

Antwort: Ich bedanke mich (Anm. für die Feststellung, dass der SV dies nicht benennen kann) und stelle folglich den

Beweisantrag: Es mögen die vorstehend angefragten Wahrscheinlichkeiten ausgerechnet und dargelegt werden.

Feststellung: Hinsichtlich Ihrer Antwort, dass Geschwindigkeiten, die mit Gesetzesübertretungen verbunden sind und daher dem Vorhaben nicht angelastet werden können, antworte ich, dass genau dies ein Punkt für ein fachgerechtes gutes Monitoring wäre. Nämlich die Geschwindigkeit z.B. durch eine Section Control zu überwachen. Aber genau diese Maßnahme ist nicht in den Maßnahmen und Beweissicherungen enthalten.

Antrag: Es mögen für die Strecke mehrere Anlagen zur Feststellung von Geschwindigkeitsübertretungen installiert und an erwartbaren neuralgischen Bereichen Section Control zum Verkehrsmonitoring eingesetzt werden.

Mag. Kubin für die Projektwerberin:

Die geforderte unmittelbare „Anordnung“ einer Section Control durch die UVP-Behörde wäre mangels Zuständigkeit der UVP-Behörde rechtswidrig und muss (bei Erfüllung der dafür in der StVO angeordneten Voraussetzungen) der zuständigen StVO-Behörde vorbehalten bleiben.

Herr Wolfgang Rehm:

Auf den Einwand von Herrn Mag. Kubin, dass eine „Section-control“ nicht rechtswirksam angeordnet werden kann, ist zu erwidern, dass es bereits „Präzedenzfälle“ gibt wie beim Projekt der A 26, wo als Erfordernis Tempo 60 auf der Donaubrücke festzulegen war, wo mit der nach StVO zuständigen Behörde vor Genehmigung des Projektes das Einvernehmen hergestellt wurde, und hier nach demselben Muster vorgegangen werden kann.

Deshalb lautet der Antrag:

Es mögen für die Strecke mehrere Anlagen zur Feststellung von Geschwindigkeitsübertretungen installiert und an erwartbaren neuralgischen Bereichen Section Control zum Verkehrsmonitoring eingesetzt werden.

Mag. Kubin für die Projektwerberin:

Dem Einwand, dass bei der A 26 eine solche Auflage normiert worden wäre, ist entgegen zu halten, dass auch bei der A 26 aus den oben angeführten Gründen keine derartige unmittelbare Anordnung durch die UVP-Behörde erfolgt ist.

Dr. Vrtala:

Kommen wir zum Ringversuch:

Feststellung: Hierzu noch eine ergänzende Feststellung zur gestrigen Diskussion mit Herrn DI Hahn: Der Ringversuch zeigt, dass es möglich ist, dass verschiedene Fachplaner zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen kommen, weil eben wie Herr DI Hahn ausgeführt hat, viele Parameter - Stichwort Fassaden - unterschiedlich eingegeben werden können. Der Ringversuch dokumentiert, dass bei identen Voraussetzungen Fachplaner selbst durch die Modellierung eine Unsicherheit erzeugen. Gleichzeitig muss man festhalten, dass der Ringversuch eine wohldefinierte und einfache Testsituation darstellt, die Komplexität bei Projekten wie diesem hier ist wesentlich größer.

Ich zitiere DI Neukirchen aus dem Stellungnahmeband 2: *„In aller Regel liegen nach den Aussagen im Ringversuch die **Mittelwerte der Berechnungen über den entsprechenden Messwerten**. Lediglich ein Immissionspunkt (Anmerkung: IP 8, Tabelle 14) hatte im Mittel niedrigere Werte, was aber nicht von allen Teilnehmern bestätigt wurde.“*

Der Sachverständige für Lärm:

Das Zitat stammt aus dem Ringversuch selbst, siehe Stellungnahme 36.4.

Dr. Vrtala:

Feststellung: Ihr Argument ist fachlich nicht nachvollziehbar und statistisch nicht haltbar. Ihr Argument zielt darauf ab, von einem Mittelwert auf einen Einzelwert schließen zu können und dies ist unmöglich.

Dazu ein Beispiel: Nehmen wir einen Mittelwert - dieser betrage beispielsweise 0,5. Diesen Mittelwert können Sie bilden aus 0,4 und 0,6, aus 0 und 1 oder aus -999 und 1000. Es ist unmöglich aus dem Mittelwert auf die einzelnen Werte zu schließen, aus denen der Mittelwert gebildet wurde. Es wurden im gegenständlichen Projekt auch nicht 11 Fachplaner und Sachverständige darum gebeten, die Lärmimmissionen der S 8 West auszurechnen und es liegt hier auch nicht der Mittelwert aus deren Rechnungen vor. Nämlich genau dann und nur dann wäre Ihre Aussage anwendbar.

Der Sachverständige für Lärm:

Wenn die Aussage weitergelesen wird, geht es hier um die Feststellung, dass mit einfacher Reflexion gerechnet wurde im Ringversuch und bei der S 8-West 3 Reflexionsebenen angewandt wurden. Damit liegen die Berechnungswerte mit guter Näherung bei den Messwerten. Das ist die Kernaussage, die aus dem Ringversuch ablesbar ist.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Der Ringversuch hatte eine einfache Geometrie. Das heißt nicht, dass 3 Reflexionsebenen im gegenständlichen Verfahren ausreichend sind. Die Umrechnung von Mittelwerten auf die Einzelwerte, aus denen sie gebildet wurden, ist unzulässig.

Der Sachverständige für Lärm:

Ich sehe das anders.

Herr Wolfgang Rehm:

Ich halte zum Sachverständigen für Lärm fest, dass der Sachverständige offenbar nicht die erforderliche fachliche Eignung aufweist, weil er versucht hat, aus Mittelwerten auf Einzelwert zu schließen, sei es auch über ein Zitat, das er sich zu Eigen gemacht hat. Wir lehnen daher den Sachverständigen gemäß § 7 AVG ab und ersuchen das zu Protokoll zu nehmen.

Dr. Vrtala:

und weiter (zur Antwort auf Einwand 36.4):

Ich zitiere: „Betrachtet man die mit der Software SoundPLAN berechneten Werte aus Tabelle 16 und die Gegenüberstellung der RVS 04.02.11 mit den Messwerten, stellt man fest, dass alle Messwerte unter den berechneten Werten liegen.“

Feststellung: Das ändert aber nichts an der Tatsache, dass es erstens Unsicherheiten bei der Bestimmung der Immissionen gibt. Sie können nämlich nicht davon ausgehen, dass der Ringversuch alle Eigenschaften des Programms SoundPLAN so ausgereizt hat, dass auch tatsächlich Gewissheit herrscht, dass es in der Vielzahl von Fällen wie sie beim Modellieren in einem Projekt dieser Komplexität vorkommen, diese Überschreitung liefert. Umgekehrt zeigen die Schwankungen, dass es wesentlich von der Modellierung schon in dieser einfachen und reproduzierbaren Situation in Haid abhängt, welches Ergebnis herauskommt. Ich verweise hierzu auch auf die Aussagen von DI Hahn vom 1. Verhandlungstag.

und weiter (ad Antwort auf Einwand 36.4):

„Diese Ausführungen im Ringversuch 2008 zeigen, dass auch hinsichtlich Planungssicherheit die RVS 04.02.11 den Stand der Technik darstellt.“

Feststellung: Dem ist heftig zu widersprechen! Der Stand der Technik ist es Unsicherheiten zu Ergebniswerten anzugeben.

Der Sachverständige für Lärm:

Niemand leugnet Unsicherheiten, im Vergleich mit der EU Methode geht aus dem Ringversuch hervor, dass die EU-Methode (NMPB Routes 96) der Berechnung mit dem RVS Verfahren unterlegen ist. Die RVS ist Stand der Technik.

Dr. Vrtala:

Ich zitiere aus dem Stellungnahmeband 2 weiter: „Bei den Kurzzeitmessungen K2, K3 und K4 ist ein Auto zum Teil mit geöffneten Türen, bzw. geöffneter Heckklappe auf den Fotos der Messstandorte zu sehen. Bei den Langzeitmessungen ist der jeweilige Messstandort der Langzeitmessung ohne PKW zu sehen.

Aus den Fotos allein kann nicht auf eine normwidrige Messung geschlossen werden.“

Feststellung: Dann dokumentieren die Fotos also nicht die Situation beim Messen. Es wäre gut gewesen, wenn die Autoren dies auch so vermerkt hätten.

und weiter:

ich zitiere „Aber auch die ÖNORM S5004 enthält keine Aussagen über parkende Autos. Falls während der Messung direkt neben dem Messstandort ein Auto geparkt hat, so ist auf Grund der Höhe des Messpunktes eine relevante abschirmende Wirkung nicht zu unterstellen. Reflexionen führen, wenn dann zu geringfügigen höheren Pegeln, was wiederum ein unterschätzen der gemessenen Pegel nicht wahrscheinlich macht.“

Feststellung: Die Wirkung dieser Erhöhung ist natürlich vielfältig. Sie kann sowohl eine Verbesserung als auch eine Verschlechterung der Situation für die Anrainer bedeuten. Jedenfalls stellt ein vom Messenden abgestelltes Auto in unmittelbarer Nähe des Aufnehmers eine Unreproduzierbarkeit dar, die zu systematischen Fehlern führen kann, welche abhängig von der Belastungssituation dann dazu führen, dass Anrainer immissionsmäßig nicht richtig bewertet werden – jedenfalls nicht auf der Ebene von 0,1 dB Genauigkeit, wie sie die BStLärmIV vorgibt.

Der Sachverständige für Lärm:

Messungen wurden einmalig durchgeführt, dienen der Information, nicht der Beurteilung im Verfahren. Die Messungen dienen der Ermittlung der Information, wie hoch der Umgebungslärm zu diesem Zeitpunkt und dieser Situation ist. Vorgeschlagene Messungen des SV sind 25 m zum Fahrbahnrand für Kontrollmessungen der Emissionen vorgesehen.

Dr. Vrtala:

Fragen: Wozu gibt es dann die Messungen? Was habe ich davon? Es macht keinen Sinn Messungen zu machen, die kosten, und ich lege sie lediglich in der Schublade ab.

Der Sachverständige für Lärm:

Ich brauche diese Messungen zur Beurteilung nicht, gemäß BStLärmIV erfolgt die Beurteilung auf Grund des berechneten Vorhabensplanfalls und Nullplanfalls jeweils zum Prognosezeitpunkt.

DI Walter für die Projektwerberin:

Messumgebung und Auto in unmittelbarer Nähe des Messpunktes. Die Lärmmessungen dienen der Dokumentation der ortsüblichen Lärmsituation zum Messzeitpunkt im Messort. Einzelereignisse wie Flugzeugüberflüge oder Fahrzeugvorbeifahrten direkt am Messort wurden ausgefiltert.

Dr. Vrtala:

Ich bedanke mich bei Herrn Walter und stelle fest, dass mit den Messungen sehr wohl die Bestandslärmsituation dokumentiert wird.

DI Herbert Hahn:

Die Messungen sind nicht normgemäß durchgeführt worden. Im Hinblick auf die Definition der Ortsüblichkeit in der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 Blatt 1 hätten die Messungen zur Erfassung der ortsüblichen Situation nicht während Bauarbeiten oder Überflügen durchgeführt werden dürfen.

Ing. Thomas Neyder:

Als betroffener Bewohner der Invalidensiedlung halte ich fest, dass diese Messung nicht richtig sein kann. Die Bürgerinitiative „Lebenswertes Neu Essling“ stellt daher den Antrag, dass die Messung unter Beiziehung der Bürgerinitiative wiederholt wird.

Der Verhandlungsleiter verweist auf die Bestimmungen der BStLärmIV.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Wir haben heute schon die Systemreserven angesprochen und es wurde vom SV darauf explizit hingewiesen. Man kann 100 Mal Systemreserven vorsehen, wenn Ihre Eingangsgröße so unsicher ist, dass sie ihre Reserven im Berechnungsverfahren überwiegen kann, dann schlägt dies auf die Ergebniswerte der Berechnungen durch.

Der Sachverständige für Lärm:

Diese Diskussion wurde bereits im Fachbereich Verkehr geführt. Dasselbe gilt für die abgeleiteten Werte im Lärm. Deswegen haben wir ja auch das Monitoringsystem, um bei Abweichen von den Prognosewerten reagieren zu können.

Dr. Vrtala:

Zu TGA-2, Seite 53, Kap. 4.1.5:

Zitat: „Den Berechnungen der zulässigen Fahrten nach RVS 04.02.11 wird unterstellt, dass 80% schwere nicht lärmarme LKW's und 20% lärmarme schwere LKW's zum Transport verwendet werden. Dies stellt einen worst-case Ansatz dar, da über die Lärminderungsmaßnahmen der Einsatz von lärmarmen Baugeräten als Bestandteil des Vorhabens vorgesehen ist.“

Einwand: Ein „worst case“ Ansatz wäre 100% nicht lärmarme schwere LKW anzunehmen.

Der Sachverständige für Lärm:

Ich habe von einem Richtung worst-case gehenden Ansatz gesprochen, um aufzuzeigen, dass Sicherheiten im Rechenverfahren beinhaltet sind.

Dr. Vrtala:

Antrag: Es möge vorgeschrieben und insbesondere durch kontinuierliches Monitoring überprüft werden, dass die Anzahl der schweren nicht lärmarmen LKW's nicht die 80% des Baustellenverkehrs übersteigt.

Der Sachverständige für Lärm:

Es wird auf das Routenkonzept in den Maßnahmen hingewiesen, es ist natürlich wesentlich, mit welchem LKW bzw. Mix dort gefahren wird. Die Zusammensetzung muss nachgewiesen und dokumentiert werden (Verweis auf Maßnahmen und begleitende Kontrolle).

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Ich verweise auf die Ausführungen von Dr. List, nämlich dass das Routenkonzept zu nichts taugt.

Herr Wolfgang Rehm:

Im Rahmen der weiteren Diskussion zu „worst Case“ war weiters festzuhalten: Jeder Planfall mit erhöhten Verkehrszahlen/erhöhten Lärmimmissionen ist ein „in Richtung worst case“ gehend. Die Aussage „**in Richtung worst case gehend**“ ist daher unbestimmt und auch **nicht sachverständig**.

Dr. Vrtala:

Zu TGA-2, Seite 54, Kap. 4.1.5:

*Zitat: „Maximal werden im stärksten Baumonats 278 Fahrten pro **Tag-Werktag** (6-19 Uhr) erwartet, das sind aufgerundet 22 LKWs/h.“*

*Einwand: Die Berücksichtigung von 278 Fahrten pro Tag-Werktag ist nach TGA-1, von Prof. Sammer, Kap. 6.1, Punkt 1.9, wo es heißt: „Die maximal zulässige Lkw-Belastungen an **al-len** in der UVE definierten Baustellenein- und -ausfahrten mit **max. 252 Lkw/Tag** und beiden Richtungen (oder je Straßenabschnitt auch darunter) sowie im umliegenden Straßennetz gem. Anhang 5 in der Einlage WU02.01, dem TGA02 Lärm und TGA03 Luftschadstoffe und Klima begrenzt, um eine umweltverträgliche Abwicklung des Baustellenverkehrs sicherzustellen.“ Die Betrachtung von 278 LKW Fahrten pro Tag-Werktag also im noch engeren Zeitraum von 6-19 h steht daher im Widerspruch mit der Vorgabe des Verkehrssachverständigen. Analog siehe z.B. Berechnungen der Antragstellerin in WU 2-01, Anhang 4.*

Der Sachverständige für Lärm:

Das ist kein Widerspruch, hier im TGA02 werden die Anforderung des Lärms behandelt. Verschärfungen erfolgen durch die Anforderungen der Luft. Wenn Sie einzelne Regeln haben und diese zusammenführen, gilt natürlich die schärfere Regelung.

Dr. Vrtala:

Feststellung: Solange die strengere Forderung gilt, habe ich kein Problem damit.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass es sich dabei um die Maßnahmenvorschläge der Sachverständigen handelt. Die Behörde wird sich damit befassen.

Dr. Vrtala:

Zu TGA-2, Seite 54, Kap. 4.1.5:

Zitat: „Für den Werktag-Abend (19-22 Uhr) werden 28 Fahrten pro Tag, das sind 10 LKW-Fahrten pro Stunde angegeben (siehe WU 7A, Tabelle 11 bzw. WU 2-01, Anhang 4). Diese erzeugen eine Emission (L Aeq1) bei v = 80 km/h von 71,5 dB und in Ortsdurchfahrten mit v = 50 km/h eine Emission von 70,3 dB. Um den Grenzwert für den Werktag-Abend von 60 dB nach § 10 (4) BStLärmIV für die baubedingten Schallimmissionen einhalten zu können, ist bei v = 80 km/h ein Abstand von 13,1 m und bei v = 50 km/h ein Abstand von 10 m erforderlich. Reduziert man die Anzahl von Fahrten Werktag-Abend auf zum Beispiel 6 LKWs/h im Querschnitt reichen 7,9 m bzw. bei v = 50 km/h 6,0 m um den Grenzwert einzuhalten (Boden 100% reflektierend).“

Einwand: In Ortsdurchfahrten, das gilt übrigens auch für die vorherige Betrachtung, gibt es neben der Reflexion am Boden auch die Möglichkeit der Reflexion an Gebäuden. Über deren Berücksichtigung steht in den Weiterführenden Unterlagen und im TGA-2 jedoch nichts.

Frage: Wurden diese Reflexionen an Gebäuden berücksichtigt und wenn ja wie?

Der Sachverständige für Lärm:

Die Abstände wurden beispielhaft im TGA02 angegeben, wie viele LKWs (100 % schwere) pro Stunde möglich sind, ohne die Grenzwerte nach § 10 Abs. 4 BStLärmIV zu überschreiten. Die Projektwerberin hat hier die Möglichkeit, mit lärmarmen Fahrzeugen die Anzahl zu erhöhen. Dies bedingt im Routenkonzept einen Nachweis zu Engstellen oder zum Setzen von Maßnahmen. Somit ist man für den Bauverkehr flexibler und die Grenzwerte werden eingehalten.

Dr. Vrtala:

Frage: Wurde bei diesen Beispielen Reflexion an Gebäuden berücksichtigt?

Der Sachverständige für Lärm:

Ja, das sind Beispiele, ich verweise auf TGA02 Tab. 40, Gebäudereflexion ist hier nicht enthalten. Der Nachweis muss im Routenkonzept geführt werden.

Dr. Vrtala:

Antrag: Die Behörde möge die Berücksichtigung von Reflexionen in den Ortsdurchfahrten der Antragstellerin jedenfalls auftragen.

Zu TGA-2 und Dokument WU 7A:

Ich wiederhole, was ich im Zuge der Verhandlung vernommen habe, dass dieses Dokument die Bearbeitung A des gleichen Dokuments WU 7 ist. Erinnerung ich mich richtig, dass Sie das waren Herr Mag. Aichenauer?

Der Verhandlungsleiter bejaht dies.

Dr. Vrtala:

Feststellung: Quellenverzeichnis sagt, dass Zitate dort erfolgen, wo sie verwendet werden. Dies führt zu folgender Frage nach einer Einlage:

Feststellung: Es wird die Einlage WU 7A im TGA-2 mehrfach zitiert.

Auf Seite 7 das erste Mal. Da das Zitat WU 7A mehrmals vorkommt und auch z.B. bei TGA-4 vorkommt (z.B. Seite 70) kann es sich um keinen Schreibfehler handeln. Gleichzeitig dürfte Einlage WU 7 mit dem WU 7A sehr ähnlich sein – aber nicht genau gleich. So spricht der SV von TGA-2 in Tabelle 42 auf Seite 62 des Gutachtens in der Tabellenbeschriftung von Tabelle 9, Einlage WU 7A, in WU 7 ist dies jedoch Tabelle 10 auf Seite 11. Die im TGA-2 angeführte Tabelle scheint mit der von Einlage WU 7 jedoch übereinzustimmen. In genau dieser Tabelle wird aber gleichzeitig die Einlage WU 7 zitiert.

Der Sachverständige für Lärm:

Ich habe das Dokument WU 7A bewertet.

Dr. Vrtala:

Ich frage, wie man sich so systematisch irren kann, stelle fest, dass die Nachvollziehbarkeit des TGA-2 nicht gegeben ist und dass es dementsprechend überarbeitet gehört.

Der Sachverständige für Lärm:

Ich werde dem noch nachgehen.

Dr. Vrtala:

Zu TGA-2, Seite 110f, Kap. 6: Bauphase, 6.1,

ad Punkt 2.19:

Zitat: „Sollten Beschwerden wegen übermäßiger Lärmimmissionen einlangen, sind von der Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 für den Fachbereich Lärm geeignete Maßnahmen (z. B. Schalldämpfer, Abschirmeinrichtungen, Reduzierung oder Veränderung des Einsatzes von Geräten, Geschwindigkeitsbeschränkungen) einzuleiten. Wenn die nachweislichen Maßnahmen zu keiner nach Ansicht der Anrainer zufriedenstellenden Lösung führen, sind von der Umweltbauaufsicht Messungen des Lärms gemäß der ÖNORM S 5004 (Messung von Schallimmissionen) zu veranlassen. Örtlichkeit, Messzeitpunkte und Dauer sind von der Umweltbauaufsicht festzulegen. Die Immissionen sind dabei unter Beachtung von § 11 (2) BStLärmIV mit einem Anpassungswert zu versehen. Unter Berücksichtigung der Einwirkzeit und Bezugszeiten sind die Baulärmindizes gemäß § 3 (2) BStLärmIV zu ermitteln und den Grenzwerten nach § 10 (4) BStLärmIV gegenüberzustellen. Sollten sich dabei Überschreitungen ergeben, sind Maßnahmen (z.B. bauseitige (aktive) Maßnahmen) zur Minderung unter die Grenzwerte zu setzen.“

sowie:

„Kontrollmessungen sind halbjährlich, bzw. jedoch mindestens einmal pro Bauphase während repräsentativem Baubetrieb, im Bereich der jeweils nächstgelegenen Anrainer durchzuführen. Die Messungen des Lärms gemäß der ÖNORM S 5004 (Messung von Schallimmissionen) sind von der Umweltbauaufsicht zu veranlassen. Örtlichkeit, Messzeitpunkte und Dauer sind von der Umweltbauaufsicht festzulegen. Die Immissionen sind dabei unter Beachtung von § 11 (2) BStLärmIV mit einem Anpassungswert zu versehen. Unter Berücksichtigung der Einwirkzeit und Bezugszeiten sind die Baulärmindizes gemäß § 3 (2) BStLärmIV zu ermitteln und den Grenzwerten nach §10 (4) BStLärmIV gegenüberzustellen. Sollten sich dabei Überschreitungen ergeben, sind Maßnahmen (z.B. bauseitige (aktive) Maßnahmen) zur Minderung unter die Grenzwerte zu setzen.“

Feststellung: Es ist in diesen Punkten nicht festgelegt, wie lange eine Überschreitung andauern darf und ob die Antragstellerin den Bau nach Messung einer Überschreitung fortsetzen kann. Damit besteht die Möglichkeit einer andauernden Überschreitung von Lärmimmissionen. Diese Maßnahme ist ungenügend.

Antrag: Es wird beantragt, der Antragstellerin zu versagen den Bau fortzusetzen, sollten Überschreitungen bei Kontrollmessungen festgestellt werden.

In evetu Antrag: Es wird beantragt, der Antragstellerin vorzuschreiben die Überschreitungssituation binnen Wochenfrist zu beheben.

Feststellung: Messungen tragen Unsicherheiten. Daher ergeht der

Antrag: Die Messwerte sind samt ihrer Konfidenzintervalle bei 95 % Konfidenzniveau zu ermitteln und als Ergebniswert mitsamt Unsicherheit zu dokumentieren. Da die BStLärmIV auf 0,1 dB genau zulässige von unzulässigen Immissionen trennt, wird des Weiteren beantragt, die Rundung der Messwerte und der Unsicherheiten auf 0,1 dB genau vorzunehmen.

Antrag: Es wird beantragt, die Messungen so zu planen, dass die den Bau ausführenden Firmen von der Tatsache, dass schalltechnische Messungen stattfinden, keine Kenntnis erlangen.

Antrag: Es wird ferner beantragt, **zusätzlich** zu den Kontrollmessungen durch die Umweltaufsicht stichprobenartige Prüfungen durch Messungen von externen und fachlich geeigneten einschlägigen Ingenieurbüros oder Ziviltechnikerbüros vornehmen zu lassen und zwar im Ausmaß von mindestens zwei Messungen pro Quartal. Der Messpunkt und Zeitpunkt ist jeweils zufällig festzulegen – dh. genauer, sie sind durch Einsatz eines Zufallszahlengenerators mit informationstechnischer Entropie nach Stand der Technik und Anwendung auf die Objektliste des Projekts sowie dem Datum. Die Messungen sind gemäß ÖNORM S5004 auszuführen, also z.B. bei ungeeigneter Witterung ist ein neuer Zeitpunkt durch Zufall zu ermitteln. Die Messungen haben pro Messpunkt 3 Tage anzudauern und die Unsicherheit durch die Messung ist zu ermitteln, bei auftretenden ungeeigneten Messbedingungen ist sobald wie möglich fortzusetzen. Die ermittelten Messwerte und Konfidenzintervalle sind mit den lärmtechnischen Prognosen für die Bauphase zu vergleichen und bei Überschreitung sind zumindest die gleichen Maßnahmen, wie sie schon hier oben und in Punkt 2.19 und 2.20 gefordert werden, anzuwenden. Die Immissionen sind dabei unter Beachtung von § 11 (2) BStLärmIV mit einem Anpassungswert zu versehen. Unter Berücksichtigung der Einwirkzeit und Bezugszeiten sind die Baulärmindizes gemäß § 3 (2) BStLärmIV zu ermitteln und ferner den Grenzwerten nach §10 (4) BStLärmIV gegenüberzustellen.

Die Messungen sind so anzulegen, dass die Umweltaufsicht, aber auch die ausführenden Firmen von diesen Messungen möglichst keine Kenntnis erlangen. Sollte Grund zur Annahme bestehen, dass die Messungen als solche erkannt wurden, sind die Messungen zu einem neuen Zeitpunkt und Ort vorzunehmen.

Der Sachverständige für Lärm:

Warum sollen die ausführenden Firmen keine Kenntnisse über die Kontrollmessungen erlangen? Oft kann mit einfachen bauorganisatorischen Maßnahmen Abhilfe geschaffen werden. Z.B. bei lokalen Häufungen von Baumaschinen ist der unverzügliche Telefonkontakt zum Bauleiter geeignet und gängige Praxis, um Missstände rasch abzustellen. Das ist die Intention der angesprochenen Maßnahme.

Dr. Vrtala:

Antwort: Es handelt sich um zusätzliche Kontrollen.

Feststellung: Zum Monitoring gehört auch die Schlüssigkeit der Emissionen. Es wird daher beantragt:

Antrag: Es wird ferner beantragt, die Schallemissionen der baulichen Tätigkeiten vor Ort stichprobenweise nach dem Stand der Technik zu ermitteln und mit den Emissionen, die dem Projekt zugrunde gelegt wurden, zu vergleichen. Die Stichprobe hat für jede Emissionsquelle ein Mal pro Bauphasenabschnitt bei repräsentativem Betrieb dieser Quelle zu erfolgen, Nebengeräusche sind vor und nach der Messung zu ermitteln und abzuziehen. Es ist ebenfalls die Unsicherheit der Messung zu ermitteln und zu dokumentieren. Ergibt ferner der Vergleich mit dem Projekt, dass die zu Grunde gelegten Emissionen geringer sind, als die ermittelten, so ist binnen Wochenfrist der der Genehmigung widersprechende Zustand zu beheben oder die Bautätigkeit solange einzustellen, bis der Zustand behoben werden kann.

Dr. Vrtala:

Zur Betriebsphase Kap. 6.2 in TGA-2:

Punkt 2.22:

Es heißt hier u.a. „Innerhalb des zweiten Jahres nach der Verkehrsfreigabe auf dem Abschnitt S8 West und seinen Rampen und Anschlussstellen sind in folgenden Bereichen der Siedlungen schalltechnische Überprüfungen der Emissionen nach Maßnahme 2.23 vorzunehmen...“

Feststellung: Dh. das Monitoring beschränkt sich auf das 2. Jahr nach der Verkehrsfreigabe. Eine Erweiterung darüber hinaus ist auch in den anderen Punkten dieses Kapitels nicht zu finden. Nach dem 2. Jahr nach Verkehrsfreigabe wird nicht mehr überprüft, ob z.B. die Verkehrsnachfrage nicht weiter gestiegen ist und die Anrainer nicht mehr ausreichend vor den negativen Auswirkungen des Projekts geschützt sind. Wenn nur ein Messzeitpunkt im 2. Jahr für das Monitoring gewählt wird, ist das kein Monitoring, sondern eine einzelne Stichprobe. Monitoring ist eine systematische Überwachung eines Systems, es ist dabei die wiederholte regelmäßige Durchführung ein zentrales Element.

Ich zitiere aus dem aktuellen Brockhaus: Monitoring ist insbesondere: „*die Dauerbeobachtung eines bestimmten Systems mittels technischer Hilfsmittel.*“

Ein Monitoring auf das 2. Jahr nach der Verkehrsfreigabe zu reduzieren, ist keine dauerhafte Überwachung im Sinne des Wortes Monitoring. Diese Art von „Monitoring“ ist folglich entschieden zurückzuweisen und jedenfalls nicht geeignet, die im Projekt enthaltenen Unsicherheiten ausreichend zu überwachen.

Antrag: Wie schon festgestellt, ist eine einmalige Stichprobe, wie sie in Punkt 2.22 der Maßnahmen Betriebsphase Lärm vorgeschrieben wird, kein Monitoring. Daher wird beantragt, nicht die Ergebniswerte allein, sondern auch deren Konfidenzintervalle bei 95% Konfidenzniveau zu ermitteln und für die Bewertung heranzuziehen.

In eventu Antrag: Falls die Antragstellerin dem Stand der Technik, nämlich der Angabe von Konfidenzintervallen nicht oder nicht rechtzeitig nachkommt, möge die Behörde den Antrag der Projektwerberin wegen den der UVE innewohnenden schweren Mängeln zurückweisen.

Der Sachverständige für Lärm:

Dieses Monitoring dient zur Kontrolle der Emission. Es soll der Zustand der Fahrbahnbeläge bzw. die gesamte Umgebungssituation erfasst werden. Über die parallel dazu laufenden Verkehrszählungen bekommt man einen Anhaltspunkt, um das Lärmmodell überprüfen zu können. Das weitergehende Monitoring ist das Verkehrsmonitoring. Wenn dort Abweichungen von den Prognosewerten stattfinden, dann hat das natürlich auch Auswirkungen auf den Lärm.

Dr. Vrtala:

Antwort: Sie sagten selbst, dass es nicht nur auf den Verkehr ankommt.

ad Punkt 2.23:

Zitat: „Während der Messung ist der Verkehr getrennt nach Pkw und Lkw zu zählen und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge getrennt nach Pkw und Lkw zu messen.“

Feststellung: Es gibt Unterschiede bei den LKW, die für die Berechnung nach RVS 04.02.11 wesentlich sind. Man wäre mit der Ermittlung von PKW und LKW allein nicht in der Lage eine Berechnung der Lärmimmission i.S. der RVS durchzuführen. Daher:

Antrag auf Aufnahme des Satzes: Zusätzlich sind die LKW nach ihren Emissionsklassen lt. RVS 04.02.11 zu unterscheiden, eben z.B. in LKW leicht/schwer und lärmarm.

und weiter (ibid):

Ich zitiere: „Sollten diese Berechnungen das Erfordernis zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen ergeben, sind diese nachweislich anzubieten bzw. umzusetzen. Die Ergebnisse sind der UVP-Behörde vorzulegen.“

Frage: Was bedeuten für die Behörde „dass die Berechnungen das Erfordernis zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen ergeben“ konkret? Wann ist das der Fall?

Der Sachverständige für Lärm:

Zusätzliche Maßnahmen können erforderlich werden, wenn Prognosen weit über das prognostizierte Ausmaß hinausgehen. Dann müssen Maßnahmen gesetzt werden.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Was heißt bei Ihnen über das prognostizierte Ausmaß „weit“ hinausgehen. Ab wann ist dies der Fall, wo ist dies?

Der Sachverständige für Lärm:

Ich werde das prüfen und noch näher darauf eingehen.

Dr. Vrtala:

Frage: Was passiert, wenn zusätzliche Anrainer, die sich bisher „sicher“ wähnen, betroffen sind. Diese bekommen dann Lärmschutzmaßnahmen angeboten – was wieder einen Eingriff in ihr Eigentum darstellt. Diese Anrainer hätten sich aber möglicherweise beschwert und gegen das Projekt etwas unternommen, hätten sie gewusst, dass sie von zu hohen Lärmmissionen betroffen sind. Daher

Antrag: Die in Punkt 2.23 angebotenen Lärmschutzmaßnahmen mögen nicht als passive, sondern als aktive Maßnahmen umgesetzt werden. Welche aktiven Maßnahmen getroffen werden, ist nicht relevant. Das Ziel ist entscheidend.

Dr. Vrtala:

Ad Punkt 2.24:

Ich zitiere: „(1) Nach Fertigstellung und Verkehrsfreigabe der S8-West ist festzustellen welche Prognoseplanfälle für das Monitoring herangezogen werden müssen (Plf 1-C Teilrealisierung S1 oder/und Plf 1-E S1 mit Vollausbau).

(2) Abhängig vom Verkehrsmonitoring sind auf den maßgebenden Zulaufstrecken bei einer Verkehrsabweichung nach oben verbunden mit einer prognostizierten Entlastung/Belastung durch das Vorhaben nach Einlage WU 7A, Anhang 1 (Emissionsdifferenzen) Berechnungen in den betroffenen bewohnten Bereichen mit über die Verkehrszählung aktualisierten Prognosewerten durchzuführen (siehe Abbildung Lärmmonitoring der Zulaufstrecken). Jene Objekte die mehr als 0,4 dB Pegelerhöhung in der zugehörigen Planfallkombination (Vorhabenplanfall zu Nullplanfall) aufweisen und wo die Pegelwerte im Nullplanfall über der Gesundheitsgefährdung $L_{den} = 70$ dB oder $L_n = 60$ dB liegen, oder bei denen Überschreitungen nach § 6 (2) bis (5) BstLärmIV vorliegen haben Anspruch auf objektseitige Lärmschutzmaßnahmen entsprechend § 9 BstLärmIV. Falls der Nachweis erbracht wird, dass die Verkehrszunahme nicht dem Vorhaben S8-West zugeschrieben werden kann entfallen die Ansprüche auf objektseitige Maßnahmen. Ab welcher Verkehrszunahme verbunden mit einer Entlastung bzw. Belastung durch das Vorhaben eine Detailuntersuchung (Evaluierung) erforderlich wird ist der nachstehenden Abbildung zu entnehmen. ...“

Feststellung: Dieses Monitoring der Zulaufstrecken bezieht sich überhaupt nur auf den Zeitpunkt nach der Fertigstellung und Verkehrsfreigabe.

Der Sachverständige für Lärm:

Ich verweise auf Grafik der Maßnahme 2.24. Die BstLärmIV bzw. das humanmedizinische Kriterium, das bei Erreichung von 0,4 dB Erhöhung greift, ist abgedeckt. Es gibt hier keine Toleranz.

Dr. Vrtala:

Feststellung: Der Grenzfall der Gesundheitsgefährdung nach BStLärmIV ist nach § 6 Abs. 3 geregelt und beträgt $L_{den} = 65$ dB und $L_n = 55$ dB. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso im Falle des Nullplanfalles der Grenzwert der Gesundheitsgefährdung um 5 dB höher liegen sollte.

Feststellung: Die Anhebung von bis zu inkl. 0,4 dB, das entspricht einem Plus von ca. 10 % im Verkehr. Wir wissen von der Verkehrsplanung, dass schon im IST-Zustand die Unsicherheit der Verkehrsnachfrage mindestens 17 % beträgt. Es ist also zu erwarten, dass es zu Überschreitungen kommt. Die BStLärmIV regelt die Immissionen jedoch auf 0,1 dB genau. Wenn also Anrainer erst warten müssen, bis ihre Immissionssituation sich noch um weitere mindestens 0,4 dB verschlechtert, widerspricht das der Vorgabe der BStLärmIV.

Auch hier ist es so, dass es offenbar Betroffene geben kann, die von einer Lärmimmissionsverschlechterung durch das gegenständliche Projekt betroffen sein können, davon aber erst nach der Verkehrsfreigabe erfahren und daher vielleicht gar keinen Anlass sehen sich heute und hier darüber zu äußern. Diese möglichen Betroffenen werden nach meinem Verständnis um ihre Rechte verkürzt.

Antrag: Die Behörde möge einerseits, wie schon vorher formuliert, Unsicherheiten der Lärmimmissionsprognose durch die Antragstellerin ermitteln lassen, diese neue Information anwenden und den zu erwartenden neuen Betroffenen die Gelegenheit zur rechtzeitigen Äußerung geben bzw. andererseits aktive statt passive Maßnahmen zur Vermeidung von Lärm vorschreiben.

In eventu Antrag: Falls die Antragstellerin dem Stand der Technik, nämlich der Angabe von Konfidenzintervallen nicht oder nicht rechtzeitig nachkommt, möge die Behörde den Antrag der Projektwerberin wegen den der UVE innewohnenden schweren Mängeln zurückweisen.

Herr Wolfgang Rehm bevollmächtigt Herrn DI Christian Hiebaum, die Bürgerinitiative Marchfeld BIM in der Verhandlung zu vertreten.

DI Christian Hiebaum in Vertretung der Bürgerinitiative Marchfeld BIM:

Zur Wahrung der Rechte von Anrainern müssen die Monitoringberichte öffentlich zugänglich sein. Wie wird das gewährleistet?

DI Zotter:

Die dem bmvit zur Verfügung stehenden Monitoringberichte können den Anrainern zur Verfügung gestellt werden.

Dr. Vrtala:

Ich schlage vor, dies gemäß Umweltinformationsgesetz zu behandeln. Es wäre weiters sinnvoll, dass das BMVIT die (Monitoring-)Berichte von sich aus auf die Homepage stellt. Das würde die ganze Sache vereinfachen.

Zu TGA-2, Seite 106, Kap. 5.2.1 Maßnahmen in der Bauphase:

Maßnahmenpunkt 2.2:

Zitat: „Die Bestimmungen in § 10 Abs. 6 der BStLärmIV müssen jedenfalls eingehalten werden, daher ist der Behörde in Erweiterung der Maßnahmen 0.7 bzw. 0.8 ein Fahrtroutenkonzept vorzulegen, wo auch im Rahmen einer Detailuntersuchung der Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte nach § 10 (4) zu erbringen ist.“

Feststellung: Zunächst wird festgestellt, dass das detaillierte Fahrtroutenkonzept noch nicht ausgearbeitet ist und daher hier die tatsächlichen Umweltauswirkungen des Projekts in der Bauphase im Fachbereich Lärm folglich noch nicht bekannt sind.

und weiter:

Zitat: „Können die erforderlichen Abstände bei Gebäuden nicht eingehalten werden bzw. liegen nach Detailuntersuchung Grenzwertverletzungen vor, haben diese Nachbarn Anspruch auf objektseitige Lärmschutzmaßnahmen gemäß § 13 BStLärmIV. Liegen Ansprüche der Nachbarn vor bzw. werden objektseitige Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, so sind diese im Fahrtroutenkonzept auszuweisen und der Behörde bekannt zu geben.“

Feststellung: Der Einbau von passiven Lärmschutzmaßnahmen ist jedenfalls mit Grundrechten der Eigentümer der Liegenschaften verknüpft. Die in dieser Maßnahme angesprochenen neuen Betroffenen können und werden sich im Rahmen des UVP möglicherweise nicht zu Wort melden, weil sie von den Auswirkungen des Projekts noch nichts wissen – sie würden sich aber ggf. zu Wort melden, wenn sie es wüssten. Diesen neuen Betroffenen ist sohin unter Umständen die Möglichkeit genommen sich rechtzeitig in das Verfahren einzubringen.

Antrag: Da das Projekt in seinen Auswirkungen allein schon in der Bauphase gegenwärtig nicht vollständig beschrieben ist, wird beantragt den Projektantrag abzuweisen.

In eventu Antrag: Die Behörde möge der Antragstellerin auftragen, das angesprochene Fahrtroutenkonzept sowie im Rahmen einer Detailuntersuchung den Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte nach § 10 Abs. 4 BStLärmIV im Zuge des UVP-Verfahrens ausarbeiten zu lassen, dies zur Beurteilung vorzulegen und gleichzeitig den betroffenen Parteien Möglichkeit geben, sich dazu noch im laufenden UVP-Verfahren äußern zu können.

Feststellung: In dieser Maßnahme ist nicht klar geregelt, dass der Einbau der passiven Lärmschutzmaßnahmen VOR Baubeginn erfolgen muss.

Antrag: Die Behörde möge im Fall einer Genehmigung des Projekts per Auflage vorsehen, dass die entsprechenden aus dem Fahrtroutenkonzept sowie den Detailuntersuchungen sich ergebenden passiven Lärmschutzmaßnahmen in der Bauphase VOR Baubeginn der entsprechenden maßgebenden Bauphasen umgesetzt sein müssen.

und weiter:

Ich zitiere: „Werden Fahrten am Samstag durchgeführt, ist mit dem Fahrtroutenkonzept im Rahmen einer Detailuntersuchung auch der Nachweis zu erbringen, dass die Emissionen

aus dem Baustellenverkehr im öffentlichen Straßennetz die gegebenen Verkehrslärmemissionen im öffentlichen Straßennetz nicht überschreiten. Dies bedingt eine Ist-Verkehrserhebung vor Baubeginn auf den ausgewählten Fahrtrouten für den samstäglichen Verkehr.“

Feststellung wie vorhin: Das Projekt ist in seinen Umweltauswirkungen derzeit nicht vollständig bekannt.

Antrag: Da das Projekt in seinen Auswirkungen allein schon in der Bauphase gegenwärtig nicht vollständig beschrieben ist, wird beantragt den Projektantrag abzuweisen.

Maßnahmenpunkt 2.3: (auch TGA-2, Seite 106)

Zitat: „Im Zuge der Ausarbeitung von detaillierten Bauzeitplänen ist die lärmtechnische Optimierung (Wahl der Geräte und deren Einsatzzeiten, Routenverteilung, Management von lauten Tätigkeiten an einem Ort) Abstimmung mit der Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 aus dem Fachbereich Lärm nachweislich durchzuführen und in die Bauzeitpläne zu integrieren.“

Feststellung wie vorhin: Das Projekt ist in seinen Umweltauswirkungen derzeit nicht vollständig bekannt. Die Optimierung sollte im Rahmen des UVP-Verfahrens erfolgen.

Antrag: Da das Projekt in seinen Auswirkungen allein schon in der Bauphase gegenwärtig nicht vollständig beschrieben ist, wird beantragt, den Projektantrag abzuweisen.

Feststellung: Die BStLärmIV regelt nicht explizit, was beim Aufenthalt im Freien gilt.

Da in Gebäuden erwartungsgemäß die Lärmimmission geringer ist als im Freien, kann in vielen Fällen davon ausgegangen werden, dass im Freiraum eine Gesundheitsgefährdung oder eine unzumutbare Belästigung gegeben ist, während dies im Innenraum noch nicht der Fall ist.

Frage: Wurde von der Behörde oder der Projektwerberin überprüft, in wie weit diese Werte in geeigneten exponierten Lagen z.B. des Gartens des Anrainers eingehalten werden?

Der Sachverständige für Lärm:

Für den Samstag sind auch Verkehrszählungen des IST-Verkehrs in der Maßnahme 2.2 enthalten. Die Beurteilung des Baulärms erfolgte nach der BStLärmIV.

Dr. Vrtala:

Antrag: Die Behörde möge der Projektwerberin eine Überprüfung der Lärmimmissionen an exponierten, aber genutzten Stellen der Gärten von Anrainern auf ihr Belästigungsausmaß sowie Gesundheitsgefährdungsausmaß hin überprüfen, dies dokumentieren und zur Bewertung durch die Behörde (insbes. des Humanmediziners) und zur Stellungnahme der Anrainer vorlegen.

DI Herbert Hahn in Vertretung der Bürgerinitiative Rettet die Lobau und in eigener Sache:

Im Rahmen des UVP-Verfahrens zur S 1 Ost wurde festgelegt, dass für den Raum Wien speziell die Invalidensiedlung eine gesamthafte Betrachtung der Luftschallimmissionen durch die S 1 und die S 8 West im Rahmen des Verfahrens zur S 8 West betrachtet werden. Es ist den Projektunterlagen und dem Teilgutachten 02 zu entnehmen, dass für die Beurteilung, ob passive Schallschutzmaßnahmen zuzuerkennen sind, nicht entsprechend dieser Zusage vorgegangen wurde. Es wurden nur Teileinträge durch die Projekte berücksichtigt, jedoch nicht die Zubringer und den durch die Projekte induzierten Lärm. Daher stelle ich den Antrag, dass diese Vorgangsweise korrigiert wird und der Planfall PLF 1-E + S 1 max. für die Zuerkennung von passiven Schallschutzmaßnahmen herangezogen wird.

DI Zotter weist darauf hin, dass die BStLärmIV Rechtsbestand und daher anzuwenden ist.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin zum Thema „Eingesetzte Planfälle im Wiener Stadtgebiet/Zulaufstrecken“:

Für folgende Planfälle wurden Lärmausbreitungsberechnungen gem. BStLärmIV durchgeführt: Für die Beurteilung der Wirkungen der S 8 West wurde der Planfall 1-Max herangezogen, das untergeordnete Straßennetz und damit auch die Zulaufstrecken wurden mit Planfall 1-C und 1-E berücksichtigt.

Die Projektwerberin behält sich vor, diesbezüglich zu einem späteren Zeitpunkt eine Stellungnahme einzubringen.

Der Sachverständige für Lärm:

Es geht hier um den § 6 Abs. 1 BStLärmIV, es geht um den Immissionseintrag des Vorhabens nach der BStLärmIV. Hier wurde zusätzlich zur S 8 West noch die S 1 dazu genommen. Das übrige Straßennetz ist hier nicht zu betrachten, sondern nur der Immissionseintrag des Vorhabens.

DI Rehling:

Gemäß § 6 Abs. 1 BStLärmIV ist der Eintrag des Bundesstraßenvorhabens zu berücksichtigen. Im gegenständlichen Verfahren wurde meines Wissens nach für die Trasse der S 1 Lobau der Planfall 1E bei der Ermittlung des Eintrags im Bereich der Invalidensiedlung berücksichtigt.

DI Zotter:

Dem Antrag von Herrn DI Hahn wird noch nachgegangen.

Dr. Vrtala für die Stadtgemeinde Gerasdorf zum Fachbereich Lärm:

Ich verweise auf das TGA-2, Seite 93:

„Auf der L3166 zwischen Seyringer Straße und Anschlussstelle S1 (Verbindungsspanne Seyring) werden Pegelerhöhungen mit mehr als 1 dB in Einlage 3.1-21 (Differenz mit Plf 1-C) und Einlage 3.1-33 (Differenz mit Plf 1-E) ausgewiesen (siehe auch Übersichtskarten „Relevante Straßenabschnitte“ der Einlage WU 1-05A). In diesem Bereich befindet sich ein Objekt an der Karl-Gerber Straße, Ecke Waldweg mit Pferdekoppel. Alle anderen liegen weit außerhalb, bzw. wurde die L3166 im Rahmen des UVP-genehmigten Projektes S1 Ost mit Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Siedlungsbereiche Kapellerfeld und Seyring unter Immissionswerte von 45 dB nachts ausgestattet.

Geht man von den Emissionsdaten Plf 1-C (Einlage 3.1-04) für diesen Straßenabschnitt aus und berücksichtigt man den DTV des Plf 1-E (Einlage 1.4-1 Verkehr) so ergeben sich bei ca. 15 m Abstand von der Straßenachse ein Lärmindex L den von 64,5 dB, der L day liegt bei 63,8 dB. Damit ist der Immissionsgrenzwert L den nach § 6 (2) überschritten bei einer Pegelerhöhung durch das Vorhaben von mehr als 1 dB.

Bei Vorliegen von Wohnnutzung sind damit objektseitige Maßnahmen nach § 9 der BStLärmIV zu setzen, sofern bestehende Fenster und Türen nicht ausreichend Schutz bieten. Für diese Objekte ist eine Detailuntersuchungen entsprechend § 14 BStLärmIV durchzuführen.“

Dies betrifft auch die Maßnahme 2.16: Betrieb Seite 107 TGA-2

„L3166 zwischen Seyringer Straße und Anschlussstelle S1 (Verbindungsspanne Seyring) Objekt an der Karl-Gerber Straße, Ecke Waldweg: Bei Vorliegen von Wohnnutzung sind objektseitige Maßnahmen nach § 9 der BStLärmIV (Lärmschutzfenster bzw. Lärmschutztüren und Schalldämmlüfter) anzubieten, sofern dieses Objekt nicht bereits im Zuge des Projektes S1-Ost mit Lärmschutzmaßnahmen ausgestattet wurde. Dazu sind Detailuntersuchungen im Sinne von § 14 BStLärmIV durchzuführen.

Hinsichtlich der erforderlichen akustischen Eigenschaften gilt die ÖNORM B 8115-2, "Schallschutz im Hochbau, Anforderungen an den Schallschutz", insbesondere Tabelle 2 „Mindest erforderliche Schalldämmung von Außenbauteilen“, betreffend Fenster und Türen von Wohngebäuden.“

Die Stadtgemeinde Gerasdorf nimmt hierzu Stellung wie folgt Stellung:

Für den Fachbereich Lärm ist der Fachbereich Verkehr eine Voraussetzung. Aus Sicht der Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien sind zusätzliche Lärmimmissionen aus dem Vorhaben der S 8 West nicht wünschenswert. Problematisch ist dabei insbesondere, dass möglicherweise erst noch zu erfolgende Detailuntersuchungen den vollen Umfang des Lärmschutzbedarfs ans Licht fördern.

Es ergeht deswegen folgender Antrag:

Die Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien beantragt hiermit, dass die UVP Behörde Lärmimmissionen nach Möglichkeit an der Quelle durch aktive Schutzmaßnahmen minimieren lassen möge. Als eine aktive Maßnahme erachtet die Stadtgemeinde Gerasdorf, falls erforderlich, auch eine Geschwindigkeitsreduktion.

Die Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien macht die UVP Behörde des weiteren auf lokale absehbare Entwicklungen in Gerasdorf, wie z.B. die geplante Bodenaushubdeponie der Firmen

Kovanda und Huf aufmerksam. Die lärmtechnischen Auswirkungen der Projektüberlagerung wurden scheinbar nicht explizit berücksichtigt.

Es ergeht daher folgender Antrag:

Die UVP Behörde möge die lokalen absehbaren Entwicklungen in Gerasdorf in ihre Projektplanung mit aufnehmen und bei der Prognose der Lärmimmissionen mitberücksichtigen.

Hinweis: Die Stadtgemeinde Gerasdorf behält sich vor, zum Fachbereich Lärm jederzeit im Verfahren weitere Stellungnahmen abzugeben.

Der Verhandlungsleiter weist nochmals darauf hin, dass der Sachverständige für Kulturgüter nur noch heute anwesend sein kann und stellt die Frage, ob es noch Wortmeldungen zum Fachbereich Kulturgüter gibt. Der Verhandlungsleiter hält fest, dass es keine Wortmeldungen zum Fachbereich Kulturgüter gibt.

Der Verhandlungsleiter vertagt die Verhandlung auf den 7. April 2016, 9.00 Uhr, am selben Ort.

Der zweite Verhandlungstag endet um 18.10 Uhr.

3. Verhandlungstag (7. April 2016)

Der Verhandlungsleiter nimmt die mündliche Verhandlung am 7. April 2016 um 9.06 Uhr wieder auf und erteilt Herrn DI Rehling zum gestrigen Einwand von Herrn Wolfgang Rehm, der Sachverständige für Lärm, DI Neukirchen, weise die erforderliche Qualifikation nicht auf, das Wort.

DI Rehling:

Die fachliche Qualifikation von DI Neukirchen wurde von der Behörde anhand seiner Ausbildung und seines bisherigen beruflichen Werdeganges geprüft. Diese Prüfung hat ergeben, dass die fachliche Qualifikation vorliegt.

Herr Wolfgang Rehm:

Nachdem DI Rehling von der internen UVP-Koordination des bmvit als Reaktion auf die vorläufige Ablehnung des Sachverständigen für Lärm dessen formale Qualifikation anführt, wird festgehalten, dass sich die Ablehnung von DI Neukirchen auf die Vorgangsweise bzw. Äußerungen des SV und hier konkret, in unzulässiger Weise aus Mittelwerten Einzelwerten anzuleiten, bezieht, die Ablehnung erfolgte also nicht wegen des Anzweifeln theoretischer Voraussetzungen, sondern wegen tatsächlichen Verhaltens während des Verfahrens, mit dem die fehlende fachliche Eignung nach unserer Ansicht unter Beweis gestellt wurde.

Der Sachverständige für Lärm:

Es ist mir bewusst, dass Einzelwerte und Werte aus Messreihen zwei unterschiedliche Qualitäten haben, es ging mir um die Information aus den Ergebnissen des Ringversuchs.

Dr. Vrtala:

Antwort: Es geht nicht nur um die Information, die gegeben wurde, sondern auch um die Art und Weise, wie man sie gebraucht!

Dr. Vrtala für die Bürgerinitiative Marchfeld BIM und die Umweltorganisation VIRUS zum Thema „Triel“:

Zu TGA-5, Kap. 7.2, Punkt 5.87, Seite 116: (Betriebsphase, Beweissicherung):

Angesprochen ist der Absatz (ohne ihn vorzulesen – ich fasse kurz zusammen):

„Um zu belegen, dass das Vorhaben mit seinen Lärmemissionen den Kommunikationsraum des Triels in seinem Brutgebiet bei Markgrafneusiedl unter dem Einfluss gegebener Lärmimmissionen im Trielgebiet während der Betriebsphase nicht verkleinert, ist ein Trielmonitoring zu den in der Maßnahme 1.13 im Teilgutachten Verkehr festgelegten Zeitpunkten erforderlich. Die benötigten Querschnittszählungen des Verkehrs im Bereich des Trielbrutgebietes sind in Maßnahme 1.13 festgelegt.

Für das Trielmonitoring sind jedenfalls Querschnittszählungen an der L6 auf Höhe des Trielbrutgebietes (zwischen Parbasdorf und Markgrafneusiedl) und an der L11 auf Höhe des Trielbrutgebietes (südlich der ASt Markgrafneusiedl) heranzuziehen. Die Ergebnisse der Zählungen sind auszuwerten, zu interpretieren und mit den Prognosen des Einreichprojektes zu vergleichen. Bei Abweichungen von der Prognose ist die Berechnung des Kommunikationsraums des Triels wie für die Einreichunterlagen (UVE, Einlagen 3-10.1 und WU5) vorzunehmen. Jeweils bis zum Jahresende ist der Naturschutzbehörde ein entsprechender Bericht vorzulegen, der auch eine auf den für das Untersuchungsjahr ermittelten Daten beruhende Prognose für die folgenden 5 Jahre zu enthalten hat. Bei einer festgestellten oder prognostizierten Verkleinerung des Kommunikationsraums um mehr als das in den Einreichunterlagen prognostizierte Ausmaß von 3,4 % sind Maßnahmen zu treffen. Diese sind im entsprechenden Monitoringbericht an die Naturschutzbehörde zu beschreiben. Die Umsetzung der Maßnahmen ist in dem auf den jeweiligen Bericht folgenden Jahr in Wort und Bild zu dokumentieren.“

Feststellung: Das Monitoring bezieht sich auf die Zeitpunkte des Fachbereichs Verkehr und einer Prognose für um 5 weitere Jahre. Eine solche Prognose wäre jedenfalls vom Fachbereich Verkehr zu fordern, da diese eben über das Prognosejahr hinaus erforderlich ist. Grundsätzlich möchte ich zunächst der Hoffnung Ausdruck geben, dass der Triel dann überhaupt noch vorhanden ist, aber auch dieses Monitoring hat ein Ablaufdatum. Wer sichert den Vogel über diesen Zeitpunkt hinaus ab?

Herr Wolfgang Rehm:

Da ein vorübergehendes Absinken der Trielpopulation noch kein dauerhaftes Erlöschen der Population bedeutet, wird folgender Antrag gestellt:

Antrag: Die Behörde möge ein andauerndes jährliches Lärm-Monitoring auf Betriebsdauer vorschreiben, welches nur dann vorab beendet werden kann, wenn das Vorkommen des Triels nicht nur vorübergehend erloschen ist und die Möglichkeit einer Wiederansiedlung naturschutzfachlich auszuschließen ist.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Auch wenn der Triel ein Jahr oder mehrere nicht im Gebiet brüdet, muss der Restbestand nicht erloschen sein, Wiederansiedlung ist durchaus möglich.

Dr. Vrtala:

Feststellung: Die Diskussion der Lärmempfindlichkeit des Triels beschränkt sich seitens der Projektwerberin und der Behörde bislang lediglich auf die Störung des Kommunikationsraumes. Andere Störungsmöglichkeiten durch Lärm wurden überhaupt nicht betrachtet bzw. sind für den Vogel überhaupt nicht untersucht worden.

Antrag: Die Behörde möge im Zuge der ganzen Projektausführung (Betrieb und insbesondere beim Bau) vorschreiben, Ursachen für eine mögliche Lärmstörung des Triels naturschutzfachlich überprüfen zu lassen, um mögliche weitere Ursachen möglichst zeitnah zu erkennen und falls solche weitere Störungsursachen gefunden werden, der Projektwerberin vorschreiben, dass diese umgehend behoben werden. Wird beispielsweise während der Bauphase eine solche Störung erkannt, so ist der Bau umgehend entsprechend anzupassen. Während der Betriebsphase wäre der Betrieb entsprechend einzuschränken. Die Behörde möge ferner vorschreiben, dass die naturschutzfachliche Untersuchung durch eine unabhängige Forschungsinstitution vorgenommen werden soll, welche durch Ausschreibung durch das BMVIT zu ermitteln ist und im Bestbieterprinzip vergeben wird. Die Mittel hierzu kommen von der Projektwerberin und sind durch das Vergabeverfahren vorgegeben. Die Unabhängigkeit der Forschungsinstitution ist nachweislich festzustellen.

In eventu Antrag: Falls beiden vorherigen Anträgen nicht Folge geleistet wird, ist der Schutz des Triels vor projektbedingten lärmtechnischen Auswirkungen nicht ausreichend gegeben und es wird deswegen beantragt: Die S8 West im maßgebenden Bereich durch bergmännischen Vortrieb unterirdisch zu errichten.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Lärmbedingte und nichtlärmbedingte Auswirkungen des Vorhabens auf den Triel wurden untersucht und im Gutachten berücksichtigt. Der Einflussfaktor ist aber Lärm und zwar Dauerlärm von einer bestimmten Intensität und Qualität, wobei es nicht nur auf Dezibel ankommt, sondern auch auf den Frequenzbereich und den Signal-rauschen-Abstand. Durch Dauerlärm der entsprechenden Intensität und Qualität in der Nacht können Lautäußerungen des Triels, die zur Partnerfindung, zum Paarzusammenhalt und zum Jungenföhren wichtig sind, „maskiert“, also übertönt werden, was den Kommunikationsraum des Triels im Gebiet verkleinert. Baubetrieb ist in der Nacht nicht zu erwarten, daher kein Dauerlärm von der relevanten Intensität und Qualität.

Herr Wolfgang Rehm:

Es kann auch noch zu Nachtfahrten und dadurch verursachten Lärm kommen, hier erfolgt ein Verweis auf Baukonzept und Stellungnahme Dr. List betreffend Erfordernis für Nachtfahrten zur Befeuchtung der Baustraßen.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Aber es gibt Vermeidungsverhalten bei zu großem dauerhaftem Lärm. Deswegen ist die Untersuchung unvollständig. Bezug auf Dr. Eisner, dass keine vollständige Untersuchung vorliegt.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Baustellenlärm ist, gleichgültig ob bei Tag oder in der Nacht, sehr ähnlich dem Lärm beim Abbaugeschehen in Schottergruben, in denen der Triel auch brütet. Da kein Dauerlärm in der Nacht zu erwarten ist, der in Intensität und Qualität dem wirksamen Dauerlärm entspricht, ist durch Baustellenlärm keine Verkleinerung des Kommunikationsraums zu erwarten. Wie gesagt, relevant ist Dauerlärm.

Dr. Vrtala:

Anmerkung zum Antrag: Dieser hätte außerdem den Vorteil, dass auch Lichtstörungen, Luftschadstoffstörungen, Chloridstörungen am Schutzgebiet entfallen. Es handelt sich um eine Variante, die ich sehr deutlich geprüft haben wollen würde.

Zur Antwort auf Einwand 36.5 im Stellungnahmeband 2 ab Seite 231:

Feststellung: Ich bin kein Biologe. Aber: Es ist offensichtlich, dass es keine Studien gibt, die tatsächlich belegen, wie viel Verlust der Triel im Kommunikationsraum bei der Brautwerbung verkräftet. Dies wäre durch systematische Untersuchung zu untersuchen gewesen. Ähnlich wie beim Menschen, wo man aus ethischen Gründen nicht Versuche machen kann, geht dies bei einem Vogel, der nur noch wenige Individuen an einem Standort zählt, auch nicht. Wenn also nicht externe Studien herangezogen werden können bzw. gar nicht gemacht wurden, ist dieses Faktum unbekannt und auch generell nicht erhebbar. Wir können uns, wie beim Menschen auch, dann aber auch nicht auf Mutmaßungen verlassen. Wir müssen im Zweifel für den Vogel entscheiden und jedwede Belästigung und Störung vermeiden.

Es ist ferner nicht einmal gesagt, ob die Lärmwirkung auf den Triel ausschließlich während der Brautwerbung relevant ist – es kann doch sein, dass es auch andere Lärm-Störwirkungen gibt. Nehmen wir zum Beispiel Lärm hoher Intensität. Üblicherweise wird man Vermeidungsverhalten beobachten können. Ab welchem Schallimmissionspegel beginnt der Triel ein Vermeidungsverhalten? Wissen wir das mit der erforderlichen Sicherheit?

Feststellung: Es gibt also wohl viele Aspekte, die beim Triel unbekannt und nicht erforscht sind. Nur weil sie nicht bekannt sind, heißt das nicht, dass sie nicht wirksam und für den Vogel relevant sind. Bergmännische Prüfung dringlich anraten.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Störungsempfindlichkeit des Triels auch in Bezug auf Lärm ist ausreichend bekannt. Zudem liegt aus Österreich ein Beispiel dazu vor, bei dem ebenso eine Straße an einem Schotterabbaugelände mit Trielvorkommen entlang gebaut wurde, nämlich die B17 Umfahrung Sollenau-Theresienfeld im Steinfeld, dem zweiten Trielgebiet in Österreich. Dort wurden Ausgleichsflächen angelegt, das sind Brachen und Beweidungsflächen außerhalb der Schottergruben, und in einer Begleituntersuchung wurde festgestellt, dass der Trielbestand nach dem Bau der Straße nicht abgenommen hat, sondern etwa gleich geblieben ist. Zudem brüten dort immer mehr Triele außerhalb der Schottergruben, was Ziel der Maßnahmen ist.

Dr. Vrtala:

Feststellung zur Unsicherheit: Die errechneten 3,4% sind mit einer Wahrscheinlichkeit von knapp 50 % überschritten.

Frage: Wie viele Vögel sind in Sollenau? Wie viele gab es vor bzw. nach der Umfahrung?

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Etwa 10 bis 12 Vögel, schwankend.

Herr Wolfgang Rehm:

Es liegen mir keine Ergebnisse aus dem Bereich Steinfeld vor, ich halte aber fest, dass die Umfahrung Sollenau noch nicht lange genug in Betrieb ist, um wirklich aussagekräftige Erkenntnisse aus der Betriebsphase abzuleiten. Das volle Ausmaß der Auswirkungen ist daher u.U. noch nicht erkennbar.

DI Zotter:

Es ging um die Bauphase und daher ist die Tatsache, wie lange Sollenau schon in Betrieb ist, in diesem Zusammenhang nicht relevant.

Dr. Vrtala:

Anmerkung: Im Bezug zum Vortrag war auch die Betriebsphase und Beweissicherung gemeint.

Dr. Vrtala für die Bürgerinitiative Marchfeld BIM und die Umweltorganisation VIRUS zum gestrigen Vorbringen von Frau ArchDI Constanze Strapetz:

Die BStLärmIV sieht Lärmschutzfenster und Schallschutzlüfter als passive Maßnahmen vor.

Feststellung § 14 BStLärmIV:

Zitat: „§ 14. Im Genehmigungsbescheid sind die Qualitätsanforderungen an Lärmschutzmaßnahmen gemäß § 9 und § 13 und die Bereiche, in denen diese Maßnahmen zu ergreifen

sind, festzulegen. Zur näheren Konkretisierung der Maßnahmen kann die Behörde der Bundesstraßenverwaltung im Genehmigungsbescheid auftragen, Detailuntersuchungen vorzunehmen. Die Kosten für objektseitige Maßnahmen sind von der Bundesstraßenverwaltung zu tragen. Wenn zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung der Bestand, Neu-, Zu- oder Umbau des Objektes oder eines Objektteils unzulässig ist, besteht kein Anspruch auf objektseitigen Lärmschutz.“

Frage: Der Begriff Detailuntersuchungen ist hier gemeint hinsichtlich von was? Was wird genau im Detail untersucht?

DI Rehling:

Im Rahmen einer Detailuntersuchung, die erst nach Bescheiderlassung durchgeführt wird, werden die Nutzungen der betroffenen Objekte vor Ort geprüft und festgelegt, welche objektseitigen Maßnahmen erforderlich sind.

Dr. Vrtala:

Feststellung: In den Erläuterungen der BStLärmIV steht über Detailuntersuchungen nichts wesentliches, was sich mit der Antwort eben deckt.

Zitat: „Zu § 14 (Durchführung von objektseitigen Maßnahmen):

Die Qualitätsanforderungen an objektseitige Schallschutzmaßnahmen sind in Abhängigkeit vom Außenpegel auf der betreffenden Fassade im Genehmigungsbescheid festzulegen. Festgelegt werden die Anforderungen an das Schalldämmmaß von Fenstern und Türen und die Qualitätsanforderungen an Schalldämmlüfter. Die Anforderungen können zum Beispiel aus der ÖNORM B 8115-2 abgeleitet werden. Die Anforderungen an die Schallschutzmaßnahmen können sich auch aus der Festlegung eines maximalen Innenpegels für die einzelnen Beurteilungszeiträume ergeben.

Unter „Bereiche“ sind z. B. Straßenabschnitte im untergeordneten Straßennetz oder andere Bereiche mit Gebäuden gemeint, in denen aufgrund der vorhabensbedingten Lärmimmissionen objektseitige Maßnahmen zu ergreifen sind.

In Detailuntersuchungen nach Bescheiderlassung werden die betroffenen Fassaden, die betroffenen Geschoße und die betroffenen Fenster und Türen der Aufenthaltsräume (Wohn- und Schlafräume) auszuweisen sein. In Abhängigkeit von den errechneten Außenpegeln und dem bestehenden baulichen Schallschutz, sowie unter Beachtung der im Genehmigungsbescheid festgelegten Anforderungen, sind die erforderlichen Schalldämmmaße der Fenster und Türen und die Anforderungen an Schalldämmlüfter zu konkretisieren.

Für Objekte oder Objektteile, deren Bestand, Neu-, Zu- oder Umbau zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung unzulässig ist, besteht kein Anspruch auf objektseitigen Lärmschutz. Dies gilt für Objekte, für die beispielsweise keine entsprechende Baubewilligung vorliegt.“

Rückfrage: Bezieht sich die Untersuchung nur auf das Schalldämmmaß?

Frage: Welche Eigenschaften haben die angebotenen Lärmschutzfenster und Schallschutzlüfter? Was konkret wird den Menschen angeboten?

Der Sachverständige für Lärm:

Es sind Detailuntersuchungen im Sinne von § 14 BStLärmIV durchzuführen. Hinsichtlich der erforderlichen akustischen Eigenschaften gilt die ÖNORM B 8115-2, „Schallschutz im Hochbau, Anforderungen an den Schallschutz“, insbesondere Tabelle 2 „Mindesterforderliche Schalldämmung von Außenbauteilen“, betreffend Fenster und Türen von Wohngebäuden.

Dr. Vrtala:

Antwort: Also wie viel Lärmimmission abgefedert werden kann. Die Thematik ist eine in Richtung Bauphysik. Die Norm in der Erläuterung der BStLärmIV enthält aber keine Angaben zur Bauphysik und bezieht sich lediglich auf das Schalldämmmaß.

Feststellung: Es wird darauf verwiesen, dass die passiven Maßnahmen abhängig von den architektonischen Eigenschaften des jeweiligen betroffenen Gebäudes unterschiedliche negative Folgewirkungen haben können, die bei Fenstern, bei denen stoßweise quergelüftet wird, nicht eintreten müssen. Dazu gehören: Schimmelbildung, Kältebrücken, erhöhter Energieverbrauch, Zuwiderlaufen der Dichtheitsbestimmungen bei Passivhäusern usw. usf. Des Weiteren können Reparaturmaßnahmen durch Schimmel auftreten sowie laufende Wartungskosten dieser Art von Lüftungsanlagen. All diese Punkte sind in den Projektunterlagen nicht angesprochen worden und auch nicht betrachtet worden – und natürlich kann solch ein Gerät auch einmal defekt sein. Kosten, die dem Eigentümer verbleiben.

Antrag: Es wird beantragt, für jedes Objekt, für welches Lärmschutzfenster und insbesondere Schallschutzlüfter aufgrund der BStLärmIV vorgesehen sind, eine architektonische und bauphysikalische Detailuntersuchung vorzuschreiben, bevor eine solche passive Maßnahme vorgesehen werden kann.

Ich stelle nochmals fest: Die ÖNORM ist nur auf Schall ausgerichtet.

RA Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Der Einwand von Dr. Vrtala, durch den Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern würde die bauphysikalische Wohnraumqualität gemindert, zielt der Sache nach lediglich auf eine Wertminderung, nicht aber auf eine wesentliche Nutzungseinschränkung oder gar einen Substanzeingriff in das Eigentum ab. Derartige Einwendungen sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Dr. Vrtala:

Folgerung: Wenn nur eines der betroffenen Objekte, die Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen haben, architektonisch-bauphysikalisch mit einem solchen Einbau nicht verträglich ist, ist die Möglichkeit der Durchführung von passiven Maßnahmen als solches in Frage gestellt.

Antrag: Die Behörde möge der Projektwerberin auftragen, dass passive Schallschutzmaßnahmen nur dann zulässig sind, wenn diese auch architektonisch-bauphysikalisch möglich sind. Dh. im Umkehrschluss, dass bei Vorliegen solcher Unverträglichkeit so lange aktive Maßnahmen durchzuführen sind, bis alle verbliebenen Objekte, die für passive Schall-

schutzmaßnahmen dann noch in Frage kommen, diese auch architektonisch-bauphysikalisch vertragen.

Antrag: Es wird ferner beantragt, dass die Behörde der Projektwerberin auf die gesamte Nutzungszeit alle Folgekosten der von passiven Maßnahmen betroffenen Gebäuden überbindet, da sie ja dafür die Ursache ist.

Ing. Thomas Neyder:

Die Bürgerinitiative „Lebenswertes Neu Essling“ schließt sich den von Dr. Vrtala für die Bürgerinitiative Marchfeld BIM und die Umweltorganisation VIRUS gestellten Anträgen bezüglich passive Lärmschutzmaßnahmen an.

Dr. Vrtala für die Bürgerinitiative Marchfeld BIM und die Umweltorganisation VIRUS zum Fachbereich Luftschadstoffe:

Feststellung: Zunächst möchte ich auf die Ausführungen von Herrn Dr. List vom 1. Verhandlungstag verweisen. Ich weise ferner darauf hin, dass ich die Grundproblematik der zu groben Rasterung in meinem Gutachten angesprochen habe. Ich weise ferner darauf hin, dass eine zu grobe Rasterung zu einem systematischen Fehler führt, welcher angetan ist, zu geringe Immissionen auszuweisen. Dies gilt auch für die Betriebsphase. Ich habe im Zuge des UVP-Verfahrens zur Lobauquerung schon festgestellt, dass die Bewässerung in die UVE mit aufzunehmen ist, da sie zusätzliche Emissionen bewirken kann. Es ist für mich erstaunlich, wie wenig ernst das BMVIT solche Hinweise zu nehmen scheint. Dieses Problem wäre aus meiner Sicht für dieses Verfahren absolut vermeidbar gewesen.

Was Herr Dr. List gestern nicht ausgeführt hat, ist, dass zusätzlich zu den Fahrten zur Befeuchtung, diese Fahrten oft auch noch auf vollkommen trockenen Wegen passieren – sie sind ja noch nicht befeuchtet – was bedeutet, dass für diese Fahrten keine Emissionsminderung angenommen werden darf! Auch dies führt zu einer systematischen Unterschätzung der Emissionen und damit Immissionen bei Anrainern.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Befeuchtungsfahrzeuge sind üblicherweise so konstruiert, dass die Fahrbahn vor dem Fahrzeug bereits befeuchtet wird. Sofern die Befeuchtung durch LKW erfolgt, fahren diese damit auf bereits befeuchteter Fahrbahn. Befeuchtungsmaßnahmen durch LKW sind nicht vorrangig erstrebenswert. Soweit möglich, sollte eine automatische Bewässerung eingesetzt werden.

Dr. Hübner für die Projektwerberin:

Befeuchtungsfahrzeuge zur Minimierung der Staubaufwirbelung auf unbefestigten Fahrwegen, sei es dass es sich dabei um Traktoren mit Druckfass oder Tankwagen-LKW handelt, können beim Befeuchten nur mit sehr geringer Fahrgeschwindigkeit ihre Tätigkeit verrichten. Damit ist einerseits die Gefahr der Staubaufwirbelung selbst bei sehr trockener Fahrbahn gering, andererseits wird durch das Fahrzeug aufgewirbelter Staub durch den Sprühregen teilweise wieder niedergeschlagen. Zusätzlich ist festzuhalten, dass die unbefestigten Fahr-

wege das Baufeld (Trasse bzw. trassennah) betreffen und etwaige Staubemissionen damit jedenfalls siedlungsfern wirksam sind.

Dr. Vrtala:

Antwort und Vorhalt: Automatische Bewässerungsanlagen sind grundsätzlich zu begrüßen. Ich verweise auf den Bau der S 10, den ich als Inhaber eines Büros in Freistadt live miterlebt habe. Die Behauptung, dass die Bewässerung nach in Fahrtrichtung geschieht, ist dort nicht richtig. Die überwiegende Mehrzahl der Bewässerungsfahrzeuge waren Traktoren mit Vaku-umfass. Ein großes Maß an Aufwirbelungen war dort zu beobachten. Ich schlage als Maß-nahmenverschärfung vor, dass nur solche LKWs eingesetzt werden dürfen, die tatsächlich in Fahrtrichtung sprühen und nur in den befeuchteten Boden hineinfahren.

Zu TGA-3, Tabelle 4-3, Seite 29

Frage: Wieso nehmen Sie an, dass die aufgelisteten PM10 Zusatzbelastungen tatsächlich maximal sind (es wird auf die Diskussion mit von Wimmer/List verwiesen)? Es wurden in den Berechnungen weder Unsicherheiten in der Emission noch in der Immissionsberechnung berücksichtigt.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Das Szenario, das in der Immissionsmodellierung untersucht wurde, betrifft die 12 Baumona-te mit maximalem Transportverkehr. Die von Ihnen angesprochenen Tabellenüberschriften der Tabelle 4-1 und folgende des TGA 3 beziehen sich auf die berechneten maximale Zu-satzbelastungen aus diesem in der Immissionsmodellierung betrachteten Szenario. In der Immissionsmodellierung wurde aufgrund der örtlichen Situation mit 10 möglichen Zufahrts-straßen im Untersuchungsraum ein Transportszenario mit gleichmäßiger Aufteilung des Transportverkehrs plus einem 20%-igen Zuschlag angenommen. Als weitere, wenn auch nicht wahrscheinliche Maximalabschätzung, wurde im TGA 3 noch in einer sehr konservati-ven Abschätzung (ohne explizite Immissionsmodellierung) jener Fall betrachtet, wenn der gesamte Transportverkehr über die gesamten 12 Baumonate über eine einzige Baustellen-zufahrt geführt würde.

Dr. Vrtala:

Feststellung: Dies beantwortet jedoch nicht das Vorbringen des Hrn. Dr. List.

Bemerkung: Es gibt zwei Aufpunkte (AP 03 und AP 08), in der eine geringfügige Überschrei-tung des Irrelevanzkriteriums zu sehen ist. Es gibt aber zusätzlich die Aufpunkte 02, 04, 09, 11, 12, die eine Zusatzbelastung an der Irrelevanzgrenze von 1,2 µg/m³ PM10 im JMW auf-weisen. Bautätigkeiten sind bekanntlich sehr schwer vorherzusagen. Daher kann man nicht davon ausgehen, dass diese letztgenannten Aufpunkte nicht doch überschritten werden. Das gilt sinngemäß auch für AP 14, wo 1,1 µg/m³ PM10 im JMW an Zusatzbelastung vorherge-sagt werden. Wir sind hier einfach zu knapp dran.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Es ist korrekt, dass Unsicherheiten in der Immissionsmodellierung zur Bauphase enthalten sind. Im Jahresmittel wird der Grenzwert für PM10 auch bei der sehr konservativen Maximalabschätzung bei den Anrainern eingehalten. Da dies hinsichtlich der maximalen Anzahl an Überschreitungstagen für PM10 in der konservativen Maximalabschätzung, bei Führung des gesamten LKW-Transports über eine Zufahrtstrasse nicht ausgeschlossen werden kann, sind zum Schutz der Anrainer ein Luftgütemonitoring sowie die Kontrolle durch die Umweltbauaufsicht vorgesehen. In dem Fall, dass sich witterungsbedingt eine grenzwertrelevante Anzahl an Überschreitungstagen PM10 abzeichnet, muss rechtzeitig eine geänderte Führung der Transportfahrten veranlasst werden. Es ist nicht möglich, die Witterung im Baujahr zu präjudizieren. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, die tatsächliche Situation im Rahmen des Monitorings zu erheben. Diese Herangehensweise ist nicht dadurch begründet, dass es nicht möglich ist, die baubedingten Zusatzimmissionen ausreichend abzuschätzen.

Dr. Vrtala:

Antwort: Ich stimme zu, dass die Witterungsabhängigkeit wesentlich ist und man ein Monitoring machen muss, weil Luftschadstoffe schwierig zu bewerten sind. Ich verweise darauf, dass es auch hier von mir einen eigenen Punkt Monitoring in der Luftreinhalteverordnung geben wird.

Eine Seite vorher schreiben Sie:

Zitat: „Bei der PM 10-Zusatzbelastung während der Bauphase handelt es sich vorwiegend um aufgewirbelten, mineralischen Staub geogenen Ursprungs. Humanmedizinisch relevanter ist jedoch jener Feinstaubanteil, der aufgrund unvollständiger Verbrennung unmittelbar aus den Motoren der KFZ und Baumaschinen herrührt. Diese motorbezogene Feinstaubfraktion (PM-M) wurde in der Immissionsprognose zusätzlich behandelt und der entsprechende Beitrag zu der baubedingten Immissionszusatzbelastung zusätzlich ausgewiesen.“

Feststellung: Der Gesetzgeber hat nicht PM-M reglementiert, sondern PM10 und PM2,5. Die Herausrechnung von geogenem Staub aus dem PM-10 mag plausibel erscheinen, weil man geneigt ist anzunehmen, dass sich der Mensch seit langen daran genetisch angepasst hat, aber erstens gibt es den medizinischen Begriff der Staublunge, welche insbesondere bei Bergleuten auftritt, die nicht ausreichend vor Staub geschützt wurden. Des weiteren gibt es auch andere Effekte, die mit einem Aerosol passieren. Hierzu gehört zum Beispiel die Koagulation. Dieser Effekt ist gut bestätigt und es kann bis aus Spezialfälle davon ausgegangen werden, dass die Kollisionswahrscheinlichkeiten gemäß Fuchs gelten. Diese besagen, dass die kleinen Partikel, die aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe unvermeidbar emittiert werden, mit den größeren, die aus Zerkleinerungsprozessen stammen, statistisch um bis zu 3 Größenordnungen häufiger koagulieren, als Teilchen gleicher Größe. Es ist daher davon auszugehen, dass die feinen Partikel der motorbedingten Emissionen mit hoher Wahrscheinlichkeit auf der Oberfläche der sonst geogenen Partikeln sitzen und infolge der hohen Anzahl von Partikeln aus Verbrennungsprozessen diese bis zu einem gewissen Grad auch bedecken. Die Oberfläche ist hierbei entscheidend, weswegen eigentlich die Partikelanzahl ebenfalls beschränkt sein sollte. Mit dem Koagulationsvorgang werden aber aus Partikeln geogenen Ursprungs Partikel mit toxischen Eigenschaften. Nach Inhalation und bei Abscheidung der Partikel im Menschen können sich durch Einwirken von Flüssigkeiten diese Partikel von den großen mineralischen Partikeln leichter trennen, als sie es könnten, würden die motorbedingten Teilchen untereinander koagulieren und allein daraus Aggregate bilden. Es wird

im Weiteren auf sämtliche aktuellen Erkenntnisse, insbesondere die aus dem Buch „Nanoparticles in the Lung - Environmental Exposure and Drug Delivery“, Akira Tsuda und Peter Gehr sind die Editoren, erschienen in CRC Press im Jahr 2015, verwiesen.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Zum motorbedingten Anteil PM M in TGA3, Tabelle 4-3, muss festgehalten werden, dass die explizite Ausweisung des Anteils der Motoremissionen in den PM10-Zusatzimmissionen nicht darauf abzielt, einen Beitrag von der berechneten Immissionszusatzbelastung abzuziehen. Es ist in diesem Zusammenhang sinnvoll, zur näheren Erläuterung des Modellergebnisses die motorbedingten Anteile der PM10-Immission auszuweisen. Der Vergleich mit Irrelevanzschwelle erfolgt selbstverständlich für die gesamte berechnete Immissionszusatzbelastung. Die Beurteilung der Wirkung der Staubimmission obliegt dem Humanmediziner.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Ich verweise auf das, was Sie gesagt haben.

Der Sachverständige für Humanmedizin:

In der menschlichen Lunge befindet sich Schleim, um Staubpartikel in der Lunge zu binden und nach außen zu transportieren.

Dr. Vrtala:

Antwort: Ich verweise auf meine Vorlesung zur Einführung in die Aerosolphysik, damals schon war bekannt, dass es für den Abtransport von Partikeln verschiedene Transportdauern gibt. Es ist heute bekannt, dass die Aufnahme von Nanopartikeln bis in das Gehirn des Menschen möglich ist.

Der Sachverständige für Humanmedizin:

Das von Herrn Dr. Vrtala vorgelegte Buch (Tsuda A, Gehr P (Hrsg:) Nanoparticles in the lung. 2015, Taylor & Francis) stellt eine Zusammenschau des derzeitigen („in vitro“) Wissens zum Thema dar, enthält aber keine epidemiologische Evidenz in Bezug auf medizinisch-gesundheitliche („in vivo“) Wirkungen.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Die Prozesse in vivo sind ausreichend bekannt, sonst gäbe es keine Grenzwertregelungen.

Antrag: Es wird beantragt, die künstliche Trennung von PM10 von PM-M durch das Herausrechnen von geogenem Staub zu unterlassen und die Bewertung ohne diese Unterscheidung durchzuführen.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Die Bewertung der Wirkung obliegt dem Humanmediziner.

Dr. Vrtala:

Feststellung: Ich verweise insbesondere bei dem Buch auf die Diskussion mit Herrn Mutzek.

Zu TGA-3, Tabelle 4.4, Seite 30 (Thema: Maximale zusätzliche Anzahl an Tagen mit TMW >50µg/m³ PM10 id. Bauphase):

Beachten wir die Tabelle in den Aufpunkten 02, 03, 04, 08, 09, 11, 12: Hier ist in der Prognose mit der Zusatzbelastung genau die Grenze von 35 Überschreitungstagen erreicht – und das bei einer Grundbelastung von angenommenen 30 Tagen, die aus den Messwerten der Messstation Glinzendorf abgeleitet wurde.

Frage: Sie sprechen von einer maximalen zusätzlichen Anzahl. Wie hoch die Unsicherheit in der Ableitung der Emissionen und Immissionen ist, wurde jedoch nicht ermittelt. Es handelt sich um einen Erwartungswert. Wie hoch schätzen Sie die Wahrscheinlichkeit ein, dass der Erwartungswert von 5 zusätzlichen Überschreitungstagen PM10 TMW bei der Grundbelastung von 30 Tagen überschritten wird?

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Die in der RVS 04.02.12 umgesetzte Vorgehensweise entspricht den Vorgaben der EU-Richtlinie 2008/50/EU sowie der allgemeinen Fachmeinung in der Verwendung atmosphärischer Ausbreitungsmodelle zur Immissionsberechnung für Luftschadstoffe. Die Einwendungen hinsichtlich der Behandlung von Unsicherheiten in der Immissionsmodellierung und der Emissionsfaktoren wurden in den fachlichen Stellungnahmen zu den Einwänden 12.2 und 48.2 bereits ausführlich beantwortet. Die Immissionsmodellierung für die 12 Baumonate mit dem meisten Transportverkehr ergibt bei den am meisten betroffenen Anrainern bis zu 5 zusätzliche Überschreitungstage. Die für den Hintergrundwert angesetzten 30 Überschreitungstage sind eine strenge Abschätzung. Letztlich kann man das nicht genau präjudizieren, da die PM10-Hintergrundbelastung sehr witterungsabhängig ist. Die beste Sicherheit hierfür bietet, wie bereits erläutert, das Monitoring in der Bauphase und die Kontrolle durch die Umweltbauaufsicht.

Dr. Vrtala:

Antwort: Ich verweise bezüglich des Modells auf meine Ausführungen im Gutachten, die durch dieses Argument nicht widerlegt wurden. Eine Validierung nach RVS reicht nicht.

Vorhalt: Auch wenn es plausibel ist – wie hoch ist dann die Wahrscheinlichkeit einer Überschreitung?

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Ich verweise auf meine Erfahrung in der Anwendung sowie der Evaluierung von Ausbreitungsmodellen. In der üblichen Vorgangsweise bei der Verwendung der Immissionsmodellie-

Die Anwendung von Luftschadstoffen wird es als wesentlich erachtet, ein für die jeweilige Anwendung geeignetes Modell einzusetzen, dessen Qualität entsprechend klar nachvollziehbarer Kriterien überprüft wurde. Anhand von Evaluierungsstudien, die dem Anwendungsfall entsprechen, muss im Vergleich zu geeigneten Messdatensätzen gezeigt werden, dass das verwendete Ausbreitungsmodell die Realität mit ausreichender Genauigkeit abbildet und die entscheidenden Prozesse damit berücksichtigt sind.

Ich kenne das Modell AUSTAL2000 bzw. dessen Muttermodell LASAT auch aus eigener Anwendung. Ich habe Plausibilitätsprüfungen des Modellergebnisses durchgeführt, um eine unsachgemäße Modellanwendung nach Möglichkeit auszuschließen.

Das Modellergebnis beruht auf den gewählten Annahmen hinsichtlich der Modelleingangsgrößen. Der tatsächlich eintretende Immissionswert ist unter anderem von der Witterung, der tatsächlichen Anzahl der LKW-Fahrten, dem Beitrag anderer Hintergrundquellen abhängig. Eine explizite Angabe der Unsicherheit des Immissionsmodellergebnisses in % erfolgt nicht.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Ich habe gestern schon im Fachbereich Lärm darauf hingewiesen, dass Systemreserven allein nicht ausreichen.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Es wird nochmals auf das vorgesehene Monitoring, insbesondere die Begrenzung der LKW-Transportfahrten in der Bauphase verwiesen.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Ich verweise nochmals auf die Unsicherheiten, die auch den Berechnungsformeln für Emissionen aus dem Baubetrieb zugrunde liegen, sowie auf Unsicherheiten in der Modellierung. Ferner verweise ich auf die Unsicherheiten des noch fehlenden detaillierten Routenkonzepts und folgere, dass man eine Überschreitung nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausschließen kann.

Verweis: Um Längen zu vermeiden, verweise ich darauf, dass die gleichen Überlegungen z.B. auch für die Grenzwerte der Staubdeposition gelten und die Diskussion sinngemäß zu übertragen ist.

Zu TGA-3, Kap. 4.2, Seite 34, (Thema Auswirkungen in der Betriebsphase):

Feststellung: In Tabelle 4-9 werden die Gesamtemissionen im Untersuchungsraum dargestellt. Insbesondere wird hier nicht mit dem Planfall R/2025 sondern mit Planfall 0-B/2025 verglichen. In Planfall 0-B/2025 ist der Ausbau der kompletten S1 /Lobau sowie der NÖ Umfahrungen Groß-Enzersdorf und Raasdorf enthalten. Es wird bei diesem Vergleich unterstellt, dass diese auch tatsächlich so gebaut werden.

Frage: Sind Sie der Ansicht, dass diese Straßenstücke Voraussetzung für die S 8 West sind?

DI Rehling:

Weil diese Umfahrungsprojekte im Planfall 1E enthalten sind, gehen wir davon aus, dass diese beiden Vorhaben errichtet werden.

Dr. Vrtala:

Antrag: Die Behörde möge diese Voraussetzung in der Formulierung des Bescheides als Bedingung berücksichtigen.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Für den Vollausbau der S 1 Lobau sind die Umfahrungen Groß-Enzersdorf und Raasdorf Bedingung für eine positive Beurteilung der Umweltverträglichkeit, für den Teilausbau nicht.

Herr Wolfgang Rehm:

Im Kontext des Antrags, dass im S 8 Bescheid die Umfahrungen Groß-Enzersdorf und Raasdorf berücksichtigt werden: Es sei darauf hingewiesen, dass schon im Rahmen der UVP S1-Lobau diese Umfahrungen (Raasdorf und Groß Enzersdorf) als Voraussetzung für die Teilrealisierung empfohlen wurden.

Und es ist Aufgabe der Behörde, nicht nur zu prüfen, was eingereicht wurde, sondern auch, ob das, was eingereicht wird, vollständig ist und die mit dem Vorhaben in engem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Teile (eben auch Landesstraßen) beinhaltet sind.

Dr. Vrtala:

Zu TGA-3, Kap. 4.2.1 , Seite 43:

Feststellung: In Tabellen 4-10, 4-12, 4-14, 4-16, 4-18, 4-20, 4-22, 4-24,4-26,4-36 und an einigen weiteren Orten wurde der Planfall P0 verwendet. Bei z.B. Tabelle 4-10, 4-12, 4-14 und Weiteren wird auf eine Erläuterung in Kapitel 4.2 verwiesen. Der Planfall P0 ist aber in 4.2 nicht erläutert.

Frage: Was genau ist der ominöse Planfall P0?

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Seitens der ASFINAG wurden zu den Maßnahmenplanfällen entsprechend korrespondierende Nullplanfälle ausgearbeitet. So enthält Planfall 0-E eine durchgängige S 1 Schwechat – Süßenbrunn ohne S 8 West, Planfall 0-C beinhaltet die S 1 im 1. Verwirklichungsabschnitt ohne S 8 West.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

In der Tabellenüberschrift wird der Planfall als Nullplanfall 0/2025 bezeichnet. Unter dieser Bezeichnung wird der Planfall auch in Kapitel 4.2 erklärt. Zusätzlich ist in der Tabellenüberschrift die Abkürzung Planfall P0 angeführt wie in der Spaltenbeschriftung der jeweiligen Tabelle, die so aus dem UVE Fachbericht Luft übernommen wurde.

Dr. Vrtala:

Ich stelle fest, dass P0 kein Schreibfehler sein kann, so oft wie dieser vorkommt. Es muss sich um einen systematischen Fehler in der Bezeichnung handeln.

Zu TGA-3, Tabelle 4-20, Seite 49: (PM-10 Anzahl der zusätzlichen Tage mit Überschreitungen des PM10 TMW Grenzwertes für ausgewählte Aufpunkte):

Feststellung: Die Grundbelastung an Tagen mit PM10 Überschreitung des Grenzwertes von 50 µg/m³ wird konstant für einen großen Bereich zwischen Wien und Niederösterreich mit 30 Tagen/Jahr angenommen.

Frage: Woher wissen wir, dass es nicht z.B. in Obersiebenbrunn eine Grundbelastung von 34 Tagen gibt?

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Die Messungen der letzten Jahre im Untersuchungsgebiet lagen beispielsweise bei der Messstelle Gänserndorf in der Größenordnung von 10 bis 12 Überschreitungstagen. Es ist, vorbehaltlich der Tatsache, dass es witterungsbedingt auch wieder Jahre mit höheren Werten geben kann, erfreulicherweise ein Trend in Richtung einer Abnahme der PM10-Belastung zu erkennen. Es bestehen keine Hinweise auf eine Hintergrundbelastung von 34 PM10-Überschreitungstagen beispielsweise in Obersiebenbrunn.

Dr. Vrtala:

Die statistische Messunsicherheit, die die EU RL 2008/50/EG für PM10 zulässt, beträgt für ortsfeste Messungen des Messnetzes bei Partikeln (PM10/PM_{2,5}) und Blei 25 % (vgl. Anhang I, Tabelle in A, Datenqualitätsziele). Da für die zugrunde gelegten Messungen keine Messunsicherheit angegeben wird, ist also nur davon auszugehen, dass sie jedenfalls kleiner oder gleich 25 % sind. Im erläuternden Text weiter unten heißt es (zit. EURL): „*Die Unsicherheit für ortsfeste Messungen gilt für den Bereich des jeweiligen Grenzwertes, oder bei Ozon des Zielwertes.*“ Dh. berücksichtigt man die lt. EU Richtlinie mögliche Unsicherheit von 25 %, sind die Messungen mit +/- 13 µg/m³ im TMW PM10 gerundet unsicher. Für den JMW ergibt sich eine Unsicherheit von 10 µg/m³ für den JMW. Nutzen wir die statistische Umrechnungsmöglichkeit aus der RVS 04.02.12 (Stand 1. April 14), so ergibt sich der JMW = 0,24*Überschreitungstage + 19,26.

--> Überschreitungstage = (JMW - 19,26) / 0,24

Relevant für die Überlegung, wie viele zusätzliche Überschreitungstage in einer Messunsicherheit von 10µg/m³ enthalten sind, ist der Anstieg der Funktion im Bereich jenseits 10 µg/m³. Die +/- 10 µg/m³ Messunsicherheit bedeuten gleichzeitig eine Unsicherheit in der Grundbelastung am Messort (!) von +/- 42 Tagen (gerundet). Dh. es könnten statt der 30 Tage Grundbelastung genauso gut 72 Tage an Überschreitungen vorliegen. Die Annahme,

dass an einem anderen Ort daher 4 zusätzliche Überschreitungstage vorliegen, ist daher gerechtfertigt.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Die EU-Richtlinie 2008/50/EG gibt genaue Qualitätskriterien an, welche für Messgeräte, zum Teil auch für Modelle festgelegt wurden. Es ist nicht gemeint und nicht üblich, die Messunsicherheiten den Messwerten bei dem Vergleich mit den Grenzwerten zuzuschlagen. Dies müssten sonst auch die Ämter der Landesregierungen bei der Erstellung der Luftgüteberichte so handhaben, was nicht der Fall ist.

Dr. Vrtala:

Es ist richtig, dass man in Luftgüteberichten nichts über diese Unsicherheit liest. Aber ausschließen kann man sie nicht. Wir können die Anzahl der Überschreitungstage messtechnisch nicht besser erfassen.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Wir können es in einem konkreten Jahr schon auf Grund der großen Schwankungen nicht ausschließen, aber der angesetzte Wert war eine konservative Schätzung und die Messungen der letzten Jahre zeigen eine erfreuliche Tendenz in Richtung wesentlich geringere Werte.

Herr Wolfgang Rehm:

Ich kenne die Immissionssituation nicht im Detail, was das Marchfeld betrifft, aber den österreichischen Hot-Spot, was Feinstaub betrifft, das ist der Großraum Graz und hier haben in den letzten Jahren Witterungsverhältnisse einen günstigen Einfluss ausgeübt, es wäre also verfehlt, hier von einer Trendwende zu sprechen, da sich das auch wieder ändern kann. Eine Extrapolation ist nicht zulässig.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Da das Auftreten härterer Winter nicht auszuschließen ist, wurde hinsichtlich der Berücksichtigung der Hintergrundbelastung auch eine konservative Annahme getroffen.

Dr. Vrtala:

Feststellung: Trends allein soll man nicht überbewerten.

Folgerung: Daraus entsteht die Frage, wie hoch ist die Gesamtbelastung in Obersiebenbrunn im Jahr 2025 dann tatsächlich? Es kann jedenfalls nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden, dass die Gesamtanzahl von max. 35 Ü-Tagen an Überschreitungstagen des TMW von 50 µg/m³ auch tatsächlich eingehalten werden kann.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass der Landeshauptmann als Behörde nach IG-L für die Einhaltung der im IG-L festgelegten Grenzwerte zuständig ist.

Dr. Vrtala:

Antrag: Die Behörde möge das Projekt als nicht genehmigungsfähig abweisen, da die Unsicherheiten so gravierend sind.

RA Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Klarzustellen ist, dass die Frage der Beweiswürdigung der juristischen Bewertungsaufgabe zuzuordnen ist. Es gibt – anders als Dr. Vrtala vermeint – keine festen Beweisregeln dahingehend, dass die Beweisführung in jedem Falle mit mathematischen Mitteln alle Restrisiken hypothetisch zu quantifizieren hätten. Vielmehr gilt auch im UVP-Verfahren der Grundsatz der freien Beweiswürdigung, im Rahmen welcher selbstverständlich auch das Erfahrungswissen aus vergleichbaren Projekten zu berücksichtigen ist. Zudem sind bei den zugrunde gelegten Szenarien nicht jedwede hypothetischen Verläufe in eine stark theoretische Auswirkungsprognose einzustellen, sondern ist ein möglichst realitätsnaher, konkretisierter Prognosefall im Hinblick auf die Schutzgüter (unter den aus Sicht des zu schützenden Nachbarn konkret erwartbaren nachteiligsten Rahmenbedingungen) zu bilden und zu beurteilen. Noch wesentlicher ist, dass die Wirksamkeit der im Hinblick auf die Schutzgüter angeordneten Vorschriften mit einem hohen Maß an Sicherheit konzipiert und beurteilt wird. Im Ergebnis geht es nach dem Zweck des UVP-Verfahrens um den wirksamen Schutz der Rechtsgüter; an diesem Ziel hat sich die Beweisführung auszurichten. Methoden und Modelldiskussionen sind im UVP-Verfahren kein Wert an sich, der in fachwissenschaftlichen Kontroversen zu erörtern wäre, sondern haben ausschließlich dem Schutzzweck im Sinne des UVP-G zu dienen.

Herr Wolfgang Rehm:

Wir haben hier eben ein verzahntes System. Die juristische Bewertung muss sich auf fachliche Bewertung stützen, fachliche Evidenzen dürfen nicht ignoriert werden. Es geht um Auswirkungen auf Schutzgüter.

Dr. Vrtala:

Vorhalt zu den hypothetischen Risiken: Halten Sie knapp 50% Einhaltung von Erwartungswerten für hypothetisch? Praktisch könnten sie würfeln.

RA Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Nach der Rechtsprechung zum Vorsorgeprinzip ist klargestellt, dass dieses nicht dahingehend missverstanden werden darf, dass jedwedes Restrisiko auszuschließen wäre oder dass grundsätzlich jedwede Prognoseunsicherheiten und Fehlerbandbreiten als pauschale Aufschläge auf das zu erwartende Immissionsausmaß aufzuaddieren wären.

Richtig ist, dass allfällige Unsicherheiten, sei es in der Prognose oder in der Messung, sofern sie ein relevantes Ausmaß erreichen, zu benennen und vom Sachverständigen zu behandeln sind. Es existiert aber auch hier keine feste Beweisregel, dass solche Unsicherheiten den Prognosewerten in einseitiger Weise zu Lasten einer Partei aufzuschlagen wären.

Herr Wolfgang Rehm:

Mathematische Sauberkeit IST erforderlich und zwar dann, wenn – und das ist offensichtlich! – mathematische Methoden eingesetzt werden, ansonsten würde sich die Projektwerberin nur der Mathematik bedienen, um sich mit ihrer Hilfe eine Autorität zu verschaffen, die keinen realen Hintergrund hat.

Betreffend der angesprochenen VfGH Erkenntnisse und deren „genüssliches Zitieren“ (Dr. Bergthaler) ist festzuhalten dass wir uns in einem transienten Zustand befinden, was die Erkenntnisse über Aussagekraft, Möglichkeiten und Grenzen der eingesetzten Methoden betrifft, der sich irgendwann auch in der Judikatur niederschlagen wird, die ja bekanntlich nichts rein statisches ist, insofern gehen wir von einer künftigen Judikaturänderung aus.

Dr. Vrtala:

Vorhalt zur angesprochenen Wichtigkeit und zum Ausbreitungspfad: Es betrifft den wichtigsten Ausbreitungspfad – zum Beispiel den Verkehr.

Zur Antwort auf Einwand 36.6, Stellungnahmeband 2, Seite 239ff.

Zitat: „Es ist richtig, dass Unsicherheiten in den Eingangsparametern der atmosphärischen Ausbreitungsrechnung, wie beispielsweise Fahrzeugzahlen und Emissionsraten, linear in die berechneten Immissionswerte eingehen und auch theoretische und numerische Unsicherheiten in der Anwendung jedes Ausbreitungsmodells bestehen. Aus diesem Grund ist es notwendig, die Anwendbarkeit eines Ausbreitungsmodells für eine bestimmte Art der Fragestellung anhand geeigneter Datensätze nachzuweisen.

Für die in der gegenständlichen UVE verwendeten GIS Ausbreitungsmodelle PROKAS (implementiert in SELMA) und AUSTAL2000 wurde dieser Nachweis entsprechend der Vorgaben der RVS 04.02.12 vor (UVE S8 West Einlage 3-3.1 Kapitel 2.2.10) erbracht.“

Feststellung: Sie sprechen an dieser Stelle die in der neueren RVS 04.02.12 vorgesehene Validierung an. Auch ein validiertes Rechenmodell muss keine richtigen Ergebnisse liefern, wenn die Eingangsparameter unrichtig sind. Wir haben von Prof. Sammer gehört, dass es eine knapp 50 % Wahrscheinlichkeit für eine Überschreitung der Verkehrsnachfrage gibt. Des weiteren ist hier auch die Frage der Auflösung des Rechengitters angesprochen. Es ist trivial, dass bei einem zu grob gesetzten Rechengitter die Rechenergebnisse die Immissionswirkungen unterschätzen müssen. Es ergibt sich aus der Natur der Konzentrationsverteilungen im Abstand zu einer Linienquelle. Ich verweise hierzu nochmals auf die Wortmeldungen von Herrn Doz. Dr. List am 1. Verhandlungstag.

und weiter:

Zitat: „Nach RVS 04.02.12 ist es nach dem Stand der Technik nicht erforderlich, Unsicherheiten der Berechnungen dem Rechenwert der Zusatzbelastung zuzurechnen.“

Feststellung: Ich verweise darauf, dass diese Normierung in die 1. April 2014 Version der RVS 04.02.12 Eingang gefunden hat und dass diese höchstwahrscheinlich in konkludentem

Handeln auf die Diskussion in Bezug auf Unsicherheiten im Projekt der S1/Lobau entstanden ist.

Frage: Sehr geehrte Frau Dr. Baumann-Stanzer: Sie waren an der Entstehung dieser RVS Version beteiligt – unter dem Vorsitz von Prof. Sturm. Sie verwenden ihn. Bitte begründen Sie mir, wieso dieser Satz in die RVS aufgenommen wurde.

DI Rehling:

Weil es im RVS-Gremium so entschieden wurde (Regelung in der RVS in Bezug auf Unsicherheiten).

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Ich möchte mich hier nicht zur RVS äußern. Ich verweise auf meine Erfahrung hinsichtlich der Qualitätssicherung von Ausbreitungsmodellen. Ich bin in diesem Themenbereich seit Jahren, auch im Rahmen internationaler Fachgremien tätig. Es ist allgemeine Fachmeinung, zuerst im Rahmen der Modellevaluierung die Qualität und Eignung eines Modells zur Beantwortung einer bestimmten Fragestellung nachzuweisen. Nachfolgend ist es nicht üblich, dem Modellergebnis in einem Anwendungsfall vor der Interpretation noch etwaige Unsicherheiten aufzuschlagen. Ich korrigiere – ich meine zu- bzw. abzuschlagen.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Es ist Usus unter Wissenschaftlern und Technikern das Vertrauensintervall durch +/- Bildung anzugeben. Wir lernten dies im 1. Semester unseres Studiums und es ist grober Unfug, wenn man dies nicht machen soll. Es ist üblich das Vertrauensintervall durch Zu- und Abschlagen der Unsicherheit zu bestimmen. In diesem Punkt ist die RVS nicht nachvollziehbar – ich halte diesen Satz in der RVS für nicht richtig.

Kommen wir um **VW Skandal** und seine Auswirkungen.

Ich zitiere Sie aus dem Stellungnahmeband 2: „Die ERMES-Gruppe (European Research Group on Mobile Emission Sources) nimmt dazu in einem auf <http://www.hbefa.net> veröffentlichten Informationspapier vom 15.10.2015 Stellung: Messungen der Emissionen von Euro 5 PKWs unter realen Bedingungen hätten keine nennenswert höheren Werte ergeben als jene, die in Emissionsmodellen wie dem HBEFA angegeben (Ligterink et al., 2012; Fontaras et al., 2014).“

... und geben dazu zwei Literaturzitate an.

Frage an die Sachverständige: Erklären Sie bitte, warum die beiden Studien tatsächlich reale Betriebsbedingungen, wie sie mit einem Real Drive Emission Test ermittelt werden können, beschreiben.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima zur Bestimmung der Fahrzeugemissionen unter realen Betriebsbedingungen:

Im Zusammenhang mit der aktuellen Diskussion zu Abgaswerten berufe ich mich auf das Informationspapier der European Research Group on Mobile Emission Sources von 2015, das auf die aktuellen Ereignisse eingeht, sowie auf die Erklärung des österreichischen Umweltbundesamtes auf seiner Homepage. Beide Fachgremien kommen zu dem Schluss, dass es keinen neueren Wissensstand gibt, der begründet, mit neuen Emissionsfaktoren in Berechnung gehen zu müssen.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin zu den VW-Abgaswerten:

Die Auswirkungsanalyse zur S 8 legt Daten zugrunde, die u.a. vom Umweltbundesamt veröffentlicht wurden. Zudem wird auch nicht ein einzelner Motorentyp herangezogen, sondern die gesamte Motorenpalette.

Dr. Hübner für die Projektwerberin zu VW-Skandal und den vermuteten Abweichungen bei den Emissionsfaktoren:

Die Laboratorium für Umweltanalytik GmbH führte Ende 2014 Luftschadstoffmessungen im Kaisermühlentunnel (DTVw ca. 40000 KFZ/d je Fahrtrichtung) durch, um Emissionsfaktoren für nicht-limitierte Schadstoffparameter zu erheben. Dabei wurden auch die konventionellen Luftschadstoffe gemessen und auf Basis der KFZ-Frequenzen auch Flottenemissionsfaktoren für NOx ermittelt und mit den Emissionsfaktoren des Handbuchs der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs verglichen. Es zeigte sich eine sehr gute Übereinstimmung beider Werte, sodass es keinen Grund gibt, in Bezug auf die KFZ-Flotte an der Richtigkeit der Handbuchemissionen zu zweifeln. Im Unterschied zu den von der Beschwerdeführerin angesprochenen real-drive Messungen an Einzelfahrzeugen, umfasst die Tunnelmessung die Emissionen eines sehr großen Fahrzeugkollektivs (einige Tausend KFZ je Stunde).

Dr. Vrtala:

Vorhalt Richtung Dr. Hübner: Die Messungen am Kaisermühlentunnel sind ein sehr indirekter Beweis, der letztlich von vielen anderen Faktoren abhängt. Zu den angesprochenen 10 % mehr in der Emission darf ich auf die in meinem Gutachten gemachten Zitate verweisen.

Feststellung: Es handelt sich bei der Literatur um keine Real Drive Emission Tests, die mit einem portablen Messsystem erfasst wurden (PEMS). Es wurden im Wesentlichen 3 Testzyklen verwendet. Das Zitieren dieser Literatur suggeriert, dass alles „in Ordnung“ ist.

Herr Wolfgang Rehm:

Wir haben in unserem ergänzenden Parteilvortrag den VW Skandal und seine Auswirkungen thematisiert, im Klartext ist das **HBEFA kein taugliches Mittel mehr**, um Flottenemissionen zu erfassen, aufgrund des Marktanteils von VW und der Tatsache, dass in noch genau zu erfassender Weise auch andere Hersteller und nicht nur Dieselfahrzeuge von überhöhten Abgaswerten betroffen sind und dementsprechend der Flottenverbrauch nur unter Zuhilfenahme der Ermittlung von „real drive emissions“ erfasst werden kann.

Die SV führt dazu zwei Publikationen an, die ihre Position des Festhaltens am HBEFA untermauern sollen. Diese stammen aus den Jahren 2012 und 2014 und sind also schon von

ihrem Publikationsdatum her nicht dazu geeignet, die Auswirkungen des VW-Skandals zu erfassen. Äußerst bedenklich ist weiters, dass diese Publikationen anderes beinhalten als das, wofür die SV sie heranziehen will. Auch dort geht es um Testzyklen (die bekanntlich über sog. „defeat devices“ manipulierbar sind). Nur eine dieser Publikationen beschäftigt sich überhaupt und das nur am Rande mit dem Einsatz von PEMS (portable emission measuring systems), wie sie für die Bestimmung von „real-drive-emissions“ erforderlich sind.

Es wird in diesem Zusammenhang festgehalten, dass sich die SV mit den Worten „ich bin Meteorologin“ auf eine neutrale Position zurückziehen versucht und zu verstehen gibt, dass sie sich mit den Untersuchungsergebnissen die sie ins Treffen zu führen versucht hat, nicht wirklich auskennt. Dadurch wird aber jedenfalls nicht ungeschehen gemacht, dass sie vorher versucht hat, sich diesen Anschein zu geben.

Der Verweis auf eine niedrige Grundbelastung entbindet nicht von der Notwendigkeit, die Immissionen auch erst einmal richtig erheben zu müssen, um sie beurteilen zu können.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 11.02 Uhr für eine Pause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 11.24 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Dr. Vrtala das Wort.

Dr. Vrtala:

Frage: Wer ist hier außer mir Sachverständiger für Informatik?

Feststellung: Als Sachverständiger für Informatik sage ich Ihnen, dass es für KFZ-Hersteller genauso leicht ist ein „defeat device“ für den CADC sowie den WMTC herzustellen, wie für den NEDC. Ich sage Ihnen auch, dass die Messung der Emissionen von Motoren auf den CADC oder WMTC zur Folge hat, dass nur jene Verbesserungen in der Motortechnik Einzug halten, die bei diesen Zyklen bessere Emissionswerte liefern. Ob gewollt – durch ein „defeat device“ oder ungewollt durch Selektion und Auslese von Änderungen an Motoren ist jedweder Testzyklus nicht realen Fahrsituationen äquivalent – auf Real Drive Emission Tests mit PEMS kann nicht verzichtet werden.

Antrag: Die Behörde möge die RVS 04.02.12 überarbeiten lassen und anschließend das Projekt im Fachbereich Luftschadstoffe neu bewerten.

DI Zotter:

Bei einer RVS handelt es sich nicht um ein Werk des bmvit, sondern der Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV). Auch wenn Mitarbeiter des bmvit in den Gremien der FSV vertreten sind, hat das bmvit keine Befugnis, eine Überarbeitung der RVS anzunehmen.

Dr. Vrtala:

Aufgrund der vorangegangenen Diskussion wandle ich den Antrag in eine Empfehlung um.

Vorhalt: Die VW Motorentypen finden sich in vielen Fahrzeugen und man hört Leuten, dass es bei anderen Herstellern auch Schwierigkeiten gibt.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin zu VW-Abgaswerte:

Die Auswirkungsanalyse zur S 8 legt Daten zugrunde, die u.a. vom Umweltbundesamt veröffentlicht wurden. Zudem wird auch nicht ein einzelner Motorentyp herangezogen, sondern die gesamte Motorenpalette.

Herr Wolfgang Rehm:

Nochmals wird auf die beiden Publikationen verwiesen und auf die Konsequenz aus den geänderten Verhältnissen bei den Emissionswerten:

Das hat Auswirkungen auf gesamte Flotte und ihre Emissionen bzw. die zu revidierenden Annahmen über den Verlauf der Abnahme der Emissionen im Zuge des technischen Fortschritts.

Dr. Vrtala:

Zu Antwort auf Einwand 36.10, Stellungnahmeband 2, Seite 267:

Zitat: „Aufgrund der veröffentlichten Modellevaluierungsergebnisse für die beiden in S 8 West Einlage 3.3-1 verwendeten Modellansätze ist aus Sicht der Sachverständigen davon auszugehen, dass diese Qualitätskriterien durch beide Modelle bei der gegenständlichen Fragestellung erfüllt sind. Der Modellentwickler des Programms PROKAS, Ingenieurbüro Lohmeyer (<http://www.lohmeyer.de>), gibt ausgehend von Vergleichen zwischen Modellrechnung und Messungen an der A4 in Deutschland sowie in Karlsruhe, Stuttgart und Dresden die folgenden Größenordnungen für relative Abweichungen zwischen Mess- und Rechenwerten an: $\pm 20\%$ für NO₂ -Jahresmittelwerte, -20% bis 50% für 98. Perzentil NO₂ (Stundenmittelwerte), -40% bis 10% für Jahresmittelwerte PM₁₀ (Ruß).“

Feststellung: Sehr geehrte Frau Dr. Baumann-Stanzer: Ich möchte Ihnen nicht zu nahe treten, aber Sie unterliegen einem fatalen Irrtum, wenn Sie davon ausgehen, dass Modellevaluierungsergebnisse allein ausreichen, um eine Unsicherheit im Endergebnis zu garantieren. Eigentlich dachte ich, ich hätte mich in meinem Gutachten ausreichend deutlich ausgedrückt. Ein Beispiel: Sie führen die Vergleiche von Lohmeyer zu PROKAS in Deutschland an. Diese Überprüfung zwischen Mess- und Rechenwerten ergab für – nehmen wir zum Beispiel $\pm 20\%$ für den JMW NO₂. Da es sich um Messungen von Immissionen handelt, wird also ein bestimmter IST-Zustand in der Vergangenheit gemessen und modelliert. Dh. die Eingangsgrößen in die Berechnung sind weitgehend bekannt. Dazu gehören die zugrundeliegende Verkehrsmenge, die Quelleigenschaften, Geometrie, usw. Wir wissen konkret an der S 8 West aus dem Verkehrsbereich, dass die Unsicherheit im IST-Zustand je nach Verkehrsstärkeklasse VSK 17 bis 24 % beträgt. Prof. Sammer bestätigt, dass die Unsicherheiten im Prognosejahr unzweifelhaft größer werden.

Prof. Sammer sagt in TGA-1, Kap. 3.2, ich zitiere: „Die Prognoseergebnisse haben ein deutlich größeres Konfidenzintervall, weil die Annahmen der Rahmenbedingungen für die Prognose und die entsprechenden prognostizierten Raumstrukturdaten, die Verhaltensparameter des Verkehrsmodells usw. zusätzliche Unsicherheiten beinhalten. Dieses Faktum ist bei der Interpretation der Verkehrsmodellabschätzungen zu beachten.“

Das heißt, dass wir jedenfalls mit größeren Unsicherheiten zu rechnen haben werden. Nun ist die NO₂ Immission nicht strikt linear zur Emission. Dennoch können wir nicht davon ausgehen, dass die 20 % Unsicherheit in der Modellierung des IST-Zustandes bei zugrunde liegenden Unsicherheiten der Verkehrsnachfrage von durchschnittlich (!) 17 bis 24 % im IST-Zustand des Projekts S 8 West eingehalten werden können. Nimmt man Qualivermo als Beispiel einer Auswertung eines vergleichbaren Verkehrsmodells heran, so sind sehr viel höhere Unsicherheiten der Verkehrsnachfrage zu erwarten. Es ist also a priori keineswegs klar – es sei denn, man kann es durch Rechnung nachweisen, dass die angesprochenen 30 % Unsicherheit für Modellrechnungen nach RL 2008/50/EG für den JMW NO₂ tatsächlich eingehalten werden können.

Sie führen dazu ferner an, dass die effektiven Zusatzbelastungen aus der Differenz der prognostizierten Immissionen im Prognoseplanfall und im Nullplanfall ermittelt werden und argumentieren weiter, dass ein Teil der Unsicherheiten hinsichtlich Modelleingabedaten in gleicher Weise eingehen und daher keinen Einfluss auf die Zusatzbelastung haben. Das ist nur bedingt richtig. Richtig ist, dass es Eingabeparameter gibt, die dem entsprechen. Im mathematischen Sinn: Sie existieren. Unrichtig ist: Es handelt sich bei Unsicherheiten – und wir wollen systematische Fehler hier grundsätzlich ausklammern – um statistische Fehler. Für solche kann man nicht sagen, ob sie in der einen oder anderen Richtung wirken. Außerdem ist zwischen dem Nullplanfall und dem Realisierungsplanfall eine Verkehrsumlegung enthalten.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Die Unsicherheiten bei der Verkehrsprognose wurden schon gestern diskutiert. Diese Unsicherheiten sind mir bewusst. Ich sehe keine Möglichkeiten diesen Unsicherheiten anders zu begegnen als mit ausreichendem Verkehrsmonitoring.

Dr. Vrtala:

Zu Antwort auf Einwand 36.11 Stellungnahmeband 2, ab Seite 273:

Feststellung: ich verweise auf die anderen hier vorgebrachten Einwendungen meinerseits.

Kommen wir zum besagten Monitoring:

Zu TGA-3, Kap. 5.2, Seite 69f (Erforderliche Maßnahmen Bauphase)

Punkt 3.5:

Ich zitiere: „Nicht staubfrei befestigte Baustraßen (auch als Verkehrsflächen genutzte Teile der Rohtrasse) und Lagerflächen innerhalb der Baustelle sind an trockenen Tagen (=kein Niederschlag innerhalb der letzten 24 Stunden) während der Zeit der Benützung feucht zu halten. Zusätzlich sind bei sehr trockenen Verhältnissen auf den nicht staubfrei befestigten Baustraßen die Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß RVS 04.02.12 einzuhalten (max. 30 km/h).“

Feststellung: Trockenheit hat nicht nur keinen Niederschlag als Ursache, sondern zum Beispiel auch starke Sonneneinstrahlung oder Wind. Bei ungünstigen Situationen kann daher die nicht staubfrei befestigte Oberfläche schon innerhalb von 24 Stunden nach einem Niederschlag wieder trocken sein. Außerdem ist hierfür auch die Menge des Niederschlages relevant.

Frage: Was ist mit sehr trockenen Verhältnissen gemeint. Sie kennen ja außerdem noch den Zustand extremer Trockenheit bei tiefen Lufttemperaturen, welcher in Punkt 3.22 gleichbedeutend gesetzt wurde mit kein Niederschlag innerhalb von 48 Stunden. Ab wann konkret sind sehr trockene Verhältnisse der Fall?

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Letztlich ist hier die Umweltbaubegleitung gefragt. Hier Messwerte anzuführen, ist allgemein nicht üblich. Eine Verschärfung der Maßnahmenformulierung kann diskutiert werden.

Dr. Vrtala:

Es wird angeregt, die anderen Faktoren wie Trockenheit durch Wind, Sonneneinstrahlung, ... mitzubersichtigen.

Feststellung: Ihre Maßnahme erlaubt außerdem bei trockenen Verhältnissen, dass auf nicht staubfrei befestigten Baustraßen jede Geschwindigkeit gefahren werden darf.

Frage: Die angesprochene RVS 04.02.12 beschreibt unter Punkt 10.1.2 als Maßnahme Geschwindigkeitsbeschränkungen, es heißt dort: „*Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Baustelle und auf nicht staubfrei befestigten Baustraßen auf ein Ausmaß, das eine erhebliche Staubentwicklung durch Aufwirbelung wirksam unterbindet (20 bis 30km/h).*“

Diese Beschränkung ist also nicht an sehr trockene Verhältnisse gebunden, sondern trifft in ihrer Formulierung auf alle Witterungsverhältnisse zu.

Warum beziehen Sie sich auf die RVS 04.02.12 und schränken gleichzeitig deren Gültigkeit in zweifacher Hinsicht ein – nämlich auf sehr trockene Verhältnisse und erlauben 30 km/h, wo schon 20 km/h für den Baustellenverkehr in der RVS unabhängig von der Witterung angedacht sind?

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Die gewählte Maßnahmenformulierung ist auch bei anderen Straßenvorhaben so in Verwendung. Die Formulierung kann im Rahmen der Maßnahmendiskussion noch optimiert werden.

Dr. Vrtala:

Antrag: Die Behörde möge RVS konform vorschreiben, dass bei jeder Witterung eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h maximal erlaubt ist und insbesondere bei „sehr trockenen Verhältnissen“ oder „trockenen Verhältnissen“ eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.

und weiter: Punkt 3.11:

Zitat: „Die Reifenwaschanlagen sind regelmäßig zu reinigen und das Waschwasser zu tauschen.“

Feststellung: Bei dieser Maßnahme ist nicht klar definiert, ab welchem Verschmutzungsgrad bzw. wie oft das Waschwasser zu tauschen ist.

Antrag: Die Behörde möge eine Höchstzahl von max. 20 Waschvorgängen vorschreiben, bevor die Anlage gereinigt und das Waschwasser getauscht werden muss.

und weiter Punkt 3.16:

Zitat: „Die Füll- und Abzugsaggregate von Silos für staubhaltige oder feinkörnige Güter sind geeignet abzukapseln und allfällige Verdrängungsluft zu entstauben.“

Feststellung: Jeder Staubfilter hat eine Filtereffizienz, die sich nach Korngröße richtet. Die Vorgabe, eine Abluft zu entstauben, ist nicht ausreichend bestimmt. Die Frage der Filtereffizienz ist nicht geregelt. Eine solche Angabe ist daher nicht ausreichend determiniert.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Ich nehme die Anregung zur Kenntnis. Auch diese Maßnahmenformulierung wurde bereits bei anderen Verfahren so verwendet.

Dr. Vrtala:

Vorhalt: Das ist mir bekannt von der S1/Lobau. Wir messen mit zweierlei Maß, wenn wir dies unterlassen – ich verweise hierzu zum Beispiel auf die Vorgaben der Emissionsstandards von Baufahrzeugen.

Ad Beweissicherung und Kontrolle in der Betriebsphase, Seite 71f, Punkt 3.26:

Zitat: „Falls die Ergebnisse der Querschnittszählungen auf der S 8 (getrennt für Personen- und Lkw-Verkehr gemäß Maßnahme 1.12 und 1.13) über der prognostizierten Verkehrsbelastung liegen, ist zu überprüfen, ob dadurch der vorhabensbedingte Anteil der Immission an relevanten Stellen größer als die Irrelevanzschwelle liegt und es zu Grenzwertüberschreitungen kommen kann. Hierfür sind die Zusatzbelastungen an Immissionen für NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} infolge der gemessenen Verkehrszahlen mittels atmosphärischer Ausbreitungsmodel-

lierung zu berechnen. Wenn diese Immissionsberechnungen eine grenzwertrelevante Zunahme der Immissionsbelastung ergeben, sind im Bereich betroffener Wohnanrainer Luftgütemessungen über den Zeitraum mindestens eines Jahres durchzuführen. Nach Durchführung der Messungen und Auswertungen sind die Jahresergebnisse bis spätestens 15. Mai des Folgejahres gesammelt, ausgewertet und interpretiert der UVP-Behörde zu übermitteln.“

Feststellung: Das ist also die Qualität des Monitorings in der Betriebsphase. Es wird also nicht öfters und besser überwacht als durch den Fachbereich Verkehr vorgegeben. Aus den Messungen folgt außerdem überhaupt keinerlei Maßnahme! Für den Fall von Überschreitungen wird nicht mehr gemacht, als dies lokal zu überprüfen und die unzulässige Situation 1x/Jahr der Behörde mitzuteilen. Monitoring hat auch den Sinn, eine Korrektur eines nicht erwünschten Zustandes herbeizuführen. Im TGA-2 Lärm werden dafür immerhin passive Maßnahmen verlangt.

Antrag: Da das von der Sachverständigen vorgesehene Monitoring in der Betriebsphase nicht einmal annähernd in der Lage ist unerwartete Überschreitungen hintanzuhalten und die Frage der Unsicherheiten dadurch keinesfalls obsolet gemacht wird, wird hiermit beantragt, die Projektwerberin Unsicherheiten der Immissionsprognose ermitteln zu lassen, diese in die Bewertung einfließen zu lassen und das Projekt durch Unsicherheiten ergänzt nochmals aufzulegen.

In eventu Antrag: Wird dem vorigen Antrag nicht entsprochen, möge die Behörde das Projekt mangels ausreichender Bestimmtheit zurückweisen.

Zum Fachbereich Klima ist Folgendes hinzuzufügen:

Der CO₂ Gehalt in der Atmosphäre der Luft war seit mehr als 800000 Jahren nicht mehr so hoch wie heute. Es ist bekannt, dass der rasche Anstieg der CO₂ Konzentration menschengemacht ist. Ein Business as usual ist nicht mehr möglich, denn:

Einerseits ist der Verkehr in Österreich der größte einzelne Emittent von klimaschädlichen Gasen.

Und andererseits hat die COP21 in Paris gezeigt, dass wir etwas tun müssen. Völkerrechtlich kann Österreich für ein Nicht-Handeln belangt werden – das sollte uns klar sein. Folgt man den Ergebnissen von Paris, so müssen wir auch in Österreich unsere THG Emissionen bis 2050 erheblich reduzieren.

Es ist ferner festzustellen, dass es für THG keine Irrelevanzschwelle geben kann, denn jede Emission trägt zur Klimaerwärmung bei. Das Erdklima ist ein hochkomplexes System. Es gibt viele Rückkopplungen, die das Klima – Gott sei Dank – stabilisieren. Es gibt aber auch „tipping points“, die das System schlagartig ins Kippen bringen können.

Aus meteorologischer Sicht und insbesondere aus Sicht eines Wissenschaftlers, der vor Jahren selbst das erste umweltbezogene Projekt am CERN mitbegründet hat und welches sich wesentlich mit dem Einfluss hochenergetischer Strahlung auf unser Klima auseinandersetzt (das CLOUD Projekt), ist eine rasche Reduktion der Emission von klimaschädlichen Emissionen unbedingt erforderlich. Die Wege zur Emissionsreduktion schließen auch den Straßen-

verkehr nicht aus. Es ist wichtig, dass durch gute raumordnerische Planung und Maßnahmen die Verkehrsnachfrage grundsätzlich gesenkt werden kann. Hier besteht zweifelsohne viel Spielraum.

Typischerweise haben hochrangige Straßen einen massiven Ausbau von Wirtschaftsstandorten auf der „grünen Wiese“ zur Folge. Man kann diese Entwicklung zum Beispiel schon an der S 10, der erst letztes Jahr fertig gestellten Schnellstraße von Linz nach Freistadt, gut beobachten. Es ist zu erwarten, dass auch an der S 8 West diese Jagd nach Wirtschaftsstandorten stattfinden wird.

Diese Entwicklung steht aber im diametralen Gegensatz zu dem, was unser Weltklima tatsächlich bräuchte.

Antrag: Die Behörde möge der Projektwerberin nicht nur die photovoltaische Ausstattung der Notrufsäulen auftragen, sondern die Projektwerberin dazu anhalten, die verursachten Emissionen durch den Neuverkehr 1:1 zu kompensieren.

Die Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima weist darauf hin, dass es sich bei diesem Thema um eine politische Diskussion handelt.

Herr Wolfgang Rehm:

Im Klima-Bereich gibt es kein Irrelevanzkriterium. Und jeder Beitrag eines Einzelvorhabens ist gemessen an den Gesamtemissionen klein. Angesichts der gerade im TGA Luftschadstoffe und Klima geschilderten Rahmenbedingungen und der besonderen Bedeutung des Verkehrs ist es daher nicht zulässig, dass Emissionssteigerung unkompensiert bleiben. Mangels eines genauen gesetzlichen Regelwerks ist das Vorsorgeprinzip anzuwenden.

Deshalb fordern wir die Sachverständige auf, eine zusätzliche Auflage vorzuschlagen und die Behörde diese vorzuschreiben, und beantragen, dass die dem Vorhaben zuzurechnenden Treibhausgasemissionen durch emissionsminimierende Maßnahmen (Ankauf von Zertifikaten u dgl.) kompensiert werden.

Dr. Vrtala:

Feststellung, dass die 1:1 Kompensation ein konkreter Punkt ist, der von der Projektwerberin umgesetzt werden kann.

Dr. Vrtala für die Stadtgemeinde Gerasdorf zum Fachbereich Luftschadstoffe:

Die Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien nimmt zu Luftschadstoffen wie folgt Stellung:

Zunächst wird festgestellt, dass das Gemeindegebiet Sanierungsgebiet nach IG-L ist.

Für den Fachbereich Luftreinhaltung ist der Fachbereich Verkehr eine Voraussetzung. Ferner wird darauf hingewiesen, dass im Gemeindegebiet absehbare Entwicklungen, wie z.B. die schon erwähnte Bodenaushubdeponie der Firmen Kovanda und Huf geplant sind, die

ihrerseits nennenswerte Luftschadstoffmengen emittieren. Es wird festgestellt, dass eine kumulative Betrachtung für Luftreinhalteverfahren im gegenständlichen Verfahren bisher nicht erfolgt ist.

Antrag: Die Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien beantragt hiermit die Berücksichtigung kumulativer Effekte im Fachgebiet Luftreinhalteverfahren.

Hinweis: Die Stadtgemeinde Gerasdorf behält sich vor, zum Fachbereich Luftreinhalteverfahren jederzeit im Verfahren weitere Stellungnahmen abzugeben.

Dr. Vrtala für die Bürgerinitiative Marchfeld BIM und die Umweltorganisation VIRUS:

Zusammenfassende Stellungnahme:

1.) Zunächst zur Beantwortung meines Gutachtens: Aus meiner Sicht wurden die durch das Gutachten aufgeworfenen Fragen nicht erschöpfend durch die Prüfgutachter behandelt, wobei festzustellen ist, dass sich Prof. Sammer mit meinen aufgeworfenen Fragen am besten auseinandergesetzt hat. Ich möchte Prof. Sammer auch Anerkennung aussprechen dafür, dass er den Mut hat, die Probleme beim Namen zu nennen, auch wenn ich seine Conclusio für das gegenständliche Verfahren absolut nicht nachvollziehen kann. Ich möchte daher anregen, dass sich die Behörde mit den von mir vorgebrachten Einwänden des Gutachtens fachlich noch einmal und vor allem eingehender auseinandersetzt.

2.) Aus dem Fachbereich Verkehr nehme ich mit, dass wir heute und hier eine äußerst geringe Aussagequalität der Erwartungswerte der Verkehrsnachfrage haben. Die Erwartungswerte können mit knapp 50 % Wahrscheinlichkeit überschritten werden. Qualivermo hat uns gezeigt, wie Unsicherheiten im Verkehrswesen bestimmt werden können. Die Ableitung von Unsicherheiten im gegenständlichen Projekt ist – Qualivermo folgend – kein großer Aufwand mehr, denn die wesentliche Grundlage einer Bestimmung der Unsicherheit des IST-Zustandes ist ja schon gemacht worden. Das vorgeschriebene Monitoring ist kein Ersatz für gewissenhafte Planung. Da die Regelkreise für beim Monitoring erkannte Überschreitungen nicht ausreichend sicherstellen können, dass aus Verkehrsnachfrageüberschreitungen umgehend Maßnahmen erfolgen, ist Monitoring kein Planungsersatz. Monitoring, welches sich auf einige wenige Stichproben nach Verkehrsfreigabe beschränkt, ist nicht als Monitoring zu bezeichnen. Monitoring ist die dauernde Überwachung.

3.) Da die Aussagekraft der prognostizierten Verkehrsnachfrage knapp besser als der reine Zufall ist, ist auch die abgeleitete Größe der Lärmimmission in ihrer Aussagekraft nicht besser. Daher sind die Folgerungen, insbesondere die auf 0,1 dB strikte Auswertung nach BSt-LärmIV, unschlüssig und nicht plausibel. Es genügen nur 2,35% mehr Verkehr, um Maßnahmen erforderlich zu machen. Von dieser Genauigkeit ist der Verkehrsbereich Lichtjahre weit entfernt. Daher sind im Rahmen dieser UVP Anrainer möglicherweise nicht darüber informiert, dass sie mit großer Wahrscheinlichkeit auch betroffen sind und folglich die Wahrscheinlichkeit hoch ist, dass sie passive Lärmschutzmaßnahmen erhalten. Diese Anrainer sind durch mangelnde Information ihrer möglichen Betroffenheit praktisch präkludiert. Durch die Anwendung von Unsicherheiten kann dieses Problem gelöst werden, die Berechnung von Unsicherheiten ist seit C.F. Gauss – also seit sehr langer Zeit – möglich.

4.) Im Fachbereich Luftreinhaltung ist es ähnlich wie beim Lärm. Auch hier ist die Aussagekraft der Ergebnisse, dass Immissionen eingehalten werden können, nur knapp besser als der reine Zufall. Daher sind auch die Folgerungen, insbesondere im Hinblick auf die Einhaltung von Irrelevanzkriterien oder der prognostizierten Einhaltung von PM10 TMW Überschreitungstagen in ihrer Aussagekraft knapp besser als der reine Zufall. Wir haben auch hier im Rahmen dieser UVP einen Informationsnotstand. Die Situation wird durch die bekannt höheren Emissionen von Vehikeln als angenommen – Stichwort VW Skandal – nicht gerade verbessert. Die Regelung der Emissionen über das HBEFA ist nicht mehr haltbar. Das Modell ist abgelaufen – die Anwendung ist nicht mehr Stand der Technik. Für Kraftfahrzeuge muss eine Anwendung von Real Drive Emission Tests, die tatsächlich im realen Verkehr gemessen werden, verwendet werden und es muss klar sein, dass Kraftfahrzeuge vorgegebene Emissionsgrenzen in allen Fahrsituationen einhalten müssen. Diese Obergrenze ist als Planungsgrundlage anzusetzen.

5.) Zur Emission von Treibhausgasen ist klar zu sagen, dass die Errichtung einer hochrangigen Strecke mit all ihrem Wohlfahrtsnutzen diametral im Widerspruch zu den Klimazielen steht. Die vorgeschriebenen Maßnahmen sind bestenfalls lächerlich im Vergleich zu den verbleibenden Auswirkungen. Das Modell „business as usual“ ist out. Wir befinden uns hier in einer Einbahn, die wir nur durch Anbieten von alternativen ökologischeren Verkehrsmöglichkeiten und besserer Raumplanung in den Griff bekommen werden. Mit dem Projekt S 8 West befinden wir uns in einer Einbahn. Ein Umkehren aus dieser Einbahn ist nicht möglich. Wird die S 8 West gebaut, werden wir später bestenfalls in unserem Bemühen die Situation zu retten, zu Geisterfahrern in dieser Einbahn. Dies trifft aber unsere Kinder und Enkelkinder. Sie müssen ausbaden, was wir verabsäumt haben. Da die Erwartungswerte der Verkehrsprognose auch für die zu erwartenden Treibhausgasemissionen mit knapp 50 % Wahrscheinlichkeit überschritten sein werden, ist auch die vorgelegte Abschätzung nur knapp besser als der reine Zufall. Auch hier ist die Aussagekraft praktisch nicht gegeben. Die wirklichen Folgen sehen wir an der A 2, A 22 und A 23. Ausbau und Erweiterung und kontinuierliche Zunahmen von Treibhausgasemissionen. Wo wollen wir also hin? 1,5 Grad Erwärmung – wie in Paris verhandelt – oder 6 Grad?

Aus meiner Sicht fehlen schlicht die Grundlagen, um das Projekt genehmigen zu können. Ich rege hiermit auch an, dass die Behörde der Projektwerberin die vorgebrachten Punkte zur Verbesserung aufträgt und anschließend nochmals prüft.

Der Verhandlungsleiter teilt mit, dass ihm soeben Dokumente übergeben wurden, aus welchen hervorgeht, dass die Stadtgemeinde Gerasdorf dem Ingenieurbüro Dr. Vrtala mit sofortiger Wirkung die Vertretungsvollmacht entzogen hat. Diese Dokumente werden als Beilage ./45 zum Protokoll genommen.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Wolfgang Rehm das Wort.

Wolfgang Rehm für die Bürgerinitiative Marchfeld BIM und die Umweltorganisation VIRUS:

Ich beginne meinen Beitrag mit dem Themenbereich Grundwasser / Straßenwässer.

Im gegenständlichen Vorhaben ist die Versickerung von chloridbelasteten Straßenwässern ins Grundwasser geplant, die Sensibilität des Grundwassers ist hoch.

Das war bereits von Beginn der ersten Untersuchungen an klar:

Hier aus den Ergebnissen der Marchfeldkorridoruntersuchung Bericht P.3.1 S331f (Hervorhebungen im Original) :

„Allgemeine Beschreibung von Maßnahmen:

Wie bereits im vorigen Abschnitt angeführt sind aus dem Titel Grundwasser jedenfalls Projektmaßnahmen erforderlich um sowohl eine umweltverträgliche als auch eine technische ausführbare Trassenführung zu ermöglichen. In der Beschreibung von Maßnahmen wird aus gegenständlichem Sachgut somit jedenfalls von der Ausführung der erforderlichen Projektmaßnahmen im Zuge der Projektierung ausgegangen.

*Allfällig zusätzliche, bei Trassenbeurteilungen übliche, **Ersatz-, Ausgleichs- und Minderungsmaßnahmen** zur Verbesserung der Zielerfüllung bzw. Eingriffsintensität werden sofern sinnvoll separat angeführt.*

- Projektmaßnahmen

Unabdingbare Projektmaßnahmen zur Verringerung der Eingriffsintensität

• Brückenbauwerke

• Vermeidung von Tieflagen im Bereich von geringen Flurabständen

• Vermeidung des Versitzens von Grundwasser in den Untergrund im Bereich von GW Nutzungen,

z.B. durch Ausleitung in Vorfluter über Retentionsbecken

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

*Zusätzliche **Ersatz-, Ausgleichs- und Minderungsmaßnahmen** zur Verbesserung der Zielerfüllung bzw. Eingriffsintensität sind nicht erforderlich“.*

Im Umfeld des ersten Verbesserungsauftrags wurde offensichtlich eine Umplanung vorgenommen und keine generelle Einleitung der Straßenwässer in den Vorfluter (naheliegend Russbach) mehr vorgesehen, sondern soll weitgehend ins Grundwasser versickert werden.

An dieser Stelle ist unverständlich, warum die Behauptung aufgestellt wird, die Chlorid-Vorbelastung des Russbachs sei nicht von Chloridfrachten aus Straßenwässern mitbestimmt, obwohl lt. vorliegenden Informationen die S 1 Ost zwischen Eibesbrunn und Süßenbrunn, die S 2 die A 5 zwischen Eibesbrunn und Schrick also das PPP-Y direkt oder indirekt in den Russbach entwässern und weiters die Einleitung aus Straßenwässern von der S 1 Schwechat – Süßenbrunn geplant ist. Die aus dem Technischen Bericht Grund- und Oberflächenwässer zu entnehmende gemessenen Chloridbelastungen von jenseits der 400 mg /l (445!!! bei Wolkersdorf 13.8.2007) zeigen zwar Vorbelastungen auf, die Dokumentation reicht aber nur bis 2008 (vor Baubeginn A5 Süd!).

Angesichts der hohen Sensibilität des Schutzgutes Grundwasser ist unverständlich, warum keine andere Technologie gewählt wurde. Dazu :

1. An der A5 Nord B wird eine 16,5 km lange Druckrohrleitung zur Thaya geplant, warum nicht hier?

2. Umkehr-Osmoseanlagen zur Entfernung auch von Chlorid: Würde beim Verursacher ansetzen und nicht hinterher in einer Trinkwasseraufbereitungsanlage
3. Warum nicht auch Straßenwässer auf trockenfallenden Bodenkörperfilterbecken leiten – sind Stand der Technik (würde Situation verbessern, allerdings das Chloridproblem nicht oder nur sehr bedingt lösen)

Stattdessen konventionelle Anlagen wie folgt:

Als Inhalt der Planung sind laut Einlage 2-5.1 **zehn** verschiedene zur Anwendung kommende Arten der Versickerung vorgesehen.

Darunter auch die zentrale Versickerung von Winterwässern ins Grundwasser.

Dabei wird der Schwellwert von 180mg Chlorid der QZV Grundwasser NICHT eingehalten. Deshalb wurde eine numerische Grundwassertransportmodellierung gerechnet und damit **versucht nachzuweisen**, dass die Auswirkungen begrenzt wären und das Vorhaben dennoch umweltverträglich sei.

Dass dabei zahlreiche landwirtschaftliche Bewässerungsbrunnen im näheren Bereich der Trasse aufgegeben werden müssen, ohne dass gewährleistet ist, dass geeigneter Ersatz beschafft werden kann oder auch nur weitere Voruntersuchungen vorgenommen werden, um dies vorab garantieren zu können, ist festzuhalten.

Schwerwiegender ist, dass sich im Abstrombereich der Trasse in lediglich 300 (lt. Angaben EVN) bis 375 (lt. Einlage 3-12.7) m Entfernung ein Trinkwasserschutzgebiet und Versorgungsbrunnen der EVN Wasser befindet (wo davon auszugehen ist, dass Gänserndorf, Markgrafneusiedl und Obersiebenbrunn damit versorgt werden). Weiters besteht eine Trinkwasserversorgungsanlage in Parbasdorf und bestehen in Markgrafneusiedl auch Hausbrunnen.

Da wird also hasardiert bzw. nicht nach dem Verursacherprinzip vorgegangen.

DIESER NACHWEIS BEGRENZTER AUSWIRKUNGEN UND SOMIT DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT IST JEDENFALLS NICHT GELUNGEN!!!

Beeinträchtigungen des Schutzgutes auch im weiteren Bereich, Trinkwasserschutzgebiet und im Ortsgebiet Markgrafneusiedl, Hausbrunnen können daher nicht ausgeschlossen werden, sind vielmehr zu erwarten.

Auch auf das Vorbringen der EVN Wasser, wo im Nahbereich der A 22 bereits Probleme mit Chloridfrachten im dortigen Wasserschutzgebiet eingetreten sind, ist hinzuweisen.

Zu den Problemen bei der Modellierung:

a) Generell sind hier keinerlei Unsicherheiten angegeben, das beginnt beim Modell sowie dem Rechenwerk der Software und setzt sich bei den Eingabeparametern fort. Jede Software, auch wenn sie gut ist, ist nur so gut wie derjenige, der sie handhabt.

b) Die gewählte Vorgangsweise ist allerdings nicht nachvollziehbar, weil eine detaillierte Beschreibung der Randbedingungen dem Bericht der Joanneum Research (Fank et al 2008) zu

entnehmen sei und im Projekt (Einlage 3-12.7) nur überblicksmäßig dargestellt ist. Abgesehen davon, dass das Zitat falsch nummeriert und unvollständig ist, und nicht klar ist, ob es sich dabei überhaupt um ein veröffentlichtes Werk handelt, ist diese Vorgangsweise hier nicht angebracht, das Projekt nicht vollständig.

Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser:

Die Kalibrierung und Validierung der Modellberechnung Joanneum Research 2008 ist dem SV Gutachten Hydrogeologie – Grundwasser (**Anlage 1**) beigelegt.

Herr Wolfgang Rehm:

c) Auch von Modellierungsseite sind Modellparameter von informationstechnischer Seite fraglich, gibt es rechen-technische Artefakte etwa bei der Diffusion, die keine reale Entsprechung haben.

d) Die longitudinale Dynamische Dispersion wurde lediglich abgeschätzt.

e) Es wurde verabsäumt die Porosität zu bestimmen.

f) Eigene Berechnungen der durchflusswirksamen Porositäten aufgrund der Durchlässigkeiten lt. Pumpversuchen sowie eigener Berechnungen der Durchlässigkeiten aus den Korngrößenverteilungen (im Projekt) werden vorgestellt. Die angewendeten Berechnungsmethoden sind in Fachkreisen allgemein anerkannt und sollten den Projektanten und dem UVP-SV geläufig sein.

I. Berechnung der durchflusswirksamen Porosität nach MAROTZ (1968)

kf bzw p*

<i>Mindestwert:</i>	<i>8,0E-05</i>	<i>3,7%</i>
<i>Höchstwert:</i>	<i>8,0E-03</i>	<i>24,5%</i>
<i>Durchschnitt:</i>	<i>1,2E-03</i>	<i>12,0%</i>

II. Berechnung des Durchlässigkeitsbeiwertes aus der Kornverteilung nach HAZEN (1892) und BEYER (1964) sowie Berechnung der durchflusswirksamen Porosität nach MAROTZ (1968)

<i>Mindestwert:</i>	<i>8,9E-05</i>	<i>4,2%</i>
<i>Höchstwert:</i>	<i>1,9E-03</i>	<i>18,0%</i>
<i>Durchschnitt:</i>	<i>5,9E-04</i>	<i>10,8%</i>

FAZIT: Die durchflusswirksamen Porositäten liegen deutlich unter den Projektannahmen!

Die berechneten Porositäten liegen zwischen 3,7 und 24,5% (arithm. Mittelwerte 12 bzw. 10,8%). Im GW-Modell wird mehr als das Doppelte angenommen. Das Transportmodell muss daher auf Basis realistischer Werte überarbeitet werden.

g) Weiters ist zu fragen, von welchen Porositäten das Joanneum-Modell ausgeht (30 % wie im Projekt angegeben?). Vielleicht sind diese Annahmen auch falsch (wäre zu prüfen!).

h) Wenn die Projektanten auf ihren Annahmen beharren, wäre für das Transportmodell eine neuerliche Sensitivitätsanalyse hinsichtlich der Porosität durchzuführen.

Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser:

Die gewählte Porosität für das gegenständliche Modell erscheint für den Sachverständigen grundsätzlich nachvollziehbar. Die Porosität spielt nur in instationären Situationen eine wesentliche Rolle, weil sie den Zeitmaßstab der Ausbreitung steuert. Ein hoher Wert von führt zu relativ langsamen Ausbreitungsgeschwindigkeiten, ein kleinerer Wert entsprechend zu höheren Geschwindigkeiten. Da sich mit zunehmender Entfernung ein stationärer Zustand einstellt, sind die Auswirkungen dieser Änderung auf den Nahbereich der Trasse beschränkt. Lokal können diese Werte aufgrund der Genese der Sedimente variieren.

Herr Wolfgang Rehm:

i) Es ist auch nicht klar, ob stationär oder instationär, ob 2D oder 3D modelliert wurde

Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser:

Es wurde 2-dimensional modelliert, dies erscheint für die gegenständliche Fragestellung ausreichend.

Herr Wolfgang Rehm:

j) Transversale Dispersivitäten scheinen mit 1 bis 30 % der longitudinalen Dispersivitäten starken Schwankungen zu unterliegen.

k) Sensitivitätsuntersuchung (3.3 Sensibilitätsuntersuchung) wurde die vorher angenommene Porosität von 30 % auf 25 % variiert (sie könnte auch niedriger sein und ist es auch s.o.). Die Chloridzusatzbelastung wurde aber in weiterer Folge dennoch mit dem höheren Wert ermittelt.

l) Der Satz *„Demnach kommt es bedingt durch die geringere Porosität nur zu einer kleinräumigen weiteren Ausbreitung der Zusatzbelastung im Abstrom der geplanten S 8, welche als unwesentlich anzusehen ist“* (S. 24) ist angesichts der vergleichenden Darstellung (vgl. S 46) *bereits von vornherein als unschlüssig anzusehen.*

m) Gerechnet wurde dann – in Gegensatz zu den Feststellungen des UVP Gutachters bei den Überlagerungen mit den höheren Porositätswerten und demzufolge geringeren Chloridkonzentrationen.

n) Unschlüssig ist die Sache auch deshalb, weil auch die folgende Aussage von vornherein als in sich widersprüchlich zu erkennen ist (Hervorhebungen nicht im Original).

„3.3.2 Modelldauer

Das Transportmodell wurde über 12 Jahre gerechnet. **Nach 12 Jahren stellt sich ein quasi stationärer Zustand ein. Sollte nach 12 Jahren kein stationärer Zustand erreicht werden (SIC!!!)**, müsste das Modell aus zeitlicher Sicht weiter bis zum Erreichen eines stationären Zustandes bzw. bis zum Eintreffen der Chloridfahne in die Vorflut gerechnet werden. Zur Verifizierung der o.a. Forderungen wurde wie im vorigen Punkt angeführt, eine ergänzende Modellrechnung aufgesetzt und die Modelldauer auf insgesamt 24 Jahre (2 x 12 Jahre) erstreckt. Die Ergebnisse der Ausbreitung der Zusatzbeaufschlagung mit Chlorid (repräsentativ für die Konzentrationen +5 mg/l bzw. +50 mg/l) finden sich auf den folgenden Abbildungen.“

Aus dem Vergleich der Abbildungen ergibt sich; dass die apodiktische Aussage, es stelle sich ein stationärer Zustand ein, keine „Wahre Aussage“ ist, dass KEIN Erreichen eines stationären Zustandes nachgewiesen wurde, dass sich die Ergebnisse der Rechnungen über 12 und 24 Jahre deutlich unterscheiden, dass entgegen den eigenen Vorgaben nicht bis zum Erreichen eines stationären Zustandes oder bis zum Eintreffen der Chloridfahne in die Vorflut gerechnet wurde.

Der SV merkt hier an, dass mit 25 gerechnet worden sei, dies ist aber aus den Abbildungen im Bericht nicht ersichtlich bzw. geht daraus in keiner Weise hervor.

Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser:

Bei dem Modell des Joanneum Research 2008 wurde mit einer Porosität von 10 % gerechnet.

Die Porosität wurde durch die PW mit 25 % gerechnet und dies wurde auch in den UVE - Einreichunterlagen in einer Sensibilitätsanalyse dargestellt (Einlage 3.12.07). Die dortige Darstellung war für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit hinsichtlich des Schutzgutes Grundwasser – Hydrogeologie maßgebend.

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Straßenwässer:

Zum Hinweis des Einwenders, dass die Versickerung der Straßenwässer erst nach dem ersten Verbesserungsauftrag der Behörde eingereicht wurde und davor eine Ableitung der Straßenwässer in den Russbach geplant war:

Aus Sicht des Sachverständigen ist darauf hinzuweisen, dass die Umplanung des Systems der Straßenentwässerung nicht Forderung aus dem Verbesserungsauftrag war. Die Projektwerberin hat dies aufgrund eigener Überlegungen vorgenommen.

Zur Reinigung der Straßenwässer: Die Ableitung in einen großen Vorfluter, ist sinnvoll, jedoch nicht immer möglich.

Zur Reinigung mittels Umkehrosiose: Wenngleich das Prinzip der Umkehrosiose zur Gewinnung von Trinkwasser oder Betriebswasser für Industrie- oder Kraftwerksanlagen aus Meerwasser durch die Verringerung des Salzgehaltes zur Anwendung kommt, so kommt es zur Entsalzung von Straßenwässern in Österreich bislang nicht zur Anwendung. Auch europaweit sind dem SV keine derartigen Anlagen bekannt. Bei dem „Entsalzungsprozess“ mittels Umkehrosiose fallen neben dem weitgehend „entsalzten“ Wasser auch nicht unbe-

trächtliche Mengen an Konzentrat mit hoher Salzkonzentration an, dessen Entsorgung ungeklärt ist. Das geforderte Prinzip der Umkehrosmose zur Entsalzung der chloridbelasteter Straßenwässer entspricht somit nicht dem Stand der Technik.

Zur Reinigung über trockenfallende Filterbecken: Die gegenständlich geplanten Filterbecken sind trockenfallende Filterbecken.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 12.42 Uhr für eine Mittagspause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 13.48 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter teilt mit, dass eine Stellungnahme der Grünen Bezirk Gänserndorf vom 6. April 2016 im bmvit eingelangt ist. Diese Stellungnahme wird als Beilage ./54 zum Protokoll genommen und kann während der Verhandlung eingesehen werden.

Der Verhandlungsleiter teilt weiters mit, dass der Sachverständige für Humanmedizin derzeit abwesend ist, ab 17.30 Uhr aber wieder anwesend sein wird.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Wolfgang Rehm das Wort.

Herr Wolfgang Rehm für die Bürgerinitiative Marchfeld BIM und die Umweltorganisation VIRUS:

o) Die Frage nach der Im Joanneum-Modell angegebenen Porosität wird vom SV nun mit 10% angegeben, ungeklärt bleibt, warum die Projektanten einerseits darauf aufbauen, andererseits derart gravierend davon abgewichen sind.

p) Ermittlung der Durchlässigkeit:

Es gibt weiters offenbar große Unsicherheiten bei der für das Strömungsmodell erforderlichen Ermittlung der Unsicherheit des Durchflusses unter der Trasse. Das Ergebnis ist mit „rund“ 466,0 l/s angegeben, Angaben erfolgen aber auf eine Stelle hinter dem Komma genau!

Die Pumpversuche und ihre Auswertung ergäbe 597,0 Liter pro Sekunde und obwohl man auf zehntel Liter genau sein will, wird den Denkgesetzen der Logik widersprechend folgende Aussage getroffen: *„Diese Ermittlung deckt sich gut mit den Ergebnissen der Auswertung der Pumpversuche, wo die S8 querend eine mittlere Durchströmung von 597 l/s ermittelt wurde“.*

Der obere Wert beträgt immerhin 28 % des unteren und die Frage ist, wie groß müsste ein Konfidenzintervall sein, dass es tatsächlich keinen Unterschied macht und wie groß wären dann aber die Auswirkungen auf die Genauigkeit der Ergebnisse hinsichtlich der Ausbreitung der Chloridfahnen?

Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser:

Hinsichtlich möglicher, rechnerischer, Artefakte wird darauf hingewiesen, dass durch die Projektwerberin eine Berechnungsmethode gewählt wurde, welche diese möglichst reduziert.

Hinsichtlich des Unterschiedes der Durchströmung unter dem Trassenbereich wird festgehalten, dass hier Größenordnungen darstellen sollen. Die Berechnung mit den Pumpversuchen stellt nur eine Größenordnung dar – da diese an Stichtagsmessungen punktuell ermittelt wurden.

Herr Wolfgang Rehm:

q) Die Vergleichsabbildung 25 auf Seite ist nicht mit Einheitenbeschriftungen versehen. Die gleiche Abbildung findet sich hier mit Beschriftung der y-Achse im Technischen Bericht auf Seite 43; dort allerdings ergänzt um Durchlässigkeitsberechnungen aus Bilanzgebieten unter Zuhilfenahme des Berichtes Joanneum Research Grundwassermodell Marchfeld auf den bereits anstelle einer genauen Dokumentation des Transportmodells verwiesen wurde.

Die Tabelle trägt den Vermerk: „Tabelle 22: GW-Durchströmung Grobbilanz Quelle: Stundner“

Deshalb ist die Frage zu stellen, um welchen Herrn Stundner es sich hierbei handelt und aus welcher Publikation diese Abb. entnommen ist und warum keine Quellenangabe erfolgt ist, insbesondere wenn der Urheber der SV für Straßenwässer ist.

Als Quelle (diese wird im Quellenverzeichnis nicht näher bezeichnet) wird also ein Herr Stundner angegeben. Bis zum Nachweis des Gegenteils darf aufgrund des Fachgebietes davon ausgegangen werden, dass es sich dabei um den Sachverständigen für Oberflächenwässer und Straßenwässer handelt, der von uns bereits per Vorbringen vom 2.3.2016 wegen Befangenheit abgelehnt wurde. Offenbar besteht hier eine gute Zusammenarbeit, aber möchte man aus irgendwelchen Gründen im Bereich graue Literatur bleiben und auf eine Angabe, ob die Berechnungen oder die Grafik aus welcher Publikation oder welcher unveröffentlichten Schrift oder mündlicher Mitteilung die Information stammt, verzichten?

Wir haben vorher aus anderen Gründen unsere Ablehnung dieses Sachverständigen bekundet gestellt und auch die ggst. Frage ist im Zusammenhang mit möglicher Befangenheit von Relevanz.

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Straßenwässer:

Die Tabelle 22 im UVE Bericht Einlage 3.12.1 wurde tatsächlich von mir erstellt. Ich habe diese Tabelle als Besprechungsgrundlage für ein Gespräch im bmvit erstellt, um anhand dieser Tabelle eine Frage bezüglich der Versickerung von Chlorid in den Grundwasserkörper Marchfeld zu erläutern. Die Besprechung fand im Beisein der UVP-Verfahrensleitung des bmvit zu einem Zeitpunkt statt, an dem ich noch als SV für Grundwasser bestellt war. Erst danach wurde ich auf mein Ersuchen von einem eigenen SV für Hydrogeologie und Grundwasser abgelöst. Die Projektwerberin erhielt von mir keine Autorisierung, die Tabelle in ihrem Fachbeitrag zu veröffentlichen.

Herr Wolfgang Rehm:

Es wird festgehalten, dass die Verwendung der von ihm stammenden und im Rahmen einer Projektbesprechung (damals auch lt. seinen Aussagen als designierter SV für Grundwasser) vorgelegten Grafik durch die Projektwerberin im überarbeiteten Einreichprojekt ohne sein Wissen und unautorisiert erfolgt ist.

Aus der Legende dieser Grafik:

„Die Berechnung ergibt 268,6 l/s. Hierbei ist zu beachten, dass es sich bei den Berechnungsgrundlagen um Modellergebnisse handelt. Weiters konnte die genaue Lage der Trasse in den Bilanzgebieten nur grob berücksichtigt werden.“ 42

Auch hier wird nicht einmal gerundet, sondern auf eine Stelle hinterm Komma ein Wert angegeben, der wiederum signifikant unter dem von 466 l/sec zu liegen kommt, der offensichtlich nicht die Untergrenze möglicher Berechnungsergebnisse darstellt und nicht auf der sicheren Seite liegen kann.

Anm.: An dieser Stelle wird von Herrn Rehm der begonnene auch für den Bereich Grundwasser noch nicht abgeschlossene Vortrag unterbrochen, um Dr. List und Dr. Wimmer das mit der Verhandlungsleitung für diesen Nachmittag vereinbarte Vorbringen, bzw. die Diskussion der Reaktion der SV auf das Vorbringen vom 1. Verhandlungstag zu ermöglichen.

Der Verhandlungsleiter ersucht die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima, zu Punkt I. („Nicht korrekt und viel zu niedrig berechnete Luftschadstoffemissionen und -immissionen der Bauphase“) der Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH vom 4. April 2016 (Beilage ./29) Stellung zu nehmen.

(Anmerkung: Herr RA Dr. List übergibt dem Verhandlungsleiter eine schriftliche Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH vom 7. April 2016, welche eine überarbeitete Fassung der schriftliche Stellungnahme vom 4. April 2016 darstellt; diese Stellungnahme wird als Beilage ./30 zum Protokoll genommen).

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

In Punkt 3.1 der Stellungnahme wird eingewandt, dass die gemäß Baukonzept vorgesehene Zwischenlagerfläche bei km 8 bis auf 350 m an das Siedlungsgebiet von Strasshof an der Nordbahn heranreiche und dies im Widerspruch zu Maßnahme 3.12 stehe, die für Material-, Erdaushub- oder Humuszwischenlagern, Materiallagern und -aufbereitungen und Asphaltmischanlagen ein Mindestabstand von 500m vom nächsten Wohnanrainer fordere.

Beantwortung: Ich schließe mich in der zitierten Auflagenempfehlung der Empfehlung des Umweltbundesamtes im Dokument „Ökologische Kriterien öffentliche Bauausschreibungen – Status quo-Vorgaben auf Baustellen, 2009“ an. Diese Auflagenempfehlung zielt auf den Schutz der Anrainer vor zusätzlichen Immissionen durch Luftschadstoffe infolge von temporären, kleineren Baustelleneinrichtungen ab, die in der Immissionsmodellierung in der Bauphase noch nicht explizit berücksichtigt wurden. Die angesprochene Zwischenlagerfläche bei km 8 wurde in der Immissionsberechnung der UVE bereits berücksichtigt und deren Auswir-

kungen auf die nächsten Anrainer wurden daher bereits geprüft. Eine entsprechende klärende Umformulierung der vorgeschlagenen Maßnahme 3.12 wird vorgenommen.

In Punkt 3.2 der Stellungnahme wird eingewandt, dass aus UVE S.140 Abb. 48 und 49 nicht geprüft werden könne, ob die Aufpunkte in der Bauphase an der straßenzugewandten Grundstücksgrenze angesetzt wurden. Es wird eingewandt, dass die Maschenweite des Rechengitters in AUSTAL2000 mit 25m bis 50m in der Bauphase viel zu groß sei, um genaue Aussagen der in Straßennähe tatsächlich zu erwartenden Immissionen zu ermöglichen. Insbesondere bei sehr straßennahen Wohnobjekten (AP2, AP3, AP11) sei eine ausgeprägte Unterschätzung der tatsächlich durch das Vorhaben in der Bauphase verursachten Luftschadstoffe zu erwarten. Es wird die Erhöhung der räumlichen Auflösung der Immissionsmodellierung auf 5 m im Rahmen einer Neumodellierung beantragt.

Beantwortung: Die Lage der straßennahen Aufpunkte wurde so gewählt, dass jeweils der straßenzugewandte Teil des Wohnobjekts durch den gewählten Gitterpunkt repräsentiert wird. Hinsichtlich der genauen Verortung der straßennahen Aufpunkte im Modellgitter könnte von Seiten der Projektwerberin zur Klärung noch eine nähere Erläuterung gegeben bzw. eine bessere Darstellung gezeigt werden.

Der berechnete Immissionswert stellt einen Immissionsmittelwert der Zusatzbelastung für eine Modellgitterfläche von 25 m x 25 m dar. Eine Neuberechnung kann je nach Position des Gitterpunktes in einem Gebiet mit Immissionsgradienten bei Aufpunkten höhere oder niedrigere Berechnungsergebnisse liefern. Im – in Hinblick auf die bekanntlich exponentielle Abklingfunktion der Immission mit der Entfernung von der Quelle nicht realistischen – Extremfall kann die neuerliche Modellrechnung bei Erhöhung der räumlichen Auflösung von 25 m auf 10 m bei den straßennahen Aufpunkten und ansonsten unveränderten Modelleingangsparametern maximal, bei sehr konservativer Abschätzung, eine um das Zweieinhalbfache höhere Immissionszusatzbelastung liefern, das bedeutet für den JMW PM10 maximal $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10. Dieses Modellergebnis ließe damit für das Baujahr mit dem stärksten Transportaufkommen in der Maximalbetrachtung eine Zusatzbelastung im Bereich einer geringfügigen Zunahme von maximal 10 %. Unter Hinzurechnung der Hintergrundbelastung (im UVE Bericht mit $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 angesetzt, seit 2013 20 bis $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10) ergibt diese Abschätzung eine Gesamtbelastung im Jahresmittel deutlich unter dem Grenzwert. Aufgrund der orografischen Beschaffenheit des Untersuchungsgebietes ist die gewählte Modellauflösung aus fachlicher Sicht vertretbar, um die Umweltverträglichkeit in Hinblick auf das Schutzgut Luft zu beurteilen.

Dr. Johann Wimmer (in Vertretung von Ing. Leopold Haindl, Marlene Haindl und der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld):

Bei der Anreise zur mündlichen Verhandlung am heutigen Tag habe ich festgestellt, dass sich am westlichen Ortsende von Parbasdorf an der straßennächstgelegenen Bauparzelle offensichtlich ein Wohnobjekt in Errichtung befindet, das als sog. Immissionspunkt bei der Erstellung der Immissionsprognose Luft im Rahmen der UVE nicht berücksichtigt worden ist. Auf Grund des ungleich geringeren Abstandes zur L 6 (ca. 5-10 m) als die in der UVE beurteilten Objekte IP-8 und IP-9 sind bei diesem Wohnobjekt wesentlich höhere vorhabensbedingte Luftschadstoffzusatzbelastungen zu erwarten als bei den im Rahmen des UVP-Verfahrens bisher beurteilten straßennahen IPs.

Ausdrücklich festgehalten wird, dass die SV Baumann-Stanzer heute den Einfluss der Maschenweite des Rechengitternetzes des Ausbreitungsmodells dahingehend quantifiziert hat, dass die tatsächlichen Luftschadstoffzusatzbelastungen um den Faktor 2-3 höher sein könnten als die im Fachbeitrag Luft für straßennahe IPs ausgewiesenen Zusatzbelastungen. Weiterhin wird noch festgehalten, dass am heutigen Tag keine über die Angaben der UVE hinausgehenden Daten zur Lage der IPs von Projektwerberseite oder der SV erhalten wurden.

Dr. Hübner für die Projektwerberin zum Neubau eines (Wohn-)Hauses in Parbasdorf in unmittelbarer Nähe zur L 6:

Die Zusatzbelastung während der Bauphase in einem Beurteilungspunkt setzt sich zusammen aus dem Immissionsbeitrag von Emissionen am Baufeld (Trasse) sowie von Emissionen entlang der Zulaufstrecken. Im Falle des neuen Beurteilungspunkts in Parbasdorf bedeutet das, dass es hinsichtlich des Immissionsbeitrags von den Trassenemissionen unerheblich ist, ob der Beurteilungspunkt nun um 40 m näher an die L 6 heranrückt, weil durch die große Entfernung zur Hauptbaustelle (trassennahes Baufeld) die Immissionszusatzbelastung sich nicht ändert. Der Immissionsbeitrag durch externe LKW-Fahrten zur Baustelle auf der L 6 ist generell sehr gering, wirkt sich aber für einen L 6-näheren Beurteilungspunkt stärker aus. Im Jahresmittel beträgt die durchschnittliche Zahl der zusätzlichen LKW-Fahrten rund 30.

In der Bauphase ist die Einhaltung der Irrelevanzschwelle nicht erforderlich. In der Gesamtbelastung werden auch in einem näher zur L 6 liegenden Beurteilungspunkt die IG-L Grenzwerte eingehalten sein.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

In Punkt 3.3 der Stellungnahme wird eingewandt, dass die Annahmen zur Aufteilung des Verkehrs auf die Baustellenzufahrten nicht plausibel seien. Plausible Annahmen führten zu unzulässig hohen Luftschadstoffbelastungen.

Beantwortung: Die in der Immissionsmodellierung dargestellte Aufteilung des Transportverkehrs wurde gewählt, um alle möglicherweise betroffenen Anrainer zu berücksichtigen. Eine engere Einschränkung der berücksichtigten Zufahrtstraßen ist im vorliegenden Fall vor Festlegung des konkreten Routenkonzeptes nicht möglich. Es wird jedoch im Rahmen der Maximalbetrachtung, dass der gesamte Transportverkehr über eine Zufahrtsstraße erfolgt, festgestellt, dass die in diesem Fall zu erwartenden Zusatzbelastungen im Jahresmittel zu keiner Grenzwertüberschreitung für PM10 führt. Hinsichtlich der zulässigen Anzahl der Überschreitungstage $>50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 ist bei Berücksichtigung der beobachteten Überschreitungstage der letzten Jahre auch in diesem Fall nicht zu erwarten, kann jedoch aufgrund der unter anderem witterungsbedingten Unsicherheit der Hintergrundbelastung für das transportstärkste Baujahr nicht ausgeschlossen werden. Aus diesem Grund erachte ich die Vorlage eines Routenkonzeptes und die Überprüfung in Form von Verkehrs- und Luftgütemonitoring in der Bauphase als unbedingt notwendig und unter Vorschreibung dieser Auflagen eine Umweltverträglichkeit des Projektes in jedem Fall gegeben.

Dr. Wimmer:

Ergänzend wird ausgeführt, dass mangels besseren Wissens der von der SV angenommene Worst-Case-Fall der Beurteilung der Auswirkungen zu Grunde gelegt werden muss. In logischer Konsequenz führt die um bis zu Faktor 9 höhere Luftschadstoffzusatzbelastung im Worst-Case-Fall zwar gerade noch nicht zu einer Überschreitung des PM₁₀ JMW-Grenzwerts gem. IG-L, aber die Erhöhung des JMW um (9 x ca. 1,2 µg/m³ =) bis zu 11 µg/m³ kann zu zusätzlichen über 40 jährlichen Überschreitungen des PM₁₀-TMW-Grenzwertes führen. Gemeinsam mit der Vorbelastung (Median der Zahl der ÜT des PM₁₀-TMW Grenzwerts im Gebiet anhand der Daten von vier Messstellen für den Zeitraum der letzten 10 Jahre = 28) ergäbe sich im Worst-Case eine weit über den Grenzwerten des IG-L liegende Zahl von Überschreitungstagen. Das Vorhaben wäre damit bei denkmöglicher Ausschöpfung der nach dem Gutachten des verkehrstechnischen SV festgelegten Fahrtenbegrenzung in der Bauphase nicht umweltverträglich und damit nicht genehmigungsfähig. In dieser Situation erscheint es unzulässig, durch eine unbestimmte Auflage einem unzulässigen Zustand entgegenzuwirken. Vielmehr hätte man auf Projektebene zumindest ein grobes Routenkonzept erstellen müssen, für dieses Routenkonzept durch entsprechende Luftschadstoff-Detail-Immissionsprognosen die Grenzen der Verträglichkeit der Luftschadstoffzusatzbelastungen bei den einzelnen Zufahrtstrecken ausloten müssen und auf dieser Basis – da erhebliche Auswirkungen auch auf die internen Transporte vorhanden sind – die Emissions- und Immissionsprognose in der UVE überarbeitet und präzisiert werden müssen.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

In Punkt 3.4 der Stellungnahme wird eingewandt, Feinstaubemissionen aus dem Trassenbereich würden massiv unterschätzt und die Befeuchtungsmaßnahmen seien nicht ausreichend genau definiert.

Beantwortung: Die in der vorgeschlagenen Maßnahme 3.22 angeführten Angaben zu Menge und Häufigkeit der Staubbindung an Frosttagen entsprechen inhaltlich Auflagen, die bereits in anderen Straßenverfahren bereits so zur Anwendung kommen. Die Mengenangabe in der Technischen Grundlage (BMWfJ, 2013) stellt einen Richtwert dar. Zudem wird in der Technischen Grundlage nicht eine 4x tägliche Aufbringung empfohlen, wie in der Einwendung dargestellt, sondern eine Aufbringung alle 5 Stunden. Bezogen auf einen 10-Stunden-Arbeitstag ergeben sich daraus 2 Aufbringungen täglich. Die in Maßnahme 3.22 vorgesehene Menge an CMA entspricht daher nicht einem Drittel jener Menge, die in der Technischen Grundlage empfohlen wird, sondern zwei Drittel. Ich halte fest, dass Sie der Technischen Grundlage folgend einen höheren Wert anregen, als in meiner Maßnahme vorgeschlagen. In der zur Bestimmung der Staubaufwirbelung verwendeten Formel nach US EPA AP 42, 13.2.2 wurde als Parameter p korrekt die Anzahl der Niederschlagstage mit mindestens 0,254mm eingesetzt. Im Klimaspiegel der ZAMG wird, wie in der Klimatologie allgemein üblich, die Anzahl der Tage mit Niederschlag >1mm ausgewiesen.

Dr. Wimmer:

Die technische Grundlage zur Beurteilung diffuser Staubemissionen ist als Stand der Technik für die Beurteilung der Minderungswirkung von Befeuchtungsmaßnahmen heranzuziehen und beruht anders als das bereits sehr alte Dokument der EPA auf konkreten Messungen bei solchen Emissionsquellen. Eine stationäre Befeuchtung / Bewässerung der Fahrwege ist bei einer Autobahnbaustelle nicht Stand der Technik und wegen der ständigen Änderung des

Wegverlaufs auf der Rohtrasse im Zuge des Baugeschehens auch praktisch nicht umsetzbar.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Zu Punkt 3.5 der Stellungnahme, der Frage der Herkunft des Bewässerungswassers, verweise ich darauf, dass neben dem Einsatz von Bewässerungsfahrzeugen auch automatische Bewässerungsanlagen vorgesehen werden können. Grundsätzlich ist von der im Baukonzept angegebenen Anzahl an LKW-Fahrten auszugehen. Die je nach Bedarf für Befeuchtungsmaßnahmen erforderlichen Lkw-Fahrten müssen in diesen enthalten sein. Der Bedarf für Befeuchtungsmaßnahmen richtet sich nach dem Witterungsverlauf. Die Bauphase kann in sehr trockene Jahre fallen. In der Immissionsmodellierung wurden die 12 transportstärksten Baumonate in ein Kalenderjahr gelegt. Das kann, muss aber nicht so auftreten. PM10-Überschreitungstage treten, wie die Luftgütemessungen zeigen, üblicherweise im Winterhalbjahr auf. Die Anzahl an Überschreitungstagen, die als Hintergrundbelastung berücksichtigt wurde, liegt mit 30 Tagen in Hinblick auf die Werte der letzten Jahre auf der sicheren Seite, da der Median der letzten 5 Jahre in Gänserndorf beispielweise, wie Dr. Wimmer angemerkt hat, bei 23 Tagen liegt.

Dr. Wimmer:

Die Frage der Herkunft des Bewässerungswassers hat im Rahmen des gegenständlichen teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens deshalb hohe Bedeutung, weil damit eine große Anzahl zusätzlicher LKW-Fahrbewegungen verbunden ist, die jedenfalls auf der Baustelle selbst und ggf. auch auf den Baustellenzufahrten (öffentliche Straßen) auftreten werden.

Dr. Hübner für die Projektwerberin:

In der Literatur gibt es unterschiedliche Angaben zur Wirksamkeit von Befeuchtungsmaßnahmen, die je nach Literatur bis zu 75 % Minderung angegeben. In der Technischen Grundlage (bmwfj, 2013) wird für manuelle Verfahren von 50 %, für automatische Verfahren von 80 % ausgegangen.

Im Zuge von Beweissicherungsmonitorings wurden bzw. werden bei einer Reihe von UVP-pflichtigen Vorhaben Immissionsmessungen durchgeführt und es zeigte sich durchwegs, dass die Genehmigungsgrenzwerte nach § 20 IG-L sowohl für den PM10-JMW als auch für die zulässige PM10-TMW Überschreitungshäufigkeit in der Gesamtbelastung eingehalten wurden (z.B. Baustellenmonitoring S 10: 3 Messstellen, 2012-2015; Baustellenmonitoring A 5 Mitte: 3 Messstellen, 2015 –lfd., Baustellenmonitoring Grenzkraftwerk Inn, 1 Messstelle, 2014 – lfd.).

Im Falle des Vorhabens Grenzkraftwerk Inn (GKI) wurden für das Einreichprojekt vom selben Fachplaner die Baustellenemissionen und die Ausbreitungsrechnung nach den gleichen Ansätzen und Modellen berechnet wie für die Bauphase S 8. Wie nun das Baustellenmonitoring GKI zeigte, stimmen die gemessenen Werte hinsichtlich der baustellenbedingten PM10-Zusatzbelastung sehr genau mit den damals im Einreichprojekt modellierten Werten überein. Daraus lässt sich ableiten, dass sowohl die Ansätze zur Emissionsberechnung als auch die Annahmen zur Immissionsmodellierung realitätsnah gewählt wurden.

RA Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Die Rechtsprechung des VwGH und die Spruchpraxis des BVwG haben mehrfach bestätigt, dass gerade bei Baustellenereignissen eine Vorschreibungstechnik zulässig und zweckmäßig ist, im Rahmen welcher – infolge der zeitlichen Befristung der Bauphase und des wechselnden Bauablaufs – flexible Vorschreibungen auch für den Fall von im Rahmen der Prognose nicht einzeln abgedeckten Quellen und Störereignissen getroffen werden.

In diesem Zusammenhang hat der VwGH ausdrücklich betont, dass auch die Einbeziehung von Aufsichtspersonen und die Anordnung von Aufsichtsmaßnahmen ein wirksames und geeignetes Instrument darstellt.

Dr. Hübner für die Projektwerberin zum Einwand, dass die Emissionsberechnungen zu niedrig seien:

Es wurden alle relevanten Emissionsquellen berücksichtigt. Die Ergebnisse der Emissionsberechnung und der Immissionsmodellierung entsprechen den Erfahrungswerten von vergleichbaren, bereits realisierten Vorhaben und den dazu durchgeführten Monitoringergebnissen. Es besteht daher aus Sicht des Fachbeitragerstellers kein Grund, die Berechnungsergebnisse anzuzweifeln.

DI Schulz für die Projektwerberin zum Thema „Wassermengen für die Bauphase zur Befeuchtung“:

Die genannten für die Bauphase benötigten Wassermengen können aufgrund der großräumlichen hydrogeologischen Verhältnisse unter anderem insbesondere auch mittels eigener Brunnenanlagen innerhalb der Trassenbereiche abgedeckt werden. Alternative Bezugsmöglichkeiten sind ebenso denkbar, wie z.B. der Bezug von Versorgungsunternehmen aus der Region, allenfalls auch Mitnutzung bestehender Brunnen.

Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser:

Hinsichtlich der Gewinnung von ca. 1.050 m³ Wasser am Tag zu Befeuchtungszwecken wird aus hydrogeologischer Sicht festgehalten, dass eine solche Wassermenge im Projektgebiet aufgrund der vorliegenden Untergrundverhältnisse mittels Brunnen grundsätzlich gewinnbar sein sollte.

Der Verhandlungsleiter weist nochmals darauf hin, dass das bmvit ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren nach dem UVP-G 2000, dem BStG 1971 und dem Forstgesetz und der Landeshauptmann in der Folge ein 2. teilkonzentriertes Verfahren ua. nach dem Wasserrechtsgesetz durchzuführen hat.

Der Sachverständige für Boden und Landwirtschaft:

In der Gegend gibt es den Russbach, der genügend Wasser führt. Laut Auskunft des Geschäftsführers der Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal ist es kein Problem, Wasser aus dem Russbach zu bekommen. Selbstverständlich muss dafür ein Wasserrecht beantragt werden.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin zum Thema „Nutzwasser, Ersatzwasser, Bewässerungswasser“:

Auf Grundlage der Untersuchungen wurde festgestellt, dass Nutzwasser in ausreichender Menge innerhalb des Projektperimeters zur Verfügung steht. Dies ist insbesondere aus den regionalen hydrogeologischen Verhältnissen abzuleiten.

Im Planungsraum sind zahlreiche Wassernutzungen vorhanden, wovon der überwiegende Teil keine qualitativen und quantitativen Auswirkungen erfährt. Für alle anderen wird Ersatzwasser zur Verfügung gestellt.

Die Möglichkeit der Ersatzwasserversorgung über das Grundwasser wurde hinreichend im Vorfeld untersucht und die Ergebnisse, resp. Begründung (u.a. Pumpversuche entlang der Trasse etc.) finden sich im Technischen Bericht Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie, Altablagerungen 3-11.1 Kap. 3.3.1 und 3.3.2.

Dr. Hübner für die Projektwerberin zum Einwand, dass die Bewässerungsfahrten nicht berücksichtigt seien:

Ein zusätzliches Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Zusatzemissionen wurden im Fachbeitrag Luft und Klima implizit berücksichtigt. Ein umfangreiches Befeuchten aufgrund sehr trockener Verhältnisse ist, bezogen auf eine jahresdurchschnittliche Betrachtungsweise, nur an vielleicht 30-40 Tagen im Jahr erforderlich. Dh. die genannten Mehrfahrten beziehen sich auf einzelne Tage und nicht auf den Regelfall bezogen auf ein Jahr. Für externe LKW-Fahrten wurde bei der Auswirkungsanalyse ein Zuschlag von + 20 % angesetzt. Diese externen LKW fahren auch auf der unbefestigten Trasse, womit im Jahresmittel etwaige Mehrfahrten bis zu 20 % jedenfalls berücksichtigt sind. Hinsichtlich der Kurzzeitwerte (TMWmax und HMWmax) wurden zusätzliche Aufschlagfaktoren angewendet (Faktor 2 bei der TMWmax-Beurteilung, Faktor 7 bei der HMWmax-Beurteilung, wodurch auch über die 20 % hinausgehende Mehrfahrten hinsichtlich der Immissionsauswirkungen erfasst sind.

Herr Wolfgang Rehm:

Es ist angesichts des Wasserproblems darauf hinzuweisen, dass im Marchfeld kein durchschnittliches Klima herrscht, sondern das Marchfeldklima pannonisch geprägt ist und in Einzelfällen die Niederschlagsmenge sogar unter 400 mm/Jahr absinken kann.

Es ist nicht möglich, sich für die angesprochenen Leitungen Servitute enteignen zu lassen, deshalb ist nachzuweisen, dass Sie nicht in eine Sackgasse geraten im UVP Verfahren. Deshalb erfolgt der Verweis darauf, dass nachgelagertes Wasserrechtsverfahren nicht ausreichend ist, da Wasser UVP-Schutzgut ist und entsprechende Planungen und Vereinbarungen mit den Grundeigentümer vor UVP-Genehmigung vorzulegen sind.

Nach wie vor ist die Frage: „Wo ist das Wasser?“ ungelöst.

Hinweis, dass Befeuchtung von Baustraßen erwartungsgemäß auch und gerade dann benötigt wird, wenn alle Wasser brauchen und eben auch die Landwirte.

Dr. Hübner für die Projektwerberin zur Wortmeldung der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima, dass die PM10-Überschreitungen nur in den Wintermonaten auftreten:

Es ist richtig, dass die PM10-Überschreitungstage nahezu ausschließlich in den Wintermonaten auftreten. In den trockenen Sommermonaten weisen die Messstationen keine PM10-Überschreitungen des Tagesmittelwertes aus.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin zum Thema „Fahrten zur Wasserberieselung“:

Bei einer maximalen Bewässerungsfläche von 87.000 m² (14,5 km * 6 m) (statt irrtümlich) und einem Wasserbedarf von 12 l/m²d ergibt sich ein max. Wasserbedarf von ca. 1050 m³. Bei einem Fassungsvermögen eines Tankwagens von ca. 20.000 l ergibt dies rund 52 Fahrten pro Tag bei Befeuchtung. Bei einer Annahme von ca. 40 sehr trockenen Tagen pro Baujahr, an denen eine Befeuchtung erforderlich ist, ergibt dies während der Bauzeit eine max. Anzahl von rd. 6.250 Fahrten. Bei einer Gesamtanzahl der Fahrten über die gesamte Bauzeit von rd. 350.000 ergibt dies einen Anteil von 1,8 %. Durch mehrere „worst case“-Szenarien – wie zB 100 % Leerfahrten bei den Rückfahrten sowie der Annahme, dass das Abtrags- und Aushubmaterial zuerst über interne Fahrten zum Zwischenlager transportiert und von dort erst über externe Fahrten dem Wirtschaftskreislauf zugeführt wird – ist sichergestellt, dass diese 1,8 % der Gesamtfahrten in der Fahrtenermittlung enthalten sind.

Der Verhandlungsleiter unterbricht um 15.31 Uhr für eine Pause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 16.01 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter erteilt dem Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit das Wort.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Zum derzeitigen Zeitpunkt erfolgt die Auseinandersetzung mit der Bauphase aus der Sicht des TGA01 im derzeit möglichen Rahmen der vorhandenen Information über die Bauphase. Dies bedeutet, dass die Erstellung eines detaillierten Routenkonzepts für die Bauphase auf dem öffentlichen Straßennetz erst nach Kenntnis der Quellen und Ziele und die dadurch entstehenden Verkehrsbelastungen möglich ist. Deshalb wurden die maximalen zulässigen Verkehrsbelastungen auf dem relevanten Straßennetz festgelegt und vorgeschrieben, die für das Routenkonzept und die Bauphase einzuhalten sind. Die Einhaltung für das Routenkonzept wird von der Behörde vor Baubeginn überprüft, während der Bauphase erfolgt die Überprüfung der Einhaltung durch ein detailliert festgelegtes Monitoring (siehe Maßnahme 1.4, Kap. 5.2.1 und Maßnahme 1.10, Kap. 6.1 im TGA01).

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

In Punkt 3.6 der Stellungnahme wird die Konkretisierung der staubmindernden Maßnahmen in den Auflagen 3.5, 3.13, 3.14, 3.17 sowie der Maßnahmen 3.21 (Routen- und Monitoringkonzept) und 3.23. (Beweissicherung und Monitoring) gefordert.

Die Maximalbetrachtung im UVP Teilgutachten mit einer Routenführung des gesamten Transportverkehrs über eine Zufahrtsstraße ist nicht das Szenario, mit dem wir rechnen. Wie in Maßnahme 3.21 formuliert, ist vor Baubeginn ein Routenkonzept vorzulegen, das diesem Szenario nicht entsprechen soll. Hinsichtlich konkreter Angaben zu den als Projektbestandteil vorgesehenen staubmindernden Maßnahmen und deren Effizienz sollte die Projektwerberin noch Stellung nehmen. Die Anregungen zu Konkretisierungen der Maßnahmen werden aufgenommen.

Dr. Wimmer:

Hinsichtlich Konkretisierung der Auflage 3.5 im UVP-TGA 3 Luftschadstoffe wird auf den entsprechenden Formulierungsvorschlag in der technischen Grundlage zur Beurteilung diffuser Staubemissionen hingewiesen.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit die Verhandlung um 16.15 Uhr verlassen hat und ab morgen wieder zur Verfügung steht.

Dr. Hübner für die Projektwerberin zum Thema „worst-case Betrachtung Parbasdorf“:

Die Zusatzbelastung während der Bauphase im Beurteilungspunkt Parbasdorf setzt sich zusammen aus dem Immissionsbeitrag von Emissionen am Baufeld (Trasse) sowie von Emissionen entlang der Zulaufstrecken und betragen gemäß Ausberechnungsrechnung $1,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bezogen auf den PM10-Jahresmittelwert. Im Falle einer worst-case Betrachtung, dass nämlich sämtliche externe LKW-Fahrten über die L6 abgewickelt werden (was eine um einen Faktor 9 höheres LKW-Fahrtenaufkommen bedeuten würde), kann daher die modellierte Zusatzbelastung nicht einfach um den Faktor 9 erhöht werden, weil der Anteil der PM10 Zusatzbelastung nur zu einem kleinen Anteil von den LKW-Fahrten resultiert und zu einem viel größeren Teil von Emissionen am Baufeld.

RA Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Die Auffassung der Einwender, infolge der von ihnen vermeintlicherweise vermissten Darstellung von Prognoseszenarien unter pessimalsten Bedingungen sei es unmöglich, mit der Erörterung fortzufahren, sondern wäre ein Abweisungstatbestand gegeben, ist unzutreffend. Gem. § 24a Abs. 6 UVP-G 2000 ist ein Abweisungstatbestand nur dann erfüllt, wenn „*das Vorhaben die bestimmten Genehmigungsvoraussetzungen in einem Maße zuwiderläuft, dass diese Mängel durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen oder Ausgleichsmaßnahmen nicht behoben werden können.*“ Daraus geht eindeutig hervor, dass durch eine Vorschreibungstechnik, die ungeachtet verbleibender Prognoseunsicherheiten jedenfalls sicherstellt, dass es zu keiner Verletzung von Genehmigungsvoraussetzungen kommt, die Schutzinteressen des UVP-G 2000 ausreichend gewahrt werden. In diesen Fällen besteht nach der klaren Anordnung des Gesetzgebers gerade kein Verfahrens- oder Verhandlungs- bzw. Fortsetzungshindernis, wie die Projektgegner fälschlich vermeinen.

RA Dr. List:

Im UVP-Verfahren hat die Behörde den maßgebenden Sachverhalt festzustellen und die Genehmigungsfähigkeit des Projektes zu beurteilen. Es ist derzeit nicht klar, was der worst-case Fall ist und wann dieser eintritt. Das Projekt ist daher zu präzisieren.

Zur Frage der Bewässerung soll die ASFINAG erklären, ob sie die Baustelle ausschließlich über Brunnen an der Trasse bewässern wird. Wenn aber die ASFINAG die Bewässerung mit Bewässerungsfahrzeugen vornimmt, dann muss sie angeben, wie viele Bewässerungsfahrzeuge auf welcher Route und zu welcher Zeit fahren werden. Dies ist nicht erst im Wasserrechtsverfahren, sondern schon im UVP-Verfahren zu klären.

Die heutige Diskussion hat gezeigt, dass die Familie Haindl beim derzeitigen Stand der Dinge befürchten muss, massiv durch Staub belästigt und in ihrer Gesundheit gefährdet zu werden.

In Wahrnehmung der subjektiven Rechte der Bürgerinitiative für eine lebenswertes Marchfeld mache ich geltend, dass der Triel durch massive Staubimmissionen in seinem Lebensraum zerstört wird.

Die Behörde möge sich mit diesem Vorbringen auseinandersetzen und den Sachverständigen bzw. der ASFINAG den Auftrag erteilen darzulegen, wie die Baustelle abgewickelt wird (Bewässerung, Fahrten usw.). Es muss auch klar sein, wo das Wasser für die Bewässerung der Baustelle herkommt.

RA Dr. Hecht für das Land Niederösterreich als Mit Antragstellerin:

Es ist kein Grundsatzgenehmigungsverfahren nach § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 beantragt worden, sondern ein gewöhnliches UVP-Genehmigungsverfahren im Zuge der teilkonzentrierten Genehmigungen. Daher ist über die Wasserbelange im nachgeordneten wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren abzusprechen.

RA Dr. List:

Es geht nicht darum, die Wasserherbeischaffung im Rahmen des UVP-Verfahrens zu genehmigen, es geht im UVP-Verfahren vielmehr um die Emissionsquellen, zu denen auch Fahrbewegungen zählen. Wenn das Wasser transportiert werden muss, werden dadurch Emissionen und damit Immissionen verursacht. Um dies beurteilen zu können, muss man wissen, wie das Wasser zur Baustelle kommt.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass sich die Behörde die entsprechenden Maßnahmen ansehen wird und sich im Rahmen der Verhandlung noch dazu äußern wird.

Dr. Wimmer:

Zu Auflage 3.14 wird angeführt, dass diese Auflage in der aktuellen Formulierung nur bei stationären Aufbereitungsanlagen realisierbar ist. Nach dem Baukonzept werden mobile

Brecher und Siebanlagen eingesetzt, die bestenfalls mit einer Besprühung beim Materialein- und -auslauf versehen werden können.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima wird sich im Zuge der Verhandlung zu dieser Maßnahme noch äußern.

Dr. Hübner für die Projektwerberin zum Einwand, die mobile Siebanlage mit Förderbändern könne nicht eingehaust werden und es seien kaum staubmindernde Maßnahmen setzbar:

Auf der Deponie Langes Feld ist eine mobile Siebanlage im Einsatz, die mit entsprechenden Sprühnebeleinrichtungen ausgestattet ist und bei der eine Minimierung der Staubemissionen sichtbar wirksam ist.

Herr Wolfgang Rehm:

Wenn Dr. Hübner von Seiten der Projektwerberin (auch anlagenbezogen) anmerkt, dass alles technisch machbar ist und es nicht zu allzu großer Staubeentwicklung kommen wird, dann ist das zu unbestimmt, dann ist das „NASOWASstil“ - wo in Kauf genommen wird, dass man dann erst hinterher draufkommt (und nur mehr staunend und wundernd „na so was“ ausgerufen werden kann).

RA Dr. List:

Im Hinblick auf das Altlastensanierungsgesetz (ALSAG) und der damit im Zusammenhang stehenden Frage der beitragsfreien Lagerung müsste die ASFINAG ein massives Interesse daran haben, dass die Aufbereitung und Lagerung schon im UVP-Verfahren genehmigt wird.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Zu Punkt 3.7 der Stellungnahme: Dass die Vollständigkeit, Richtigkeit und Plausibilität des UVE Fachberichts von mir geprüft wurde, wurde im Rahmen der Prüfbuchfragen beantwortet. Die emissionsseitigen Eingangparameter für die Immissionsmodellierung in der Bau-phase sind im UVE Fachbericht 3.-3.1 in Tabelle 99, die Berechnungsgrundlagen dafür in den Tabellen 93 bis 98 angeführt. Die als Berechnungsgrundlage hierfür angegebenen Formeln und die Wahl der Eingangsgrößen wurden auf ihre Plausibilität geprüft. Das Ausbreitungsmodell AUSTAL2000, bzw. dessen Muttermodell LASAT ist mir gut bekannt. Die im UVE Fachbericht 3.-3.1 dargestellten Modellergebnisse sind für mich interpretierbar. Es standen mir keine zusätzlichen Unterlagen zur Verfügung.

Dr. Wimmer:

In der Emissionsprognose der UVE (FB Luft und Klima) wurde für die Brecher- und Siebanlage eine weitgehende Vermeidung von Staubemissionen („controlled“) angenommen, was einen erheblichen Aufwand an Befeuchtungs-, Stauberfassungs- oder Staubabscheidungsmaßnahmen bedeuten würde. Die Angaben im Projekt und in der UVE zur Aufbereitungsanlage sind aber so rudimentär, dass die Emissionen oder die Wirksamkeit emissionsmindernder Maßnahmen gar nicht beurteilt werden kann.

Als eines unter vielen Beispielen kann die mangelnde Nachvollziehbarkeit in den Angaben der UVE im FB Luft anhand des Betriebs der Zwischenlagerfläche gezeigt werden. Dort sollen projektgemäß überschüssige Erdaushubmassen zwischengelagert und schrittweise dem Wirtschaftskreislauf zugeführt werden sowie Schotter für den Wiedereinbau im Trassenbereich gebrochen, gesiebt, nach unterschiedlichen Korngrößen gelagert und mit extern angeliefertem Kies gemischt werden. Im Fachbeitrag Luft werden auf Tabelle 99 unter anderem Emissionen für die Quelle „ZW“ – also offensichtlich die Zwischenlagerfläche – angegeben, und zwar von 3,15 kg/d PM10. Aus der Emissionsberechnung in Tabelle 97 geht jedoch eine PM10 Emission der Aufbereitung von in Summe 4,1 kg/d und für die Manipulationen von 3,2 kg/d hervor. Es mag sein, dass in Tabelle 99 auch noch die Quelle „AB“ dem Zwischenlager und Aufbereitungsbereich zuzuordnen ist (aus der Quellendarstellung auf Abb. 129 bzw. Abb. 128 kann dazu nichts entnommen werden), was dann den berechneten Emissionen aus Manipulation und Aufbereitung entsprechen würde. Auf der Zwischenlagerfläche findet aber nicht nur die Zwischenlagerung des aufzubereitenden Materials statt, sondern auch die Zwischenlagerung überschüssiger Kiesmassen, die Manipulation der gelagerten Materialien mit Radlader und das Abladen bzw. die Wiederaufnahme und LKW-Verladung der zugelieferten nicht intern weiterverarbeiteten Materialien und alle damit verbundenen LKW-Fahrten auf der Zwischenlagerfläche. All diese emissionsrelevanten Vorgänge wurden bei der Emissionsprognose offenbar nicht berücksichtigt.

Zu den Emissionsangaben, die der Ausbreitungsrechnung in der Bauphase zu Grunde gelegt wurden (Tab. 99) ist allgemein zu sagen, dass die dort ausgewiesenen Emissionen sich aus mehreren Ursachenbereichen ergeben (Motoremissionen, nicht motorbedingte Emissionen aus Transport, Emissionen aus Manipulationsvorgängen, Emissionen aus Aufbereitungsvorgängen), Bruchstücke dieser Informationen zu den einzelnen Ursachenbereichen finden sich zwar in Tab. 96, 97 und 98, aus den dortigen Angaben kann aber nicht nachvollzogen werden, wie die Summe an z.B. PM10-Emissionen an den einzelnen Emissionsquellen gem. Tab. 99 tatsächlich zustande gekommen ist. Da jede der weit über 30 Emissionsquellen im Baustellenbereich bereits für sich betrachtet erhebliche PM10 Emissionen aufweist und keinesfalls klar ist, wie sich die Fahrwege der Transporte und die sonstigen emissionsrelevanten Vorgänge auf die einzelnen Trassenbereiche aufteilen, wäre eine Nachvollziehbarkeit der Emissionsangaben in diesem Bereich besonders wichtig.

Dieses Beispiel ist nur eines unter vielen, wo auf Grund der Höhe der Emissionen und der resultierenden Immissionen (bereits nach UVE im Grenzbereich der Irrelevanz, bei Annahme plausibler Emissionen bzw. Maßnahmenwirkungsgrade wesentlich über den Irrelevanzschwellen liegenden Zusatzbelastungen) eine Nachkontrolle auch von Details des FB Luft der UVE notwendig ist, aber nach dem heute gewonnenen Eindruck scheinbar nicht durchgeführt worden ist. Nur exemplarisch wird unter anderem auch auf Fahrweglängen des Radladers für die umfangreichen Massenbewegungen (ca. 5 Mio. t Erdbewegungen), aber auch auf die „Umrechnung“ meteorologischer Daten vor der Verwendung im Ausbreitungsmodell (unzulässig, weil im Ausbreitungsmodell selbst normenkonform durchgeführt), oder viele fehlende Angaben zu Emissionsquellen verwiesen.

Dr. Hübner für die Projektwerberin zur Frage der Nachvollziehbarkeit der Emissionsberechnungen sowie deren Dokumentation:

Die Quellstärken finden sich in Tabelle 99 des Fachbeitrags, Angaben zu den Längen in Tabelle 96. Emissionen durch Umschlagvorgänge finden sich in Tabelle 98. Die Anzahl der Umschlagvorgänge wurde dabei mit 2 angenommen. Für die staubenden Eigenschaften wurde ein Gewichtungsfaktor von 10 angesetzt, was nach der neuen Technischen Grundlage der Eigenschaft „stark staubend“ entspricht, also einem sehr hohen Wert. Wenn man die Gesamtemissionen für PM10 betrachtet und diese auf die umgeschlagene Materialmenge umlegt, ergibt sich ein relativ hoher, spezifischer PM10-Emissionsfaktor von rund 40 g/Tonne. Die Emissionsabschätzung liegt daher in jedem Fall auf der sicheren Seite.

RA Dr. List fordert, dass die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima die Tabelle betreffend Emissionsquellen erklärt.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 17.29 Uhr für eine Pause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 17.46 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter ersucht Herrn RA Dr. List, die seiner Meinung nach vorliegenden Unplausibilitäten aufzuzeigen. Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima wird sich zu einem späteren Zeitpunkt dazu äußern.

RA Dr. List:

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima hat in der Verhandlung gesagt, dass sie sich mit sämtlichen Emissionsquellen auseinandergesetzt hat. Die Sachverständige ist aber nicht in der Lage, die entsprechende Tabelle zu erklären. Es besteht für die Sachverständige die Wahrheitspflicht. Die Behörde soll die Sachverständige auffordern darzulegen, wie sie sich mit der Tabelle auseinandergesetzt hat. Die Sachverständige soll erklären, was die einzelnen Ziffern und Buchstaben in der Tabelle bedeuten. Die Behörde muss überprüfen, ob sich die Sachverständige mit der Tabelle auseinandergesetzt hat.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass es nicht Aufgabe der Sachverständigen ist, jede in den Unterlagen enthaltene Zahl zu erklären.

RA Dr. List:

Hier geht es um ganz wesentliche Aspekte, es geht um den Gesundheitsschutz der Menschen, es geht um den Schutz des Triels. Es ist eine perfekte Immissionsbilanz zu erstellen, es sind seitens der Projektwerberin sämtliche Emissionsquellen anzugeben. Die Sachverständige hat gesagt, dass sie sich mit allen Aspekten auseinandergesetzt hat.

RA Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Hinzuweisen ist darauf, dass nach den Vorgaben des § 43 Abs. 3 AVG die mündliche Verhandlung „*unter steter Bedachtnahme auf ihren Zweck zügig zu führen*“ ist, wobei den Parteien selbstverständlich das Recht zukommt, Fragen an die Sachverständigen zu stellen. Die zeitliche Gliederung des Verhandlungsablaufs nach thematischen oder organisatorischen

Gesichtspunkten obliegt freilich dem Verhandlungsleiter (vgl. § 43 Abs. 2 AVG zur Bestimmung der „Reihenfolge“ durch den Verhandlungsleiter und die ihm eingeräumte Befugnis zur Verhandlungsunterbrechung oder -vertagung „nach Bedarf“).

Klarzustellen ist weiters, dass es weder Sinn der Gutachtenserörterung ist, eine Art Prüfkolloquium über die Sachverständige abzuhalten, noch besteht die Aufgabe der UV-Gutachterin darin, den von ihr zu beurteilenden Fachbeitrag in allen Details kontrollierend „nachzurechnen“ und auf diese Weise den Erhebungsaufwand zu duplizieren. Vielmehr ist es Aufgabe der Sachverständigen, im Wege der nachvollziehenden Ermittlung die fachwissenschaftliche Methodenwahl, deren Adäquanz für den konkreten Beweiszweck und die Plausibilität der erzielten Ergebnisse (z.B. durch Abgleich mit Erfahrungen vergleichbarer Projekte) zu beurteilen und zu bewerten.

Dies hat die Sachverständige in ihrem UV-GA ausreichend und überzeugend dargetan und im Zuge der Verhandlung in schlüssiger und widerspruchsfreier Weise erläutert; ob sie in diesem Zusammenhang Tabellenverweise aus der UVE und darin enthaltene Emissionsquellen gleichsam auswendig wiederzugeben vermag, wie es die Einwender wiederholt gefordert haben, ist hingegen nicht von Belang.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass heute viele neue Details vorgebracht wurden, mit denen sich die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima erst auseinandersetzen muss. Die Sachverständige wird sich dazu in der Verhandlung noch äußern.

Der Verhandlungsleiter vertagt die Verhandlung auf den 8. April 2016, 9.00 Uhr, am selben Ort.

Der dritte Verhandlungstag endet um 18.15 Uhr.

4. Verhandlungstag (8. April 2016):

Der Verhandlungsleiter nimmt am 8. April 2016 um 9.05 Uhr die mündliche Verhandlung wieder auf.

Der Verhandlungsleiter erläutert eingangs die weitere Reihenfolge der Beantwortung des Vorbringens von RA Dr. List vom 5. April 2016. In Bezug auf den Fachbereich Luftschadstoffe hält der Verhandlungsleiter fest, dass die Sachverständige gestern dargelegt hat, wie sie die Einreichunterlagen auf ihre Plausibilität, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit überprüft. Es ist nicht notwendig und zweckmäßig, jedes Detail der Prüfung der Unterlagen auf ihre Plausibilität detailliert durchzugehen und die Sachverständige dazu zu befragen. Die Behörde wird die gestern vorgetragenen Bedenken prüfen, und sollte es erforderlich sein, der Projektwerberin einen Verbesserungsauftrag erteilen und ergänzende Unterlagen der Projektwerberin anschließend dem Parteiengehör unterziehen. Bezüglich der aufgeworfenen Rechtsfragen weist der Verhandlungsleiter darauf hin, dass der Rechtsstandpunkt von RA Dr. List zu Protokoll genommen wurde, eine Auseinandersetzung damit wird in dem das Verfahren abschließenden Bescheid erfolgen.

Im Hinblick auf die Maßnahmenvorschläge weist der Verhandlungsleiter darauf hin, dass sich die Sachverständige zu einem späteren Zeitpunkt dazu äußern wird und begründet dies damit, dass auch die ASFINAG eine Stellungnahme zu den Maßnahmen eingebracht hat und diese Behandlung zweckmäßigerweise in einem erfolgt. Darüber hinaus ist eine interdisziplinäre Abstimmung im Sachverständigenteam erforderlich. Der Verhandlungsleiter gibt RA Dr. List die Möglichkeit, dazu Stellung zu nehmen.

RA Dr. List:

Die Behörde und die Sachverständige sind nicht in der Lage, wesentliche Emissionsquellen zu beurteilen. Es geht hier um die Grundsätze des Projektes. Die Sachverständige ist nicht in der Lage, sich mit den Emissionsquellen auseinanderzusetzen, obwohl sie gesagt hat, dass sie sich damit auseinandergesetzt hat. Sinn dieser Verhandlung ist es, sich mit den wesentlichen Aspekten auseinanderzusetzen. Bis dato wurden von uns nur die Themen Baustellen und Wasser angesprochen, auch in anderen Bereichen gibt es gravierende Fehler. Ich fordere, dass heute in der Verhandlung das Thema Staubemissionen behandelt wird. Es handelt sich hier auch um die massivste Belastung für die Region, zumal es sich dabei um ein Feinstaubsanierungsgebiet handelt. Dr. List weist darauf hin, dass technische Normen als qualifiziertes Gutachten gelten, die von der Behörde anzuwenden sind, was nicht passiert ist. Ich erwarte, dass die entscheidenden Fahrbewegungen, Schüttbewegungen, etc. heute diskutiert werden und dass die Tabellen mit Emissionsquellen durchgegangen werden.

Herr Wolfgang Rehm:

Wir haben große Opfer gebracht, um das zu ermöglichen, dass wir uns diesem Kernthema widmen. Ich habe deshalb gestern meine soeben erst begonnen gewesene Stellungnahme abgebrochen damit dieser Punkt intensiv diskutiert werden kann und nachdem sich am Vortag diese Frage und das Problem mit der Sachverständigenbeurteilung nicht klären ließ (die Sachverständige für Luftschadstoffe konnte nicht aufklären, wie sie zu ihrer Beurteilung gekommen ist), sollten wir jetzt auch dabei bleiben.

RA Dr. List:

Die Auswirkungen auf den Triel können nicht beurteilt werden, wenn man nicht weiß, wie hoch die Staubbelastung ist. Das Luftgutachten bildet hierfür die Grundlage, Dr. Kollar ist vom Luftgutachten ausgegangen. Es soll daher dieser wesentliche Themenbereich zuerst diskutiert werden, v.a. welche Staubemissionen in der Bauphase auftreten. Dr. List hält weiters fest, dass über die Betriebsphase noch gar nicht gesprochen wurde.

Auf das Ersuchen von RA Dr. List, dass Dr. Wimmer darstellt, welche Emissionsquellen nicht behandelt wurden und die Sachverständige für Luftschadstoffe sich diesbezüglich äußert, hält der Verhandlungsleiter fest, dass die dargestellte Vorgangsweise beibehalten wird und erteilt dem Sachverständigen für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume das Wort.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume zum Thema Auswirkungen von Staub auf den Triel:

Der Triel ist ein Steppenvogel und brütet in in Betrieb/Abbau befindlichen Schottergruben, sowohl im Steinfeld als auch bei Markgrafneusiedl, wo es staubt. Der Triel ist auch ein Brutvogel von großen Schotter- und Sandbänken in großen Flusslandschaften und selbst dort gibt es Staubemissionen.

RA Dr. List

Die Fahrbewegungen der LKWs zur Befeuchtung haben folgende Effekte: Neben Luftschadstoffemissionen kommt es aber auch zu Lärmemissionen. Wenn nicht bekannt ist, wie viele LKWs fahren, ist eine Beurteilung des Triels nicht möglich.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Beim Triel ist Dauerlärmbelastung – gerade in der Nacht – ein Wirkfaktor, nicht aber kurzzeitiger Lärm, wofür auch die Bruterfolge des Triels in den in Betrieb befindlichen Schottergruben sprechen. Zusätzliche LKWs, die irgendwo in einem bzw. am Rand eines Schotterabbaugesbietes fahren, sind kein Wirkfaktor. Es geht um Dauerlärm.

RA Dr. List

Wenn es um 6.00 Uhr feucht sein muss, muss vorher gefahren werden bzw. wird bis in die Dämmerung gefahren. Es muss bekannt sein, wann welche LKW wo fahren.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume weist darauf hin, dass es um Dauerlärm geht.

Auf die Frage von Dr. List, ob es Dauerlärm ist, wenn permanent gefahren wird oder ob das nur periodischer Lärm ist, erklärt der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, dass Dauerlärm nicht von Lärmfenstern unterbrochener Lärm ist, der über Stunden hinweg, über die ganze Nacht hinweg, anhält. Man ist bei verschiedenen Vogelarten anhand von Zügen darauf gekommen, dass schon die kurzen Pausen zwischen den vorbeifahrenden Zügen ausreichen, um die Kommunikationsfenster aufrecht zu erhalten.

Herr Wolfgang Rehm:

Der Umfang der Bauphase und somit die Fahrbewegungen sind nicht bekannt. Der Betrieb einer Autobahn ist mit dem Betrieb einer Schottergrube nicht vergleichbar, schon gar nicht, was die Luftschadstoffzusammensetzung betrifft. Es ist auch nicht auszuschließen, dass es in der Bauphase zu Dauerlärmphasen kommen kann. Es gibt verschiedene Kommunikationsrufe des Vogels und es braucht genauere Informationen zur Bauphase.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die zur erwartenden Emissionen einer Baustelle im Umfeld des Trielgebietes bei Markgrafneusiedl sind ausreichend bekannt, um die Auswirkungen auf den Triel beurteilen zu können. Dafür spricht auch die Bestandesentwicklung des Triels beim Gebiet Steinfeld, wo der Trielbestand nach der Errichtung der Straße nicht abgenommen hat.

RA Dr. List:

Die Auswirkungen in der Bauphase sind nicht ausreichend bekannt. Es handelt sich dabei um eine reine Behauptung. Ich ersuche um Befund und Gutachten zu dieser Aussage.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Abschätzung der Bauphase reicht aus, um die Auswirkungen auf den Triel beurteilen zu können. Es ist nicht zu erwarten, dass der Lärm, die Lärmereignisse, die Verteilung über den Tag, sich in einem solchen Maße von einem Schottergrubenbetrieb, der ebenfalls flächendeckend in dem Abbaugbiet stattfindet, unterscheidet, dass die Intensität und Qualität von Dauerlärm erreicht werden würde – in der Nacht, die ganze Nacht über.

Herr Wolfgang Rehm weist darauf hin, dass es um die integrierte Betrachtung der gemeinsamen Wirkung von Lärm und Luftschadstoffimmissionen auf den Triel geht.

RA Dr. List:

Haben sie sich mit den kumulativen Wirkungen des Marchfeldkogels in Bezug auf den Triel auseinandergesetzt? Haben Sie sich auch mit den kumulativen Wirkungen des Deponieprojekts Zöchling, welches vor kurzem kundgemacht wurde, auseinandergesetzt?

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Der Brutbestand des Triels bei Markgrafneusiedl lebt seit Jahrzehnten mit Belastungen durch Schottergruben in wechselnder zeitlicher und räumlicher Anordnung. Es ist über Jahre hinweg keine Bestandesabnahme in Abhängigkeit der Intensität von Schottergruben oder ähnlichem festgestellt worden. Daher ist plausibel, dass der Triel weiterhin mit einem wechselnden räumlichen und zeitlichen Muster an Schottergrubenabbau und -verfüllung in diesem Gebiet leben wird, genauso wie im Steinfeld. Der Marchfeldkogel stellt die Zusammenfassung mehrerer Vorhaben in diesem Schotterabbaugbiet dar. Auf der Oberfläche des Marchfeldkogels ist die Herstellung einer ca. 60 ha großen Fläche für den Triel vorgesehen, das ist ein Vorteil. Ich habe mich ausführlich damit auseinandergesetzt. Auch mit dem anderen Projekt „Kleeblatt“ habe ich mich auseinandergesetzt. Dieses Vorhaben übersteigt ebenfalls den laufenden Betrieb des Abbaus und der Befüllung in dem Schottergrubengebiet nicht in einer Weise, dass nachteilige Auswirkungen auf den Triel zu erwarten sind.

RA Dr. List:

Schottergruben sind Gruben, wo Schotter ausgehoben wird, die offen sind, offene Flächen darstellen, in denen der Triel einen vergleichbaren natürlichen Lebensraum vorfindet. Es geht in den Gruben aber nicht um Schotterabbau, aus einer Schottergrube wird eine „Nichtschottergrube“. Die natürlichen Lebensverhältnisse des Triels werden verändert, die Gruben werden zugeschüttet und mit Basisabdichtungen versehen. Nicht die tiefer versetzten Schottergruben bleiben, sondern es entstehen Deponien, die der Triel nicht gewohnt ist. Es wird auch nicht ebenerdig abgeschlossen, es entstehen Berge bzw. es wird aufgeschüttet. Das ist nicht mit der natürlichen Lebensgrundlage vereinbar. Der Zöchlingberg wird auch über 8m sein.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Der Triel ist ein Steppenvogel und ein Vogel natürlicher Flusslandschaften, wo er auf aufgeschütteten Sand- und Schotterflächen, die ebenfalls aufgewölbt sind, vorkommt. Der Triel lebt sowohl in der Steppe als auch in Schottergruben. In Schottergruben deshalb, weil sie strukturell und von den Lebensraumbedingungen inkl. Nahrung den Lebensraumanprüchen des Triels entsprechen. Wenn diese Schottergruben verfüllt werden, kann der Triel trotzdem weiterhin darauf leben, weil gerade im Vogelschutzgebiet in Markgrafneusiedl die Artenschutzbetreuung dafür Sorge trägt, dass es kein Schottergruben-, Abbau- oder Deponievorhaben in dem Gebiet gibt, wo nicht während des Betriebes bzw. zumindest nach dem Betrieb auf der Oberfläche gezielt eine Trielfläche angelegt wird. Dass diese Trielfläche wie beim Marchfeldkogel oder der Deponie Kleeblatt aufgewölbt ist, macht nichts. Z.B. kommt der Triel in England in Salisbury Plains auf einer gewölbten Fläche vor. Alle diese Maßnahmen sind mit dem Naturschutz abgestimmt, alle diese aufgewölbten Flächen liegen innerhalb der Habitatsprüche des Triels.

Dazu kommt noch die Beweidung. Es sind Beweidungsprojekte gerade bei Markgrafneusiedl im Laufen, die diese Flächen dauernd offenhalten, womit auch die Nutzung für den Triel gesichert ist.

RA Dr. List:

Wie beurteilen Sie den Erhaltungszustand des gegenständlichen Natura 2000-Gebietes und gehen sie davon aus, dass das Bewirtschaftungskonzept eingehalten, mäßig eingehalten oder gar nicht eingehalten wird?

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die aktuellste Beurteilung des Erhaltungszustands für 2015/2016 wäre vom Artenschutzbetreuer zu erfragen. Bisher war sie gut. Die Einhaltung des Bewirtschaftungskonzepts halte ich für gesichert, da alle Bewirtschaftungskonzepte für die Gruben mit Bescheid abgesichert sind und kontrolliert werden und jeweils ein Monitoring vorgeschrieben wurde.

Auf die Frage von RA Dr. List, ob der Sachverständige in sämtlichen dieser angesprochenen Verfahren als Naturschutzsachverständiger beigezogen worden ist, erklärt der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, dass er nicht in allen Projekten Sachverständiger war. Auf nochmaliges Nachfragen ergänzt der Sachverständige, dass er bei den UVP-Projekten Marchfeldkogel und Kleeblatt dabei ist, weitere Projekte ohne Anspruch auf Vollständigkeit und die konkrete Bezeichnung Koller XIII, Koller X und Alice.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Aussage gilt für die Projekte, die ich kenne, seit dem ich in diesem Gebiet tätig bin.

Herr Wolfgang Rehm:

Der Abdeckungsgrad der ggst. UVP in zeitlicher und räumlicher Hinsicht ist unklar wegen der fehlenden Zusammenschau verschiedener Projekte, insbesondere von Deponieprojekten.

In Folge fragt RA Dr. List den Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume zu seiner Mitwirkung bei AWG- und UVP-Projekten in der gegenständlichen Gegend als Gutachter bzw. als Projektant. Der Sachverständige erklärt, dass er nicht gleichzeitig Sachverständiger und Projektant war. Weiters erklärt der Sachverständige, dass er bei Windkraftanlagen Sachverständiger war.

RA Dr. Berger für die Projektwerberin erklärt, dass nach der Rechtsprechung konkrete Umstände aufzuzeigen sind, aus denen sich die offenbar von den Einwendern behaupteten Interessenkonflikte beim Sachverständigen für Naturschutz ergeben.

Der Verhandlungsleiter weist RA Dr. List darauf hin, dass dieser einen konkreten Befangenheitsgrund geltend zu machen hat.

RA Dr. List weist darauf hin, dass die ASFINAG einen Einwand gegen den Marchfeldkogel erhoben hat und er klären möchte, ob Interessenkonflikte vorliegen. Hat der Sachverständige bei Projekten im Umkreis von 20km vom Natura 2000-Gebiet Sandboden Praterterrasse als Projektant mitgewirkt?

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume erklärt dazu, dass ihm spontan einfallen würde, dass er das Großtrappenschutzprojekt betreut habe und ökologische Bauaufsicht bei einer Gasleitung im Osten des Marchfeldes war.

RA Dr. Berger für die Projektwerberin weist darauf hin, dass Erkundungs- und Fangfragen zu unterlassen sind.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Es wird vorgebracht, dass das Teilgebiet Markgrafneusiedl des Vogelschutzgebiets Sandboden Praterterrasse nicht richtig abgegrenzt sei und die Trasse in Teilen des ursprünglich zur Abgrenzung vorgesehenen Gebietes liege. Dazu wird im Vorbringen auf zwei Gutachten zur Abgrenzung von Lentner 2005 und Raab & Kollar 2008 verwiesen.

Dazu halte ich fest: Lentner 2005 ist ein Abgrenzungsvorschlag, Raab & Kollar 2008 „Anmerkungen zu den Stellungnahmen zur Änderung der Verordnung über die Europaschutzgebiete § 14 Europaschutzgebiet Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse im Bereich Markgrafneusiedl“. Darin wird unter anderem festgestellt, dass sich die Abgrenzung nach der langjährigen Eignung des Gebiets, nicht nach kurzfristigen Einzelergebnissen aus einzelnen Jahren richte und auf langjährigen Daten seit 1994 beruht.

Es wird vorgebracht, dass der Triel auch nördlich vom Vogelschutzgebiet beobachtet worden sei und daher der Verlust eines Brutreviers ein Erlöschen bis zu etwa einem Drittel des Trielbestandes bedeuten würde.

Dazu halte ich fest: Der Bestand des Triels wird von der örtlichen Artenschutzbetreuung, Mag. Dr. Rainer Raab, seit 1994 betreut, es liegen entsprechende Berichte vor. Der letzte

Jahresbericht stammt aus 2014. Die Beobachtung von Individuen des Triels auch außerhalb vom Vogelschutzgebiet ist bekannt, der Aktionsraum des flugfähigen Triels erstreckt sich auch auf Flächen außerhalb vom Vogelschutzgebiet. Die Brutreviere lagen aber immer innerhalb des Vogelschutzgebietes. Außerhalb davon liegt auch aktuell kein Brutrevier, daher ist ein „Erlöschen“ eines Revieres und damit von bis zu einem Drittel des Bestandes auszuschließen. Der Bestand schwankt seit 1998 zwischen 3 und 7 Paaren.

Es wird vorgebracht, dass der Brachpieper auch außerhalb vom Vogelschutzgebiet auf der Trasse vorkomme.

Dazu halte ich fest: Wie beim Triel und grundsätzlich bei allen Vögeln liegen stets auch Beobachtungen von Individuen geschützter Vogelarten außerhalb von Vogelschutzgebieten vor, so auch vom Brachpieper. Auch hier liegt kein Brutnachweis vor, die geeigneten Bruträume liegen innerhalb des Vogelschutzgebiets.

Es wird vorgebracht, dass die Verfüllung der Gruben im Widerspruch mit den Schutzziele für den Triel stünde.

Dazu halte ich fest: Die Verfüllung von Gruben im Vogelschutzgebiet steht grundsätzlich nicht im Widerspruch mit den Schutzziele für den Triel. Seit etwa 20 Jahren werden alle naturschutzgenehmigungspflichtigen Deponievorhaben unter Beiziehung des Artenschutzbetreuers Triel durchgeführt, und es gibt kaum ein Vorhaben ohne abschließende Anlage von Trielbrutflächen auf der Oberfläche. Begleitet werden diese Maßnahmen durch laufende Beweidungsprojekte. Auch beim Marchfeldkogel wäre die laufende Herstellung von Trielbrutflächen vorgesehen, wobei in jeder Betriebsphase Brutraum für etwa 2 Brutpaare und am Ende eine bleibende Fläche von etwa 60 ha Größe als Brutraum für den Triel zur Verfügung stehen soll.

Es wird vorgebracht, dass auch eine Flächenverkleinerung um 3,8% für den Triel eine erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes als solches sei.

Dazu halte ich fest: Wie im Gutachten ausgeführt, wird eine Verkleinerung des Kommunikationsraums (nicht der Fläche) als nicht erheblich im Sinne der Unterschreitung einer Bagatellgrenze angesehen, weil ein Schwellenwert von 10 % bei einem analogen Vorhaben (B 17 UF Sollenau Theresienfeld) von der Kommission der EU anerkannt wurde und als Grundlage eines Stellungnahmeverfahrens mit der Kommission dient.

Es wird vorgebracht, dass in der Berechnung von Nemeth große Unsicherheiten seien und dass ein neues Gutachten zu anderen Ergebnissen komme.

Dazu stelle ich richtig, dass es sich bei der nachgereichten Unterlage WU5 um eine ergänzende Auswertung der bioakustischen Daten für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme (theoretisch 2019) auf Anforderung des Sachverständigen handelt.

Es wird vorgebracht, dass es sich beim IBA Zentrales Marchfeld um ein Faktisches Vogelschutzgebiet handle.

Dazu halte ich fest, dass das Gebiet nicht die 20 IBA-Kriterien erfüllt und damit kein faktisches Vogelschutzgebiet ist.

Es wird vorgebracht, dass „Umlenkungsmaßnahmen“ beim Ziesel nicht wirksam wären und der Tatbestand der Tötung notwendigerweise erfüllt würde und daher eine Ausnahme gemäß FFH-Richtlinie notwendig sei.

Dazu halte ich fest: Ziesellenkungsmaßnahmen sind Beeinflussung des Aktionsraums, die vorgeschlagene Maßnahme des Oberbodenabzugs ist eine Maßnahme zur Verhinderung von Störung und Tötung im Sinne des Artenschutzes. Diese Methode wurde etwa beim Verlegen von Gasleitungen im nördlichen Marchfeld bereits erfolgreich eingesetzt, unter anderem im nördlichen Marchfeld / südlichen Weinviertel mit naturschutzfachlicher Folgeforschung.

Es wird vorgebracht, dass kumulierende Auswirkungen des Vorhabens nicht ausreichend behandelt worden seien und insbesondere mögliche Auswirkungen durch allfällige Ausgleichsflächen für den Triel für Windparks sowie Auswirkungen von Deponien auf den Triel nicht berücksichtigt worden seien.

Dazu halte ich fest: Kumulative Auswirkungen wurden für das UVP-Teilgutachten ausreichend überprüft. Zur Befürchtung, dass Trielflächen als Ausgleichsmaßnahme für nahe Windkraftvorhaben in Widerspruch mit dem Vorhaben S 8 stehen könnten, wird festgestellt, dass weder beim Vorhaben Markgrafneusiedl II noch Markgrafneusiedl III und V Trielflächen vorgesehen sind. Beim Windpark Markgrafneusiedl III und V sind Waldverbesserungsmaßnahmen für Fledermäuse vorgesehen bzw. als Auflagen vorgeschrieben, die auf Überlappung mit den zum Vorhaben S 8 vorgesehenen Waldverbesserungsmaßnahmen am Kleinen Wagram besonders hinsichtlich Lärmauswirkungen beider Vorhaben überprüft wurden. Es sind daher keine kumulativen Auswirkungen zu erwarten. Dies wird auch im UVP-Teilgutachten ausgeführt.

Auf die Frage von Dr. List, ob der Sachverständige bei der Ausweisung des Natura 2000-Gebietes Sandboden Praterterrasse fachlich involviert war, erklärt der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, dass er bei den Anmerkungen zur Stellungnahme zur Änderung der Verordnung zum Teilgebiet Markgrafneusiedl des Vogelschutzgebietes dabei war.

Auf die Frage von RA Dr. List, ob es richtig ist, dass der Sachverständige aus fachlicher Sicht kein Problem in Bezug auf den Marchfeldkogel, Zöchlinggruben, Kollergruben, Windräder, S 8 und in Bezug auf die Kumulation sämtlicher Projekte hat, erklärt der Sachverständige, dass diese Schlussfolgerung für die abgeschlossenen bzw. bearbeiteten Vorhaben stimmt, jedoch nicht für die künftigen. Der Sachverständige verweist weiters auf sein Gutachten, wo ausgeführt ist, dass keine erheblichen kumulativen Auswirkungen der genannten Vorhaben Marchfeldkogel und S 8 zu erwarten sind.

RA Dr. List:

Ist es problematisch, wenn die Trasse im Bereich der Grundstücke Haindl 300m versetzt würde und nicht mitten durch seinen landwirtschaftlichen Betrieb gehen würde?

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass Gegenstand dieses Verfahrens das eingereichte Vorhaben und nicht eine andere Trassenführung ist.

Ing. Haindl:

Der Sachverständige hat gesagt, er war bei der Ausweisung des Natura 2000-Gebietes dabei. Es gibt mehrere Varianten und ich möchte wissen, bei welcher Variante der Sachverständige mitgewirkt hat.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume wiederholt, dass er bei den Anmerkungen zur Stellungnahme zur Änderung der Verordnung zum Teilgebiet Markgrafneusiedl des Vogelschutzgebietes dabei war.

Ing. Haindl:

Bei der Ausweisung hat es sechs Varianten des Landes Niederösterreich gegeben, bis die letzte wie derzeit bestehend ausgewiesen wurde. Wenn man alle Kumulationen berücksichtigt, warum hat das keine Auswirkungen auf den Triel? Warum ist eine vernünftige Führung der Trasse an der Grundstücksgrenze nicht für den Triel verträglich?

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume verweist auf seine Ausführungen im Teilgutachten. Er habe bei der Formulierung der Anmerkungen zur Stellungnahme zur Änderung der Verordnung zum Teilgebiet Markgrafneusiedl des Vogelschutzgebietes mitgewirkt, er habe selbst nichts abgegrenzt. Zur hypothetischen Frage, wie es wäre, wenn anders abgegrenzt worden wäre, kann ich nichts sagen, ist auch nicht Gegenstand dieser Verhandlung.

Der Verhandlungsleiter bestätigt die Aussage des Sachverständigen, dass dies nicht Gegenstand der Verhandlung ist.

Dr. Wimmer:

Welche anderen oder größeren Auswirkungen auf Naturschutz- insb. Vogelschutzbelange hätte eine Trassenführung an der südlichen Grenze des Grundstückes Haindl?

Der Verhandlungsleiter verweist darauf, dass es nicht Aufgabe des Sachverständigen ist, fiktive Trassenverläufe zu beurteilen.

RA Dr. List verweist darauf, dass es sich um eine Frage handelt, die massive Auswirkungen auf verfassungsrechtlich geschützte Rechte hat.

DI Zotter hält fest, dass der Sachverständige klar zum Ausdruck gebracht hat, dass er nicht an der Abgrenzung des Natura 2000-Gebietes mitgewirkt hat, sondern dass er nur fachliche Anmerkungen von der Formulierung her unterstützt hat.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin verweist auf die eingereichte Trasse und dass diese Verhandlungsgegenstand ist.

Dr. Wimmer:

Die Frage bezieht sich nicht auf die richtige oder nicht richtige Abgrenzung des Natura 2000 Gebietes. Sie bezieht sich darauf, ob eine andere Lage der Trasse, Sie können das als Projektmodifikation oder als Prüfungspflicht für geprüfte Trassenvarianten im Zuge der UVE subsumieren, konkret am südlichen Rand des Grundstücks der Familie Haindl (Grundstücks-Nr. 408/1 und benachbarte Grundstücke) und nicht mitten durch das Grundstück andere und größere Auswirkungen auf den Triel hat und wenn ja, aus welchen Gründen.

DI Rehling hält fest, dass die Vor- und Nachteile der geprüften Trassenvarianten dargelegt wurden und verweist auf die Teilgutachten und Prüfbuchfragenbeantwortung.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Im Vorprojekt wurden von der ASFINAG in dem später ausgewiesenen Bundesstraßenplanungsgebietskorridor unterschiedliche Trassenvarianten untersucht und in dieser Vertiefung festgestellt, dass die gegenständliche Variante die aus Sicht der ASFINAG genehmigungsfähigste Trasse darstellt und diese in Folge zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht.

Dr. Wimmer:

Die konkrete Frage wurde aus meiner Sicht nicht beantwortet. Sie kann sich aus rechtlicher Sicht nicht nur auf den Nachvollzug von vor der Einreichung getroffenen Vorentscheidungen beziehen, sondern auch konkret auf konkrete Projektmodifikationen, um eine bessere Umweltverträglichkeit bzw. einen besseren Einklang mit allen Schutzinteressen, insbesondere dem Eigentum der Familie Haindl, erreichen zu können. Damit auch auf die Möglichkeit von Projektmodifikationen, die klassischerweise auch Trassenverschenkungen sein können. Würde eine Verschiebung der Trassenlage zur südlichen Grundstücksgrenze des GSt. Nr. 408/1 und der benachbarten Grundparzellen der Fam. Haindl andere oder größere Auswirkungen insbesondere auf den Triel haben als die vorliegende beurteilte Trasse?

DI Rehling hält fest, dass eine solche Änderung ein anderes Projekt wäre.

RA Dr. Berger für die Projektwerberin:

Wenn ich unmittelbar an die Grenze des Trielschutzgebietes herangehe, kann ich mir nicht vorstellen, welche positiven Auswirkungen dies auf das Schutzgut haben sollte. Aus diesem Grund ist diese Trassenführung geprüft worden und als nicht bessere Variante ausgeschieden worden.

RA Dr. List:

Es sollen gerade im Zentrum des Natura 2000 Gebietes der Marchfeldkogel bzw. große Projekte verwirklicht werden. Der Marchfeldkogel wird ja auch mit LKWs beliefert.

Aus rechtlicher Sicht ist die Behörde verpflichtet, das Projekt im Hinblick auf seine Auswirkungen zu prüfen. Dies betrifft nicht nur die Auswirkungen auf den Triel, sondern auch die

Auswirkungen auf die landwirtschaftlichen Flächen von Ing. Haindl. Eine Verschiebung der Trasse in so einem geringen Umfang ist meines Erachtens keine wesentliche Projektänderung, sondern ist eine Änderung, die im Rahmen einer Auflage noch realisierbar ist. So gesehen ist die Frage zuzulassen. Wir wollen wissen, ob der Schutz von Leben und Gesundheit und Eigentum der Fam. Haindl im Einklang mit dem Vogelschutz auch dadurch gewährleistet werden kann, dass die Behörde mit einer Auflage eine Verschiebung der Trasse um 300m vorschreibt.

Dr. Wimmer:

Im Bereich der Hrn. Ing. Leopold Haindl bzw. seiner Familie gehörenden Grundstücke 408/1, 408/2, 408/3, 443/1 und 443/2, alle KG Markgrafneusiedl, verläuft die Autobahntrasse praktisch mittig durch diese einheitlich landwirtschaftlich bewirtschaftete Fläche. Nach dem vorliegenden Projekt gehen die für die erforderliche landwirtschaftliche Bewässerung bestehenden wasserrechtlich bewilligten Brunnen verloren. Weiterhin kann die Bewässerungsanlage selbst (Pivot-Anlage) nicht mehr betrieben werden. Nach den Gutachten der SV für Grundwasserschutz und insbes. Landwirtschaft kommt es infolge der Grundwassernähe und der direkten Lage von Teilen der Grundstücke im Abstrom der Versickerungsanlagen für die Straßenabwässer zu so hohen Chloridkonzentrationen im Grundwasser, dass auf diesen Grundstücksteilen keine salzempfindlichen Kulturen mehr angepflanzt werden können. Weiterhin ist durch die Versickerung der Straßenabwässer das Wasser in allfällig noch bestehenden Bewässerungsbrunnen von Fam. Haindl voraussichtlich so stark mit Chlorid belastet, dass es nicht mehr als Bewässerungswasser herangezogen werden kann. Zusätzlich führt der Bau der Autobahn zu erheblichen direkten Flächenverlusten und gehen nach den Vorschriften des landwirtschaftlichen SV weitere Flächen für den Anbau von Sonderkulturen im biologischen Landbau, wie insbes. die für den Betrieb Haindl besonders wichtige Kultur der Aroniabeere verloren. In Summe führt dies bereits nach den Gutachten der SV zu schwerwiegenden Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung, insbesondere natürlich für den landwirtschaftlichen Betrieb der Fam. Haindl.

Wie in der schriftlichen Stellungnahme vom gestrigen Tag bereits dargelegt worden ist, ist dabei zu berücksichtigen, dass infolge zu günstiger Annahmen in den entsprechenden Fachbeiträgen der UVE die tatsächlich zu erwartenden Auswirkungen infolge der Versickerung chloridhaltiger Straßenabwässer noch wesentlich größer sein werden und wesentlich weiter reichen werden, als in den Antragsunterlagen dargestellt und der Beurteilung durch den landwirtschaftlichen SV zugrunde gelegt wurde.

All diese Umstände waren im Rahmen des von der Projektwerberin durchgeführten Trassenauswahlverfahrens noch nicht bekannt. Die Wahl der Trasse im Bereich der genannten Grundstücke der Fam. Haindl erfolgte offenbar im Wesentlichen motiviert über einen vermeintlich besseren Schutz der Vogelfauna, insbes. des Triels. Nach den von uns eingeholten Gutachten Dr. Eisner ergeben die zwei seinerzeit geprüften Trassenvarianten keinen unterschiedlichen Einfluss auf den Bestand des Triels.

Es ist grundsätzlich Aufgabe der UVP, bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von Projektwerberseite geprüften Trassenvarianten zu beurteilen. Weiterhin sind nach der Genehmigungsbestimmung des § 24f Abs. 3 bzw. auch Abs. 4 Projektmo-

difikationen vorzuschreiben bzw. aufzutragen, wenn dies zum Erreichen eines hohen Schutzniveaus für die Umwelt in ihrer Gesamtheit erforderlich ist oder dadurch Auswirkungen auf ein erträgliches Maß vermindert werden können.

Die vielfachen Einwirkungen auf die u.a. angeführten Grundstücke von Fam. Haindl durch direkten Flächenverbrauch, Einschränkung der für den biologischen Anbau nutzbaren Flächen, Einschränkung der für den Anbau salzempfindlicher Kulturen nutzbarer Flächen, Wegfall der Bewässerungsbrunnen bei nicht gesicherter Ersatzwasserversorgung etc. führen mit Sicherheit zu einer Auswirkung, die ein erträgliches Maß im Sinne der Bestimmung des § 24 f UVP-G 2000 überschreitet. Die Behörde ist daher nach den genannten Bestimmungen verpflichtet, Projektmodifikationen - konkret in Form einer Trassenverswenkung – zu prüfen, wenn damit absehbar die Möglichkeit besteht, derartige ein erträgliches Ausmaß überschreitende Auswirkungen vermindern oder verhindern zu können. Im Rahmen dieser Prüfung ist zentral, ob eine Abrückung der Autobahntrasse an den südlichen Rand der oben genannten Grundstücke zu wesentlich höheren Auswirkungen auf die Natur, insbes. die Vogelwelt und hier insbesondere die Vogelart Triel, führt. Diese Frage wurde heute explizit und mehrfach an den SV für Naturschutz gestellt, von diesem aber nicht beantwortet.

RA Dr. List:

Es wird aufgrund der im Bereich Landwirtschaft zu erwartenden schwerwiegenden Auswirkungen insbes. auf die oben genannten Grundstücke und deren Bewirtschaftung der Antrag gestellt, die Behörde möge der Projektwerberin eine Projektmodifikation auf Basis der genannten Bestimmungen des UVP-G 2000 dahingehend auftragen, dass die Autobahntrasse im Bereich der Grundstücke 408/1, 408/2, 408/3, 443/1 und 443/2, alle KG Markgrafneusiedl, an den äußersten südlichen Rand dieser Grundstücke verlegt wird.

Begründet wird dieser Antrag damit, dass damit – und nur damit – die massiven Bewirtschaftungseinschränkungen bei zentraler Durchschneidung der Grundstücke wegfallen würden, die Nutzwasserbrunnen für die Bewässerung von ca. 90 ha bestehen bleiben würden, die Bewässerungsanlage selbst weiterhin funktionsfähig wäre und die Zonen, in denen ein Anbau salzempfindlicher Pflanzen nicht mehr möglich wäre, praktisch zur Gänze wegfallen würden. Die Behörde möge bei der Prüfung dieses Antrages auf die vorgelegten Gutachten im Bereich des Vogelschutzes Bedacht nehmen, eine detaillierte, ergänzende Stellungnahme des SV für Naturschutz hinsichtlich aller Vor- und Nachteile einer derartigen Trassenverswenkung einholen und schließlich bei ihrer Gesamtbewertung bzw. Interessensabwägung auch bedenken, dass die Auswirkungen auf Grundwasser und Bewässerungswasser aufgrund zu günstiger Annahmen in den Antragsunterlagen bzw. der Umweltverträglichkeitserklärung viel höher sein werden, als der Beurteilung in den SV-Gutachten zugrunde gelegt wurde. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen im vorgelegten Schriftsatz vom 7.4.2016 verwiesen.

DI Zotter:

Die von Ihnen beantragte Projektänderung hat verschiedene Auswirkungen, zu der vom Sachverständigen für Tiere und Lebensräume nicht in einem Einzelpunkt Stellung genommen werden kann.

RA Dr. Berger für die Projektwerberin:

Nach § 24f Abs. 3 UVP-G können u.a. Projektmodifikationen vorgeschrieben werden, wenn sie insgesamt zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beitragen. Es sind verschiedenste Aspekte zu beurteilen und es kann daher die Frage nicht alleine vom Sachverständigen Dr. Kollar beantwortet werden. Die ASFINAG wird sich zu einem späteren Zeitpunkt dazu äußern. Das kann nicht isoliert beurteilt werden. Schutzniveau ist die Umwelt in ihrer Gesamtheit, nicht alle genannten Aspekte können darunter subsumiert werden.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Eine Beurteilung einer verschobenen Trasse würde ich vornehmen, sobald eine Projektmodifikation/-änderung mit Einreichunterlagen, wie den derzeit vorliegenden Unterlagen, vorläge.

Dr. Wimmer:

Es besteht keine Verpflichtung der ASFINAG, ein neues Projekt mit einer geänderten Trassenlage vorzulegen. Davon zu unterscheiden ist, dass die Behörde in Zusammenschau aller Interessen potentielle Projektmodifikationen zu beurteilen hat (§ 24f Abs. 3 und evtl. 4 UVP-G). Nachdem es nur um eine Lageveränderung der Trasse und nicht um eine bauliche Veränderung geht, müsste eine Beurteilung durch den Sachverständigen auch ohne neue Projektunterlagen möglich sein.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 10.42 Uhr für eine Pause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 11.11 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter erteilt dem Sachverständigen für Hydrogeologie und Grundwasser zur Beantwortung des Vorbringens von Dr. List vom 5. April 2016 das Wort.

Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser:

Zu Punkt 3.1. des Vorbringens von Dr. List vom 5. April 2016:

Hinsichtlich der Chloridvorbelastung kann festgehalten werden, dass diese in der UVE mit ca. 50 – 70 mg/l als mittlere Grundbelastung im Projektbereich angegeben wird. Die angesprochene Grundwassermessstelle 308002222 weist einen Maximalwert von ca. 60 mg/l auf (Betrachtungszeitraum 2000 - 2015). Der Mittelwert liegt in etwa bei 45 mg/l. Die Messstelle 30800192 weist einen Maximalwert von ca. 78 mg/l (gemessen im Jahr 2002 im Betrachtungszeitraum 2000 - 2015) auf. Der Mittelwert bei dieser Messstelle für die verwendete Interpolation wurde mit ca. 65 mg/l berücksichtigt. Der höchste Wert im Zeitraum von 2010 – 2015 bei dieser Messstelle wurde bei quartalsmäßigen Untersuchungen mit 62,5 mg/l ermittelt.

Die Grundbelastung erfolgte durch Interpolation der Werte von GZÜV-Messstellen. Die Konzentrationen nehmen nach Norden hin zu, sodass sich im Bereich Zinsäcker höhere Werte ergeben bzw. berücksichtigt wurden. In der Karte in der Einlage 3.12.8 ergibt sich für den Bereich Zinsäcker eine Grundbelastung von ca. 60 – 80 mg/l, die Hintergrundbelastung nimmt generell in Richtung Nordwesten zu.

Hinsichtlich der Ausführungen, dass keine Untersuchungen hinsichtlich des Chloridgehaltes im unmittelbaren Projektbereich durchgeführt wurden, ist anzuführen, dass diese im Rahmen der UVE durch die PW durchgeführt wurden. Dabei wurden Werte zwischen 2 – 72 mg/l ermittelt. Die Ergebnisse finden sich in Einlage 3.11.3.

Der Mittelwert der Chloridwerte bei dem angeführten „Projekt Marchfeldkogel“ wird mit 61 mg/l angegeben. Ein Kommentar zu den angeführten Sonden auf dem Grundstück Haindl ist nicht möglich, da mir nicht bekannt ist, wo diese Sonden liegen. Ich habe auch die Messwerte nicht.

Grundsätzlich ist die Zugrundelegung der Hintergrundkonzentration auf Basis der mittleren Chloridkonzentrationen, abgeleitet aus den Messungen der GZÜV-Messstellen, fachlich vertretbar, da dadurch ein möglichst realitätsnahes Szenario für die Chloridbelastung des gesamten Grundwasserkörpers nachgebildet werden kann.

Bei lokalen Hintergrundkonzentrationen über den o.a. angeführten Werten sind Konzentrationen über den prognostizierten Werten nicht auszuschließen. Aus diesem Grund werden vom SV Fachbereich Landwirtschaft entsprechende Beweissicherungsmessungen bei Brunnenennutzungen, mit einem entsprechenden Sicherheitspuffer vorgeschrieben, zudem werden Beweissicherungsmessungen und Maßnahmen durch SV Grundwasser vorgeschlagen. Weiter sind im Bedarfsfall entsprechende Ersatzwasserversorgungen vorab bereitzustellen.

Zu Punkt 3.2. des Vorbringens von Dr. List vom 5. April 2016:

Die Berechnung der zu erwartenden Chloridkonzentrationen erfolgte in Anlehnung der Streumengen gemäß Leitfaden „Versickerung von chloridhaltigen Straßenwässern“ auf Basis der zu erwartenden Chloridbelastung über 12 bzw. 24 Jahre. Der gewählte Bemessungsansatz erscheint realistisch für das gegenständliche Vorhaben, diesbezüglich wird auch auf die Ausführungen des Sachverständigen für Oberflächen- und Straßenwässer verwiesen.

Der Sachverständige für Oberflächen- und Straßenwässer:

Die Projektwerberin hat als Grundlage zur Ausbreitungsberechnung „Chlorid im Grundwasser“ einen Bemessungswert von 0,89 kg Chlorid pro m² und Jahr angenommen. Bei der Ermittlung dieses Wertes hat man sich an den Streudaten der Autobahnmeisterei Schwechat und Parndorf aus dem Leitfaden orientiert. Der Wert von 0,89 kg Chlorid pro m² und Jahr ist insofern realistisch, als er etwa einen Mittelwert der in Parndorf und Schwechat gestreuten Mengen darstellt. Nachdem das Modell auf einen Zeitraum von 12 – max. 24 Jahre abstellt, wäre es unrealistisch, die Maximalwerte aus dieser Tabelle zu nehmen und würde zu unverhältnismäßig hohen Chloridbelastungen führen. Die Autobahnmeisterei Parndorf hat Werte zwischen 0,64 kgCl/a*m² und 1,12 kgCl/a*m² und die Autobahnmeisterei Schwechat zwi-

schen $0,59 \text{ kgCl/a}\cdot\text{m}^2$ und $1,19 \text{ kgCl/a}\cdot\text{m}^2$. Die $0,89 \text{ kg Chlorid pro m}^2$ und Jahr sind daher realistisch.

Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser:

Hinsichtlich der Berücksichtigung von maximalen Chloridkonzentrationen im Nahbereich der Trasse kann ausgeführt werden, dass für eine solche Abschätzung gemäß Leitfaden 15% der Jahresbemessungsmenge in einem Impulseintrag vorzunehmen ist. Bei dem gegenständlichen Vorhaben wurde bei der Modellierung mit einem impulsförmigen Eintrag von jeweils ca. 18 % der Jahresmenge gerechnet. Es wird diesbezüglich auch auf die Beweissicherungen samt dem vorgesehenen Sicherheitspuffer und die vorgesehenen Maßnahmen hingewiesen.

Die ermittelten kf-Werte im gegenständlichen Projekt erscheinen für den gegenständlichen Bereich als plausibel für die gegenständlichen hydrogeologischen Rahmenbedingungen. Zudem wurde die Durchlässigkeit entlang der Trasse im Zuge der Aufschlusskampagne mittels Pumpversuchen untersucht. Demnach ist eine Bandbreite der kf-Werte etwa zwischen $1\cdot 10^{-4} \text{ m/s}$ – $1\cdot 10^{-2} \text{ m/s}$ gegeben. Die mittlere Durchlässigkeit liegt bei diesen Untersuchungen bei ca. $2\cdot 10^{-3} \text{ m/s}$.

Der angegebene kf-Wert beim Projekt Marchfeldkogel wurde offensichtlich aus der Bodenansprache abgeleitet und ist daher mit großen Unsicherheiten behaftet, lokal können jedoch solche Durchlässigkeitswerte auftreten. Die Gebietsdurchlässigkeit liegt jedenfalls deutlich höher.

Die Porosität wurde durch die Projektwerberin neu mit 25% gerechnet und wurde dies auch in den UVE - Einreichunterlagen dargestellt (Einlage 3.12.07). Die dortige Darstellung war für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit hinsichtlich des Schutzgutes Grundwasser – Hydrogeologie maßgebend. Durch die gewählte geringere Porosität kommt es im Nahbereich zu erhöhten Konzentrationen, welche aber aus Sicht des Sachverständigen innerhalb einer vertretbaren Größe liegen und mit zunehmender Entfernung sind die Auswirkungen einer unterschiedlichen Porosität vernachlässigbar.

Zu Punkt 3.3. des Vorbringens von Dr. List vom 5. April 2016:

Hinsichtlich der Beurteilung von Beeinträchtigungen von Brunnen wird auf die Ausführungen des Sachverständigen für Landwirtschaft verwiesen.

Zu Punkt 3.4. des Vorbringens von Dr. List vom 5. April 2016:

Hinsichtlich der bei der Beweissicherung angeführten Probennahmepunkte wird festgehalten, dass vom Sachverständigen mittels Auflage der PW aufgetragen wurde im zentralen Grundwasserabstrom der Winterfilterbecken zwei Grundwasserpegel zu errichten (Bezeichnung KB-FB4, KB-FB 5) und somit in Bereichen mit den höchsten zu erwartenden Konzentrationen entsprechende Messstellen vorhanden sind. Zudem werden vom SV Landwirtschaft insgesamt 133 weitere Brunnennutzungen für eine qualitative Beweissicherung vorgeschlagen.

Hinsichtlich des Untersuchungsumfanges der Beweissicherungsmessungen wird festgehalten, dass die Formulierung in der gegenständlichen Maßnahme missverständlich war. Gemeint war nicht der Mindestumfang gemäß Trinkwasserverordnung, sondern die „Mindestuntersuchung gemäß Trinkwasserverordnung“. Die Maßnahme wird diesbezüglich ergänzt.

Zu Punkt 3.5. des Vorbringens von Dr. List vom 5. April 2016:

Hinsichtlich der Kommentare zum Maßnahmenvorschlag wird darauf hingewiesen, dass dies eine rechtliche Fragestellung darstellt, welche von entsprechender Stelle entsprechend zu würdigen wäre.

Dr. Wimmer:

Die Grundsatzfrage, die sich hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser stellt, ist, ob ein mittlerer oder ein möglicher maximaler Zustand, eine mögliche maximale Belastung, der Beurteilung zu Grunde zu legen ist. Ich würde dazu tendieren, den Maximalfall ermitteln zu müssen. Hier spricht einiges dafür, dass die Chloridvorbelastung höher sein kann als in der Transportmodellierung angenommen wurde. Die in der Nähe der Trasse vorliegenden umfangreichsten Chloridbelastungsdaten des Grundwassers liegen aus der anströmseitigen Beweissicherung zum Projekt Marchfeldkogel vor, da könnten es als Medianwert auch ca. 80 mg/l Chlorid sein.

Wieviel Chlorid bzw. Streusalz kommt von den Straßenabwässern bzw. was ist relevant für das Grundwasser? Der genannte Leitfaden hat einen Konstruktionsfehler, denn er besagt, es ist der Sprühverlust beim anfallenden gefassten Straßenwasser mit ca. 10% abzuziehen. Die Chloridfrachten werden aber zweimal verringert, einmal um 15 % und einmal um 10%. Das kann man aus den Werten im Leitfaden nachvollziehen. Der Leitfaden zielt sehr wesentlich auf die Ermittlung der Cl-Frachten in den Straßenabwässern im Hinblick auf Einleitung in Oberflächengewässer ab. Da ist selbstverständlich die Verfrachtung mit dem Sprühnebel nicht oder praktisch nicht relevant, da es nicht auf direktem Weg in Oberflächengewässer gelangt. Bei einer Versickerung ist die Salzfracht in der Sprühgischte zumindest mittel- oder längerfristig nicht verschwunden, sondern ebenfalls versickerungsrelevant, da es entweder über die Straßenentwässerung abrinnt, oder es befindet sich im Boden und hat dort einen gewissen Rückhalt und gelangt ebenfalls ins Grundwasser. D.h. im konkreten Fall unterschätzen die Leitfadenwerte den tatsächlichen Eintrag um ca. 25 %, nämlich um die Abzüge. Zumindest bei mittel- oder längerfristiger Betrachtung. Im Leitfaden steht weiters, man soll das maximal zu erwartende Geschehen berücksichtigen. Letztendlich sind die Bemessungswerte jedoch Mittelwerte. Möchte man den maximalen Cl-Eintrag in das Grundwasser der Beurteilung zugrunde legen, müsste man die maximal zu erwartenden Streusalzmengen auf Grund der Aufzeichnungen der Straßenmeistereien gemäß Leitfaden und Gutachten zu Grunde legen.

Zur Transportmodellierung: In der Vorbegutachtung wurde gesagt, die Annahmen zur effektiven Porosität sind zu hoch und es wurde gefordert, es mit einem niedrigeren Wert anzusehen. Dies wurde auch gemacht. Das bringt großräumig betrachtet keine allzu großen Unterschiede, kleinräumiger sehr wohl aber erhebliche Unterschiede. Dies lässt sich aus dem Vergleich der beiden Kartendarstellungen nachvollziehen. Die kleinräumigere Betrachtung führt zum Ergebnis, dass die Flächen im Bereich der Liegenschaft Haindl, in denen wegen

der Grundwassernähe und der Cl-Konzentrationen eine uneingeschränkte landwirtschaftliche Nutzung nicht mehr gegeben ist, wesentlich größer sind als der Beurteilung zu Grunde gelegt wurden, da man die eigentlichen Prognosen, wie viel Cl im Jahresmittel, nicht korrigiert und auf eine Nutzporosität von 0,25 angepasst hat. Es spricht relativ viel dafür, dass auch ein Ansatz von 0,25 für die effektive Porosität erheblich zu hoch gegriffen ist, weiters dass der gewählte Kf-Wert zu gering gewählt wurde. Mir stehen nur die Daten des Marchfeldkogels zur Verfügung. Dort kommt man auf wesentlich höhere Kf-Werte und eine geringere effektive Porosität für diesen Untergrund. Meines Erachtens wäre ein Wert zwischen 0,1 und 0,2 für die effektive Porosität wahrscheinlich der angemessene Wert. Die Konsequenz ist, dass die Cl-Konzentrationen im Grundwasser zumindest nahe den Versickerungsstellen (und das ist bei den Grundstücken der Fam. Haindl der Fall) und dass die betroffenen Flächen erheblich größer würden. Dazu kommt noch, dass offensichtlich in der Prognose noch ein alter Abbauzustand, Luftbilder oder Laserscanflug verwendet wurde und zwischenzeitlich die Auskiesung weit fortgeschritten ist. Die Grundwassernähe weiterer Teile dieser Flächen hat sich verringert, dort wäre also zusätzlich die im TGA Landwirtschaft ausgewiesene nur noch eingeschränkte Nutzbarkeit gegeben.

In Summe sind die Rahmenbedingungen im Transportmodell aufgrund von drei wesentlichen Umständen erheblich unterschätzend: 1. Input Cl stellt nicht auf den Maximalfall ab, 2. Effektive Porosität und 3. aufgrund der Plangrundlagen falsche Annahme der Lage zum Grundwasser von Teilen der Grundstücke der Fam. Haindl. Das hat erhebliche Auswirkungen für Ing. Haindl. Was kann Herr Ing. Haindl auf welchen Teilen seines Grundstückes noch machen? Man muss an die Bebauung bzw. an Schutzzonen für biologischen Anbau denken und dass Bewässerungswasser von existentieller Bedeutung für diesen Betrieb ist. Ich kann damit die Ausführungen der Sachverständigen nicht nachvollziehen, vielmehr ist der Beweis bereits in den Antragsunterlagen enthalten, wo gefordert wurde, mit einer niedrigeren Porosität zu rechnen, diese Berechnung aber nicht erfolgte.

Der Sachverständige für Oberflächen- und Straßenwässer:

Es ist richtig, dass die Sprühnebelverluste irgendwann im Grundwasser landen. Bei der Begutachtung bin ich aber davon ausgegangen, dass die Sprühnebelverluste bei den 0,89 kgCl/a*m² beinhaltet sind. Diese Zahl selbst sehe ich als Mittelwert der Stationen Parndorf und Schwechat der maximalen und minimalen Streumengen. Man kann bei einem Modell, das einen Zeitraum von 12 – 24 Jahren betrachtet, nicht auf eine maximale Menge gehen, da nicht zu erwarten ist, dass jedes Jahr maximale Streumengen ausgebracht werden. Ein Mittelwert ist hier wesentlich realistischer. Es ist auch eine Beweissicherung vorgesehen, die jährlich durchzuführen ist und alles überwacht. Sollten sich aus den Ergebnissen der Beweissicherung mehr als geringfügige Überschreitungen (mehr als 15%) der Chloridkonzentrationen im Grundwasser zu den eingereichten Berechnungen ergeben, sind im Bedarfsfall entsprechende Maßnahmen vorzusehen. Je geringer diese Cl-Ansätze sind, desto früher wird man erkennen, dass Überschreitungen der prognostizierten Werte vorliegen und umso früher muss die Projektwerberin Maßnahmen überlegen, um die Konzentrationen wieder in den Griff zu bekommen.

Dr. Wimmer:

Der Leitfaden stellt ziemlich eindeutig klar, dass auf die maximale Streusalzmenge abzustellen ist. Der Leitfaden hat in sich einen Konstruktionsfehler, indem er den Sprühnebelverlust zweifach abzieht, von denen einer fachlich nicht gerechtfertigt werden kann. Korrekt ist nach der Intention des Leitfadens, die maximale Konzentration zu Grunde zu legen. Deshalb hätte im Sinne des Leitfadens die maximale Streusalzmenge in die Beurteilung eingehen müssen oder das im Modellinput entsprechend abgebildet werden müssen. Zum anderen hätte der Sprühverlust nicht vernachlässigt werden dürfen, weil er auch hier versickerungsrelevant ist.

Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser:

Für eine grundsätzliche Beurteilung über einen längeren Zeitraum erscheint mir der mittlere Wert vertretbar. Bezüglich Porositäten beim Projekt Marchfeldkogel denke ich, dass dort ebenfalls 0,25 verwendet wurde, die Kf-Werte sind mir nicht bekannt.

Dr. Wimmer:

Die jahrelange Suche nach ausreichendem Nutzwasser auf den Grundstücken der Fam. Haindl spricht sehr stark für unterschiedliche Kf-Werte und Porositäten im Grundwasser. Ich gestehe zu, dass man einen Unterschied zwischen einer großräumigen und örtlichen Betrachtung – wie für Ing. Haindl relevant – machen muss. Es ist aber davon auszugehen, dass örtlich viel geringere Durchlässigkeiten bzw. effektive Porositäten gegeben sind, die dann sehr stark lokal die Ausbreitung dieser Cl-Fahne im Grundwasser betreffen. Die tatsächlichen Konzentrationen können dann auch wesentlich höher sein. Für das Grundstück Haindl bedeutet dies, dass uU die gesamte Fläche (70 ha) nicht mehr für salzintolerante Pflanzen genutzt werden kann. Wenn man solche Auswirkungen – wie im TGA Landwirtschaft prognostiziert – zu erwarten hat, wären die geologischen bzw. hydrogeologischen Verhältnisse vor Ort im Detail anzusehen.

Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser:

Es ist richtig, es gibt diese Bandbreite. Es ist auch richtig, dass dadurch lokal diese unterschiedlichen Cl-Konzentrationen auch um einen höheren Faktor auftreten können. Das ist aber in einem Modell schwierig nachzubilden und wird üblicherweise mit einem Gebiets-Kf-Wert angenommen. Aber lokal gebe ich Ihnen recht, kann man höhere Werte nicht ausschließen. Aus diesem Grund wurde auch das umfangreiche Monitoringprogramm vorgesehen.

Dr. Wimmer:

Es ist aber essentiell für Ing. Haindl, wie groß die betroffenen Flächen seines Grundstücks sind. Was ist, wenn ca. 70 ha seines Grundstücks betroffen sind. Für Ing. Haindl hat es uU extreme Auswirkungen.

Herr Zörnpfenning (Obmann der Bezirksbauernkammer Gänserndorf):

Eine Versickerung des Abwassers der Autobahn (Streusalzabwässer) ist absolut abzulehnen. Das Streusalzwasser ist in den Rußbach oder in die Donau abzuleiten. Wir fordern keinen zusätzlichen Chlorideintrag in das Grundwasser.

RA Dr. List führt zum Thema Monitoring aus, dass im Verfahren das Projekt zu beurteilen ist und ob es zu Auswirkungen kommen kann. Die Vorgangsweise bezüglich des Monitorings ist rechtswidrig. Wenn Gefährdungen bei einer worst-Betrachtung nicht auszuschließen sind, dann sind die Betroffenen zu schützen. Dr. List erklärt weiters, dass auch Richtlinien einzuhalten sind. Darüber hinaus ist es nicht nachvollziehbar, dass die Sachverständigen sich die Unterlagen zum Projekt Marchfeldkogel nicht besorgt haben. Es wird ein großer Schaden für das Grundwasser im Marchfeld riskiert und es gilt zu bedenken, dass die Republik Österreich im Rahmen der Amtshaftung für Fehlleistungen haften muss, die man nicht mit Monitoring wegbringt. Wenn das Chlorid einmal im Grundwasser ist, so bringt man es nicht mehr aus dem Grundwasser. Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind diesbezüglich auch eindeutig, es ist der Schutz des Grundwassers zu gewährleisten.

Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser erklärt dazu, dass ein Eintrag von Chlorid in das Grundwasser gegeben ist und es auch zu Beeinträchtigungen des Grundwassers kommt. Teilweise kommt es auch zu solch hohen Konzentrationen, dass Ersatzmaßnahmen getroffen werden müssen. Bezüglich der Grundwasserbeeinträchtigungen und des Monitorings wird darauf hingewiesen, dass es auch Vorwarnwerte und eine entsprechende Maßnahme gibt, die im Fall eines über den zu erwartenden Werten erfolgenden Anstiegs des Cl-Wertes der Projektwerberin eine Streumittelreduktion aufoktroziert.

RA Dr. List weist darauf hin, dass die ASFINAG zur Streuung verpflichtet ist.

Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser erklärt, dass es diese Maßnahme gibt, um den Unwägbarkeiten dieses Modells zu begegnen. Es ist Sache der Projektwerberin, wie diese die Maßnahme umsetzt.

RA Dr. Berger für die Projektwerberin weist darauf hin, dass die Stellungnahme der ASFINAG zu den Maßnahmenvorschlägen Grundwasser im Zuge der Stellungnahme zu Maßnahmenkatalog UVGA vorgebracht wird und ergänzt:

Bei der Beurteilung der wasserrechtlichen Gesichtspunkte sind realistische Auswirkungen des Vorhabens zugrunde zu legen, es ist keine unreflektierte Worst Case – Betrachtung durchzuführen, sondern es müsste eine entsprechend hohe Wahrscheinlichkeit für den Eintritt der behaupteten Rechtsverletzung in Bezug auf bestehende Rechte gegeben sein: Der behauptete Eingriff müsste nicht nur möglich, sondern auch wahrscheinlich sein, um ihn der Beurteilung zugrunde legen zu können.

Dr. Wimmer:

Ein strenger Winter im Sinne der Aufzeichnungen der letzten Jahre der Straßenmeistereien, die im Leitfaden stehen und der Beurteilung zugrunde gelegt wurden, ist kein worst-case, da er in den letzten Jahren offensichtlich aufgetreten ist. Ein worst case wäre ein noch strengerer Winter, der mit einer Häufigkeit von z.B. 1:100 auftreten würde. Es wurde hier ohnehin ein vergleichsweise kurzer Betrachtungszeitraum gewählt. Dass in einem strengen Winter, der zu erwarten ist, höhere Streumittelmengen verwendet werden und damit in das Grundwasser gelangen, ergibt sich aus zwingender Logik. Damit werden diese höheren Streumittelmengen auch im Grundwasser wirksam werden. Das wurde nicht berücksichtigt. Das ist

bei einer Betrachtung der Auswirkungen auf das Grundstück Haindl relevant. Die Auswirkungen auf das Grundstück Haindl direkt lassen sich durch ein Monitoring nicht mehr verhindern, da sie zwangsläufig mit der Versickerung verbunden sind. Anders wäre es bei Bewässerungswasserbrunnen, wo man die Wasserqualität prüfen kann und entscheiden kann, ob man das Wasser verwendet oder nicht. Diese Wahlfreiheit für Maßnahmen gibt es in den direkt betroffenen Teilflächen des Grundstücks Haindl nicht, da sich dort die Beeinträchtigung durch die Nähe zum Grundwasser und die Chloridkonzentration im Grundwasser ergibt. Ein Monitoring wäre damit im Hinblick auf die Schutzinteressen der Landwirtschaft der Fam. Haindl unwirksam.

Ein weiterer erheblicher „Fehler“ in der Cl-Prognose ist, dass auf einen Bewässerungszeitraum März – April abgestellt wurde und angenommen wurde, dass dort die höchsten Cl-Konzentrationen im Grundwasser auftreten. Das mag auf den ersten Blick schön klingen, ist aber bei den Transportzeiten, die im Grundwasser gegeben sind, absolut nicht so, was man auch dem Projekt selbst entnehmen kann. Es treten z.B. in Trassennähe, insb. auf den Flächen Haindl, um einiges höhere Cl-Belastungen im Grundwasser auf, z.B. im September, Oktober, als in dem hier der Beurteilung zugrunde gelegten Zeitraum März – April. Meines Wissens muss im März nur in Ausnahmefällen, im April selten, im Mai, Juni, Juli, August und evtl. September regelmäßig bewässert werden. Es ist somit schlichtweg die Jahreszeit falsch gewählt worden und es liegen die Beurteilungsgrundlagen nicht vor, um zu beurteilen, was im Sommer im Grundwasser zu erwarten ist.

Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser:

Zu den angegebenen Maximalkonzentrationen: Im Leitfaden wird es dergestalt beschrieben, dass für die Maximalkonzentrationen im Nahbereich 15% des Bemessungswertes anzusetzen und impulsförmig in das Grundwasser einzugeben sind. Im Modell wurde dies so durchgeführt, dass impulsförmig mit jedem Monat 18% in das Modell eingepflegt werden. Insofern wurde dies auch im Modell so berücksichtigt.

Zu den angesprochenen Konzentrationen im April, Oktober, usw. gebe ich Ihnen recht, wir haben eine Fahne, die wandert und es sind natürlich auch die Bewässerungen im Mai, Juni, Juli relevant. Meines Wissens wurden hier vom Sachverständigen für Landwirtschaft die maximalen Zusatzkonzentrationen, d.h. über das ganze Jahr, berücksichtigt.

Dr. Wimmer:

Es ist zu unterscheiden zwischen dem modellierungstechnischen Ansatz, wie viel Prozent der Salzfracht in das Modell in welcher Form und zu welchem Zeitpunkt eingespeist werden, und welche gesamte Salzfracht wird denn als grundwasserrelevant angenommen. Im Fall der Versickerung und der Heranziehung der Grundsätze des Leitfadens sollte es die maximale Streumittelmenge sein und im gegenständlichen Fall ohne Abminderungsfaktoren, weil auch die Salzgischt mittelfristig grundwasserwirksam ist.

Für die Beurteilung der Umweltauswirkungen durch direkte Grundwasserbeeinflussung und –nähe wurden nur die Werte März- und April-Konzentrationen herangezogen. Auf den Grafiken ist erkennbar, dass die rot umrandeten Teilflächen der Grundstücke Haindl die Über-

schrift März und April haben. Obwohl nach dem gleichem Fachbeitrag im Oktober höhere Konzentrationen auf denselben Flächen zu erwarten sind.

Der Sachverständige für Landwirtschaft unterscheidet richtigerweise zwei Einwirkungen auf den Pflanzenbestand: Der eine bei landwirtschaftlichen Kulturen, die so grundwassernahe liegen, dass ihre Wurzeln bis ins Grundwasser reichen. Das wurde mit einem Flurabstand des Grundwassers von 2m bei einer bestimmten Jährlichkeit des Grundwassers angesetzt. Und hierzu wurden Zonen im Grundwasser mit einer Belastung von 100mg/l im Zeitraum März – April ausgewiesen. Das sind die, die nach Ansicht des Sachverständigen für Landwirtschaft nicht mehr für den Anbau salzempfindlicher Kulturen geeignet sind. Davon zu unterscheiden sind bewässerte Flächen, in die Salzeinträge über das Bewässerungswasser stattfinden könnten. Bei diesen für die langfristige Nutzbarkeit der Flächen Haindl besonders relevanten direkt über das Grundwasser beeinflussten Flächen stellen sich die Fragen. Das müssen sie prognostizieren. Es wird hier über eine unvollständige und auf falschen Prämissen basierende Prognose diskutiert. Richtigerweise hätte der volle Salzeintrag – zumindest mittelfristig – genommen werden müssen. Korrekterweise hätte ein typischer Jahresverlauf von Streumittelmengen modelliert werden müssen. Es hätten aufgrund von Messungen und Bodenaufschlüssen korrekt vor Ort ermittelte Kf-Werte, Porositätswerte herangezogen werden müssen und es hätten die für die Bewässerung landwirtschaftlicher Kulturen tatsächlich relevanten Zeiträume herangezogen werden müssen. Dabei handelt es sich nicht unbedingt um März und April. Salzstress von Pflanzen ist eher im Sommer zu erwarten. Das ist eine Reihe von fehlerhaften Prämissen in der Modellierung des Geschehens und die korrekte Vorgangsweise wäre, diese Fehler durch eine neue Modellierung zu vermeiden.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin auf die Frage von Herrn Zörnpfenning, warum die Entwässerung geändert wurde:

Aufgrund der Erlassung der QZV Chemie Grundwasser und der darin enthaltenen Schwellenwerte ist es möglich, eine Versickerung der Winterwässer in das Grundwasser vorzunehmen, gerade auch bei einem Grundwasserkörper wie dem Marchfeld. Das haben wir auch so gemacht. Zudem ist der einzige Vorfluter im gesamten Planungsbereich, der Russbach, bereits sehr hoch beaufschlagt. Aus diesem Grund wurde die Entwässerung geändert.

Herr Wolfgang Rehm:

Die QZV Grundwasser gibt Ihnen die Möglichkeit und Sie gehen das Risiko ein, allerdings auf Kosten anderer, auf die Sie das Risiko einfach abwälzen bei allen Unsicherheiten, so sieht es mit der Vorsorge aus, wir haben schon besprochen, dass die Vorkehrungen nicht ausreichend sind.

Bei der „A5 Nord B“ wurde eine Druckrohrleitung geplant, hier nicht, die PW sah hier offenbar die Chance für eine „einfache“ Lösung und nützte sie bedenkenlos.

Dr. Wimmer:

Die QZV Grundwasser gewährleistet keinen Schutz landwirtschaftlicher Kulturen, siehe TGA Landwirtschaft.

Der Sachverständige für Boden und Landwirtschaft:

Zu Punkt 3.6: Aus technischer Sicht bleiben die Maßnahmen vollinhaltlich aufrecht. Die Tatsache, dass eine Aufstockung des Chloridgehalts im Grundwasser zu einer Beeinträchtigung des für die landwirtschaftliche Bewässerung heranzuziehenden Bewässerungswassers führt, ist aus den Projektunterlagen ersichtlich. Ob der Genehmigungsantrag damit grob unvollständig ist, muss mE rechtlich gewürdigt werden. Eine Ersatzwasserversorgung, wie in den Maßnahmen vorgeschrieben, obliegt der Projektwerberin. Noch dazu, wo im Projektgebiet aus diesem Grund der Marchfeldkanal errichtet wurde, der sowohl von der Leistungsfähigkeit als auch von der Wasserqualität her über ausreichend Ressourcen verfügt. Für die Ersatzwasserversorgung sind wasserrechtliche Bewilligungen zu erwirken.

Es wird in der Stellungnahme angezweifelt, dass geeignetes chloridarmes Bewässerungswasser entsprechend den wasserrechtlichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden kann und dass die Anlage von Transportleitungen, usw. als auch die Inanspruchnahme fremder Grundstücke im Vorhinein schon geplant hätte werden müssen. In der Maßnahme 9.15 habe ich festgehalten, dass die bestehenden Nutzwasserbrunnen funktionsfähig zu erhalten sind, sodass eine Wassernutzung für landwirtschaftliche Zwecke im bisherigen Umfang und Rahmen des bestehenden wasserrechtlichen Konsenses möglich sein muss. Sollte die Nutzung dieser Brunnen nicht möglich sein, so ist in ausreichender Menge und Qualität und in den wasserrechtlich bewilligten Mengen Ersatzwasser zur Verfügung zu stellen. Als Anhaltspunkt kann der ÖWAV-Arbeitsbehelf 11 herangezogen werden, der derzeit überarbeitet wird und durch das Regelblatt 04.07 ersetzt werden soll. Das betrifft sowohl das Thema Grundwasser als auch Oberflächenwasser. Grundsätzlich gilt dies für alle Wasserrechte und Brunnen zur Feldberegnung im Projektgebiet, die von der Errichtung der S 8 betroffen sind. Sofern die Einhaltung dieser Maßnahmen nicht erfüllt werden kann oder eine Umsetzung nicht möglich ist, dann kann die S 8 weder gebaut noch für den Verkehr freigegeben werden. Demnach ist aus meiner Sicht vor Baubeginn die wasserrechtliche Bewilligung für Ersatzwasserversorgungen einzuholen, um den Auflagenpunkt zu erfüllen.

Dr. Wimmer:

Bsp. Haindl: Haindl hat im unmittelbaren Trassenbereich, teilweise direkt durch die Autobahntrasse überbaut, vier Nutzwasserbrunnen mit einem wasserrechtlichen Konsens von einiges über 100.000m³/Jahr Wasserentnahme. Damit können ungefähr 90ha der 150 ha der zusammenhängenden Flächen bewässert werden. Auf diesen Flächen ist u.a. Aroniabeere mit derzeit ca. 17ha, zukünftig geplant etwa 30ha mit entsprechender Safterzeugung, Vermarktung, etc.,. Ohne Bewässerung geht dort keine landwirtschaftliche Kultur. Bei Beerenkulturen, die als biologische Produkte gewonnen und vermarktet werden, sind sehr strenge Anforderungen an das Bewässerungswasser zu stellen. Es ist daher die Frage, ob Oberflächenwasser aus hygienischen Gründen gehen würde. Hr. Haindl winkt ab. So wie es konkret voraussehbar ist, benötigt man dort ungefähr 100.000m³ Bewässerungswasser/Jahr. Unterstellen wir einen negativeren Fall, dass diese 100.000m³ nicht auf dem Grundstück Haindl gefunden werden können. Was tut man dann? Dann müsste die ASFINAG dies mittels Transportleitung zuführen. Mit einer Transportleitung berührt man fremde Grundstücke und hat eigentlich keine Enteignungsmöglichkeit dafür. Es ist eine zwingende Folge des Projektes, dass Brunnen wegfallen. Also müsste auch im Projekt die Gegenmaßnahme Ersatzwasserversorgung mitgeplant sein, damit ihre Genehmigungsfähigkeit, Umsetzbarkeit, Realisier-

barkeit beurteilt werden kann, da sonst doch die Gefahr besteht, dass es eine Vorschreibung gibt, aber das Wasser nicht kommt oder sich verzögert. D.h. wenn das nicht im Projekt enthalten ist, dann ist es eigentlich als inexistent zu betrachten.

In Bezug auf die Aussage von RA Dr. Berger für die Projektwerberin, dass es nicht konkret sicher ist, dass diese Ersatzwasserversorgung gebaut werden muss, erklärt der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser, dass es nach den TGA Hydrogeologie und Grundwasser sowie Landwirtschaft einige Brunnen gibt, darunter auch Brunnen von Hr. Haindl, die definitiv abgelöst werden müssen bzw. Ersatzmaßnahmen getroffen werden müssen.

Herr Zörnpfenning, Obmann der Bezirksbauernkammer Gänserndorf, stellt die Forderung auf, dass für jeden Brunnen, der möglicherweise betroffen ist, das Ersatzwasser dabei sein muss, und weist auf mögliche finanzielle Folgen hin, wenn Waren nicht fristgerecht geliefert werden können und man aus dem Markt geworfen wird. Es darf zu keiner Anreicherung im Grundwasser kommen.

RA Dr. List:

Es muss sichergestellt werden, dass jedem sein Brunnen erhalten bleibt. So wie das Projekt ausgestaltet ist, ist das nicht der Fall. Wir haben uns bis dato nur auf die Bereiche Bauphase und Grundwasser konzentriert und es geht hier um das Überleben der Landwirtschaft im Marchfeld. Aus meiner Sicht muss die Verhandlung abgebrochen werden und die ASFINAG aufgefordert werden, ein genehmigungsfähiges Projekt vorzulegen. Ich fordere bis zur nächsten ergänzenden Verhandlung ein ergänzendes TGA Luftschadstoffe für die Bauphase und ersuche um eine Übermittlung vorab. Ich fordere auch eine Berücksichtigung der Unterlagen des Projektes Marchfeldkogel und damit wird sich ergeben, wie die Grundwassersituation tatsächlich im Marchfeld ist. Wir fordern auch ein CI-Modell, wie es Dr. Wimmer dargestellt hat. Ich behalte mir auch vor, zu gegebener Zeit auf die anderen Fachbereiche einzugehen.

DI Beitzl für die Projektwerberin:

Wie auch Mag. Wolf festgestellt hat, werden einzelne Nutzwasserbrunnen in landwirtschaftlichen Produktionsflächen durch das Vorhaben betroffen sein. Für diese Fälle werden seitens der Projektwerberin örtliche Ersatzbrunnen geschaffen. Herr Dr. Berger hat den großen Beregnungsbrunnen auf den betroffenen Haindl Grundstücken angesprochen. Die Trassenlage des Vorhabens führt laut Einreichprojekt knapp an diesem vorbei. Die ASFINAG hat im Zuge der geführten Vorgespräche der Grundeigentümerin (Fam. Haindl) angeboten, Probebohrungen mit Pumpversuchen auf dem Grundstück durchzuführen, um Möglichkeiten für einen oder mehrere Ersatzbrunnen mit ausreichender Schüttung zu erheben. Dieses Angebot wurde bislang seitens der Grundeigentümerin nicht angenommen, bleibt aber seitens der Projektwerberin weiterhin aufrecht.

Ing. Haindl:

Es ist völlig zwecklos, Probebohrungen zu machen, da Waschwässer aus der Kieswäsche eingebracht werden. Das würde zu einem nicht richtigen Ergebnis führen. Das hält noch zwei

Jahre an, dann können Sie Probebohrungen machen. Es wird dort aber kein Wasser gefunden werden. Es kann jeder Landwirt bestätigen, dass auf der Hochterrasse kein Wasser gefunden werden kann. Dass dort damals Wasser gefunden werden konnte, ist geologisch bedingt.

Herr Wolfgang Rehm:

Zum Austausch von Unterlagen: Die Marchfeldkogel Errichtungs GmbH verwendet die Verkehrsuntersuchung zur S 8 für den Marchfeldkogel. Es ist nicht ersichtlich, warum umgekehrt diese Transparenz nicht gegeben ist.

Das ist jetzt, wenn ich richtig gezählt habe, das neunte ASFINAG UVP-Verfahren, an dem ich mitwirke. Es sollte eigentlich schon mehr Routine vorhanden sein und es ist bedauerlich, dass dem nicht so ist. Die bisherige Erfahrung zeigt leider, dass die Wahrscheinlichkeit hoch ist, dass unvorhergesehenes passiert (bzw. auch der tatsächliche Ablauf auf der Baustelle von den Vorgaben abweicht).

Ich weise darauf hin, dass in der Auftaumittelstudie des Sachverständigen Wolf an der A3 gravierend höhere Werte (72t/km) festgestellt wurden als hier (15-16t/km) veranschlagt. Es kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass das hier angesetzte dem tatsächlichen Eintrag entspricht.

Ob dann unter dem realen Druck nicht gebaut wird (bei Auslagerung von in der UVP zu klärenden Fragen in Wasserrechtsverfahren?) oder keine Verkehrsfreigabe erfolgt, schau ich mir an, wie es dann damit aussieht, das ist also zu bezweifeln. Dementsprechend wollen wir eine derartige Auslagerung auch nicht haben.

Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser zur angesprochenen Studie in Guntramsdorf:

Es ist richtig, diese 72 Tonnen waren ein extremer Winter, der herangezogen wurde. Im nächsten Winter war die Streumenge in der Größenordnung von etwa 20%.

Herr Wolfgang Rehm:

Wir wissen, dass es Schwankungen gibt und nicht nur strenge Winter. Auch wenn das Jahr 2005/2006 als ein starker Winter mit hohem Streubedarf anzusehen ist, kann auch der Durchschnitt höher sein als angenommen bzw. können über einen längeren Zeitraum gehäuft höhere Beaufschlagungen auftreten, deren Wirkung mit einem (aussagekräftig oder nicht) ermittelten Durchschnittswert nicht erfasst werden kann. Wir wissen auch nicht, was der Klimawandel mit seiner Tendenz zu häufigeren oder stärkeren Extremen bringt. Es ist mir schon klar, dass dieser eine Wert nicht der Dauerwert sein wird, aber der durchschnittlich anzusetzende Wert kann deutlich höher sein als hier beantragt und es gibt auch straßenverkehrsrechtliche Vorschriften betreffend den Winterdienst. Ich sehe auch nicht, wie man spontan dann eine derartige Ableitung vornehmen kann.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 12.35 Uhr für eine Mittagspause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 14.06 wieder auf und erklärt, dass eine Vertagung absehbar ist und daher allen in die Rednerliste Eingetragenen, die bisher nicht sprechen konnten, die Möglichkeit eingeräumt werden soll, sich vor einer Vertagung zu äußern. Es handelt sich dabei um Herrn Ing. Wolfgang Bloms von der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof, Herrn Ing. Thomas Neyder von der Bürgerinitiative Lebenswertes Neu Essling, Herrn DI Christian Hiebaum (nicht anwesend), Frau Beate Kainz (nicht anwesend) und Frau Margot Linke (nicht anwesend) von den Grünen Bezirk Gänserndorf und Herrn Georg Garber (nicht anwesend).

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Ing. Wolfgang Bloms als Sprecher der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH) das Wort

Ing. Wolfgang Bloms für die Bürgerinitiative Deutsch-Wagram und Helmahof:

Eine detaillierte Stellungnahme zu den aufgelegten Unterlagen war bzw. ist aufgrund des Umfangs innerhalb der vierwöchigen Auflage nicht möglich.

Der erste Verfahrensmangel ist, dass gemäß § 41 AVG die Verhandlung so anzuberaumen ist, dass die Verhandlungsteilnehmer rechtzeitig und vorbereitet erscheinen können. Wir haben dies der UVP-Behörde mit Stellungnahme vom 3. April 2016 auch mitgeteilt. Die Aarhus-Konvention bzgl. Öffentlichkeitsbeteiligung wird dadurch nicht eingehalten.

Sowohl § 9 Abs. 1 als auch § 13 Abs. 1 UVP-G enthaltenen Fristen für die Einsicht der Parteien in die Verfahrensunterlagen. Es handelt sich dabei um Mindestfristen und die Behörde hätte die Frist verlängern können, um den Parteien eine längere Auseinandersetzung mit den Unterlagen zu ermöglichen. Die Auflage ist zudem zum 3. Mal in die Ferienzeit gefallen.

Die Stellungnahmenbände wurden laut einer Akteneinsicht aus angeblichen Datenschutzgründen nicht im Internet veröffentlicht, laut Edikt sollten sie aber jedenfalls in den Standortgemeinden aufgelegt worden sein. In Gänserndorf wurden sie gemäß einem Unterstützer aber nicht aufgelegt und das wäre ein weiterer Verfahrensfehler.

Die beiden Stellungnahmenbände habe ich verspätet bekommen und hatte nicht die vollen vier Wochen Zeit sie anzusehen. Diese haben einen Umfang von 846 Seiten und es ist unmöglich, diese in der Gemeinde durchzusehen und zu kopieren.

Auch die Vorgangsweise, dass man seine Niederschrift selbst verfassen muss, ist nicht rechtskonform.

Ing. Bloms gibt sodann eine allgemeine verkehrspolitische Stellungnahme ab und fasst anschließend den Planungsprozess der S 8 Marchfeld Schnellstraße zusammen:

Zur Aussage der ASFINAG, dass sie verpflichtet sei, die Bundesstraßen zu errichten, erklärt Herr Ing. Bloms, dass es im Aktiengesetz eine Sorgfaltspflicht gebe, dass wirtschaftlich zu handeln ist, und es nicht notwendig ist, jede Autobahn zu bauen.

Auch nach den SP-V-Richtlinien des bmvit müsste eine Autobahn 24.000 Kfz/24h haben, was bei der S 8 Ost nicht gegeben ist. Daher hätte man die S 8 nicht planen und zur SP-V einreichen dürfen.

Zum Trassenverlauf weist Ing. Bloms darauf hin, dass gleich nach dem Knoten S 1/S 8 der Mühlgraben gequert wird (hoher Raumwiderstand von der Versickerungsanlage in der SUP), danach quert sie die Erdbebenzone am Wagram (Arbeiten von Prof. Decker et. al. – größte Störzone in Österreich; S 8 verläuft auch darüber), danach muss ein Windrad abgebaut werden, in Folge führt sie teils durch einen Wald (mit Bewertung 332) im sehr gering waldausgestatteten Marchfeld. Danach folgt ein faktisches Vogelschutzgebiet (zumindest in der SUP war es eines). Im Norden des faktischen Vogelschutzgebietes wurde ein Gewerbe- und Industriepark geplant. Weiters tangiert sie das Naturschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse und schließlich durchquert die S 8 die Marchauen.

Der Verhandlungsleiter weist daraufhin, dass die SP-V nicht Gegenstand des Verfahrens ist.

Zur Teilung der S 8 Marchfeld Schnellstraße in einen Abschnitt West und Ost weist Ing. Bloms darauf hin, dass das BMLFUW bei der SP-V und das Umweltbundesamt in der jüngsten Stellungnahme angemerkt haben, dass eine Stückelung in Abschnitt West und Ost nicht zulässig sei. Durch den Ostabschnitt wird es zu einem grenzüberschreitenden Mehrverkehr kommen. Was passiert dann mit dem Trielschutzgebiet bzw. was ist dann mit passiven Lärmschutz? Man hätte die S 8 Ost schon im jetzigen Verfahren berücksichtigen können.

Dass die S 8 Ost erst später errichtet wird, ist ein massiver Verstoß gegen EU-Recht und zwar gegen die SUP-RL 2001/42/EG (die S 8 West in der jetzigen Form ist nie einer SUP unterzogen worden). Es wird auch gegen die UVP-RL verstoßen, die besagt, dass die kumulativen Wirkungen von der S 8 Ost bei der S 8 West berücksichtigt werden müssen. Was macht man, wenn die S 8 Ost nicht umweltverträglich wäre, was passiert dann mit der S 8 West. Ich stelle daher den Antrag, die ASFINAG möge eine richtlinienkonforme SUP und UVP für die S 8 West und S 8 Ost vorlegen.

Ing. Bloms führt weiters aus, dass im Verkehrsmodell nur B und L Straßen abgebildet sind, Gemeindestraßen sind nicht abgebildet. Wie kann man Lärmimmissionen und Luftschadstoffimmissionen ohne Kenntnis des Verkehrs auf den Gemeindestraßen ermitteln, siehe z.B. Invalidensiedlung? Die Gemeindestraßen sind auch für die Ermittlung der Gesamtverkehrsleistung relevant (z.B. auch für Unfallzahlen). Im Verkehrsbericht auf S. 113 werden die Unfallzahlen behandelt, es wird auf den Gemeindestraßen von 600.000 – 800.000 Kfz-km ausgegangen. Ich stelle den Antrag, die ASFINAG möge bekanntgeben, wie viele km Gemeindestraßen im Untersuchungsraum vorhanden sind und wie die Länge ermittelt wurde.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Ein Verkehrsmodell ist eine vereinfachte Abbildung der Realität. Beim Verkehrsmodell der S 8 sind jene Straßen beinhaltet, die eine relevante Änderung des Verkehrs bzw. der Verkehrsnachfrage durch das Projekt S 8 West beinhaltet. Je niederrangiger die Straße, der Straßenabschnitt ist, desto geringer ist der Einfluss der S 8 auf die Verkehrsnachfrage. Das

ist auch hier dargestellt. Gemeindestraßen werden nur tw. als eigener Straßengraph dargestellt, die übrigen nicht dargestellten Straßen haben üblicherweise durch die S 8 keine Änderung der relevanten Verkehrsbelastung (RL des Umweltbundesamts). Wenn nicht dargestellte Straßenabschnitte durch die S 8 eine Änderung der Verkehrsbelastung erfahren, dann ist das eine Ausnahme. Dies trifft auf Helmahof zu und deshalb wurde die Ermittlung der Verkehrsbelastung für Helmahof nachgeholt. Diese Straße hat eine Durchfahrtsfunktion und daher wurde dies nacherhoben und liegt mit WU8 vor. Auch die Änderung durch die S 8 ist dargestellt. Im Großen und Ganzen wurde damit das Untersuchungsgebiet der S 8 ausreichend berücksichtigt. Die Beeinflussung der Belastung von Helmahof durch die S 8 ist relativ irrelevant. Anders ist das, wenn von der S 8 direkte Umwelteinflüsse ausgehen (z.B. Invalidensiedlung).

Ing. Bloms:

S. 113 Tab. 23 des Verkehrsberichts - Fahrleistungen im Untersuchungsgebiet: Auf den Gemeindestraßen im Bestand bzw. auch im Planfall 0B hat man 18 – 19% Verkehrssteigerung, während auf den Landesstraßen Steigerungen von 0B und 1E von 32 und 28% auftreten. Das ist unverständlich. Weiters ist nicht verständlich, dass man für die Verkehrssicherheit ein eigenes Untersuchungsgebiet festgelegt hat. Die Tabelle 23 dieses Berichts ist nicht nachvollziehbar, es sind hier für den Bestand 2,4 Mio Kfz-km, im PF 0B 3,7 Mio und PF 1E 4,1 Mio km eingesetzt. Im Marchfeld kenne ich jedoch nur die bestehende S 1 Ost, meine Frage ist daher, warum 2,4 Mio Kfz-km für Autobahnen eingesetzt werden.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Das Untersuchungsgebiet der UVP ist so abgegrenzt, dass jene Streckenabschnitte beinhaltet sind, wo relevante Änderungen der Verkehrsbelastung durch die einzelnen Planfällen entstehen. Wenn Sie das gesamte Verkehrsmodell betrachten, das großteils auch Österreich und das Ausland mitbetrachtet, so sind außerhalb des UVP-Untersuchungsgebietes ganz geringe Änderungen durch die S 8 festzustellen. Dann verschwinden die Unterschiede zwischen Planfällen mit und ohne S 8. Wenn Sie die nächste Tabelle Nr. 24 ansehen, muss man feststellen, dass die Verkehrssicherheitseffekte der S 8 quasi vernachlässigbar sind. Das liegt daran, dass eine Verlagerung des Verkehrs von Ortsstraßen auf Umfahrungsstraßen (S 8 ist auch eine Umfahrung) sich kompensiert. Insgesamt ist der Verkehrssicherheitseffekt vernachlässigbar.

Ing. Bloms:

Ich stelle den Antrag, die ASFINAG möge bekanntgegeben, wie viele km Gemeindestraßen im Untersuchungsraum vorhanden sind und wie die Länge ermittelt wurde.

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Man kann die Längen der berücksichtigten Gemeindestraßen aus dem Modell herausrechnen, aber nicht ad hoc, in NÖ sind weniger Gemeindestraßen enthalten, weil auch die Ortsdurchfahrten in der Regel Landesstraßen sind. In Wien hingegen sind praktisch alle Straßen Gemeindestraßen, die man noch in Hauptstraßen A und B unterteilen könnte.

Das Verkehrsmodell ist technisch gesehen auch ein geografisches System. Daher werden die Längen der Strecken im Modell mit Koordinaten verortet und mit der jeweiligen Länge berücksichtigt.

Ing. Bloms:

Ich stelle den Antrag, die ASFINAG möge bekanntgeben, wie sie den DTV auf jeder einzelnen Gemeindestraße und die Gesamtverkehrsleistung ermittelt hat.

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Die Verkehrsstärken (DTVw) wurden nur auf dem im Modell dargestellten Netz ermittelt. Es gibt keine über dieses dargestellte Netz hinausgehenden Verkehrsmengen.

Ing. Bloms:

Wie wurde die Gesamtverkehrsleistung auf Gemeindestraßen ermittelt, wenn nicht bekannt ist, wie viele Kfz darauf fahren?

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

In der Tabelle 23 im Fachbericht Verkehr wurde unterschieden in ein Netz der Autobahnen und Schnellstraßen, in Straßen außerorts und Straßen innerorts. Gemeindestraßen sind in dieser Tabelle nicht eigens dargestellt.

Die Verkehrsmengen auf dem niederrangigen Netz (Anlieger- und Sammelstraßen) sind implizit im dargestellten Netz enthalten.

Ing. Bloms:

Das ändert nichts an der mangelnden Transparenz der Ermittlung. Es wird eine große Ungenauigkeit geben, dass es nur extrem näherungsweise sein kann. In Deutsch-Wagram sind, wie sich auch bei der Detailuntersuchung herausgestellt, sehr viele Fehler. Dies ist z.B. für das Thema Gesamtemissionen Luftschadstoffe sehr relevant. Wir bleiben daher bei diesen Anträgen.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Ich betone nochmals, es ist nicht die Gesamtverkehrsleistung, die insgesamt im abgegrenzten Untersuchungsgebiet vorhanden ist, dargestellt, sondern nur jene auf Straßen, wo relevante Änderungen durch die S 8 West erfolgen. Es geht hier auch nicht um ein Gesamtverkehrskonzept, sondern es sind die Einflüsse der S 8 auf die Umweltverträglichkeit zu untersuchen. D.h. es sind die Einfüllstrecken, die den Verkehr auf dem untergeordneten Straßennetz repräsentieren, die nicht als Graph dargestellt sind. Dort gibt es auch nur Änderungen in Bezug auf den induzierten Verkehr durch die S 8 West, das ist im einstelligen Prozentbereich, und spielt somit insgesamt keine Rolle. Dies gilt auch für die Umweltauswirkungen, sofern nicht direkt durch die S 8 West etwas dazu kommt. Es ist eine sachlich richtige Vorgangsweise.

Ing. Bloms:

Das ändert nichts daran, dass im Verkehrsbericht und im Gutachten von Dr. Baumann-Stanzer steht, dass es zu einer Steigerung des Gesamtverkehrs im Untersuchungsraum kommt. Ich stelle den Antrag, genau abzugrenzen, welche Ortschaften für das Verkehrsmodell herangezogen wurden. In den Unterlagen wird angeführt, im Westen ist es die S 1, im Norden von der L 12 und der L 19 und im Osten von der Staatsgrenze SK und im Süden mit der A 6 und die A 4.

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Wenn ein Ort an einer dieser erwähnten Straßenzüge liegt, welche die Grenze des Untersuchungsgebiets bilden, dann ist der ganze Ort im Untersuchungsgebiet enthalten. Das könnte auch grafisch präzisiert werden.

Ing. Bloms:

Ich stelle daher den Antrag, die ASFINAG möge die genaue Abgrenzung des Untersuchungsgebietes bekanntgeben. Welche Ortschaften, welche A-, B-, L- und Gemeindestraßen beinhaltet das Untersuchungsgebiet?

Zu Beantwortung von Einwand 30.25: Prof. Sammer hat hier geantwortet, dass er nicht nachvollziehen könne, woher ich die Zahlen habe. Ich habe die Zahl aus dem Anhang Verkehrsbericht S. 170 20.600 Kfz/24h und 1E 21.500 Kfz/24h angegeben. Das ist der am meisten befahrene Straßenabschnitt im Zentrum von Deutsch-Wagram. Die 2. Quelle ist das Vorprojekt 2008 D2.1 (Detaillärmuntersuchung), wo ein Verkehr mit 20.700 Kfz/24h prognostiziert wurde. Relativ weit unten heißt es zw. Bahnhofstraße und L 6. Ebenso abgebildet sind der Bestand, Referenzplanfall und die sonstigen Nullplanfälle. Wenn man vom Bestand ausgeht, dann ist es nicht einmal ein Drittel Verkehrsentlastung. Wenn man 0-B und 0-C herannimmt, dann entspricht das einer Verkehrsentlastung von rund 30% auf extrem hohem Niveau. Eine Verkehrsabnahme auf die Hälfte des bestehenden Verkehrs ergibt nur eine Reduktion um 3 dB. 30 % Verkehrsabnahme ist eine Lärmabnahme um etwa 1,2 bis 1,3 dB, also kaum hörbar und das wird uns als große Verkehrsentlastung präsentiert. Weiters geht die Zeitrechnung über 2025 (den Planungshorizont) hinaus. Hinzu kommt weiters, dass aus zahlreichen Untersuchungen hervorgeht, wenn der Verkehr auf der B 8 wieder flüssiger wird, der Lärmpegel wieder steigen wird. Der Lärm wird sich de facto kaum ändern. Man müsste etwa 6000 Personen auf die Schnellbahn bringen.

Prof. Sammer zieht im Stellungnahmenband für die Verkehrsentlastung den Bereich Kreisverkehr bis Kreuzung B 8/L 13 heran. Allerdings berücksichtigt diese Verkehrsprognose nicht den Binnenverkehr (insb. nicht das EKZ).

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Es ist die Aufgabe, den Einfluss der S 8 West zu beurteilen und nicht Verkehrskonzepte für die Gemeinde zu machen. Wir müssen berücksichtigen, was durch die S 8 kausal verursacht wird. Es muss dazu der Planfall R mit dem Planfall 0C oder 0E betrachtet werden. Ein Ver-

gleich mit 2011 ist insofern nicht zweckmäßig, weil man insgesamt auch noch mit Verkehrszunahmen aufgrund des Verhaltens der Bevölkerung, der Raumplanung, usw. rechnen muss. Das gleiche gilt für das Thema Binnenverkehr. Der Binnenverkehr ist im Verkehrsmodell nicht ausreichend berücksichtigt, es kann aber auch nicht erwartet werden, dass der Binnenverkehr einer Gemeinde durch die S 8 entlastet wird. Das ist nicht möglich. Dieser Verkehr ist auch nicht im Bereich der Betrachtung der Auswirkungen durch die S 8. Im TGA 01 ist klargestellt, dass eine nachhaltige langfristige Wirkung der Entlastung B 8, so wie sie jetzt abgebildet ist, durch begleitende Maßnahmen unterstützt werden soll. Durch Entlastung wird das Fahren dort bequemer. Deshalb ist es wichtig, dass das Land NÖ auch verkehrsberuhigende Maßnahmen setzt, die die Orte an der B 8 vom heutigen Straßendorf umgestaltet. Man muss klarstellen, das liegt weder in der Kompetenz noch in der Finanzierungsmöglichkeit der ASFINAG.

Zur Tabelle auf S. 170, da gibt es je nach Abschnitt deutliche Entlastungen auch auf den Landesstraßen. Je weiter weg die B 8 von der S 8 desto weniger Entlastungen sind festzustellen. Dafür hat die S 8 auch den Effekt, dass die Gemeinden südlich der S 8 einen Entlastungseffekt haben. Dies ist auch in den Prognosen nachvollziehbar. Es sind eklatante Entlastungseffekte feststellbar, eine nachhaltige Wirkung der Entlastung bedarf aber weiterer Maßnahmen.

Inq. Bloms:

Beim Referenzplanfall wird für den höchstbelasteten Abschnitt in Deutsch-Wagram von einem Kfz-Verkehr 2025 von 36.800 Kfz/24h ausgegangen. Das überschreitet mE die Kapazität der B 8. In diesem Abschnitt gibt es 5 Lichtsignalanlagen, davon drei bedarfsgesteuert. Antrag: Die ASFINAG möge einen rechnerischen Nachweis über die maximale Kapazität (Verkehrsmenge) der Lichtsignalanlagen und der gesamten B 8 in diesem Abschnitt vorlegen.

Zur Ungenauigkeit der Verkehrsprognosen haben wir schon eingewendet, dass sehr große Unsicherheiten vorhanden sind. In der BStLärmIV ist eine Irrelevanz von 1dB festgelegt, was einer Verkehrszunahme von 25 – 26% entspricht. Wenn man im Verkehrsbericht 1-4.1 zu QUALIVERMO liest, dass die Ungenauigkeit in der Verkehrsstärkeklasse von 0 – 3000 Kfz/24h 48% beträgt auf den Mittelwert der Klasse. Das bei einer Wahrscheinlichkeit von 95%. Über 50% haben wir hier Ungenauigkeit, das sind etwa 750 Kfz nach oben und unten. Wenn man berücksichtigt, dass in diesem Bereich bereits der WHO-Grenzwert zum vorbeugenden Gesundheitsschutz für die Nacht liegt, dann ist das mehr als bedenklich. V.a. kann dieses 1 dB Irrelevanzkriterium nicht eingehalten werden. Ich stelle daher den Antrag, die ASFINAG möge die Ungenauigkeit der Vorhabensprognose angeben, andernfalls ist die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht gewährleistet. Ich würde von +- 5dB als realistischeren Wert ausgehen.

Zum Gewerbe- und Industriepark Nordost: Im Vorprojekt 2008 sind 19.200 Kfz von diesem Gebiet auf die ASt. Strasshof aufgefahren, ohne Einfluss auf den umliegenden Verkehr. In der aktuellen Verkehrsprognose wird vom GIP nur noch ein Bruchteil angegeben. Ich stelle den Antrag, die ASFINAG möge den vom GIP erzeugten Verkehr offenlegen und bekanntgeben, wie dieser berechnet wurde und welche Annahmen zugrunde liegen.

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Die Verkehrserzeugung des Gewerbe- und Industriegebiets kann nachgereicht werden.

Ing. Bloms:

Im Stellungnahmenband unter Punkt 30.13 führt Prof. Sammer zum Thema Gemeindestraßen das Gesetz der großen Zahlen an. Mir ist nicht verständlich, was dieses Gesetz mit der Genauigkeit und den Prognosen zu tun hat.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Es spielt insofern eine Rolle, als jedes einzelne Fahrzeug, wo es auftritt, statistisch einem Münzwurf entspricht. Je größer die Belastung, desto kleiner wird der relative Fehler. Das sehen Sie auch durch die Beschreibung der Konfidenzintervalle. Relativ nimmt es ab, absolut steigt es. Je mehr Fahrzeuge Sie haben, desto besser passt es sich dem Mittelwert (=Erwartungswert) an und desto kleiner werden die relativen Fehler. Gemeint ist damit, in Straßen mit wenig Verkehrsbelastung werden die Konfidenzintervalle größer, aber absolut gesehen ist es kein Problem, weil 1. der Einfluss der S 8 eine immer geringere Rolle spielt und 2. die Immissionen dort auch geringer sind als bei den Hauptstraßen, z.B. der B 8.

Ing. Bloms:

Die in der BStLärmIV festgelegten Grenzwerte sind nur Mindestanforderungen, d.h. die Gutachter könnten auch strengere Grenzwerte festlegen. Der Grenzwert liegt 10 dB über dem Grenzwert des vorbeugenden Gesundheitsschutzes der WHO. Für den Gesamtverkehr der Autobahn wurde der Lärm nachts auf 45 dB begrenzt, allerdings wurden im bestehenden Straßennetz 55 dB nachts + 1 dB Irrelevanz zugelassen. Für diesen Grenzwert kann ich nur noch wirtschaftliche Gründe finden.

Prof. Vutuc hat bei anderen Projekten durchaus den WHO-Grenzwert von 45 dB/55 dB angewendet, auch bei der S 1 Süd wurden geringere Lärmgrenzwerte angesetzt. Zusätzlich stellt sich die Frage, warum das bmvit einen Sozialmediziner mit dem Gutachten zur BStLärmIV beauftragt hat.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass das als Grundlage für die BStLärmIV herangezogene Gutachten bzw. die Erläuterungen zur BStLärmIV dazu nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind.

Ing. Bloms:

Prof. Haidinger hat gemeinsam mit Prof. Marth die Grundlage für diesen Grenzwert geliefert und wird jetzt natürlich den im Gutachten festgesetzten Grenzwert verteidigen. Ich stelle daher den Antrag, das bmvit möge einen Humanmediziner als Gutachter beiziehen, der an der Erstellung der BStLärmIV nicht mitgewirkt hat.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 15.40 Uhr für eine Pause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 16.12 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass der Bürgermeister der Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien mit E-Mail vom heutigen Tag der Behörde mitgeteilt hat, dass die von Dr. Vrtala für die Stadtgemeinde abgegebenen Stellungnahmen und Anträge zu den Themen Verkehr, Lärm und Luft im Sinne der Gemeinde waren und ihre Gültigkeit behalten. Daneben wurden der Behörde Stellungnahmen von Hr. Gerhard Rauscher und Fr. Michaela Rauscher übermittelt, die als Beilagen .55 und .56 zu Protokoll genommen werden und eingesehen werden können.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Ing. Bloms als Sprecher der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof das Wort.

Ing. Bloms:

Bei den Grenzwerten fehlt jeglicher Freiraumschutz. In der Tabelle des bmvit werden 10 dB angegeben, theoretisch könnten das aber auch bis zu 20 dB sein. Prof. Haidinger führt in seinem Gutachten zur BStLärmIV die Planungsrichtwerte der ÖNorm S 5021 an, die für das Freie gelten. Man sieht schon, welche gewaltigen Unterschiede bestehen. Die Kommunikation im Freien wird einigermaßen gestört. Auch bei Bauland-Wohngebiet wird von 45/55 dB ausgegangen. Bei dem Lärm, der in diesem Verfahren zugelassen wird, dürften unsere Ortsgebiete nicht mehr als Wohnbauland gewidmet werden. Das kann mE nicht der Sinn und Zweck einer LärmschutzVO sein. Laut RVS lässt sich das einfach für ein Ortsgebiet durchrechnen. Ich habe den Wert 5000 Kfz/24h angesetzt, da kommt nachts 53,7 dB nach der Profilmethode raus. Bis 55 dB dürfen sie das erhöhen, d.h. man könnte nochmals den Verkehr um 1300 Kfz erhöhen. Insgesamt hätte man in einem Einfamilienhaussiedlungsgebiet 6.300 Kfz/24h, bei einem Schwerverkehrsanteil von 5% 350 LKW/Tag. Das Büro Snizek und die Lärmberechnungen gehen von einem Schwerverkehrsanteil von 10% aus, das wären weit mehr LKWs. Bei 45 dB nachts beginnen die Proteste von Anrainern und es wird nach der BStLärmIV ein Vielfaches zugelassen.

Nach der RVS 04.02.11 Punkt 7.1 werden bei diesen Lärmpegeln über 60% der Personen gestört. Bei Umfragen sagen die Leute aus, dass bei steigenden Pegeln die Belästigung natürlich stärker ist als im städtischen Gebiet.

Nächster Kritikpunkt ist die Ermittlung der Immissionen an der Fassade, was einer entschädigungslosen Enteignung gleich kommt.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass dies in der BStLärmIV geregelt ist.

Ing. Bloms:

Nach der Judikatur des VwGH zur GewO müssten die Werte an der Grundgrenze ermittelt werden. Wenn jemand einen Zu- oder Neubau errichten möchte, muss er dann den Lärmschutz selbst finanzieren? Nächster Kritikpunkt: Ein Haus kann auch theoretisch nur 1,5m von der Straße entfernt gebaut werden.

Es liegt ein Widerspruch zu den OIB-Richtlinien vor, weil dort festgelegt ist, dass für höhere Außenlärmwerte auch höhere Schalldämmwerte der Wände und Fenster benötigt werden. Wie will das die ASFINAG für die Wände gewährleisten?

Es liegt auch ein Widerspruch zur Umgebungslärmrichtlinie vor, die Behörde verhält sich somit EU-rechtswidrig. Ab 60/50 dB müssen Aktionspläne gesetzt werden. Widerspruch: Auf der einen Seite wird der Lärmpegel auf 65/55 dB erhöht, gleichzeitig müssen Maßnahmen durch Land und Bund zur Verringerung des Lärms gesetzt werden.

Zum Berechnungsverfahren der RVS: Auf der B 8 kommt es täglich zu Stop-and-Go-Verkehr. In der RVS Punkt 5.1 steht, die Kennwerte in Tab. 4 und 5 gelten für Geschwindigkeiten zwischen 50 und 160 km/h bzw. 50 und 100 km/h für LKW. Innerorts (Punkt 5.2) können die Kennwerte für Geschwindigkeiten zwischen 30 und 50 km/h näherungsweise verwendet werden. Sie gelten für Vorbeifahrten ohne wesentliche Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge. Wird die Schallemission wesentlich durch die Fahrweise bestimmt, können weiterführende lärmtechnische Untersuchungen erforderlich sein. D.h. die RVS ist für diesen Bereich der B 8 in dieser Geschwindigkeit nicht anwendbar. Ich stelle daher den Antrag, die ASFINAG möge weiterführende lärmtechnische Untersuchungen über die Streckenabschnitte mit einer Geschwindigkeit (Durchschnittsgeschwindigkeit) von unter 30 km/h vorlegen. Diese sind v.a. für den Vergleich Vorher-Nachher erforderlich (z.B. Differenzlärmkarten).

Der Sachverständige für Lärm:

Wenn für die Ortsdurchfahrten im Null- und Vorhabensplanfall im Regelfall 50km/h angesetzt wurden, sind wir ingenieurmäßig auf der sicheren Seite mit den Lärmpegeln. Es wird der Berechnung vorgeworfen, dass wir zu niedrig rechnen. In diesem Fall ist es genau umgekehrt.

Ing. Bloms:

Es gibt keine Werte in der RVS für Geschwindigkeiten unter 30 km/h. Ich kenne dazu auch keine Publikationen. Für mich sind weiterführende Untersuchungen erforderlich und es ist mE mit Messwerten zu vergleichen. Für das gibt es den Kalibrierungswert in der RVS. Man kann es auch in Abschnitten rechnen.

Der Sachverständige für Lärm:

Der Kalibrierungswert ist in der RVS für die Profilmethode enthalten, die für einfache Betrachtungen bei einer unendlich geraden Straße Verwendung findet, aber nicht bei Modellen mit solch einer Komplexität wie hier. Eine Profilmethode ist ein erster Ansatz, eine erste Abschätzung.

Ing. Bloms:

Es ist kein komplexes Modell in einer Einfamilienhaussiedlung wie Helmahof. Es kann auch mit einer Excel-Tabelle die Methode nach Abschnitten verwendet werden und es werden

sich nur geringe Unterschiede zur Profilmethode ergeben. Wesentlich ist, dass in der RVS keine Basiswerte enthalten sind.

Der Sachverständige für Lärm:

Wenn Sie bei der Profilmethode ein Hindernis rechnen, gehen Sie davon aus, dass der Schirm sehr lange steht. Bei der Abschnittsmethode haben Sie de facto von jedem kleinen Stück Emissionsquelle auf der Straße andere Pegelminderungswerte zu beachten, was ein wesentlich genauerer Ansatz ist als das Profilverfahren.

Ing. Bloms:

Dies ändert nichts daran, dass die RVS für diese Geschwindigkeitsbereiche nicht anwendbar ist. Ich stelle den Antrag, die ASFINAG möge die Anzahl der Entlasteten und belasteten Personen gemäß Punkt 7.1. der RVS 04.02.11 (Seite 12) ermitteln, d.h. differenzieren zwischen offener und geschlossener Bebauungsweise. Wir möchten einen seriösen Vergleich, wie viele tatsächlich entlastet werden.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Die Entlastungswirkung ist im Verkehrsbericht über die Differenzdarstellungen abgebildet. Eine entsprechende Darstellung der Ent- und Belastungen erscheint als nicht erforderlich.

Ing. Bloms:

In den Unterlagen existiert ein Vergleich, unsere Forderung ist, diesen entsprechend der RVS zu machen, da sich Bewohner im Freiland wesentlich stärker belastet fühlen als im Stadtzentrum.

Der Sachverständige für Lärm:

Eine Beurteilung nach der Störwirkung ist in der BStLärmIV nicht vorgesehen und wird zur Beurteilung nicht angewendet. Zu den Be- und Entlastungen wird auf die Einlage WU1-05A, wo als Umhüllende Be- und Entlastungseffekte dargestellt sind, und auf den FB Verkehr hingewiesen.

Ing. Bloms:

Die BStLärmIV ist eine Mindestforderung, der ASFINAG könnte mehr vorgeschrieben werden. Aus den Differenzlärmkarten erkennt man die Anzahl der Personen nicht, v.a. abhängig vom Freiland bzw. städtischen Gebiet. Aus dem Verkehr kann man es auch sehr schwer ermitteln.

Der Sachverständige für Lärm erklärt, dass man die Anzahl der Betroffenen aus diesen Darstellungen nicht ableiten kann.

Der Sachverständige für Raumplanung:

In den Ortszentren wird nicht nur gewohnt, es finden dort auch andere Aktivitäten statt. Es ist eine Chance für Gemeinden, durch die Entlastung der Ortszeiten eine Zentrumsstärkung zu erreichen.

Ing. Bloms zum Vergleich Lärm S 1 – S8:

Es kommt zu starken Abweichungen zwischen den Häusern, v.a. ist der Vergleich der Nullplanfälle sehr interessant. Es gibt hier unterschiedliche Bestandwerte, woraus sich ergibt, dass Berechnungsannahmen zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen führen können.

Zu den Erläuterungen zur BStLärmIV – im Gutachten von Prof. Haidinger zur BStLärmIV wird auf S. 23, Abb. 3, ein Vorschlag vom Büro Rosinak herangezogen, nach welchem nachts ab 55 dB keine zusätzlichen Schalleinträge mehr erlaubt bzw. angeführt sind, ab 55 dB ist der zusätzliche Schalleintrag im Einzelfall zu prüfen. Davon abweichend ist in der Tabelle vom bmvit ab 55 dB eine Zusatzbelastung von kleiner gleich 1dB zulässig, das sind 26 % Mehrverkehr. Ich stelle daher den Antrag, das bmvit möge erläutern, warum diesbezüglich vom Gutachten von Prof. Haidinger und Prof. Marth abgewichen wird.

DI Rehling:

In der BStLärmIV ist festgelegt, dass ab 65/55 dB eine Einzelfallbeurteilung erforderlich ist. Dies bedeutet, dass der Humanmediziner im Verfahren in diesem Pegelbereich seine Beurteilung machen muss. Prof. Haidinger hat für diesen Bereich seine Kriterien festgelegt.

Ing. Bloms:

Im TGA Humanmedizin wird eine Lärmzunahme von 0,4 dB in einem sehr hohen Bereich (70 dB) als zulässig erachtet (Tagwert). Ich stelle daher den Antrag, das bmvit bzw. der Gutachter möge eine wissenschaftliche Begründung für diese Annahme 0,4 dB beibringen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum bei einem gesundheitsschädlichen Lärmpegel von 70dB eine nochmalige Verkehrssteigerung zulässig sein soll.

Der Sachverständige für Humanmedizin:

Es handelt sich hier um Gebiete mit Sanierungsbedarf. Durch dieses 0,4 dB – Kriterium wird gewährleistet, dass bei Immissionserhöhungen in höheren Pegelbereichen der Eintrag des Vorhabens unter den Werten für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung liegt.

Ing. Bloms zur Detailuntersuchung Helmahof (WU8):

Das Büro SNIZEK hat 2009 eine Verkehrsprognose erstellt, die damals auf 6900 Kfz/24h gekommen ist. In der neuen Verkehrsprognose wurde der Zubringer nicht berücksichtigt und zwei Straßenzüge wurden zusammengelegt. Die Prognose zum Bestand war immer eine Verdoppelung des Verkehrs. Aufgrund der Kritik wurde die Detailuntersuchung erstellt. Wir haben das bmvit auch mehrfach aufgefordert, diese Unterlagen zur Verfügung zu stellen, was nicht geschah.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass Hr. Bloms auf die Möglichkeit der Akteneinsicht hingewiesen wurde.

Ing. Bloms:

Die Verkehrszählung ist nicht repräsentativ, da es an diesem Tag in Floridsdorf einen Wasserrohrbruch gab, wodurch es sicher ein anderes Verkehrsaufkommen gab. In den Unterlagen fehlt eine Darstellung der 24h-Zählung. Es wurde nur an einem Querschnitt eine 24h-Zählung durchgeführt, an allen anderen Querschnitten nur eine Kurzzeitzählung von 6.00 – 10.00 Uhr. Ich stelle den Antrag, die ASFINAG möge die Zählmethode, deren Ergebnisse im Detail und v.a. die Ungenauigkeit dieser Methode angeben.

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Die Erhebung wurde im Herbst 2015 an einem normalen Werktag gemacht, das Verkehrsaufkommen war augenscheinlich nicht als ungewöhnlich zu beurteilen. Es wurden zwei Arten der Erhebung durchgeführt, einerseits eine händische Zählung in der Zeit 6-10 Uhr an 13 Stellen und eine automatische Zählung in der Eduard-Bauernfeld-Gasse über 24 Stunden, anhand welcher die händischen Kurzzeitzählungen hochgerechnet wurden.

Ing. Neyder:

Wie wurde von der ASFINAG festgestellt, dass es dort am Tag mit dem Wasserrohrbruch ein normales Verkehrsaufkommen gab, wenn nur an diesem Tag das Verkehrsaufkommen geprüft wurde?

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Das Aufkommen und die Lastrichtungen waren augenscheinlich nicht ungewöhnlich, sondern wie erwartet.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Dieses Verfahren ist ausreichend für die übliche Genauigkeit. Es ist bekannt, dass die Tage Montag – Freitag im werktäglichen Verkehr und zwar September und Oktober und im Frühjahr in den Monaten April und Mai dem JDTV nahe kommen. Wir haben für Österreich eine Mobilitätserhebung gemacht und festgestellt, dass über das Jahr am Werktag das sehr konstant verläuft. Es ist ausreichend empirisch belegt. Ich sehe keinen Grund, dort eine Jahreszählung zu machen.

Ing. Neyder:

Die Verkehrszählung wurde an einem Tag durchgeführt, an dem ein Wasserrohrbruch stattgefunden hat. Ich möchte festhalten, dass Verkehrszählungen an Tagen mit besonderen Ereignissen keinen Sinn ergeben und solche Verkehrszählungen nicht repräsentativ sind. Bei so einem Ereignis haben sicher viele Fahrten nicht stattgefunden bzw. wurden auf andere Wege ausgewichen, daher ist diese Zählung nicht repräsentativ.

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Die Erhebung diente nicht nur der Feststellung der absoluten Verkehrszahlen, sondern auch der Verteilung der Verkehrsströme im Siedlungsgebiet, weil ja der Vorwurf erhoben wurde, dass diese nicht korrekt dargestellt seien. Das wurde durch die Erhebungen bestätigt. Deshalb wurden die im Verkehrsmodell errechneten Verkehrsströme gemäß den Erhebungsergebnissen auf die betreffenden Straßenzüge im Siedlungsgebiet Helmahof verteilt und entsprechend dargestellt.

Herr Wolfgang Rehm:

DI Schachenhofer hat erklärt, dass die Verkehrszählung nicht nur für die absoluten Verkehrsstärken, sondern auch für die Verteilung eingesetzt wurde. Ich ersuche Prof. Sammer um eine Einschätzung der Auswirkungen einer möglichen Störwirkung auf absolute Zahlen.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Verschiedene Ereignisse (z.B. Unfälle, blockierte Fahrzeuge) passieren an jedem Tag des Jahres in Wien. Es ist klarzustellen, dass die Entfernung von Helmahof nach Floridsdorf groß ist. Durch Helmahof – ich mache es als Schätzung – liegt das im Bereich unter 2%, etwa 1%. Die lokalen Binnenverkehrsschwankungen sind weitaus höher. Der Wasserrohrbruch spielt keine Rolle, wenn man weiß, wie man mit dem Verkehrsstau umgehen muss oder kann.

Ing. Bloms:

Es stört, dass es an unserem Straßenzug nur eine Zählung am Tag gab und es ist nicht klar, wie die Genauigkeit für die Nachtwerte ist. Nicht nachvollziehbar ist auch, dass 2009 6.900 Kfz/24h prognostiziert wurden und es jetzt nur mehr zu einer Verkehrszunahme von rund 1200 Kfz/24h kommt. Die Erklärungsversuche in der Beantwortung der Stellungnahmebände mit den Betriebsgebieten sind nicht nachvollziehbar.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Ich habe beide Untersuchungen verglichen und mit der Rahmenbedingung, dass eine Umfahungsstraße einen ganz anderen Effekt als diese verkehrsberuhigten Gebiete durch Helmahof hat, ist das Ergebnis plausibel. Wenn ich Verkehrsplaner wäre, würde ich sagen, dass diese Umfahrung interessant ist und Helmahof entlasten würde, auch ohne S 8. Aber das müsste vom Land bzw. der Gemeinde bearbeitet werden. Aber die Ergebnisse der Untersuchungen sind sehr plausibel.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Ing. Thomas Neyder das Wort.

Ing. Neyder für die Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling:

Ich stelle den Antrag, dass diese Zählung an einem Tag ohne besondere Vorkommnisse zu wiederholen ist. Sollte sich herausstellen, dass auch an diesem Tag etwas Besonderes auftritt, so ist diese Messung zu wiederholen.

Ing. Neyder im Vollmachtsnamen von Georg Garber (Adresse: 1220 Wien, Tauschinskygasse 19)

Die Vollmacht wird als Beilage ./19 zum Protokoll genommen.

Mein Name ist Georg Garber, ich bin hier als betroffener Bürger und möchte hiermit meine Parteienstellung aus folgendem Grund beantragen: Zu meiner Parteienstellung erlaube ich mir auszuführen, dass ich als Eigentümer der Liegenschaft Fingerhutweg 3, 1220 Wien, gemäß § 19 UVP-G ein Anrainer bin, der durch den geplanten Straßenbau gefährdet oder belästigt wird. Meine Parteienstellung ist gegeben, da erst im Laufe der öffentlichen Verhandlung diverse Mängel im laufenden UVP-Verfahren dargestellt wurden. Dadurch konnte ich erst im Laufe der mündlichen Verhandlung die konkrete und massive Beeinträchtigung meiner Liegenschaft bzw. meines Hauses feststellen. Ich bitte um eine sofortige Entscheidung der Behörde, damit ich aktiv an der mündlichen Verhandlung teilnehmen kann.

Ich habe gehört, dass die ASFINAG im UVP-Verfahren dzt. viele mangelhafte Angaben eingereicht hat. Deshalb habe ich mich entschlossen, noch eine Stellungnahme zu diesem Verfahren abzugeben. Es hat sich im Verfahren gezeigt, dass die Feinstaubbelastung nicht richtig in vollem Umfang dargestellt wurde. Ich beantrage, dass die Unterlagen richtig gestellt werden.

Da mein Gebäude lt. Schallschutzimmissionsberechnung über dem Grenzwert liegt und ich daher Anrecht auf Schallschutzmaßnahmen habe, stelle ich hiermit folgende Fragen: Das Objekt ist W205. Wie hoch sind die Werte an der Nordfassade? Welche Qualität haben die Schalldämmlüfter, die in die Gebäude eingebaut werden?

Der Sachverständige für Lärm:

Der überschrittene Wert befindet sich auf der Nordfassade des Objekts W205 und hat beim Immissionseintrag S 8 Max + S 1 einen Nachtwert von 45,1 dB. Die Qualität der Schalldämmlüfter wird in der Detailuntersuchung nach § 14 BStLärmIV festgelegt.

Ing. Neyder:

Die Angaben hierzu sind völlig unzureichend, da bis jetzt weder Art und Typ des Lüfters feststehen und nicht vorhersehbar ist, dass sich durch den Einbau der Lüfter bauphysikalische Nachteile ergeben. Eine Schimmelbildung bei falschem Lüftungskonzept ist eine der Folgen. Ein Lüfter ersetzt ein gekipptes Fenster, für ausreichende Lüftung ist jedoch ein offenes Fenster notwendig. Diese erfolgt nur durch eine kontrollierte Wohnraumlüftung.

Der Sachverständige für Lärm weist darauf hin, dass die Raumgrößen noch nicht bekannt sind und man noch nichts über den Luftaustausch sagen kann. Das muss in der Detailevaluierung fixiert werden.

Der Sachverständige für Humanmedizin erklärt, dass eine kontrollierte Wohnraumlüftung aus humanmedizinischer Sicht nicht erforderlich ist. Um zu lüften, dürfen die Fenster bei 45,1 dB geöffnet werden.

Ing. Neyder:

Jedes mechanische Gerät erfordert Wartungskosten. Wer bezahlt diese im Laufe der Jahre?

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Schalldämmlüfter sind grundsätzlich wartungsfrei, der Einbau der Lüfter wird durch die ASFINAG finanziert, allfällige Wartungen werden nicht von der Projektwerberin getragen.

Ing. Neyder:

Es ist eine Beweisaufnahme des Gebäudes erforderlich. Für den Einbau von Schalldämmlüftern muss von einem Bauphysiker ein bauphysikalisches Gutachten erbracht werden, um den Nachweis zu erbringen, dass sich keine Nachteile durch die Lüfter ergeben.

Weiters stellen die Lüfter eine Wärmebrücke dar, die die Energiebilanz des Gebäudes ändert.

Wer übernimmt die Kosten, die durch die Schäden entstehen, durch die verschlechterte Energiebilanz?

RA Dr. Berger für die Projektwerberin:

Die vorgebrachten Einwendungen betreffend Wohnqualität und Wertminderung durch den Einbau von Schalldämmlüftern sind zivilrechtliche Einwendungen, welche – wie schon in der Stellungnahme vom 07.04.2016 ausgeführt – auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sein werden.

Ing. Neyder:

Um Schallschutzfenster bzw. Lüfter in das Gebäude einzubauen, ist ein erhöhter Zeitaufwand notwendig. Die Baustelle gehört von mir beaufsichtigt, wer ersetzt mir diese Zeit?

Der Verhandlungsleiter verweist darauf, dass es sich hierbei um eine Rechtsfrage handelt.

Ing. Neyder in eigener Sache (Adresse: Telefonweg 398, 1220 Wien):

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass Herr Ing. Neyder im Zuge der öffentlichen Auflage keine Stellungnahme abgegeben hat.

Ing. Neyder:

Ich bin hier als betroffener Bürger und möchte hiermit meine Parteienstellung aus folgendem Grund beantragen: Zu meiner Parteienstellung erlaube ich mir, auszuführen, dass ich als Eigentümer der Liegenschaft Telefonweg 394 - 400, 1220 Wien, gemäß § 19 UVP-G ein Anrainer bin, der durch den geplanten Straßenbau gefährdet oder belästigt wird. Meine Parteienstellung ist gegeben, da erst im Laufe der öffentlichen Verhandlung diverse Mängel im laufenden UVP-Verfahren dargestellt wurden. Dadurch konnte ich erst im Laufe der mündli-

chen Verhandlung die konkrete und massive Beeinträchtigung meiner Liegenschaft bzw. meines Hauses feststellen.

Ing. Neyder für die Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling:

Wir haben am 5.4.2016 viel über Grundwasserprobleme, Luftverschmutzung, schwere Mängel beim Feinstaub und zuletzt daraus resultierend Probleme bei der Versorgung mit Nahrungsmitteln gehört.

Daher meine ersten Fragen:

- Wurde untersucht, wie viel km² mit höher +5 dB belastet werden und wie viel km² der Landwirtschaft gesamt entzogen werden (durch Fahrbahn, Randgestaltung, zusätzliche Bauwerke, aber auch durch Ersatzaufforstungen)?
- Weiters würde mich interessieren, wie viel km² mit -5 dB entlastet werden?

Der Sachverständige für Boden und Landwirtschaft verweist auf die detaillierte Aufstellung im TGA Boden und Landwirtschaft.

Der Sachverständige für Raumplanung erklärt, dass es in der Raumordnung eine Aufstellung der durch Lärm be- und entlasteten Wohnbaulandflächen gibt. Exklusive der Zulaufstrecken werden 295 ha um mehr als 1dB entlastet, belastet um mehr als 1 dB werden 125 ha.

Ing. Neyder:

Es wird immer so schön von den Lärmdämmlüftern gesprochen.

- Ich bitte um eine konkrete Ausführung, um welchen konkreten Typ es sich handelt.
- Wo ist der SV für Bauphysik, den Fr. Strapetz diese Woche gefordert hat?

Ich bemängle das Fehlen eines Lüftungskonzeptes, die Berücksichtigung der Taupunktverschiebung in das Mauerwerk, die Auswirkungen auf den thermischen Wert des Hauses (Energieausweis, Wertverlust durch schlechtere Kennzahl).

- Ist die Funktion der Radialheizung dann noch gegeben?
- Welche Lebenszeit haben die Lüfter?
- Wer zahlt den Austausch der defekten Lüfter?
- Welche Auswirkungen haben die Lüfter auf das „Ortsbild“ der Fassade?

Ich möchte noch anmerken, dass zur Kühlung der Häuser im Sommer die Fenster zur Querlüftung in der Nacht vollständig geöffnet werden.

RA Dr. Berger für die Projektwerberin verweist auf die Stellungnahme der Projektwerberin vom 7. April 2016.

DI Walter für die Projektwerberin zum Vorbringen zum Thema Auswirkungen auf das Ortsbild:

Im Zuge der Detailuntersuchung erfolgen die Festlegungen der Art und Spezifikation der zum Einsatz gelangenden Schalldämmlüfter.

Ing. Neyder:

Zu der Feststellung der ASFINAG, dass wir mit den Mehrkosten, die uns durch den Betrieb, die Wartung, die Instandhaltung und den Austausch der Schallschutzlüfter entstehen, auf den Zivilrechtsweg verwiesen werden, können wir nicht folgen. Da lt. § 1 UVP-G in diesem Verfahren die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen sind, die auf Menschen und deren Lebensräume Auswirkung haben. Wir sehen unsere Häuser als unsere Lebensräume an und daher sind diese Fragen sehr wohl in diesem Verfahren zu klären.

Ing. Neyder beantragt, bei der Prüfung der Lärmschutzmaßnahmen auch die S 8 Ost zu berücksichtigen, da es ansonsten aufgrund der Mehrkosten unwirtschaftlich wäre.

Auf die Frage von Ing. Neyder, was eine Einhausung im Bereich der Invalidensiedlung mehr kosten würde, erklärt DI Schröfelbauer für die Projektwerberin, dass im Vorhaben mehrere Varianten unterschiedlicher Ausführungen aktiver Lärmschutzmaßnahmen an S 1 und S 8 untersucht wurden und die ggst. im Einreichprojekt der S 8 nach Maßgabe der Umsetzbarkeit und Wirtschaftlichkeit die bestmögliche Variante darstellt.

Ing. Neyder beantragt für die Bürgerinitiative, die Kosten für eine Überplattung zu überprüfen. Dabei sind alle Kosten, die dann nicht anfallen würden, gegenzurechnen.

RA Dr. Berger für die Projektwerberin:

Die ASFINAG spricht sich gegen den Antrag auf eine weitere Wirtschaftlichkeitsberechnung aus. Die Überprüfung solcher Maßnahmen bzw. deren Erweiterung hat ergeben, dass diese im vorliegenden Fall, im Hinblick auf den erzielbaren Zweck im Vergleich zu objektseitigen Maßnahmen unverhältnismäßig teuer (unwirtschaftlich) wären. Es ist von vornherein einsichtig, dass die geforderte Einhausung wesentlich kostspieliger als die geprüften Maßnahmen wäre und daher auch hierfür ein unverhältnismäßiger wirtschaftlicher Aufwand gegeben wäre.

Ing. Neyder:

Wie wir im Laufe der Verhandlung gehört haben, sind die Ergebnisse an gleichen Punkten um etliche dB unterschiedlich. Wir möchten festhalten, dass es nicht unsere Aufgabe sein kann, diese Werte zu kontrollieren. Als eines von vielen Beispielen nehmen wir die Pfirsichgasse 48, Pkt. 3063, SW, 1 PF 1-max aus dem Einreichprojekt 2010 3-1.4. Welchen Wert finden wir dort? Jetzt hätte ich gerne den Wert des gleichen Objektes aus der aktuellen WU7 A, Pfirsichgasse 48.

DI Walter für die Projektwerberin:

Es gibt zwei SW-Fassaden, an einer Fassade beträgt der Wert 23,4 dB, an der anderen 29,0 dB – Eintrag von der S 8 (Einlage 3-01-04A). In der Einlage WU7 ist an beiden Fassaden derselbe Wert: 31,7dB. Zwischen den Berechnungen 2010 und 2015/2016 sind im Lärmpro-

gramm zwei Versionen gewesen, darüber hinaus wurden Datengrundlagen ergänzt, in einigen Bereichen korrigiert. Aus diesen zahlreichen Änderungen ergeben sich diese Erhöhungen durch das Projekt, sind dadurch aber auf der sicheren Seite. Die Änderung im EG beträgt 2,7 dB, im OG 0,6 dB.

Der Sachverständige für Lärm erklärt, dass insbesondere im Wiener Bereich Adaptierungen vorgenommen wurden (Ergänzung von fehlenden Gebäuden, Umbauten). Maßgeblich sind die Werte in WU7A.

RA Dr. Berger für die Projektwerberin:

Relevant sind die aktuellen Unterlagen (WU7A). Bei deren Erstellung wurde die aktuelle des Berechnungsprogrammes angewendet, die Datengrundlagen und das Modell wurden ergänzt und soweit notwendig korrigiert. Die aktuellen Berechnungen sind, wie vom Sachverständigen der Behörde geprüft, plausibel. Sie sind daher dem Verfahren zugrunde zu legen.

Ing. Neyder:

Ich halte fest, dass wir laut der Projektwerberin an dem gleichen Punkt in unterschiedlichen Unterlagen eine Änderung von mindestens 2,7 dB haben.

Ich beantrage, alle Gebäude mit mind. 42 dB dahingehend zu überprüfen, ob ein Anspruch auf einen Lüfter besteht.

Der Sachverständige für Lärm weist auf die Maßnahmen hin, mit denen man auf Ungenauigkeiten reagieren kann. Höhenuntersuchungen Haus für Haus sind nicht sinnvoll, es liegt ein plausibles Modell vor, es ist aktualisiert und fehlerbereinigt worden und damit ist nichts weiteres erforderlich.

Ing. Neyder:

Ist es richtig, dass der Lärm an Fassaden meist im Obergeschoß höher ist als im Erdgeschoß? Warum ist dann allerdings bei Telefonweg 398, siehe WU7A, Anhang 2, bei Objekt W 029 auf der Nordfassade dies nicht zu erkennen? Ich stelle den Antrag, dieses Objekt auf seine Plausibilität zu überprüfen.

Der Sachverständige für Lärm erklärt, dass man so nicht sagen kann, dass der Lärm an Fassaden im OG meist höher ist. Durch seitliche Beugung, Reflexion und durch Hindernisse kann es dazu kommen, dass es im EG lauter als im OG ist. Eine händische Nachrechnung des Modells ist nicht möglich. Unterschiede zwischen den letztgültigen Berechnungen aus WU7A und den Berechnungen davor sind aus den Adaptierungen der Gebäude ableitbar. Bei dem Objekt Telefonweg 398 wurde eine Fassadenbereinigung durchgeführt, damit wandert auch der berechnete Fassadenpunkt und zeigt daher auch andere Werte. Nach Tabelle 42 stehen dem Objekt Telefonweg 398 Schalldämmlüfter zu.

Der Verhandlungsleiter stellt die Frage, ob noch einer der Anwesenden eine dringende Wortmeldung abgeben möchte. Es meldet sich niemand.

Der Verhandlungsleiter vertagt die Verhandlung auf den 23. Mai 2016, 9.00 Uhr wieder am selben Ort (Festsaal der Arbeiterkammer Bezirksstelle Gänserndorf)

Der vierte Verhandlungstag endet um 18.19 Uhr.

5. Verhandlungstag (23. Mai 2016):

Der Verhandlungsleiter setzt die mündliche Verhandlung betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9), am 23. Mai 2016, um 9.05 Uhr fort und begrüßt die Anwesenden im Namen des bmvit.

Der Verhandlungsleiter hält eingangs für das Protokoll fest, dass die mit Edikt vom 1. März 2016 anberaumte mündliche Verhandlung am 4. Verhandlungstag, den 8. April 2016, auf den heutigen Tag, beginnend um 9.00 Uhr am gleichen Verhandlungsort, vertagt wurde. Sollte die Verhandlung heute nicht beendet werden können, so wird sie morgen und gegebenenfalls am 25. Mai 2016 jeweils um 9.00 Uhr am gleichen Ort fortgesetzt werden.

Der Verhandlungsleiter hält zum Verfahrensgang seit der Verhandlung fest:

Die Verhandlung wurde vertagt, da die Behörde die in der mündlichen Verhandlung vorgebrachten Einwendungen der Parteien zu den Fachbereichen Luftschadstoffe, Hydrogeologie und Grundwasser und Boden und Landwirtschaft – wie bereits in der Verhandlung angekündigt – geprüft hat und in Folge der ASFINAG mit Schreiben vom 15. April 2016 einen Verbesserungsauftrag betreffend dieser Fachbereiche erteilt hat.

Die ASFINAG legte mit Schreiben vom 4. Mai 2016 am 6. Mai 2016 ergänzende Unterlagen vor. Dabei handelt es sich um eine

- Stellungnahme der Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal,
- das Grundwasserströmungsmodell Marchfeld des Instituts für WasserRessourcenManagement, Hydrogeologie und Geophysik und um eine
- Weiterführende Unterlage gemäß Verbesserungsauftrag gemäß § 24a Abs. 2 UVPG-2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG (Einlage WU9).

Die Behörde hat es, um den Parteien eine diesbezügliche Vorbereitung auf die Verhandlung zu ermöglichen, für erforderlich erachtet, diese Unterlagen schriftlich dem Parteiengehör zu unterziehen. Die Parteien des Verfahrens wurden daher mit Schreiben vom 6. Mai 2016 aufgefordert, diesbezüglich Akteneinsicht bei der ho. Behörde zu nehmen und es wurde ihnen eine Stellungnahmemöglichkeit eingeräumt. Die Unterlagen wurden zusätzlich auf der Homepage des bmvit veröffentlicht. Bei der ho. Behörde sind keine schriftlichen Stellungnahmen dazu eingelangt.

Weiters hält der Verhandlungsleiter fest, dass anlässlich der mündlichen Verhandlung am 8. April 2016 eine schriftliche Stellungnahme der ÖKOenergie Windpark Obersiebenbrunn GmbH vom 7. April 2016 vorgelegt wurde. Diese kann in einer Verhandlungspause eingesehen werden und wird als Beilage ./57 zum Protokoll genommen. Darin wurde u.a. auf das Thema Eisfall hingewiesen. Die ho. Behörde hat darauf Herrn DI Klopff zum nichtamtlichen

Sachverständigen zu diesem Beweisthema bestellt. Herr DI Klopff wird im Zuge der heutigen mündlichen Verhandlung eine fachgutachterliche Stellungnahme dazu abgeben.

Nach der Vertagung der Verhandlung wurden bei der Behörde nachstehende Stellungnahmen eingebracht, die der Verhandlungsschrift als Beilage angeschlossen werden:

- Ergänzende Stellungnahme der Bezirksbauernkammer Gänserndorf vom 13. April 2016 (Beilage./58)
- Ergänzende Stellungnahme der LIST Rechtsanwalts GmbH vom 12. April 2016 (Beilage ./60)

Diese werden als Beilagen zum Protokoll genommen und können in einer Verhandlungspause eingesehen werden. Die weiteren eingelangten Stellungnahmen wurden wieder zurückgezogen.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass die schriftlichen Stellungnahmen bzw. das Vorbringen in der mündlichen Verhandlung vom 5. bis 8. April 2016 nicht wiederholt werden müssen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Parteien, sich bei Wortmeldungen auf den Verhandlungsgegenstand zu beschränken. Es ist auch nicht Gegenstand der mündlichen Verhandlung, die aufgeworfenen Rechtsfragen mit der Behörde zu erörtern. Die Rechtsstandpunkte der Behörde werden in der den Verwaltungsgegenstand erledigenden Entscheidung ausgeführt werden.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Bürgermeister Fritz Quirgst das Wort.

Herr Bürgermeister Fritz Quirgst für die Gemeinde Deutsch-Wagram:

Die gesamte Region und insbesondere die Stadtgemeinde Deutsch-Wagram leiden unter einer extremen Verkehrsbelastung. Beispielsweise gibt es in Deutsch-Wagram tagtäglich stundenlangen Stop and Go Verkehr mit allen negativen Begleiterscheinungen – Lärmbelastung, Abgasbelastung, Staub- und Feinstaubbelastung etc.

Wir brauchen den Bau der S 8 daher dringend für die Erhöhung unserer Lebensqualität, für die weitere wirtschaftliche Entwicklung und die Verminderung der Abgasbelastung. Auch der Verlust wertvoller Lebenszeit tausender Pendler darf nicht unterschätzt werden. Wir brauchen daher so schnell wie möglich die S 8 für die Verbesserung unserer Lebensqualität, die S 8 stellt eine Lebensader für unsere Region und unsere Stadt dar.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Bürgermeister René Lobner das Wort.

Herr Bürgermeister René Lobner für die Stadtgemeinde Gänserndorf:

Ein Großteil der Bevölkerung leidet Tag für Tag und das seit vielen Jahren unter der Verkehrsbelastung, die Entwicklung einer ganzen Region leidet darunter. Ein rascher Bau der S 8 ist wichtig, damit die Lebensqualität erhöht und eine Lebensader für die Region geschaffen wird.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Bürgermeister Kurt Jantschitsch das Wort.

Herr Bürgermeister Kurt Jantschitsch für die Marktgemeinde Bad Pirawarth:

Die A 5 hat eine wesentliche Entlastung der Ortschaft Kollnbrunn gebracht, durch den Ort Bad Pirawarth fahren über die B 220 aber immer noch etwa 500 LKW pro Tag. Es ist daher ein Gebot der Stunde, ein übergeordnetes Straßennetz im Marchfeld zu verwirklichen.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Andreas Hager das Wort.

Herr Andreas Hager in Vertretung der Wirtschaftskammer Niederösterreich, Bezirksstelle Gänserndorf:

Der Bezirk Gänserndorf ist von starkem Zuzug geprägt, entsprechende Arbeitsplätze können wir derzeit aber nicht anbieten. Arbeitsplätze entstehen dort, wo Straßen bzw. höherrangige Straßen sind. Der Verweis von Herrn Jantschitsch auf die A 5 war sehr wichtig. In Wolkersdorf siedeln sich Betriebe an, sodass Menschen dort leben und im Bezirk oder im Umfeld Beschäftigung finden können. Wir plädieren daher für einen raschen Bau der S 8.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Abgeordneten zum Nationalrat Rudolf Plessl das Wort.

Herr Abgeordneter zum Nationalrat Rudolf Plessl:

Als ehemaliger Bürgermeister der Gemeinde Untersiebenbrunn, die sehr stark von Schwerverkehr betroffen ist, aber auch als Abgeordneter der Region möchte ich festhalten, dass ein übergeordnetes Straßennetz für unsere Region sehr wichtig ist. In den letzten Jahren hat es einen sehr starken Bevölkerungszuwachs in unserer Region gegeben, eins solcher ist auch zukünftig noch zu erwarten. Nur mit einem übergeordneten Straßennetz kann man den Personenverkehr, aber auch den Schwerverkehr in unserer Region bewältigen. Zusätzlich werden wir auch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs forcieren.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Günther Kussmann das Wort.

Herr Günther Kussmann, Umweltgemeinderat der Marktgemeinde Strasshof an der Nordbahn:

Die Gemeinden Strasshof an der Nordbahn, Gänserndorf und Deutsch-Wagram repräsentieren gemeinsam 35.000 Einwohner, die tagtäglich unter dem Durchzugsverkehr leiden. Die Region ist ein attraktives Wohngebiet, es fehlen aber die entsprechenden Arbeitsplätze, die nur dann angeboten werden können, wenn es auch ein leistungsfähiges Verkehrsnetz gibt. Mit Umfahrungsstraßen allein kann das Verkehrsvolumen nicht bewältigt werden.

Der Verhandlungsleiter erteilt Frau Landtagsabgeordneter Amrita Enzinger das Wort.

Frau Amrita Enzinger als Vertreterin der Grünen Niederösterreich:

Es trifft zu, dass die Belastung der Menschen durch den Verkehr sehr groß ist, aber die S 8 wird noch mehr Verkehr anziehen und die Lebensqualität der Menschen nicht unbedingt verbessern. Es wird durch die S 8 mehr Lärm, mehr Feinstaubbelastung und weitere negative Auswirkungen geben. Wir sollten stattdessen den Ausbau des öffentlichen Verkehrs vorantreiben und eine flächendeckende LKW-Maut einführen. Als Abgeordnete der Region und als betroffene Bewohnerin entlang der B 8 spreche ich mich für einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs aus.

Herr Wolfgang Rehm:

Das hier ist die Fortsetzung einer mündlichen Verhandlung, es geht hier nicht darum, ob die S 8 gebaut werden soll, sondern ob bzw. unter welche Auflagen die S 8 gebaut werden darf.

RA Dr. List fasst sein Vorbringen in den bisherigen Verhandlungstagen insbesondere betreffend die Bauphase zusammen und verweist auf massive Gesundheitsgefährdungen.

Thema Eisfall bei Windrädern

Auf Ersuchen des Verhandlungsleiters trägt der interne UVP-Koordinator DI Rehling zusammengefasst Punkt 1. (Eisfall - Risikobereich) der Stellungnahme der ÖKOenergie Windpark Obersiebenbrunn GmbH vom 7. April 2016 (Beilage ./57) vor.

Der Verhandlungsleiter ersucht den Sachverständigen DI Klopf, seine fachgutachterliche Stellungnahme zu den von der Behörde vorgegebenen Beweisthemen zu erstatten.

Der Sachverständige DI Klopf trägt seine gutachterliche Stellungnahme vom 18. Mai 2016 vor (Beilage ./59).

RA Dr. List:

Die Erteilung einer Auflage an die ASFINAG, die Windräder der ÖKOenergie Windpark Obersiebenbrunn GmbH mit einer Rotorblattheizung auszustatten, ist rechtlich unzulässig.

RA Dr. Berger für die Projektwerberin:

Fraglich ist, ob die Mandanten, die Herr RA Dr. List vertritt, zum Thema Windräder überhaupt Einwendungen erhoben haben. Selbstverständlich kann im gegenständlichen Fall eine Bedingung in den Bescheid aufgenommen werden, die die ASFINAG dann gegebenenfalls erfüllen wird. Das muss keine Auflage sein.

Herr Wolfgang Rehm:

Im Sitzungsprotokoll der 2. Koordinierungsbesprechung 13.11.2012 wurde (von DI Rehling) festgehalten, dass die Abstände zu den Windkraftträdern ausreichend sind, und jetzt taucht da verwunderlicherweise und unvermutet ein Problem auf.

Auf die Nachfrage von RA Dr. Berger an Dr. List, ob Einwendungen erhoben wurden: Seit der Entscheidung des EUGH in der Rechtssache C137/14 vom 15. Oktober 2015 ist es nicht mehr relevant, ob vorher Einwendungen erhoben worden sind.

DI Rehling:

Die ASFINAG hat bei der Trassierung der S 8 den im Bescheid zu Windkraftanlagen festgelegten Sicherheitsabstand von 160 m, der auf Basis eines Eisfallgutachtens ermittelt wurde, eingehalten. Zwischenzeitlich hat sich die Beurteilungspraxis bzw. der Stand der Technik in Bezug auf die Festlegung des Risikobereichs geändert.

RA Dr. Berger für die Projektwerberin:

Der im Gutachten, welches im Genehmigungsverfahren für die Windkraftanlage erstattet wurde, angegebene Mindestabstand wurde bei der Planung der Trasse berücksichtigt. Es wäre daher eine falsche Darstellung, wenn man sagen würde, dass dies bei der Planung des Genehmigungsprojektes nicht berücksichtigt wurde.

Herr Wolfgang Rehm:

Was bisher geschah (auszugsweise):

- Das Projekt wurde am 19.7. 2011 eingereicht
- dann vergingen drei Jahre bis zur öffentlichen Auflage, in denen man sich mit der Erfüllung des 1. Verbesserungsauftrags 24.1.2012 beschäftigte
- Fristverlängerungsantrag der Asfinag bis 31.7.2012
- Am 30. Juli 2012 wurde dann noch einmal eine Projektänderung vorgelegt
- Dann kam der 2. Verbesserungsauftrag 6.3.2013
- Im Bereich Grundwasser musste offenbar laut Bericht der 2. Verbesserungsauftrag noch einmal präzisiert werden - also noch ein Iterationsschritt.
- Erst mitten im Sommer 2014 sah man sich veranlasst, die öffentliche Auflage (in der kundmachungsfreien Zeit) durchzuführen
- Unvermittelt gab es im Sommer 2015 weiterführende Unterlagen im Parteiengehör, darunter kommentarlos „hingeworfen“ einen Längsschnitt für Grundwasserspiegellagen.
- Nach quälend langen weiteren Monaten schließlich im März 2016 die öffentliche Auflage des UVP Gutachtens
- Dann begann es mit der Gemütlichkeit vorbei zu sein, weil der Ball nun bei den Verfahrensparteien liegt und so wurde schon nach lediglich vier Wochen die mündliche Verhandlung angesetzt.

Diese Vorgeschichte wird deshalb ausführlicher gebracht, weil man nach all den Jahren das Vorliegen einer vollständigen und mängelfreien Bearbeitung nun erwarten hätte können

Aber dann bricht plötzlich die Hektik los. Da stellt sich dann heraus, wie problematisch, wie unvollständig die Angaben sind und dass in paternalistischer Intervention das Behördengutachten (Grundwasser) Teile jener Angaben enthält, die man für den Projektbericht erwarten muss. Von Vorfällen wie der quasi „raubkopierten“ Grafik eines Sachverständigen, die sich im Projektbericht wiederfindet, ganz zu schweigen. Das lässt an den Fähigkeiten der beauftragten Planer zweifeln aber auch daran, warum man seitens der Behörde und ihrer Gutach-

ter diesem Treiben so lange zusieht und nach zig Verbesserungsversuchen die Unterlagen immer noch nicht dort sind, wo sie sein müssen, dem Projekt aber dennoch die Umweltverträglichkeit bescheinigt wird.

Noch einige Worte zum Ablauf:

- 5.4. Vorbringen Dr. List
- 7.4. Vorbringen Rehm Grundwasser Teil 1
- ...sowie Diskussion mit Dr. Wimmer und Dr. List
- Freitag 8.4. keine Fortsetzung
- 15.4. Erteilung Verbesserungsauftrag, Frist bis 6. Mai (Freitag)
- Mittwoch 4. Mai Vorlage ergänzender Unterlagen (laut Edikt)
- Freitag 6. Mai Erledigung Kundmachung für Parteienghör
- Montag 9. Mai Kundmachung,

Wir können folgenden Befund treffen: Es ist vor Weiterleitung an die Parteien keine Überprüfung durch die Sachverständigen der Behörde möglich gewesen, ob und in welchem Ausmaß aus ihrer Sicht der Verbesserungsauftrag erfüllt wurde.

Dr. Wimmer:

Der deutsche TÜV verwendet den 1,5 fachen Sicherheitsabstand der Rotorspitzenhöhe, nicht den 1,2 fachen. Das würde im gegenständlichen Fall größere Abstände erfordern.

Der Sachverständige DI Klopff:

Es macht einen Unterschied, ob man Windkraftanlagen bei Eisansatz abschaltet oder ob die Windkraftanlagen in Betrieb bleiben und Eiswurf in Kauf genommen wird. In Niederösterreich ist es üblich, Windkraftanlagen bei Eisansatz abzuschalten.

Der Verhandlungsleiter fragt, ob weitere Fragen zu diesem Themenbereich bestehen. Es gibt keine weiteren Wortmeldungen dazu.

Thema Hydrogeologie und Grundwasser, Boden und Landwirtschaft

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die am 6. Mai 2016 von der Projektwerberin eingelangten Unterlagen an die Sachverständigen übermittelt wurden und von diesen festgestellt wurde, dass der Verbesserungsauftrag nicht vollständig erfüllt wurde. Weiters hält er fest, dass am heutigen Tag ergänzende Unterlagen vorgelegt wurden. Es wird die ASFINAG aufgefordert, zu erklären, warum der Verbesserungsauftrag vom 15. April 2016 bezüglich einzelner Verbesserungsforderungen nicht vollständig erfüllt wurde und wie die ASFINAG diesbezüglich weiter vorgehen wird.

RA Dr. Berger für die Projektwerberin:

Der Verbesserungsauftrag wurde aus Sicht der Asfinag trotz der kurzen zur Verfügung stehenden Frist zeitgerecht erfüllt, indem alle verlangten Daten und Ergebnisse der Berechnungen sowie deren Grundlagen geliefert wurden. Zur Erläuterung und Illustration wurden in der

heutigen Verhandlung ergänzende Unterlagen vorgelegt und diese werden in der Verhandlung präsentiert.

Herr Wolfgang Rehm:

Angesichts der Versuche der Projektwerberin, das jetzt hier anders darzustellen: Der SV hat vorhin gerade festgehalten, dass der Verbesserungsauftrag NICHT erfüllt wurde. Die Behörde muss die Verhandlung unterbrechen und die Sachverständigen für die Fachbereiche „Hydrogeologie und Grundwasser“ sowie „Boden und Landwirtschaft“ hatten ebenso noch kaum Zeit sich das anzusehen, wie die verfügbare Zeit auch für die Parteien gering bemessen war. Nun wurden zur Verhandlung neue Unterlagen vorgelegt, die wir nicht vorab prüfen konnten und auch nicht in der kurzen Zeit überprüfen können.

Antrag: Die Behörde möge die Verhandlung unterbrechen und vertagen, bis vollständige und mängelfreie Unterlagen vorliegen.

RA Dr. List weist darauf hin, dass auf die heute vorgelegten neuen Unterlagen in der Kürze der Zeit nicht eingegangen werden kann und schließt sich für Herrn Ing. Leopold Haindl, Frau Marlene Haindl und die Bürgerinitiative lebenswertes Marchfeld dem von Herrn Rehm gestellten Antrag auf Vertagung der Verhandlung bezüglich des Fachbereiches Grundwasser an.

Frau Jutta Matysek:

Die Bürgerinitiative Rettet die Lobau schließt sich Herrn Rehms Antrag auf Vertagung des Verfahrens bezüglich des Fachbereiches Grundwasser an. Ich sehe das Recht auf ein faires Verfahren und Bürgerbeteiligung nicht gewährleistet. Wir müssen uns die neu eingebrachten Unterlagen ansehen können. Es geht nicht in so kurzer Zeit.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass er sich zu dem Antrag auf Vertagung zu einem späteren Zeitpunkt äußern wird. Weiters hält der Verhandlungsleiter fest, dass die ASFINAG heute folgenden Bericht und folgende drei Pläne, der/die als Beilagen zum Protokoll genommen werden, vorgelegt hat:

- Erläuterungen zu Verbesserungsauftrag - Kurzbericht zu den Verbesserungsforderungen Fachbereich Hydrogeologie und Grundwasser (Beilage ./62)
- Plan betreffend max. Chloridgeamtbelastung und -ausbreitung bei einer Porosität von 25 % - Berührte Wasserrecht (Beilage ./63)
- Plan betreffend max. Chloridgeamtbelastung und -ausbreitung bei einer Porosität von 10 % - Berührte Wasserrecht (Beilage ./64)
- Plan betreffend max. Chloridgeamtbelastung und -ausbreitung bei einer Porosität von 25 % - Flurabstand mit HGW 100 (Beilage ./65)

Der Verhandlungsleiter ersucht nun die ASFINAG, die im Zuge des Verbesserungsauftrags vorgelegten Unterlagen zu präsentieren, fordert sie weiters auf, die heute vorgelegten Unterlagen vollständig vorzubringen und erklärt, dass eine Auseinandersetzung damit erst morgen erfolgen kann.

DI Schulz für die Projektwerberin trägt die im Zuge des Verbesserungsauftrags vorgelegten Unterlagen für den Fachbereich Hydrogeologie und Grundwasser sowie heute vorgelegten Unterlagen anhand einer Präsentation (Beilage .68, S. 10 – 25) vor.

Frau Jutta Matysek:

Die Präsentation war zu mangelhaft, um sich ein Bild machen zu können. Der Vortragende der Asfinag hat selbst gesagt, dass u.a. seine Graphik verschoben war. Unter anderem hat er auch Ergänzungen auf den Plänen gemacht, die unlesbar sind. Das Gutachten ist unvollständig und mangelhaft. Verweise auf die Wasserrechtsverhandlung sind unzulässig, wenn jetzt die Umweltverträglichkeit beurteilt werden soll.

RA Dr. Berger für die Projektwerberin:

Grundsätzlich war das, was Herr DI Schulz präsentiert hat, auch in den Unterlagen enthalten, die seit etwa zwei Wochen zur Verfügung gestanden sind. Festzuhalten ist aber noch einmal, dass alle Grenzwerte bzw. Schwellenwerte eingehalten werden. Wenn man die Werte heranzieht, die der SV gefordert hat (90 mg/l), dann ist Ersatzwasser zur Verfügung zu stellen. Dass die Zurverfügungstellung von Ersatzwasser möglich ist, wurde von unserem Sachverständigen bereits dargelegt.

Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser:

Soweit aus der Präsentation ableitbar, wurden die Berechnungen lediglich mit den unterschiedlichen Porositäten nur auf 12 Jahre durchgeführt. Ist dies richtig?

DI Schulz für die Projektwerberin:

Ein quasi stationärer Zustand (im Sinne sich nicht mehr wesentlich ausbreitender Aufkonzentrationsbereiche) entsteht bereits nach rund 6 Jahren und ändert sich praktisch nicht weiter im zeitlichen Verlauf.

Herr Wolfgang Rehm:

Der Verbesserungsauftrag ist klar formuliert. Es sind Auswertungen über 12 und 24 Jahre vorzulegen, die Auswertung auf 24 Jahre fehlt eindeutig. Der Verbesserungsauftrag ist allein schon in diesem Punkt nicht erfüllt. In der ergänzenden Unterlage findet sich allerdings keinerlei Hinweis, dass der Verbesserungsauftrag nicht vollständig erfüllt wurde – auch wenn das klar sein musste und man das jetzt zu überspielen versucht. Nachdem das jetzt geprüft werden soll: Auch der SV muss es nicht in 5 Minuten erledigen und muss sich dafür auch Zeit nehmen können.

RA Dr. Berger für die Projektwerberin:

Die Beurteilung, ob Vollständigkeit vorliegt und welche Rückschlüssen gezogen werden können, muss dem Sachverständigen überlassen bleiben. Wir wollen noch einmal festhalten, dass alle verlangten Daten und Ergebnisse der Berechnungen sowie deren Grundlagen geliefert wurden und dass dies jetzt näher erläutert wurde.

Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser:

Grundsätzlich soll die Berechnung auf 24 Jahre die Abschätzung der Chloridausbreitung in Hinblick auf einen quasistationären Zustand ermöglichen. Dies wäre grundsätzlich auch mit entsprechend gewählten raumzeitlichen Profildarstellungen der zu erwartenden Maximalkonzentrationen mit einer Berechnungsdauer von nur 12 Jahren, wie von Hrn. DI Schulz ausgeführt, auch möglich.

Diesbezüglich wird festgehalten, dass die heute vorgelegten Unterlagen der Projektwerberin diesbezüglich noch fachlich überprüft werden müssen.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass der Sachverständige die Unterlagen auf Vollständigkeit überprüfen wird und dass der Behörde die Prüfung obliegt wird, ob der Verbesserungsauftrag erfüllt wurde.

Frau Jutta Matysek:

Die Unterlagen, die den Parteien zur Verfügung gestanden sind, waren unvollständig. Wenn die neuen Unterlagen erst jetzt dem Sachverständigen zur Prüfung vorgelegt werden, wann hätten dann wir die Unterlagen durchsehen sollen? Ich sehe hier mein Recht auf ein faires Verfahren nicht gewährleistet.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 10.28 Uhr für eine Pause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 10.50 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter ersucht die ASFINAG, die heute der Behörde übergebenen Unterlagen den Sachverständigen und den Parteien in digitaler Form zur Verfügung zu stellen.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Dr. Wolfgang Wimmer das Wort.

Dr. Wolfgang Wimmer (in Vertretung von Herrn Ing. Leopold Haindl, Frau Marlene Haindl und der Bürgerinitiative lebenswertes Marchfeld):

In den mir zur Verfügung stehenden Unterlagen steht sehr wenig darüber, wie die Modellierungen mit 10 % Porosität tatsächlich gemacht wurden. Haben Sie nur die Porosität angepasst im Modellierungsgebiet? Was sind die Grunddaten, die der Modellierung mit 10 % Porosität zu Grunde gelegen haben? Wurden die kf-Werte geändert?

DI Schulz für die Projektwerberin:

Die Porositäten wurden auf Basis des ursprünglichen Modells adaptiert. Die Durchlässigkeiten wurden nicht geändert.

Dr. Wimmer:

Bekanntlich besteht ein enger Zusammenhang zwischen dem effektiven Porenvolumen und dem Durchlässigkeitsbeiwert eines Grundwasserleiters (siehe dazu ausführliche schriftliche Stellungnahme). Die im Trassenbereich durchgeführten Aufschlüsse und Pumpversuche belegen sehr unterschiedliche Durchlässigkeiten von $k_f = 1E-03$ bis $7E-04$ (niedrigste Pumpmenge), wobei insbesondere im Bereich der im Schriftsatz angeführten Grundstücke von Fam. Haindl deutlich geringere Durchlässigkeitsbeiwerte gefunden wurden als der Transportmodellierung zugrunde gelegt wurde. Da bei gleichbleibendem hydraulischen Gradienten der Durchlässigkeitsbeiwert unmittelbar das Ausmaß der Verdünnung von in das Grundwasser eingebrachten Stoffen wie Chlorid bestimmt, sind im Bereich der Grundstücke von Fam. Haindl erheblich höhere vorhabensbedingte Chloridkonzentrationen zu erwarten als aus der Transportmodellierung hervorgeht. Dieser Umstand wird aber nicht berücksichtigt, wenn im Modell nur die Porosität, nicht aber die Durchlässigkeiten angepasst werden. Aus hydrogeologischer Sicht ist eine Anpassung bzw. Variation nur des Parameters Porosität ohne gleichzeitige Anpassung der Durchlässigkeitsbeiwerte keine gültige Abbildung der realen Verhältnisse (physikalisch sinnlos) und entspricht auch nicht dem Verbesserungsauftrag der Behörde nach Untersuchung der Auswirkungen von unterschiedlichen Eigenschaften des Grundwasserleiters auf die Chloridbelastung im engeren Trassenbereich.

DI Schulz für die Projektwerberin:

Bei 25% / 30% Porosität kann in etwa von den gleichen Durchlässigkeiten ausgegangen werden. Eine Porosität von 10% ist für die S 8 aufgrund der Erkenntnisse aus der für das Projekt durchgeführten Erkundungen und Untersuchungen im Trassenbereich kein realistischer Ansatz.

RA Dr. Berger für die Projektwerberin:

Ich zitiere aus Einlage WU 9, dass aufgrund der Porositätsänderung von 25% auf 10% es zu keinerlei wesentlichen Änderungen beim räumlichen Verteilungsbild der zusätzlichen Chloridbelastung kommt.

Dr. Wimmer:

Zur Ersatzwasserversorgung ist festzuhalten, dass sich der Verbesserungsauftrag der Behörde nicht nur auf die Quantität, sondern auch auf Qualität des Ersatzwassers bezog. Welche Bewässerungswasserqualität ist im Rußbach zu erwarten? Welche Eignungsklasse im Sinne des ÖWAV Arbeitsbehelfes hat das Wasser des Rußbaches aufzuweisen? Ist es ein geeignetes Ersatzwasser für das derzeit zur Bewässerung verwendete Grundwasser?

DI Schulz für die Projektwerberin:

Das Wasser des Rußbaches wird bereits jetzt für LW-Bewässerung verwendet. Entsprechende Daten liegen dem Projekt zu Grunde. Das, was für LW-Bewässerung herangezogen wird, entspricht den Anforderungen der Projektdarstellung. Eine Zusage der Marchfeldkanalgesellschaft liegt vor.

Dr. Wimmer:

Das Marchfeldkanalwasser ist Donauwasser. Die Keimbelastung von Donauwasser ist stark schwankend und liegt im Durchschnitt bei Eignungsklasse 3 oder schlechter nach ÖWAV Arbeitsbehelf 11. Das Grundwasser, das von der Fam. Haindl zur Bewässerung verwendet wird, hat Eignungsklasse 1 nach ÖWAV Arbeitsbehelf, dh es kann zur Bewässerung von Pflanzen und Früchten, die zum Frischverzehr geeignet sind, verwendet werden. Nach den entsprechenden Richtlinien darf Oberflächenwasser grundsätzlich nicht zur Bewässerung von Pflanzen und Früchten, die zum Frischverzehr geeignet sind, verwendet werden. Ein Gleichwertigkeitsnachweis zu dem entfallenden Bewässerungswasser liegt nicht vor und wurde auch nicht vorgelegt, obwohl es im Verbesserungsauftrag der Behörde gefordert wurde.

RA Dr. List:

Die Familie Haindl verwendet zur Bewässerung Grundwasser von allerbesten Qualität. Hier baut ein Biobauer ein besonderes Produkt an, nämlich Aroniabeeren. Diese kann man nicht mit Donauwasser bewässern. In den ÖWAV Richtlinien ist ganz genau festgelegt worden, welche Früchte mit welchem Wasser in welcher Qualität bewässert werden können.

Der Sachverständige für Boden und Landwirtschaft:

Grundsätzlich stimme ich der Aussage von Dr. Wimmer zu und zitiere aus dem ÖWAV AB 11 (neu RB 407). Eignungsklasse 1 ist für zum Frischverzehr bestimmte Früchte mit schwer zu reinigenden Oberflächen (z.B. Beerenfrüchte, diverse Salatpflanzen) geeignet. Wasser aus dem Rußbach/Marchfeldkanal weist nach einer mündlichen Auskunft des Geschäftsführers der Marchfeldkanalgesellschaft die Eignungsklasse 2 auf, somit eine geringfügig erhöhte Anzahl an E Coli und Enterokokken.

Im Bereich des Obersiebenbrunner Kanals besteht eine Grundwasseranreicherung durch Versickerung, die zur Zeit nicht in Betrieb ist, aber grundsätzlich verwendet werden könnte.

Dr. Wimmer:

Es wurde von Projektwerberseite vom Rußbach und nicht vom Marchfeldkanal gesprochen.

Der Sachverständige für Boden und Landwirtschaft:

Eine Ersatzwasserversorgung ist aus umwelttechnischer Sicht machbar, großräumig ist das Wasser vorhanden.

RA Dr. List:

Es geht um die Frage, ob das Projekt grundsätzlich realisierbar ist, eine Hygienisierung von 600 l/s ist nicht machbar.

Der Sachverständige für Boden und Landwirtschaft:

Technisch stellt eine Hygienisierung kein Problem dar.

Herr Wolfgang Rehm:

Die 10% Porositätswerte sind nicht eine „theoretische Vergleichsbetrachtung“, wie es die Projektwerberin darstellen will. Ich habe bereits in der ersten Verhandlungsstaffel unsere Berechnungen nach Marotz auf Basis der Unterlagen aus dem Projekt (Pumpversuche und Sieblinien) vorgelegt, die damit gut übereinstimmen. Die von der PW angegebenen 20% sind nicht nachvollziehbar.

Ich verweise auch nochmals auf die hohe Chloridbelastungswerte, die am oberen Rußbach gemessen wurde (wenn man jetzt daran denkt, Wasser aus dem Rußbach-Marchfeldkanalsystem als Ersatzwasserquelle zu postulieren). Und hier reichen die Werte eben nur bis 2008. Dabei sind die Belastungen der Asfinag Projekte A5 Süd, S1-Ost und tw. S1 West, S2 ebenso wenig berücksichtigt wie die „S1-Lobau“, die 2009 eingereicht wurde und auch die Vorflut des Rußbachs beanspruchen soll. Das kann schon prinzipbedingt in Zahlenreihen, die bis 2008 reichen, nicht berücksichtigt worden sein.

Als Umweltorganisation haben wir nicht nur die (ebenfalls wichtigen) Brunnen des Ing. Haindl zu betrachten, sondern die durchaus großräumigeren Auswirkungen.

Vorgelegt wurde jetzt eine unverbindliche Absichtserklärung der Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal, nicht jedoch die erforderliche verbindliche Vereinbarung. Auf dieses Erfordernis verweist die Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal ja im Übrigen selbst. Dies ist vor Erteilung einer UVP-Genehmigung erforderlich. Eine Auslagerung in das nachgelagerte Wasserrechtsverfahren ist unzulässig.

Der Sachverständige für Oberflächenwasser und Straßenwässer:

Ich verweise auf das UVGA zur S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn, wonach der Rußbach insgesamt unter Einbeziehung aller bachaufwärts genehmigten hochrangigen Straßenprojekte, die Winterwässer in das Gerinne einleiten, eine max. temporäre Belastung von etwa 89 mg/l Chlorid aufweisen wird.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Die Chloridbeaufschlagungen der von Herrn Rehm angeführten Vorhaben S 1 Ost, A 5 und S 1 West im Rußbach sind in den Unterlagen zur S 1 Schwechat-Süßenbrunn berücksichtigt.

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei:

Die seitens der NÖ Landesregierung zur Verfügung stehenden Chloriddaten für den Rußbach sind nicht durchgehend. Im Rußbach bei Lassee (FW31000237), nach Einmündung des Marchfeldkanals, liegen lediglich Daten bis Ende 2006 vor.

Von der GZÜV-Messstelle FW31000507 (uh. Wolkersdorf, bei Brücke Pillichsdorf), d.h. vor der Einleitung des Marchfeldkanals, liegen ebenfalls nur bruchstückhafte Chlorid-Daten vor, und zwar vom Jänner 2007 bis zum Dezember 2008. Die beiden Spitzenwerte im Jahr 2007 traten bemerkenswerter Weise im Sommer auf, mit 378 mg/l im Juni und 445 mg/l im August 2007. Diese Spitzenwerte gehen eher nicht auf den Winterdienst zurück, sondern sind wohl eher mit landwirtschaftlichen Einflüssen in Zusammenhang zu bringen. Seit 2016 wird übrigens an dieser Messstelle wieder gemessen (12.01.2016: 73,4 mg/l Chlorid).

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn RA Dr. Wolfgang List das Wort.

Herr RA Dr. Wolfgang List bringt in Vertretung von Herrn Ing. Leopold Haindl, Frau Marlene Haindl und der Bürgerinitiative lebenswertes Marchfeld vor wie in der schriftlichen Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH vom 23. Mai 2016 zu den Bereichen Grundwasser und Landwirtschaft (Beilage ./67).

Thema Luftschadstoffe

Der Verhandlungsleiter ersucht die ASFINAG, die Ergänzungen gemäß dem Verbesserungsauftrag betreffend den Fachbereich Luftschadstoffe vorzustellen.

Dr. Hübner für die Projektwerberin trägt die im Zuge des Verbesserungsauftrags vorgelegten Unterlagen für den Fachbereich Luftschadstoffe anhand einer Präsentation (Beilage ./68, S. 3 – 8) vor.

Der Verhandlungsleiter ersucht die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima, ihr Teilgutachten zu ergänzen.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima trägt die Ergänzung zum Teilgutachten 03 Luftschadstoffe und Klima auf Grundlage der zur Erfüllung des Verbesserungsauftrags der Behörde vom 15.4.2016 zur S 8 Marchfeld Schnellstraße vorgelegten weiterführenden Unterlagen WU9 (Mai 2016), Kapitel 2 Luftschadstoffe, zusammenfassend vor (Beilage ./69).

Herr RA Dr. List bringt in Vertretung von Ing. Leopold Haindl, Frau Marlene Haindl und der Bürgerinitiative lebenswertes Marchfeld vor wie in der schriftlichen Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH vom 23. Mai 2016 zum Bereich Luftschadstoffemissionen Bauphase (Beilage ./70).

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima weist auf die Frage von RA Dr. List, ob sie sich das mittlere Fahrzeuggewicht der zum Einsatz kommenden Muldenfahrzeuge und in diesem Zusammenhang das Baukonzept angesehen habe (Punkt I.3 der schriftlichen Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH), darauf hin, dass ihre Prüfungsgrundlage die WU9 ist und sie ersucht die Projektwerberin, die Berechnungsgrundlagen zu erläutern.

Dr. Hübner für die Projektwerberin zur Frage der eingesetzten Muldenfahrzeuge:

Es gibt auch Muldenfahrzeuge mit geringeren Leergewichten.

Dr. Wimmer:

In der UVE wird bei den Muldenfahrzeugen 55t angegeben und nun 42,5t. Bei den gängigen Muldenfahrzeugen kommt man auf durchschnittliche Fahrzeuggewichte von etwa 55t. Der Unterschied in der Emissionsberechnung beträgt 8 %.

Wesentlich ist die Anzahl der Fahrbewegungen. In den Unterlagen wird angeführt, dass z.B. die Wassertransporte in den 20 % Reserven bei den externen Transporten Platz haben. Ich habe die Anzahl der Wassertransporte abgeschätzt. Man kommt etwa auf 290.000m³ Bewässerungswasserbedarf, ungefähr 29.000 Fahrbewegungen mal zwei. Das ist doppelt so viel wie diese 20 % Reserve. Der Befeuchtungswasserbedarf ist vorab nicht genau zu ermitteln, aber diese Reserve reicht nicht aus.

Dr. Hübner für die Projektwerberin zur Anzahl der Befeuchtungsfahrten:

Mit dem Aufschlag von 20% für die externen Fahrten sind die allfälligen Befeuchtungsfahrten ausreichend berücksichtigt. Intensive Bewässerungsmaßnahmen sind an etwa 30 – 40 Tagen im Jahr erforderlich.

Und zur Tonnage-Diskussion ist anzumerken, dass die externen Fahrten nunmehr einen längeren Weg auf der Trasse zurücklegen und damit ist es überkompensiert.

Dr. Wimmer:

Die genannten 30 – 40 Tage sind nicht nachvollziehbar. Im Gebiet gibt es im Jahresmittel 24 Eistage, 15 Niederschlagstage größer 10mm und 85 Niederschlagstage größer 1 mm. Wenn man das hernimmt und die 15 mm künstlichen Niederschlag zur Staubbindung gemäß TG Diffuse Staubemissionen nimmt, kommt man mit 40 Bewässerungstagen nicht durch. Für die Baustraße alleine ergibt das etwa 290.000 m³ Bewässerungswasserbedarf.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Die ASFINAG hat genaue LKW-Zahlen als Grundlage für die Immissionsmodellierung in der Bauphase vorgelegt und klar ausgesagt, dass die Befeuchtungsfahrten in diesen enthalten sind und es zu keinen zusätzlichen Fahrbewegungen kommt. Damit stellt dies für mich die Beurteilungsgrundlage dar. Wenn es zu einer höheren Anzahl an Befeuchtungsfahrten kommen würde, dann können in der Bauphase Transportfahrten nicht entsprechend durchgeführt werden.

RA Dr. Berger für die Projektwerberin zum Thema Befeuchtungsfahrten:

In der ergänzenden WU9 und den Aussagen, die von den Projektanten der Asfinag getätigt wurden, ist klar gelegt, dass die Projektunterlagen und Fachbeiträge plausibel sind. Für die Sachverständige sind die Unterlagen ebenfalls plausibel. Wir nehmen zur Kenntnis, dass von

Seiten der Projektgegner diese Meinung nicht geteilt wird, für die Asfinag ist der Punkt ausreichend erörtert und dargestellt.

Dr. Wimmer zum Thema Fahrweglängen:

Für die internen Fahrten wurde generell eine Fahrweglänge von 3,0 km angenommen, für die externen Fahrweglängen auf der Baustraße von ursprünglich 2,0 auf 3,0 km erhöht. Anhand der Daten des Baukonzeptes habe ich diese Fahrbewegungen nachvollzogen und konnte feststellen, dass diese 3,0 km für die internen Fahrten etwa stimmen, aber für die externen Fahrbewegungen nicht stimmen. Unter der Annahme, dass alles über eine Zulaufstrecke läuft, kommt man auf eine Fahrweglänge von etwa 5 km.

Für die Immission ist es nicht irrelevant, an welchem Ort die Emission passiert. D.h. es ist nicht egal, ob sich an einem Streckenabschnitt Emissionen etwa gleichmäßig verteilen oder sie stark unterschiedlich sind. Im Projekt wurde angenommen, dass sich die Anzahl der Transportfahrten nach der Summe aus Aushub- und Auftragsvolumen richtet. Das wurde von mir nachvollzogen unter Berücksichtigung dessen, dass eine ganze Reihe von Transportfahrten baulosübergreifend sind. In den Baulosen 2 und 3 ergeben sich signifikant andere Fahrhäufigkeiten (bis zu 50%) als nach der Berechnung von Dr. Hübner.

Es ist eigentlich von höheren Emissionen auszugehen. Die Konsequenz wird für die Beurteilung keinen großen Unterschied machen. Es erstaunt aber, dass Zusatzbelastungen in einem Luftschadstoffsanierungsgebiet in Höhe von 7 % als geringfügig angesehen, die nach jedem verfügbaren Leitfaden aus diesem Gebiet als relevant, weit über den Schwellenwerten liegend, angesehen werden.

Es ist korrekt, dass in den letzten vier bis fünf Jahren die PM10-Belastung im Marchfeld zurückgegangen ist. Dies ist aber nicht auf einen Emissionsrückgang zurückzuführen, sondern war ausschließlich meteorologisch bedingt. Wenn die meteorologische Situation ungünstiger wird, überschreitet man die 35 Überschreitungstage.

Dr. Hübner für die Projektwerberin zum Thema Fahrweglängen:

Die gewählte mittlere Weglänge von 3 km entlang der Trasse für interne und externe Fahrbewegungen ist plausibel. Einzelne Fahrten können selbstverständlich länger ausfallen, die 3 km beziehen sich auf einen Wert aller Fahrten im Jahresmittel. Hinsichtlich der Zahl der externen LKW-Fahrten, die auch letztendlich zu einer internen Fahrt werden, wurde durch Verwendung des Maximalaufkommens (Baumonate 10-21) und Überlagerung mit dem Maximalaufkommen für internen Fahrten (Baumonate 19-30) ein worst-case Fall beurteilt. Es gibt also auch hier einen Sicherheitspolster und der Vorwurf der Unterschätzung ist nicht richtig.

Der Rückgang der PM10-JMW Belastung in der Ostregion Österreichs innerhalb der letzten 5 Jahre hat mehrere Ursachen. Neben den milden Wintern hat sich durch emissionsmindernde Maßnahmen vor allem in den osteuropäischen Nachbarländern die großräumige Vorbelastung verringert. Außerdem werden von den Messstellenbetreibern die PM10-Messstellen teilweise mit neuen PM10-Messgeräten betrieben, die geringere Schwankungen aufweisen.

Ein Rückschluss der Entwicklung der PM10-Gesamtemissionen Niederösterreichs mit den PM10-Immissionsmessdaten in NÖ kann aus folgendem Grund nicht gezogen werden: Untersuchungen des Umweltbundesamtes sowie das Projekt AQUELLA der TU-Wien haben gezeigt, dass bei hohen PM10-Belastungen in der Ostregion für deren Herkunft die europäischen Nachbarländer zu etwa 50% verantwortlich sind, 25% der Belastung den benachbarten Bundesländer (Wien, Burgenland, Oberösterreich) zuzuordnen werden können und nur zu etwa 20% der Beitrag direkt aus Niederösterreich kommt. Eine Korrelation zwischen PM10-Gesamtemissionen gemäß der zitierten NÖ-Emissionsinventur und der Entwicklung der gemessenen PM10-Immissionsbelastung ist daher nicht herstellbar.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Selbstverständlich ist, wie bereits in den ersten Verhandlungstagen diskutiert, die regionale PM10-Hintergrundbelastung von Jahr zu Jahr unterschiedlich. Es gibt jedoch keine Hinweise auf einen zunehmenden Trend. Als einzig seriösen Weg im Interesse der Wohnanrainer ist für die Bauphase ein entsprechendes Monitoring in Maßnahme 3.23 vorgesehen.

Dr. Wimmer und RA Dr. List richten an die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima die Frage, welchen Wert sie als Irrelevanzschwellenwert gemäß § 20 Abs. 3 IG-L ansetzt.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Die Immissionsmodellierung für das Szenario mit maximaler Routenführung in der Bauphase ergibt an einigen Punkten für PM10 im Jahresmittel geringfügige Zusatzbelastungen.

RA Dr. Berger für die Projektwerberin:

Es ist ständige Rechtsprechung, dass in der Bauphase im Hinblick auf deren vorübergehenden Charakter nicht dieselbe Irrelevanzbewertung anzuwenden ist wie in der Betriebsphase.

Dr. Hübner für die Projektwerberin:

Es gibt keinen Hinweis im UVP-Gesetz, dass die Umweltauswirkungen durch Luftschadstoffe auch in belasteten Gebieten Luft irrelevant sein müssen. Vielmehr sind die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt zu beschreiben. Zusatzbelastungen, die knapp über der Irrelevanzschwelle liegen und als geringfügig zu bewerten sind, können – zumal sie sich auf die Bauphase beschränken und daher nur temporär auftreten – nicht als erheblich bewertet werden, da auch die Prognosen zeigten, dass in der Gesamtbelastung die Grenzwerte eingehalten werden. Die endgültige Beurteilung obliegt dem Humanmediziner.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Nicht alle Werte der Zusatzbelastung in der Bauphase sind in dem betrachteten Szenario irrelevant. Die Immissionsmodellierung ergibt jedoch, dass alle Grenzwerte eingehalten werden. Zusatzbelastungen bis 10 % des Grenzwerts in der Bauphase sind als geringfügig zu bewerten, Zusatzbelastungen bis 3 % des Grenzwerts gelten als irrelevant, wie in der RVS 04.02.12 festgelegt.

Wie in Maßnahme 3.23 festgelegt, ist bei Überschreitung eines gleitenden 24-Stundenmittelwertes von 150 µg/m³ PM10 durch die Umweltbauaufsicht eine Ursachenerhebung durchzuführen und sind derartige Zustände durch Maßnahmenanpassung zu unterbinden.

Dr. Wimmer:

Das Projekt liegt in einem Feinstaubsanierungsgebiet und der Irrelevanzschwellenwert von 3 % wird bei einer ganzen Reihe von Immissionspunkten überschritten, allein auf Grund der Emissionen der Baustelle, ohne Berücksichtigung des Zufahrtsverkehrs. Wir haben eine Auflage, die nur den Verkehr auf den Zufahrtsstraßen steuern kann. Die Projektwerberin müsste aber vielmehr ein luftschadstofforientiertes Transportkonzept machen und sich darauf einstellen, dass es auch einmal ein meteorologisch ungünstiges Jahr geben kann.

Mag. Kubin für die Projektwerberin:

Im Hinblick auf die vorangegangene Forderung, dass die Projektwerberin ihr Baukonzept ungeachtet der bestehenden Maßnahmenvorschläge der Prüfgutachterin abändern möge, ist zunächst festzuhalten, dass die Projektwerberin nach Maßgabe der einschlägigen rechtlichen Rahmenbedingungen ein umweltverträgliches und genehmigungsfähiges Vorhaben eingereicht hat und keine Verpflichtung zur Einreichung des denkmöglich „umweltverträglichsten“ Projekts besteht. Es ist Aufgabe der Behörde und ihrer Prüfgutachter, das von der Projektwerberin eingereichte Vorhaben fachlich und rechtlich zu prüfen. Die luftreinhalte-technische Prüfgutachterin hat die von der Projektwerberin (auch im Rahmen der Erfüllung des Verbesserungsauftrags) vorgelegten Unterlagen als schlüssig sowie nachvollziehbar beurteilt und Maßnahmenvorschläge zur weiteren Sicherstellung der Umweltverträglichkeit erstattet. Diese Maßnahmenvorschläge sind von der Behörde in weiterer Folge zu würdigen und gegebenenfalls vorzuschreiben.

Es wird verkannt was Thema der Verhandlung ist. Der Verbesserungsauftrag wurde erfüllt. Die Behörde hat dies geprüft. Der Erwartungshaltung, dass eine Projektänderung erforderlich sei, kann nicht gefolgt werden und ist auch nicht Thema der Verhandlung.

Nicht das umweltverträglichste Projekt muss umgesetzt werden.

Im Übrigen sei hinsichtlich der zahlreichen „ad hoc-Fragen“ an die Projektwerberin angemerkt, dass nach den hier anwendbaren verfahrensrechtlichen Bestimmungen kein uneingeschränktes und unmittelbares Fragerecht anderer Parteien gegenüber der Projektwerberin besteht. Vielmehr ist es Aufgabe der Behörde, im Rahmen der Verfahrensleitung eine effiziente Vorgangsweise zur Ermittlung des entscheidungsrelevanten Sachverhalts sicherzustellen. Dazu kann sie im Fall von Fragen anderer Parteien an die Prüfgutachter auch der Projektwerberin als Partei Gelegenheit zur Stellungnahme einräumen.

RA Dr. List:

Die emissionsmindernden Maßnahmen sind um 100 % zu gering angesetzt worden. Entscheidend ist für uns die Emissionssituation in der Bauphase. Es trifft zwar zu, dass hinsicht-

lich der Irrelevanzkriterien für die Bauphase andere Maßstäbe gelten als für die Betriebsphase. Ein Ansetzen von 10 % bei Feinstaubemissionen bei einer derart langen Bauphase wie bei der S 8 ist aber zu hoch.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Der Wert von 10 % des Grenzwertes ist ein in Fachkreisen durchaus üblicher Wert zur Beurteilung einer geringfügigen Zusatzbelastung in der Bauphase. Das ist ein fachlich vertretbarer Wert. Die 3 % laut RVS 04.02.12 sind eine Irrelevanzschwelle für die Betriebsphase.

Die deutlich erkennbaren Unterschiede in der Staubemission zwischen der WU 9 und der ursprünglichen UVE sind so zu begründen, dass nach der auf Grund der Diskussion in der Verhandlung hier andere Berechnungs- und Ermittlungsverfahren für die Emissionsfaktoren herangezogen wurden. Die Ermittlungsansätze, die in der UVE verwendet wurden, waren zum Zeitpunkt der Erstellung der UVE Stand der Technik. Auf Grund der Diskussion in der Verhandlung wurde es als sinnvoll erachtet, das Maximalszenario (gesamter Bauverkehr auf einer einzelnen Zufahrtsstraße) zu betrachten.

Dr. Hübner für die Projektwerberin:

In der Bauphase müssen die Zusatzbelastungen nicht irrelevant sein. Zum Ausmaß der Geringfügigkeit der Zusatzbelastung ist festzuhalten, dass sich im Aufpunkt AP_12 mit der höchsten Zusatzbelastung von rund 7% des PM10-Grenzwertes nach IG-L derzeit kein Wohnhaus befindet und nur aufgrund der Flächenwidmung zukünftig ein Beurteilungspunkt gegeben sein kann. Die maximale Zusatzbelastung während der Bauphase im Bereich von Gebieten mit Wohnnutzung beträgt max. 5%, also dem Wert, der von Dr. List gerade eben als tolerabel eingestuft worden ist.

Der Sachverständige für Humanmedizin:

Eingangs möchte ich feststellen, dass ich die Ausführungen und Änderungen der SV Dr. Baumann-Stanzer für sehr gut halte und auch die Änderungen für sinnvoll halte.

In einer epidemiologischen Studie der American Heart Association wurde pro $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{2,5}-Zunahme ein Anstieg der Gesamtsterblichkeit um 4 %, der Sterblichkeit an Herz-Lungenerkrankungen um 6 % und der Lungenkrebs-Sterblichkeit um 8 % nachgewiesen. Auch in Tierexperimenten konnte ein erhöhtes Herzinfarkttrisiko durch Feinstaubexposition nachgewiesen werden.

Im gegenständlichen Bereich kommt es zu einer Erhöhung von $2,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Im Übrigen ist festzustellen, dass die in Österreich gültigen Grenzwerte so festgesetzt wurden, dass der Schutz der Gesundheit der Bevölkerung gegeben ist. Diese Grenzwerte werden eingehalten.

Auf die Frage von Dr. Wimmer, wie hoch der Vorschlagswert der WHO für den PM10-JMW sei, verweist der Sachverständige für Humanmedizin auf sein TGA.

Dr. Wimmer:

Die WHO empfiehlt aus Gründen des Gesundheitsschutzes für PM10 einen Jahresmittelwert, der deutlich niedriger ist.

Zum Thema Luftschadstoffemissionen und -immissionen möchte ich noch anmerken, dass „Leerlauf-LKW-Emissionen auf einer Fahrtstrecke von 100 m“ nicht nachvollziehbar ist und dass die Anwendung der Emissionsgrenzwerte der MotV für die Stufe IIIa ab Jahresende 2006 gilt, die Baumaschinen auf Großbaustellen aber erheblich älter als 10 Jahre sein können.

Dr. Wimmer ersucht schließlich um Erläuterung der Tabelle 21 der Projektergänzung.

Dr. Hübner für die Projektwerberin:

Da das Handbuch der Emissionsfaktoren keine Emissionen für den Leerlaufbetrieb vorsieht, wurde – um diese Emissionen nicht zu vernachlässigen – die Verkehrssituation Stop&Go als Emissionsfaktor herangezogen. Die angenommene Länge von 100 m wäre über die Durchschnittsgeschwindigkeit, die dem Stop&Go-Mode zuzuordnen ist, in eine Zeitdauer umzurechnen. Im Leerlaufbetrieb bewegt sich das Fahrzeug nicht, somit treten auch keine Stauemissionen durch Aufwirbelung auf. Diese Vorgangsweise wurde bereits bei den Berechnungen im Fachbericht Luft und Klima so gewählt.

Baumaschinen müssen gemäß Maßnahmenkatalog der Behörde (Auflagenpunkt 3.1 des Maßnahmenkatalogs) mindestens der Emissionsklasse IIIA nach MOT-V (BGBl. II 136/2005) entsprechen. Für die Neuberechnung im Zuge des Verbesserungsauftrags WU9 wurde daher diese Auflage bereits mit berücksichtigt.

Die Tabelle 21 des Verbesserungsauftrags WU9 wurde erörtert und klargestellt. Erläuterungen dazu, wie die Tabelle 21 zu verstehen ist, finden sich in Kap. 2.1.3 der WU9 sowie den Fußnoten zu Tabelle 20.

Herr Wolfgang Rehm:

Zum Thema Bauphase und Luftschadstoffe wird dem Versuch von Mag. Kubin (Asfinag) entgegengetreten, den Umfang der Forderungen der Verfahrensparteien begrenzen zu wollen. Aus gegebenem Anlass wird darauf hingewiesen, dass diese die Probleme aufgezeigt haben, denen man nun mit ggst. Verbesserungsauftrag zu begegnen versucht hat und da schauen wir uns natürlich genau an, wie nun damit umgegangen wird und ist es natürlich auch unser Recht nachzuhaken. Die Ergänzung des TGA 03 liegt uns noch nicht vor und die Auflage ist in hohem Maße unbestimmt. Eigentlich wäre das alles die Aufgabe der PW gewesen. Im Zuge der Notwendigkeit des Verbesserungsauftrags im Rahmen einer laufenden Verhandlung wurde der Pfad des üblichen normalen Verfahrens verlassen und ist der Eindruck einer improvisierten Vorgangsweise entstanden.

Mag. Kubin für die Projektwerberin:

Wie schon zuvor, ist aus der Sicht der Projektwerberin nochmals auf die einschlägigen verfahrensrechtlichen Bestimmungen zur effizienten Verfahrensführung hinzuweisen. Nichts liegt der Projektwerberin ferner als die Rechte der hier tätigen Umweltorganisationen und anderer Parteien einschränken zu wollen. Dass dies nicht dem Zugang der Projektwerberin entspricht, hat sie nicht nur hier im bisherigen Verfahrensverlauf, sondern auch in anderen Verfahren, an denen Herr Rehm für VIRUS aufgetreten ist, mehr als hinreichend bewiesen. Allerdings ist nunmehr ein Punkt erreicht, an dem es aus der Sicht der Projektwerberin nötig ist, wieder zu einer effizienteren Verfahrensführung zurückzukehren.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 13.13 Uhr für eine Mittagspause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 14.25 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn RA Dr. List das Wort.

RA Dr. List:

Angenommen, es kommt zu 0 %, zu 7 % und zu 10 % zusätzlicher Feinstaubbelastung in der Bauphase. Was bedeutet das jeweils in Tonnage pro Jahr an zusätzlichem Feinstaub?

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Wie in Fachkreisen üblich, werden bei der Bewertung der in WU9 vorgelegten Zusatzbelastung für Luftschadstoffe in der Bauphase bei maximal denkbarer Routenführung Immissionszusatzbelastungen für Luftschadstoffe bis 10% des Grenzwertes in der Bauphase als „geringfügig“ bewertet. Dieses Bewertungskriterium bezieht sich ausschließlich auf die Zusatzbelastung durch Luftschadstoffe an konkreten Aufpunkten.

Die von Dr. List in diesem Zusammenhang angefragte Angabe in Tonnagen Staubladung ist nicht sinnvoll, sondern wird von der Sachverständigen in der für Luftschadstoff-Immissionswerte gebräuchlichen Einheit beantwortet: Im gegenständlichen Fall erreicht die höchste Zusatzbelastung in der Bauphase mit $2,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 im Jahresmittel (Tabelle 21 der weiterführenden Unterlage WU9 S.23) 7 % des Jahresmittelgrenzwerts am Aufpunkt 12 (Gänserndorf, Tiefenthal 79). An allen anderen Aufpunkten ist die Zusatzbelastung geringer. Diese Immissionswerte wurden auf Basis der Feinstaubemissionen berechnet, die in WU9 für das emissionsstärkste Baujahr unter Berücksichtigung der maximal denkbaren Routenführung auf der jeweils dem Anrainer nächsten Zufahrtsstraße ermittelt wurden.

RA Dr. List:

Ich halte fest, dass die Sachverständige nicht in der Lage ist, diese Frage zu beantworten.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn DI Herbert Hahn das Wort.

Herr DI Herbert Hahn in Vertretung der Bürgerinitiative Rettet die Lobau:

SCHALLTECHNISCHE BEURTEILUNG KNOTEN S1/S8

In der Verkehrsuntersuchung Einlage 1 - 4.1 wird zum Planfall 1-C 2025 die folgende Textbeschreibung angegeben:

Der Planfall 1-C 2025 berücksichtigt neben allen Netzabschnitten des Nullplanfalls 0-C auch den S 8 Abschnitt West zwischen dem Knoten S 1/S 8 und der ASt Gänserndorf (L 9). Er wurde auf Basis des zuletzt für die S 1 entwickelten Prognoseplanfalls M1-HR 2025 erstellt und im Netz und in der räumlich-strukturellen Nutzung überarbeitet.

*Dieser Planfall enthält **die S 1 im Teilrealisierungsabschnitt Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn**. Die begleitenden Projekte des Landes NÖ, nämlich die Ortsumfahrungen für Raasdorf, Groß-Enzersdorf und Gänserndorf sowie die Spange L 2-L 9 sind in diesem Planfall hingegen nicht berücksichtigt. Dieser Planfall beinhaltet damit im Straßennetz die Planungsabschnitte, die in der Zuständigkeit der ASFINAG liegen. Durch das Fehlen der Ortsumfahrungen sowie des donauquerenden Abschnitts der S 1 gibt es keine weiteren Alternativrouten zum bestehenden Straßennetz. Sowohl der Zulaufverkehr als auch der donauquerende Verkehr bleiben damit im Bestandsnetz. Dieser Planfall wird somit der Immissionsbeurteilung für Luftschadstoffe und Lärm im nachrangigen Netz und der Prüfung sensibler Nutzungen zu Grunde gelegt.*

Zum Planfall 1-E 2025 wird Folgendes festgehalten:

Der Planfall 1-E 2025 berücksichtigt neben allen Netzabschnitten des entsprechenden Nullplanfalls 0-B auch den S 8 Abschnitt West zwischen dem Knoten S 1/S 8 und der ASt Gänserndorf (L 9). Er wurde auf Basis des zuletzt für die S 1 entwickelten Prognoseplanfalls M1-HR 2025 bzw. M10 2025 erstellt und im Netz und in der räumlich-strukturellen Nutzung überarbeitet. Dieser Planfall enthält die S 1 im Vollrealisierungsabschnitt Schwechat – Süßenbrunn. Bei den begleitenden Projekten des Landes NÖ sind in diesem Planfall nur die Ortsumfahrungen an der S 1, nämlich die Umfahrungen für Raasdorf und Groß-Enzersdorf berücksichtigt. Die Umfahrungen Gänserndorf und die Spange L 2-L 9 sind hingegen nicht berücksichtigt. Somit berücksichtigt dieser Planfall sämtliche bereits eingereichten Bundesstraßenprojekte mit den beinhalteten Netzergänzungen. Er wird daher für die Auswirkungen von Luftschadstoffen durch die S 8 im A- und S-Netz sowie für weitere Analysen verwendet. Dieser Planfall wird auch für die Bilanzierungen der Lärmbelastungen im gesamten Einflussgebiet herangezogen.

Im Anschluss daran wird der Planfall PLANFALL 1-MAX 2025 folgendermaßen erläutert:

Die verschiedenen Planfälle mit S 8 ergeben unterschiedliche Verkehrsstärken auf den einzelnen S 8 Abschnitten. Für die Schall- und Luftschadstoffuntersuchungen auf der S8 Trasse sollen jedoch unabhängig vom tatsächlich realisierten Planfall Werte zur Verfügung gestellt werden. Daher wurden sowohl für die S 8 Haupttrasse als auch für alle Rampen in Anschlussstellen und im Knoten S 1 / S 8 die jeweils höchsten Verkehrsbelastungen aus den oben angeführten Planfällen 1-A bis 1-E (Planfälle mit dem Einreichabschnitt der S 8) ermittelt.

Im Fachbeitrag Schall – Betriebsphase Einlage 3.1.1 wird festgehalten: *Zur Feststellung der „maximal Betroffenen“ erfolgt eine funktionale Bewertung mit einer Gegenüberstellung des*

Planfalles Plf 1-C mit 1-max zum Planfall Plf R 2025, der die S 1 Außenring Schnellstraße im Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn nicht enthält.

Die Ergänzungen Lärm gemäß Besprechung vom 11.09.2015 Einlage WU 7A beinhalten die folgende Aussage:

2.1.1 Maximalplanfall S 1 und S 8

Unabhängig von der unterschiedlichen Entwicklung in den verschiedenen Planfällen werden den maßgeblichen projektbezogenen Straßenachsen der S 1 und der S 8 maximale Verkehrszahlen zugeordnet.

Für die S 8 Marchfeld Schnellstraße werden für die einzelnen Unterabschnitte und die Rampen der Anschlussstellen die jeweils höchsten Werte aus den Planfällen 1-A, 1-B, 1-C, 1-D und 1-E ermittelt und zur Berechnung weiterverwendet.

Für die S 1 Wiener Aussenring Schnellstraße Abschnitt Schwechat - Süßenbrunn wird in den Planfällen 0-C und 0-B der Maximalansatz aus dem Projekt S 1 herangezogen. In den Planfällen 1-C und 1-E wird der Maximalplanfall 1-E als Beurteilungsgrundlage definiert.

Für die S 2 und die S 1 Ost sind in allen Planfällen die Maximalansätze der diesbezüglichen UVP-genehmigten Einreichprojekte die Berechnungsgrundlage, da die dort publizierten Emissionen höher sind, als die aus der Verkehrsuntersuchung zum Einreichprojekt S 8 errechneten Werte.

In den Tabellendarstellungen der Einlage 3-1.4 A wird die Belastung im Planfall 1-C in seiner Gesamtwirkung ebenso dargestellt wie die anteiligen Einträge aus dem sonstigen Straßennetz (Plf 1-C Netz) und dem Projektanteil (Plf 1-max (S8)).

Aufgrund dieser Feststellungen ist davon auszugehen, dass zur Beurteilung der Lärmimmissionen jener Planfall herangezogen wird, der im Bereich der Anrainer die höchsten Luftschallimmissionen zur Folge hat (unter der Voraussetzung identischer Ausbreitungsbedingungen für den Luftschall). Darüber hinaus wurde im Rahmen der UVP-Verhandlung zur S1 (Schwechat – Süßenbrunn) festgehalten, dass der Knoten S1/S8 im Rahmen des UVP-Verfahrens zur S8-West gesamthaft schalltechnisch betrachtet wird. Somit ist davon auszugehen, dass die Luftschallimmissionen für den Bereich Wien / Invalidensiedlung durch den Betrieb der S1 und der S8 gesamthaft für den ungünstigsten Fall aus der Sicht der Anrainer betrachtet wird. Dies beinhaltet auch den durch diese Projekte in den Nebenstraßen und Zubringern generierten Verkehr.

Vergleicht man in der Einlage WU 7A die Ergebnisse der Berechnungen für die Planfälle PLF 1-E mit S8max und Vorhaben S8max + S1 zeigt sich folgendes Bild: Die zur Beurteilung herangezogenen Luftschallimmissionen des Planfalles Vorhaben S8max + S1 sind grundsätzlich niedriger als jene des nicht zur Beurteilung verwendeten Planfalles PLF 1-E mit S8max.

AKTIVE LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN

Zur Thematik aktive Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich Invalidensiedlung ist in dem Fachbeitrag Schall – Betriebsphase gem. BStLärmIV Einlage WU 1-01 das folgende festgehalten:

4.2 AKTIVE LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN - LÄRMSCHUTZWÄNDE

Neben den für das gesamte Projektgebiet wirksamen Maßnahmen an der Fahrbahn werden die im Einreichprojekt S 1 Schwechat - Süßenbrunn definierten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des zukünftigen Knotens KN S 1/S 8 adaptiert und ergänzt. Für die Invalidensiedlung als exponiertesten Siedlungsraum im Nahbereich der S 8 ergeben sich an mehreren Gebäuden unter Berücksichtigung der unten beschriebenen und in Tabelle 3 angeführten aktiven Lärmschutzmaßnahmen und unter Berücksichtigung des in Kapitel 4.1 beschriebenen

nen Fahrbahnaufbaus Immissionen über 45,0 dB bis zu 46,5 dB nachts in der Zusammenwirkung von S 1 und S 8. Weitere Erhöhungen der Lärmschutzwände zur Invalidensiedlung oder zusätzliche aktive Maßnahmen bewirken nur geringfügige Verringerungen der Immissionen im Nachkommastellenbereich und liegen innerhalb der Rechengenauigkeit.

Die Lärmschutzwände entlang der S 1 wurden dazu im Bereich des Knotens S 1 / S 8 in mehreren Höhenabstufungen untersucht, um die optimale Höhe im Zusammenspiel von Abschirmwirkung, Nutzen dieser Wirkung und untergeordnet den Kosten zu ermitteln.

Es zeigt sich, dass die Änderung der Wandhöhe auf 2,0m die größte Wirkung in Bezug auf die Veränderung der Anzahl der betroffenen Wohnhäuser und der betroffenen Fronten bringt. In den davor und danach folgenden Halbmeterschritten ist die anteilige Wirkung deutlich geringer.

Mit der vorgeschlagenen Wanderhöhung bleiben in der Zusammenwirkung von S 1 und S 8 zwei Wohnhausfronten mit Immissionen über 45 dB belastet, die nicht nach Norden oder Nordwesten weisen. **Es sind nur Fensterfronten in den Obergeschoßen betroffen.** Aus schalltechnischer Sicht ist es daher wirksamer, für diese Objekte gezielt zusätzliche objektseitige Maßnahmen anzubieten, als zusätzliche Wanderhöhungen vorzunehmen, die lediglich eine zusätzliche Abminderungswirkung im Zehntel-dB-Bereich erzielen können.

Für den Siedlungsbereich Invalidensiedlung ergibt sich eine durchgehende Schirmkante von 6,0 m über dem Fahrbahnrand der S 1, zusätzlich werden an den über die S 1 führenden Rampen 2,0 m hohe Lärmschutzwände errichtet. Die Lärmschutzwände werden grundsätzlich straßenseitig hochabsorbierend ausgeführt, die Lärmschutzwände LSW 3 und LSW 5 auf den Randbalken der Rampenbrücken und östlich der S 1 beidseitig hochabsorbierend. (siehe Einlagen 3-1.18 und 3-1.19 des Einreichprojekts 2010).

Diese Aussage zeigt, dass nachträgliche aktive Schallschutzmaßnahmen an den Projekten S1/S8 im Bereich des Knotens keine nennenswerte Verbesserung der Situation für die Anrainer ergeben. Die Beurteilung erfolge, wie schon unter Punkt 1 des Vorbringens angemerkt, nicht für den lautesten untersuchten Planfall der S8-West.

S8-OST

In der Verkehrsuntersuchung Einlage 1 - 4.1 wurde ein INFORMATIVER PLANFALL MIT S 8 OST 2025 untersucht.

Der informative Planfall mit S 8 Ost 2025 berücksichtigt zu den bisherigen Planfällen auch weitere Planungsprojekte in der Ostregion und beschreibt damit einen möglichen mittel- bis längerfristigen Ausbaustand des Straßennetzes. Er enthält neben dem S 8 Einreichabschnitt West auch den Ostabschnitt der S 8 von der ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn bis zur Staatsgrenze bei Marchegg. Dazu sind in diesem Planfall neben der S 1 im Vollrealisierungsabschnitt Schwechat – Süßenbrunn auch die S 1 Spange Seestadt Aspern sowie der sechsstreifigen Ausbau der A 4 im Abschnitt Schwechat – KN Prater enthalten. Er wurde auf Basis des S 1 Planfalls M13 (2025) erstellt, enthält jedoch Verbesserungen und Verfeinerungen im Verkehrsnetz im engeren Untersuchungsgebiet sowie aktualisierte Grundlagen zur räumlich-strukturellen Nutzung.

Ein Vergleich der Verkehrszahlen für den Planfall 1-E 2025 und dem Planfall 1-E + S8 OST 2025 bestätigt die Erwartung einer deutlichen Verkehrszunahme auf der S8 und der S1.

Im Bereich der S8 Ost und des Knotens S1/S8 werden die folgenden Verkehrszahlen angegeben:

Straße	Gesamtverkehr DTVw [Kfz/24h]	
	Planfall	
	1-E 2025	1-E + S8 OST 2025
Knoten S1/S8 - Süßenbrunn	41200	47000
Knoten S1/S8 – Groß-Enzersdorf	31700	41500
Knoten S1/S8 – Deutsch Wagram	28100	43500
Gänserndorf Süd	9500	32000

Damit verbunden ist eine weitere Zunahme der Luftschallimmissionen im Bereich der Anrainer **gegenüber dem Planfall 1-E 2025**. Diese geschätzte Anhebung wird unter den derzeitigen Voraussetzungen im Bereich des Knotens S1/S8 im Bereich von etwa 1,5 dB bis 2 dB liegen.

FREQUENZSPEKTREN

Die veraltete und unzureichende Berechnung der Luftschallimmissionen nach RVS 04.02.11 ohne Berücksichtigung der Frequenzspektren der Schallquellen birgt eine zusätzliche Ungenauigkeit in sich. Im Bereich der Schnellstraßen S8 und S1 tritt in den Nachtstunden ein deutlich höherer Anteil an Lkw am Gesamtverkehrsaufkommen auf. Die Lkw emittieren ein Frequenzspektrum mit deutlich höherem Anteil im tieffrequenten Bereich als Pkw.

Da die Wirkungen von Böschungen und Schallschirmen stark frequenzabhängig sind, müsste eine zeitgemäße Berechnung der Luftschallimmissionen durch Verkehrslärm die Typischen Frequenzspektren von den verschiedenen Kategorien von Kraftfahrzeugen in Abhängigkeit vom Fahrbahnbelag beinhalten.

Für die Nachtstunden sind z. B. im Bereich des Knotens S1/S8 mit der Kombination von Schallschirmen und Böschungen damit erhöhte Luftschallimmissionen möglich.

MONITORING

Unter dem Titel 6. Beweissicherung und begleitende Kontrolle ist in der UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG TEILGUTACHTEN Nr.: 02 S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9) Lärm folgender Text zu finden:

Betriebsphase

2.22

Innerhalb des zweiten Jahres nach der Verkehrsfreigabe auf dem Abschnitt S8 West und seinen Rampen und Anschlussstellen sind in folgenden Bereichen der Siedlungen schalltechnische Überprüfungen der Emissionen nach Maßnahme 2.23 vorzunehmen:

Wien, Invalidensiedlung (Knoten S1/S8) Aderklaa, Raasdorf, Deutsch-Wagram Parbasdorf Straßhof, Markgrafneusiedl, Gänserndorf, Obersiebenbrunn

2.23

Vor den Messungen (ca. 25 Stück verteilt an der S8 und den zugehörigen Anschlußrampen) ist ein Messkonzept der Behörde vorzulegen, das die Bereiche der Siedlungen ausreichend abdeckt. Die Schallmessungen sind gemäß der RVS 04.02.11 und der ÖNORM S 5004 in-

nerhalb eines Abstandes von 25 m zum nächstgelegenen Fahrbahnrand vorzunehmen. Während der Messung ist der Verkehr getrennt nach Pkw und Lkw zu zählen und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge getrennt nach Pkw und Lkw zu messen. Es ist bei gemäß der RVS geeigneten meteorologischen Bedingungen zu messen. Die meteorologischen Verhältnisse sind hinsichtlich der Eignung zu dokumentieren. Für dieselben Messpunkte sind mit dem für die UVE verwendeten Berechnungsmodell die Schallpegel mit den Zählergebnissen auch zu berechnen. Die messtechnisch und die rein rechnerisch ermittelten Werte sind gegenüberzustellen und gegebene Abweichungen zu begründen.

Erforderlichenfalls, bei Abweichungen zuungunsten der Nachbarn, ist für die betroffenen Bereiche im engeren Untersuchungsraum eine Detailuntersuchung für die prognostizierten maßgebenden Planfälle Plf 1-max bzw. Plf 1-C bzw. Plf 1-E zum Prognosezeitpunkt 2025 durchzuführen.

Ergeben sich aus dem Monitoring Verkehr abweichende Prognosezahlen für 2025, so sind diese heranzuziehen. Sollten diese Berechnungen das Erfordernis zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen ergeben, sind diese nachweislich anzubieten bzw. umzusetzen. Die Ergebnisse sind der UVP-Behörde vorzulegen.

2.24

Monitoring Zulaufstrecken:

(1) Nach Fertigstellung und Verkehrsfreigabe der S8-West ist festzustellen, welche Prognoseplanfälle für das Monitoring herangezogen werden müssen (Plf 1-C Teilrealisierung S1 oder/und Plf 1-E S1 mit Vollausbau).

(2) Abhängig vom Verkehrsmonitoring sind auf den maßgebenden Zulaufstrecken bei einer Verkehrsabweichung nach oben verbunden mit einer prognostizierten Entlastung/Belastung durch das Vorhaben nach Einlage WU 7A, Anhang 1 (Emissionsdifferenzen) Berechnungen in den betroffenen bewohnten Bereichen mit über die Verkehrszählung aktualisierten Prognosewerten durchzuführen (siehe Abbildung Lärmmonitoring der Zulaufstrecken). Jene Objekte die mehr als 0,4 dB Pegelerhöhung in der zugehörigen Planfallkombination (Vorhabenplanfall zu Nullplanfall) aufweisen und wo die Pegelwerte im Nullplanfall über der **Gesundheitsgefährdung $L_{den} = 70$ dB** oder **$L_n = 60$ dB** liegen, oder bei denen Überschreitungen nach § 6 (2) bis (5) BstLärmIV vorliegen haben Anspruch auf objektseitige Lärmschutzmaßnahmen entsprechend § 9 BStLärmIV. Falls der Nachweis erbracht wird, dass die Verkehrszunahme nicht dem Vorhaben S8-West zugeschrieben werden kann entfallen die Ansprüche auf objektseitige Maßnahmen.

Hierzu ist festzuhalten, dass der Bereich der Gesundheitsgefährdung bei $L_{den} = 65$ dB und $L_n = 55$ dB beginnt. Auf die Problematik, dass gesundheitsgefährdender Lärm durch das Projekt zusätzlich weiter angehoben werden darf, wurde schon in der vorangegangenen Einwendung dargestellt.

Die dargestellte Vorgangsweise beim Monitoring ist aus der Sicht des Anrainerschutzes vollkommen unzureichend. In einem Zeitraum von zwei Jahren nach der Verkehrsfreigabe ist nicht zu erwarten, dass die Gesamtfreigabe der S1 erfolgt ist. Der „Planfall“ zu den Luftschallemissionen zum Zeitpunkt des Monitorings nach Punkt 2.22 liegt nicht vor. Mit welchen Werten sind die ermittelten Emissionen zu vergleichen?

Die Messung der Luftschallimmissionen unmittelbar hinter einem Schallschirm und einem Wall (Böschung) ist absolut sinnlos für ein Monitoring. In welcher Höhe soll die Messung hinter dem Schallschirm erfolgen? In den Messpunkten müssten genaue Berechnungen unter Berücksichtigung der Frequenzspektren vorliegen, um eine annähernde Vergleichbarkeit zu

erreichen. Hierbei stellt sich wieder die Frage der Genauigkeit von Schallausbreitungsrechnungen (besonders ohne Frequenzspektren). Was ist der Planfall 1-max?

Das Monitoring muss bei den Anrainern erfolgen, um auch die Richtigkeit der Immissionsprognosen zu beinhalten. Das Lärmmonitoring muss einen repräsentativen Zeitraum mit einer geeigneten Wetterlage umfassen. Die Fremdgeräusche sind dabei zu erfassen.

ANTRÄGE:

PLANFALL

Die Grenzwertsetzung nach BStLärmIV wird im Bereich des Knotens S1/S8 (Aderklaa - Invalidensiedlung) durch die S1/S8-WEST vollständig ausgereizt. Daher ist zur Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bei Errichtung der S8-OST ein Zuschlag von 3 dB auf jede nach dem Planfall PLF 1-E mit S8max (West) berechnete Luftschallimmission anzuwenden.

Für das gesamte Umfeld des Knotenbauwerkes S1/S8 (Aderklaa - Invalidensiedlung) ist der **Planfall PLF 1-E mit S8max zur Beurteilung der Luftschallimmissionen inklusive eines Zuschlages von 3 dB zur Berücksichtigung der S8 OST heranzuziehen.**

Die bisher durchgeführte Beurteilung mit einem falschen Planfall ist vollständig neu durchzuführen. Ausschließlich diese Vorgangsweise entspricht der Festlegung im Rahmen der UVP-Verhandlung zur S1 und dem Bescheid zur S1. Im Rahmen dieser Festlegung erfolgte keine Unterteilung hinsichtlich der Verkehrszahlen in die Projekte S8 WEST und S8OST.

MONITORING

Das Monitoring ist zu erweitern, um den Anforderungen eines Nachweises zum Anrainer-schutz in vollem Umfang zu genügen. Dazu sind, auch zur Überprüfung der Schallausbreitungsrechnungen umfassende Messungen im Bereich der Anrainer (0,5 m vor dem geöffneten, exponiertesten Fenster eines rechnerisch stark exponierten Wohngebäudes) durchzuführen.

Ausschließliche Messungen zur Überprüfung der Emissionen oder unmittelbar hinter Schallschirmen sind unzureichend. Derzeit liegen in den vorgeschlagenen Messpunkten 25 m neben dem Fahrbahnrand keine Einzelpunktberechnungen vor.

Besonders im Bereich der Zulaufstrecken, an denen schon derzeit gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen auftreten sind Messungen vor den Fenstern der Wohngebäude durchzuführen.

Hier ist nochmals ausdrücklich festzuhalten: Nicht nur die Lärmimmissionen sind einer Überprüfung zu unterziehen, sondern auch die Berechnungsergebnisse. Deren Richtigkeit wurde im UVP-Verfahren bisher in keiner Weise nachgewiesen.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin zur kumulierenden Betrachtung Lärm im Bereich Invalidensiedlung:

Kumulierende Wirkungen sind selbstverständlich berücksichtigt, das ist auch im UVP-G so vorgesehen. Hierzu wurde, abweichend von den in der BStLärmIV vorgegebenen Regelungen, die S 1 Schwechat – Süßenbrunn nicht als Zulaufstrecke, sondern wie ein Vorhabens-

bestandteil der S 8 und damit über die strengere „Eintragsregel“ gem. § 6 Abs. 1 BStLärmIV behandelt.

DI Walter für die Projektwerberin:

Die Verkehrsgrundlagen der Lärmuntersuchungen bilden in allen Planfällen die S1 mit Planfall 1-E inkl. Tunnel Lobau und die S8 im generierten Planfalls max, der sich aus allen Abschnitten und Unterabschnitten bildet (der höchste Verkehr aller Abschnitte).

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin zum Einwand, dass die S 8 Ost nicht berücksichtigt wurde:

Die S 8 Ost ist derzeit nicht absehbar und daher sind die Wirkungen der S 8 Ost nicht hier, sondern erst im entsprechenden Verfahren zu berücksichtigen.

Der Sachverständige für Lärm zum Thema Messungen:

25 m sind ein Wert aus der RVS. Es geht nicht um den Wert an der Hausfassade (Messung), wo auch Umgebungslärm einwirkt. Es geht darum die Emissionswerte der S 8 West festzustellen bzw. zu überprüfen, z.B. bezüglich Fahrbahnbelag.

Die ISO 9613-2 liefert bei Bewertung der Pegelminderung über Schallschirm günstigere Bedingungen für die durch die Begrenzung mit 20 dB als Rechnung – eine Messung würde das aufzeigen.

Je weiter weg von der S 8 gemessen wird, desto größer werden Störeinflüsse durch Umgebungslärm.

Der Sachverständige für Lärm zum Thema Monitoring:

Beim Monitoring geht es um die Prüfung der Emissionsquelle mit ihren Rahmenbedingungen. Der Anrainer ist nicht Nebensache, sondern es wird mit dieser Maßnahme das Berechnungsverfahren überprüft.

Der Verhandlungsleiter erteilt Frau DI Constanze Strapetz das Wort.

Frau ArchDI Constanze Strapetz bringt vor wie in ihrer schriftlichen Stellungnahme vom 20. Mai 2015 (Beilage ./72).

Der Sachverständige für Lärm:

Es ist davon auszugehen, dass der Einbau von Schalldämmlüftern üblicherweise nach den Regeln der Technik erfolgt. Dabei sind die bautechnischen und bauphysikalischen Rahmenbedingungen sowie weitere Einflüsse wie Wärmebrücken, Kondensation, Wasserdampftransport, Schimmelpilzbefall, Bauteilanschlüsse, Abdichtungsmaßnahmen usw. zu berücksichtigen. Es sind Detailuntersuchungen im Sinne von § 14 BStLärmIV durchzuführen.

Hinsichtlich der erforderlichen akustischen Eigenschaften gilt die ÖNORM B 8115-2, „Schallschutz im Hochbau, Anforderungen an den Schallschutz“, insbesondere Tabelle 2 „Mindest erforderliche Schalldämmung von Außenbauteilen“, betreffend Fenster und Türen von Wohngebäuden.

Wir werden bei den Maßnahmen das Hinzuziehen einer bauphysikalischen Fachperson zur Detailuntersuchung aufnehmen.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Wolfgang Rehm das Wort und hält fest, dass Herr Rehm insgesamt fünf Stellungnahmen zwischen der Fertigstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der mündlichen Verhandlung beim bmvit eingebracht hat, die noch im Rahmen der mündlichen Verhandlung behandelt werden.

Herr Wolfgang Rehm in Vertretung der Umweltorganisation VIRUS und der Bürgerinitiative Marchfeld BIM:

Zunächst im Nachgang der Stellungnahme DI Strapetz der Hinweis, dass der hier schon mehrfach angesprochene § 14 BStLärmIV fordert, dass Qualitätsanforderungen an Lärmschutzmaßnahmen im Genehmigungsbescheid festzulegen sind. Dazu gehört nicht nur die Lärmschutzwirkung selbst, sondern die angesprochenen bauphysikalischen Parameter, die Wärmedämmung und so weiter. Die Erreichung bzw. Beibehaltung eines hohen Energieeffizienzniveaus ist zur Erreichung von Umweltzielen wesentlich.

Deshalb wird der Antrag gestellt, dass auf dieser Grundlage im Genehmigungsbescheid festgehalten wird, dass als Teil dieser Qualitätsanforderungen ein bauphysikalischer Sachverständiger beigezogen wird, der den Erhalt der bauphysikalischen Standards gewährleistet.

Wir sind nicht davon ausgegangen, hier jede vor der Verhandlung vorgelegte Stellungnahme vortragen zu müssen. Wie der Verhandlungsleiter schon mitgeteilt hat, handelt es sich vorwiegend um Rechtsfragen, auf einiges soll dennoch noch einmal eingegangen werden:

Wir haben das Erfordernis der Mitantragsstellung von Landesstraßen eingewendet, auf Basis eines uns unvollständig vorliegenden Akteninhalts und das dann abgeändert, als sich nach nochmaliger Akteneinsicht herausstellte, dass das Land als Mitantragssteller beigetreten war, mussten aber feststellen, dass nicht alle mitzubeantragenden Straßenstücke integriert worden waren. Nachdem diese Straßenstücke nach derzeitigem Kenntnisstand nicht für sich allein UVP-pflichtig klassifiziert wurden, sind sie in gegenständliches Verfahren einzubeziehen. Dies betrifft insbesondere die Neutrassierung der L 9 südlich von Gänserndorf, deren Errichtung an jene der S 8 geknüpft ist – hier ergibt sich der räumliche und sachliche Zusammenhang allein schon aus der Bezeichnung „S8-Zubringer“ – sowie die Spange L 2/L 9.

Mag. Josef Peer für das Land NÖ als Mitantragsteller:

Die L 9 ist nicht verfahrensgegenständlich, es besteht kein räumlicher und sachlicher Zusammenhang im Sinne des Gesetzes. Die Umfahrung selbst ist selbständig verkehrstechnisch wirksam. Im Übrigen liegt bereits ein negativer UVP-Feststellungsbescheid zur L 9 vor.

Weder erfordert die L 9 die S 8 noch erfordert die S 8 die L 9 und auch die Schwellenwerte oder kumulativen Wirkungen werden nicht überschritten. Dasselbe gilt für die Spange L 2/L 9, wobei diesbezüglich noch nicht einmal ein konkretes Vorhaben vorliegt.

Herr Wolfgang Rehm:

Entgegen der Darstellung des rechtsfreundlichen Vertreters des Landes NÖ Dr. Peer bleibt unsere Rechtsposition des Bestehens eines räumlichen und sachlichen Zusammenhangs auch nach dieser aufrecht.

RA Dr. Berger für die Projektwerberin zu den NÖ Umfahrungen:

Die Projektwerberin schließt sich der Stellungnahme des Vertreters des Landes NÖ an.

DI Rehling:

Die Verbindungsspanne zur B 8 bei Strasshof wurde von der Projektwerberin als S 8 Trasse mitbeantragt und ist somit Vorhabensbestandteil.

Der Verhandlungsleiter hält der Vollständigkeit halber fest, dass Herr Rehm ein Schreiben vom 29. Februar 2016 zur Unterbrechung des Verfahrens wegen Präjudizialität bzw. zum Thema Landesstraßen, ein Schreiben vom 2. März 2016 betreffend Ablehnung von Sachverständigen, ein Schreiben vom 25. März 2016 bezüglich Kundmachung der Stellungnahmenbände im Internet, ein Schreiben vom 1. April 2016 bezüglich die Landesstraßenthematik sowie ein Schreiben vom 4. April 2016 betreffend Anforderung von Unterlagen eingebracht hat. Auf die Themen Präjudizialität, Landesstraßen und Ablehnung von Sachverständigen wurde in der Verhandlung bereits eingegangen. Es handelt sich dabei um Rechtsfragen.

Herr Wolfgang Rehm:

Mit einem weiteren Parteivorbringen haben wir Unterlagen angefordert. Das wäre zunächst die Lärmberechnungen in einer automatisiert weiterverarbeiteten Form (als .XLS Dateien).

Zweitens das mehrfach referenzierte Grundwassermodell Joanneum Research, auf das anstelle einer detaillierten Erläuterung in den Berichten zum Grundwasser-Transportmodell lediglich verwiesen wird. Dies wurde nun, ohne im Verbesserungsauftrag erwähnt zu sein, bei den ergänzenden Unterlagen im gegenständlichen Parteiengehör übermittelt, dies allerdings unvollständig. Zu den angeforderten vom SV für Tiere Lebensräume verwendeten Berichten (vgl. z.B. Raab & Berg 2002, Grinschgl & Raab 2010; Raab et al. 2012, Raab et al. 2013a, Raab et al. 2013b, Raab et al. 2015 und R.Raab/UYE) haben wir zeitnah zumindest einige (der Auskunft nach die im bmvit verfügbaren Triel-Berichte des Landes NÖ) von DI Rehling erhalten. Da der Antrag insgesamt bisher nur teilweise erfüllt wurde, bleibt er weiterhin aufrecht.

Weiters wurde betreffend BStLärmIV ein Antrag auf Unterbrechung des Verfahrens gestellt, um die Entscheidung des beim Verfassungsgerichtshof anhängigen Verordnungsprüfungsverfahrens abzuwarten, dies auch aus verfahrensökonomischen Gründen. Die Behörde hat

sich ihrem bisherigen Vorgehen nach zu schließen zumindest vorerst dafür entschieden, das Verfahren fortzusetzen.

Die nicht korrekte Auflage des UVP-Gutachtens im Internet, es fehlen die Stellungnahmenbände, wird hier im Rahmen der Verhandlung nicht erörtert werden.

An den SV für Humanmedizin wird die Frage gerichtet, welche kombinierten Gesundheitsauswirkungen von Luftschadstoffen und Lärm ihm bekannt sind und inwieweit er diese im gegenständlichen Verfahren bei der Beurteilung berücksichtigt hat.

Der Sachverständige für Humanmedizin:

Aus humanmedizinisch-epidemiologischer Sicht sind derzeit keine gesicherten Ergebnisse zur Beeinflussung des Risikos für Erkrankungen vorhanden. Es wurde deshalb keine Betrachtung einer Kombinationswirkung durchgeführt.

Herr Wolfgang Rehm:

Weiters wird noch einmal nachgefragt betreffend der erwähnten WHO-Werte über „air pollution“ und Anstieg der Sterblichkeit betreffend cardiovascular diseases.

RA Dr. List legt einen Auszug aus den „Air Quality Guidelines – Global Update 2005“ vor. Dieser Auszug wird als Beilage .73 zum Protokoll genommen.

Der Sachverständige für Humanmedizin:

Bezüglich Risikoerhöhung für Krankheiten wird auf die Stellungnahme vom Vormittag verwiesen, die Air Quality Guidelines der WHO [World Health Organization: Air quality guidelines for Europe (second edition). WHO Reg. Publ. Europ. Ser. No. 91, Copenhagen, 2000] werden selbstverständlich im Gutachten berücksichtigt.

Herr Wolfgang Rehm:

Aus der Antwort ergibt sich, dass diese Werte auch die Lungenkrebssterblichkeit beinhalten.

Zum Fachbereich BODEN – LANDWIRTSCHAFT:

In Österreich gibt es einen überproportional hohen Bodenverbrauch. Pro Tag gehen laut Untersuchungen 20-25ha an Bodenfläche durch Versiegelung verloren. Dadurch bewirkt wird sowohl ein Verlust an Produktionsfläche für Landwirtschaft bzw. Biodiversität als auch die für Grundwasserneubildung verfügbare Fläche. Die Einzelbeiträge sind immer jeweils sehr klein, wirken sich aber in der Kumulation aus, Autobahnbauprojekte, wie das gegenständliche, gehören mit ihren Fahrbahnen und Nebenflächen zu den größten Einzelbeiträgen zum Flächenfraß. Da kein rechtliches Rahmenwerk dazu existiert, ist das Vorsorgeprinzip anzuwenden.

Deshalb ergeht die Aufforderung an den SV, aus seiner fachlichen Sicht eine Auflage dahingehend vorzuschlagen (in weiterer Folge an die Behörde, diese im Bescheid zu berücksich-

tigen), die die Flächenverluste durch die S 8 West 1:1 durch Ankauf geeigneter (derzeit versiegelter) Flächen kompensiert und deren Rekultivierung vorzuschreiben.

Weiteres wird der SV aufgefordert, sich zum generellen Problem „Versalzung von Böden im Marchfeld“ in Gesamtschau der allgemeinen und projektbedingten Einflussfaktoren zu äußern.

Der Sachverständige für Boden und Landwirtschaft:

Die Problematik Bodenversalzung ist eindeutig klimabedingt durch aufsteigendes Grundwasser bzw. Verdunstung. Das ist vom Klima her immanent für das gesamte Marchfeld. Das Projekt S 8 hat damit grundsätzlich nichts zu tun.

Wir haben unterschiedliche Verhältnisse, unterschiedliche Flurabstände, unterschiedliche Unterbodenverhältnisse. Wir haben dort im gesamten Bereich relativ leichte sandige Böden. Das Thema Chlorid im Grundwasser betrifft die landwirtschaftliche Bewässerung. Was den Boden selbst betrifft, ist wesentlich, wie weit der Boden selbst durch aufsteigendes Kapillarwasser beeinträchtigt werden kann. Wir haben im Rahmen der Beweissicherung für den gesamten Bereich Saugspannungskurven machen lassen. Aus dieser Sicht kann man nicht sagen, dass das aufsteigende Grundwasser Schuld an der Versalzung wäre.

Herr Wolfgang Rehm:

Zum Fachbereich Tiere und deren Lebensräume:

Zum Triel (*Burhinus oedicnemus*)

Die folgende ausführliche Schilderung der Biologie und Schallempfindlichkeit des Triels und der Parameter der Schalluntersuchung dient vorwiegend dazu, die Ungewissheit herauszuarbeiten, auf deren Basis man hier eine Entscheidung über die Eingriffserheblichkeit des bestehenden Projekte treffen können will.

Der Triel (*Burhinus oedicnemus*) ist ein geschützter Vogel, der als Besonderheit aufweist, dass er auf Straßenlärm besonders empfindlich reagiert. Er gilt in Österreich und Niederösterreich als vom Aussterben bedroht (vgl Frühauf et al 2005¹). Beide Gebiete sind von Straßenbauvorhaben betroffen (die Umfahrung Sollenau wurde 2012 realisiert).

Der Triel ist ein nachtaktiver Vogel und bei der innerartlichen Kommunikation weitgehend auf Aussendung und Empfangen von Lauten angewiesen. Höhepunkt der Rufaktivität ist die Zeit der Revierbesetzung. Es wäre aber schon eine unzulässige Vereinfachung, eine mögliche Beeinträchtigung lediglich auf die Territorialrufe zu beschränken und Rufe des „täglichen Lebens“ wie Kontaktrufe der Partner bei Brutablösen, aber auch die Kommunikation mit den Küken, außer Acht zu lassen.

¹ Frühauf, J. (2005): Rote Liste der Brutvögel (Aves) Österreichs. In: Zulka, K. P. (Red.): Rote Listen gefährdeter Tiere Österreichs. Checklisten, Gefährdungsanalysen, Handlungsbedarf. Teil 1. Grüne Reihe des Lebensministeriums 14/1, Wien. 63-165.

Die mittlere Hauptfrequenz der Rufe und Gesänge adulter Triele („average center frequency“ nach Dragonetti et al. 2013²) liegt zwischen 2.190 und 3.037 Hertz. Alarmrufe erreichen deutlich höhere Frequenzen. Frequenzangaben liegen dazu nicht vor!

Im Gegensatz zu vielen anderen Vogelarten ist beim Triel eine hohe Sensibilität gegenüber Verlärmung seines Lebensraumes belegt (vgl. Bieringer et al. 2010³). Green et al. (2000)⁴ stellten bei bevorzugten Brutgebieten Distanzen zu Straßen mit hoher Frequenz von mind. 3 km fest. Auch Clarke et al. (2013)⁵ stellten in einer Modellstudie an britischen Brutgebieten des Triels eine signifikante Meidung von Hauptstraßen fest, unabhängig davon, ob der Tag- oder Nachtverkehr beurteilt wurde. Eine Reduktion der Brutdichten wurde in einer Distanz von bis zu 1.000 m von Hauptstraßen („A-roads“) belegt und für einen Distanz von bis zu 2.000 m vermutet; (Siedlungen wirkten auf eine Distanz von 1.500 m dichtemindernd.)

Zu den Untersuchungen von Nemeth im Rahmen der S8 Projektierung liegen sowohl der Anhang zum UVE-Bericht vor, als auch eine betreffend Methodik besser beschriebene wissenschaftliche Publikation.

Nemeth & Zollinger (2014)⁶ untersuchten in einem Modellversuch die Auswirkungen der geplanten Marchfeldschnellstraße bei Markgrafneusiedl auf die Kommunikation der hier ansässigen Brutpopulation des Triels. Selbst das Szenario einer Tieflage mit einem 5 m hohen Lärmschutzwall verringerte die Abdeckungsfläche der Rufe eines zentralen, vergleichsweise weit von der Schnellstraße entfernten Männchens um 53 %. Angesichts dieser Befunde ist anzunehmen, dass die näher der Schnellstraße gelegenen Reviere noch größere Einbußen bei der akustischen Wirkung ihrer Territorialrufe zu erwarten haben – eine Beeinträchtigung der innerartlichen Kommunikation ist hiermit zu erwarten.

Nemeth & Zollinger (2014) schlussfolgern, dass ein weiter erhöhter Schallschutz (10 m hoher Wall) diesen Effekt auf eine ähnliche Größenordnung verringern kann, wie bei einem Vergleichsszenario ohne Schnellstraße mit entsprechend erhöhtem Verkehrsaufkommen auf den Regionalstraßen südlich und östlich des Brutgebietes. Ob diese Annahme realistisch ist, bleibt unhinterfragt. Unberücksichtigt bleibt auch die Wirkung dieses horizonteinengenden Lärmschutzwalls auf die Lebensraumeignung des Triels, für den die Offenheit des Brutreviers von entscheidender Bedeutung ist.

² Dragonetti, M., Caccamo, Ch., Corsi, F., Farsi, F., Giovacchini, P., Pollonara, E. & Giunchi, D. (2013) The Vocal Repertoire of the Eurasian Stone-Curlew (*Burhinus oedicnemus*). *The Wilson Journal of Ornithology* 125 (1): 34-49

³ Bieringer, G., Kollar H. P. & Strohmayer, G. (2010): Straßenlärm und Vögel. *Straßenforschung* 587. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien.

⁴ Green, R.E., Tyler, G.A. & Bowden, C.G.R. (2000): Habitat selection, ranging behaviour and diet of the stone curlew (*Burhinus oedicnemus*) in southern England. *Journal of Zoology* 250: 161-183

⁵ Dragonetti, M., Caccamo, Ch., Corsi, F., Farsi, F., Giovacchini, P., Pollonara, E. & Giunchi, D. (2013) The Vocal Repertoire of the Eurasian Stone-Curlew (*Burhinus oedicnemus*). *The Wilson Journal of Ornithology* 125 (1): 34-49.

⁶ Nemeth, E. & Zollinger, S.A. (2014): The application of signal transmission modelling in conservation biology: On the possible impact of a projected motorway on avian communication.

Überlegungen von Nemeth & Zollinger (2014) sprechen dafür, dass die Möglichkeiten des Triels, den negativen Einflüssen der Verlärmung des Lebensraumes durch Straßenverkehr durch akustische Adaptation limitiert sind. Der evolutionär basale Aufbau des Stimmapparates mit einer geringen Rufplastizität und die offenbar nahe an der physiologischen Kapazitätsgrenze angekommene Rufamplitude, die nicht mehr (dem Verkehrsschall ausweichend) erhöht werden kann, machen die Art besonders unflexibel gegenüber dem Auftreten neuer Lärmreize im Brutgebiet. Der Triel scheint aus akustischer Sicht somit eine der sensibelsten Vogelarten hinsichtlich der Beeinträchtigung durch Lärm zu sein – ein Charaktervogel abendlich stiller, einsamer Steppenlandschaften.

Nemeth und Zollinger haben in ihrer Untersuchung vielfach mit Unsicherheiten umgehen müssen, einige davon seien ohne Anspruch auf Vollständigkeit hier angeführt.

- Es wurde nur die „main calling period“ zwischen 19:00 und 20:00 Uhr berücksichtigt
- Die Verkehrslärmbelastung in dieser Zeit wurde mit A-bewerteten Schalldruckpegeln gerechnet und in weitere Folge auf „spectrum noise levels“ umgewandelt. Es gibt kein dB(T), es fehlt eine Triel-Bewertung für den Schall, die das tatsächliche Hörempfinden des Triels abbilden würde.
- Es ist von „*estimated small differences between maximum and average SPLs*“ (sound pressure level- Schalldruckpegel die Rede.
- Es wurde die Amplitudenmessung von Zootrielen auf Wildtiere übertragen
- Es wurde eine Software namens „SAS LabPro4.04“ zur Stimmanalyse eingesetzt (diese birgt immanent Unsicherheiten)
- Als mean call amplitude ist 103,7 dB angegeben (auch hier stellt sich die Frage nach der Genauigkeit). Es ist eine Standardabweichung angegeben, aber bei einer geringen Zahl von samples.

In der Arbeit lediglich als Annahmen gelistet, ist weiters Folgendes:

Schwellwerte (thresholds) stehen nur für 15 Vogelarten zur Verfügung) SNR (signal noise ratio). Für den Triel sind keine Werte verfügbar.

- Lediglich eine Annahme ist: 24 dB SPL at 2kHz
- Genommen wurden der Durchschnitt eines Wellensittiches, eines Zebrafinken und eines Kanarienvogels. Wenn ich mir diese drei Spezies anschau und mit einem Triel vergleiche, dann ist da schon ein gehöriger Unterschied allein von der Größe.
- „*Nonetheless we acknowledge that our estimated value of 27 dB SPL for the discrimination of an acoustic signal may be above or below the true value*“ daher +/- 3dB gerechnet als 24dB und 30 dB. Das gibt aber noch keine Sicherheit, dass ich da mit einer ausreichend hohen Wahrscheinlichkeit drinnen liege.
- Das Risiko einen der beiden besten Brutplätze Österreichs zu verlieren wird als sehr hoch klassifiziert, deshalb „conservative“ (daher Einführung jener zulässigen 10% Kommunikationsraumeinschränkung, die noch Gegenstand der Diskussion sein werden).
- Die Annahme, das Hörvermögen sei relativ einheitlich (mit Ausnahme der Strigiformes - Eulen), ist „*likely to be reasonable*“. Das ist eine nicht quantifizierte Einschätzung.
- Dass Labor und Computermodel eines sind, Umweltbedingungen dynamischer und komplexer sind, wird eingeräumt

- Es ist weiters unklar, ob Triele lauter werden können und es wird angenommen dass sie bereits am oberen Limit sind und keinen Kompensationsspielraum mehr haben.

Zusammengefasst haben wir sowohl technische Unsicherheiten, aber auch Unbekannte bei der Kenntnis der Artspezifika und der Hörphysiologie.

Wie noch gezeigt werden wird, ist Nemeths Schwellwert unbegründet, auch der SV kann das nicht nachvollziehen und tritt dem entgegen. Unklar bleibt die Frage: Wo wäre denn eine Bagatellgrenze aus welchem Grund anzusetzen? (s.u.).

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Mit der bioakustischen Studie von Nemeth, auf der die Abschätzung der lärmbedingten Auswirkungen auf den Aktionsraum des Triels beruht, wird zweifellos wissenschaftliches Neuland betreten, dies wird auch aus der zitierten Publikation deutlich und dort auch offen dargestellt. Alle Unsicherheiten berücksichtigend, halte ich die bioakustische Studie aber für plausibel und ausreichend, um die entsprechenden Schlussfolgerungen ziehen zu können. Die Verkleinerung des Kommunikationsraumes wird plausibel hergeleitet. Die Höhe des Damms mit Tieflage ist ausreichend, um die Verkleinerung des Kommunikationsraums zwar nicht gänzlich zu vermeiden, aber auf ein unerhebliches Ausmaß zu senken. Die Annahme der 27 dB beruht nicht nur auf dem Kanarienvogel und den angegebenen Arten, sie wurde bei mehreren Vogelarten festgestellt und in der Literatur zitiert. Die angeführte Nachtaktivität des Triels ist richtig, es ist Dauerlärm in der Nacht entscheidend. Schottergrubensärm ist dagegen kein Dauerlärm und beschränkt sich auf die Tagesstunden, der Triel kann damit offenbar sehr gut umgehen, weil er in Schottergruben, die in Betrieb sind, brütet. Als Beispiel für einen zumindest gleich bleibenden Trielbestand an einer vergleichbaren Straße wird die Umfahrung B17 Sollenau Theresienfeld angeführt, wo die lärmbedingten Auswirkungen mittels einer Lebensraummodellierung ermittelt wurden, die der Modellierung des Kommunikationsraums etwa analog ist. Das Projekt ist umgesetzt, das Monitoring läuft. Zur bioakustischen Messung der Trielrufe im Zoo liegen keine Hinweise darauf vor, dass sie sich aufgrund der Vogelanatomie von solchen in der Natur unterscheiden sollten. Bei allen Unsicherheiten sind auf fachlicher Grundlage die entsprechenden naturschutzfachlichen Schlüsse zu ziehen.

Herr Wolfgang Rehm:

Zu den Diskussionen in diesem Zusammenhang auch Einwand 36.5 (vgl. Stellungnahmenband)⁷:

Was versteht man unter „Anlehnung an die EN ISO 11819-1 (2002)“? Entweder man hält sich an eine Norm oder man wendet sie nicht an.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Irgendwo muss der SV eine Bagatellgrenze einziehen. Irgendwo ist ein Wert festzulegen, der unter der Erheblichkeitsschwelle liegt. 3,8 % ist aus Sicht des SV genehmigungsfähig.

⁷ Die Folgenden in kursiv gesetzten Zitate sind dem Versuch der SV, diesem Einwand im Stellungnahmenband zu begegnen entnommen.

DI Walter für die Projektwerberin zum Thema „Messung in Anlehnung an die Norm“:

Die „Anlehnung“ ist darin begründet, dass im Messumfeld bauliche Maßnahmen (Entfernen und Wiedererrichten einer Leiteinrichtung über den nach EN ISO 11819-1 geforderten Bereich, erforderlich gewesen wäre. Da dies nicht möglich war (Baumaßnahme unter Verkehr, notwendige Ersatzabsicherung), wurde mit einer geeigneten Wahl des Messpunktes den Vorgaben der EN ISO 11819-1 im Wesentlichen entsprochen. Die Wahl dieser Variante scheint aus Sicht der Aufgabenstellung der Ermittlung der relativen Unterschiede zwischen dem Verkehrslärmspektrum und dem LSMA-spezifischen Spektrum als zweckdienlich.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 16.51 Uhr für eine Pause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 17.15 Uhr wieder auf.

Herr Wolfgang Rehm:

Zusammengefasst existiert um den Triel sehr viel dokumentiertes Nichtwissen!

Deshalb ist die Äußerung des SV *„Die Lärmberechnungen für den Triel, sind nach Vorgaben des Fachgebiets Tiere und deren Lebensräume für eine Beurteilung ausreichend.“* nicht nachvollziehbar.

Hier ist ein typisches Schnittstellenproblem zu verzeichnen, wo Gutachter zusammenwirken und beide Fachbereiche in der richtigen Weise sich am gemeinsamen Wirken beteiligen müssen. Der SV Für Tiere und deren Lebensräume kann und muss ein Anforderungsprofil bekannt geben, kann aber nicht feststellen, ob die Lärmberechnungen methodisch ausreichend und ausreichend abgesichert sind.

Dazu merkt der Sachverständige für Lärm an:

„Hinsichtlich Hörvermögen des Triels, critical ratio 27 wird auf die Stellungnahme des Fachgebiets Tiere und deren Lebensräume verwiesen, da hier auf Ebene des Fachgebiets Lärm keine Aussagen getätigt werden können.“

Der Sachverständige Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume macht dazu aber (zumindest im Rahmen dieser Stellungnahmenbeantwortung keinerlei Aussage!!!

Die Beschränkung des Beurteilungsraums ausschließlich auf Brutplätze erscheint weiters nicht ausreichend begründet.

Hinzu tritt, dass für die nachgelieferte Berechnung in WU5 reduzierte Planfälle mit Nicht-Ausbau weiterer Straßen und der S 8 Ost ausgewählt wurden. Es spricht zwar nichts gegen eine möglichst vielseitige Betrachtung, aber es versteht sich von selbst, dass damit keine Maximalwirkungen dargestellt werden können. Eine derartige Vorgangsweise steht im Widerspruch zu den Festlegungen des Bundesstraßengesetzes § 2 über die Funktion von Bundesschnellstraßen bzw. wäre so lange nicht begründet, solange nicht der Anhang des

Bundesstraßengesetzes für die von „Staatsgrenze bei Marchegg“ auf „L9 bei Gänserndorf“ geändert wird.

Hier war die Bearbeitung Nemeth weitergehend, weil mit dem PF S8-Ost gerechnet, wenn auch damit immer noch nicht die Maximalwirkung als abgedeckt gelten kann.

Abgesehen davon wurde die Bauphase nicht untersucht und berücksichtigt.

Zur Neuberechnung der WU5 später – aber das impliziert auch, dass die S8-Ost nicht mehr genehmigungsfähig ist. Dementsprechend sollte konsequenterweise das BStG (Anhang) angepasst werden. Das Niveau der Fahrbahn kann nachträglich nicht mehr abgesenkt werden, ebenso kann die Höhe der Dammschüttungen nicht beliebig erhöht werden, weil sonst die für den Triel wichtige Offenlandschaft eingeschränkt wird.

DI Walter für die Projektwerberin zum Thema „S8 Ost in Trieluntersuchung nicht enthalten“:

Für das Projekt S8 West ist ein 7 m hoher Steildamm ausreichend, die Dammkrone wird so ausgeführt, dass eine Erhöhung auf im EP S 8 Ost noch zu ermittelnde 9 m bis 10 m ohne verlorenen Aufwand umgesetzt werden kann.

Herr Wolfgang Rehm:

Zur von uns kritisierten 10 % Schwelle führt der SV aus:

„Ebenso ist die Frage nach der Begründung einer 10%-Schwelle als Grenze der Erheblichkeit der Auswirkungen auf den Triel berechtigt. Eine Erheblichkeitsschwelle von 10% ist fachlich nicht begründet, sie ist aus der Vogelschutzrichtlinie, der FFH-Richtlinie, dem Leitfaden zu Artikel 6 der FFH-Richtlinie der Europäischen Kommission, dem NÖ Naturschutzgesetz und aus der Rechtsprechung der EU nicht ableitbar.“

„Bei der Straße B17 Umfahrung Sollenau – Theresienfeld im Steinfeld, eine Straße, die ebenfalls am Rande eines Schotterabbaugebiets (und Truppenübungsgeländes) vorüber führt, wo ebenfalls der Triel brütet (der zweite österreichische Bestand), wurden 10% der Beeinträchtigung des Lebensraums durch Lärmimmissionen als jene Grenze angesehen (Anm von wem?), ab der jedenfalls Ausgleichsmaßnahmen nach Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie zu ergreifen sind, unter Information der Kommission.“

Es wird hier keine Aussage getroffen, von wem aus welchen Gründen diese Schwelle als die anzusetzende angesehen wurde.

„In den Einreichunterlagen zum Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße wird, wohl mit Blick auf dieses Verfahren, eine 10%-Erheblichkeitsschwelle festgelegt und mit einer Literaturstelle begründet (Dooling & Popper 2014; aus der der Teilgutachter diese Festlegung aber nicht herauslesen konnte). SIC!“

Daraus ist jedenfalls ableitbar, dass auch das zweite Österreichische Vorkommen von Straßenbauvorhaben betroffen ist. Da der Fall nicht bekannt ist (im Zuge der Verhandlung wurde dies mehrfach angesprochen aber auch klar, dass seit Verkehrsfreigabe nur ein kurzer Zeitraum verstrichen ist) und die zitierten Unterlagen nicht vorliegen, kann dazu keine Aussage

getroffen werden bzw. ist in diesem Punkt der Äußerung des SV nichts hinzuzufügen, dass diese Schwelle fachlich nicht begründet ist.

*„Die Nicht-Erheblichkeit der Auswirkungen des Vorhabens auf die im Vogelschutzgebiet geschützte Vogelart Triel durch vorhabenbedingte Lärmimmissionen, gemessen am Einfluss von Lärm auf den Kommunikationsraum des Triels, wird daher im Teilgutachten Tiere und ihre Lebensräume nicht mit dem Unterschreiten einer 10% Schwelle begründet, sondern damit, dass die errechnete Verkleinerung des Kommunikationsraums um **maximal 3,8%** im Vergleich zum Zustand ohne Vorhaben beträgt.“*

„Diese errechnete Verkleinerung wird vom Verfasser im Sinne von Bagatellgrenzen als nicht erheblich eingestuft. Dies ist allein eine fachliche Gutachtermeinung, keine aus dem Naturschutzrecht oder aus Vergleichsfällen hergeleitete Schwelle.“

Aufgrund der genannten Schnittstellenproblematik hat der errechnete Wert keine ausreichend gesicherte Grundlage und ist eben keinesfalls ein Maximalwert.

Es wurde NICHT etwa „rund 4%“ angegeben, sondern auf Zehntel -Kommastellen genau, das ist eine Scheingenauigkeit.

Dass nach Aussage des SV die Methode halt Kommazahlen ergibt, steht dem nicht entgegen. Es entspricht der leider weit verbreitet anzutreffenden nichtsdestotrotz falschen Gewohnheit, wenn ein Taschenrechner viele Stellen hinter dem Komma anzeigt diese alle hinzuschreiben ohne zu überlegen, ob dies der tatsächlich erreichten Genauigkeit entspricht.

Möge Dr. Kollar übrigens bitte begründen, wo bei ihm die Bagatellgrenze beginnt, etwa bei 3,85%? (in Bezug auf das zu Genauigkeit gesagte).

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Ich werde mich hier nicht festlegen. Eine genaue Bagatellgrenze ist fachlich nicht zu bestimmen, sie liegt jedenfalls unter 10 %. Ich habe im TGA dargelegt, dass für den gegenständlichen Fall 3,8 % unter einer Bagatellgrenze liegen.

Herr Wolfgang Rehm:

Aufgrund der zahlreichen dargelegten Unsicherheiten aber auch den jeder Verkehrsprognose und Immissionsberechnung zugrundeliegende Unsicherheit ist das aber nicht garantiert. Wäre die Unsicherheit etwa beispielsweise 2%, ließen wir uns das noch einreden, sie kann aber auch bei +/- 10 % oder 20 % liegen (natürlich keine negativen Werte annehmen), ohne Bestimmung wissen wir das eben einfach nicht.

Daher kann die Beeinträchtigung aus den dargelegten Gründen wesentlich größer ausfallen, ist jedoch die hier individuell eingeführte scheinbare Bagatellgrenze als nicht nachvollziehbar und nicht ausreichend begründet, sondern wird als utilitaristisch angesehen. Offenbar ist dies auch dem SV (Tiere - Lebensräume) klar.

„Zu den in der Einwendung angesprochenen grundsätzlichen Unsicherheiten von Verkehrsmodellen muss auf den entsprechenden Fachbereich, Verkehr und Verkehrssicherheit, und zu den daraus abgeleiteten Lärmimmissionen auf den entsprechenden Fachbereich, Lärm, verwiesen werden. Bei der Bearbeitung des bioakustischen Gutachtenteils zum Triel wurde vom Verfasser des Teilgutachtens, der Biologe ist, jedenfalls der Lärmgutachter beratend beigezogen.“

Anm: Der Verweis ist richtig

Aus Sicht des Erfordernisses der Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes bei bereits beeinträchtigtem Bestand ist unmittelbar einsichtig, dass eine weitere auch bei niedrig erscheinendem Zahlenwert aufgrund der Umstände nicht mehr geringfügige Beeinträchtigung nicht mehr tolerierbar ist.

An dieser Stelle wird festgehalten, dass auf unsere Aussage, die Nemeth-Studie sei experimentell, der SV insofern dieser zustimmt, als er ebenfalls davon spricht, dass damit „*wissenschaftliches Neuland*“ betreten wird, allerdings der Ansicht ist, dass die Schlussfolgerungen ausreichend plausibel sind, keine Anhaltspunkte für wesentliche Änderungen bestünden, es gebe keinen Punkt, wo man zweifeln müsse, die in Frage gestellten 3,8 % seien plausibel hergeleitet. Die Ausführungen gipfeln in der Frage „*wie soll man denn sonst vorgehen?*“, was von uns als unseren Befund des dokumentierten Nichtwissens stützend aufgenommen wird und uns mit veranlasst unsere kritische Position weiter aufrechtzuerhalten.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Es ist eine Abstimmung mit Lärm SV erfolgt, die akustischen Teile der Einreichunterlagen zum Triel wurden als plausibel erkannt. Die Methode ergibt eben einstellige Kommastellen. Ich verweise auf die Maßnahme 5.87, die Monitoring vorsieht. Die Möglichkeit der Reaktion auf Monitoring ist grundsätzlich gegeben, denn es gibt Methoden, den Verkehr zu reduzieren.

Herr Wolfgang Rehm:

Zu Raab et al 2015 Jahresbericht 2014 Sandboden Praterterrasse Triel:

Es scheint hier während der Untersuchungsperiode ein Trend zu verzeichnen sein, dass sich Revier/Brutplätze nach Norden verschieben, über den Beobachtungszeitraum also näher an der Trasse. Daher ist auch die Abgrenzung des Vogelschutzgebietes „Sandboden – Praterterrasse“ in Frage zu stellen bzw. ein außerhalb dessen Grenzen liegendes Faktisches Vogelschutzgebiet zu berücksichtigen.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Ich lese diese Verlagerung aus dem Bericht, den ich hier vor mir habe, nicht heraus. Ich lese heraus, dass die Brutplätze des Triels über die Jahre hinweg dort sind, wo Gruben offen sind und künftig hoffentlich auch dort, wo Trielflächen angelegt werden. Die am häufigsten genutzten Flächen sind im Überblick über die Jahre jeweils im Zentrum des Westteils und im Zentrum des Ostteils des Schutzgebiets. Somit ist das Schutzgebiet relativ gleichmäßig besiedelt. Die Zentren aller Brutreviere lagen im Übrigen über die Jahre alle innerhalb der Abgrenzung des Schutzgebietes. Zur Abgrenzung von faktischen Vogelschutzgebieten sind die

20 IBA-Kriterien nach BirdLife International heranzuziehen, diese würden für den sehr großen Raum, den BirdLife Österreich als IBA bezeichnet hat, kein faktisches Vogelschutzgebiet ergeben.

Herr Wolfgang Rehm:

Neben der Lärmbeeinträchtigung ist auch die Beeinträchtigung durch Luftschadstoffe (und allfällige Kombinationswirkungen eine offene Frage. Hierzu der Hinweis, dass geogener Staub, wie er in Schottergruben auftritt, und motorbezogene Feinstaubemissionen nicht dasselbe sind.

Antrag: Die Behörde möge erst die Auswirkungen von Luftschadstoffen, insbesondere Stickoxyden untersuchen lassen.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Dazu gibt es keine Untersuchungen. Die rege Vogelwelt entlang von Straßen auch in Schutzgebieten deutet nicht auf Auswirkungen von Luftschadstoffen hin.

Herr Wolfgang Rehm:

Zusammenfassung Triel:

Insgesamt ergibt sich, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Triel nicht auszuschließen und daher eine Alternativenprüfung gemäß Art. 6 FFH Richtlinie durchzuführen sein wird.

Hierfür ist festzuhalten, dass ausreichend Alternativen zur Verfügung stehen, andere Trassenkorridore oder die von uns bereits erwähnte Tunnelvariante – analog zu jener mit Untertunnelung des Lauteracher Rieds an der S18. Es wäre daher aus Gründen der fehlenden Genehmigungsfähigkeit auch verfahrensökonomisch weise, jetzt schon eine andere Richtung einzuschlagen.

Zum Ziesel (*Spermophilus citellus*):

Das Ziesel ist europaweit durch die EU-Richtlinie geschützt. Ziel der FFH-Richtlinie ist es, einen günstigen Erhaltungszustand der natürlichen Lebensräume und wildlebenden Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse zu bewahren oder wiederherzustellen. Um den Erhaltungszustand zu überprüfen, muss der EU-Kommission alle sechs Jahre über den Erhaltungszustand der in den Anhängen der Richtlinie genannten Arten und Lebensräumen berichtet werden (Art. 17 Bericht).

In den Artikel 17 Berichten 2007 und 2013 wurde der Erhaltungszustand des Ziesels in Österreich als ungünstig-schlecht (U2-unfavourable-bad) beurteilt, wobei sowohl die Entwicklung des Verbreitungsgebietes als auch die Größe der Populationen als schlecht beurteilt und auch der Lebensraum als unzureichend eingeschätzt wurde (http://bd.eionet.europa.eu/activities/Reporting/Article_17).

Dies bedeutet, dass die Maßnahmen, die auf Zieselflächen ergriffen werden oder Auswirkungen auf Zieselvorkommen haben, nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes führen sowie einer Verbesserung desselben nicht im Wege stehen dürfen.

Darüber hinaus steht das Ziesel auf der Roten Liste gefährdeter Arten und ist in einem von den Autoren der Roten Liste ermittelten ranking #1, ist also die als am gefährdetsten eingeschätzte Art überhaupt. Der Bestand ist wie gesagt rückläufig, der Lebensraum schwindet.

Dennoch wurde im Projektgebiet, in dem laut Bericht 2 Zieselvorkommen identifiziert wurden, nicht einmal der Bestand erhoben!

Es wird daher der Antrag gestellt: Die Behörde möge der Projektwerberin vorschreiben, ein Bestandserhebungs- und Beweissicherungsprogramm durchzuführen.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Ich kenne den Zieselbestand im Gebiet schon lange, er hat sich offenbar von einer Modellflughafenwiese im Osten her entlang des alten Flugfeldes in die Brache, die seit einigen Jahren besteht, entwickelt. Für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens war es nicht notwendig, jeden Zieselbau zu kartieren. Wesentlich ist es, die Auswirkungen des Vorhabens zu verhindern, also die Konnektivität des Lebensraums aufrecht zu erhalten und Mortalität zu verhindern. Dazu sind Zieseldurchlässe, Lenkungsmaßnahmen durch Mähen und Ziesel-schutzwände vorgesehen bzw. vorgeschrieben. Ebenso ist Betreuung der Maßnahmen mit Monitoring und Erhebung des Bestandes vorgeschrieben, die Bestandeszahlen werden also vorliegen.

Die Stuserhebung wird es auch vor der Umsetzung geben (siehe Maßnahme 5.26).

Herr Wolfgang Rehm:

Ich bezweifle, dass man Ziesel genau kartieren kann, weil sie mehrere Bauausgänge haben und der Zeitraum sehr kurz ist.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Ich habe Ziesel selbst wiederholt kartiert. Ich kenne die Probleme, Zieselskartierung ist aber sehr wohl möglich, wenn man es richtig macht. Ziesel erhebt man am besten kurz nach dem Winter, am besten Anfang April, wenn sie wieder an der Oberfläche erscheinen, dann kann man auch gut benutzte Baue von unbenutzten unterscheiden, Zieselskartierung wird auch seit Jahren unter anderem vom Naturschutzbund durchgeführt und ist sehr wohl möglich.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn RA Dr. Wolfgang List das Wort.

Herr RA Dr. Wolfgang List bringt in Vertretung von Ing. Leopold Haindl, Frau Marlene Haindl und der Bürgerinitiative lebenswertes Marchfeld vor wie in der schriftlichen Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH vom 23. Mai 2016 zu den Lärmemissionen in der Bauphase (Beilage ./74).

RA Dr. Berger für die Projektwerberin:

Die Projektwerberin ersucht um Übermittlung der schriftlichen Stellungnahme, und wird dann dazu eine Stellungnahme abgeben.

Der Sachverständige für Lärm zum Thema Baumaschinen:

Die Emissionsansätze wurden geprüft. Es wurde von ÖAL Richtlinie 111 ausgegangen. Durch die alte Richtlinie sind höhere Werte verwendet worden. Zusätzlich wurden die Werte der 249. Verordnung „Geräuschemissionen von zur Verwendung im freien vorgesehenen Maschinen und Geräte verwendet. Das sind die Grundlagen der Berechnung.

Lärminderungsmaßnahmen nach § 12 BStLärmIV mit lärmarmen Geräten sind Bestandteil des Projekts. Es wird Aufgabe der Umweltbauaufsicht sein, dass diese Lärminderungsmaßnahmen auch umgesetzt werden.

RA Dr. List:

Wir sind in einem Genehmigungsverfahren und nicht in einem Monitoring oder Bauaufsichtungsverfahren. Die Einhaltung der Genehmigungskriterien muss bereits im UVP-Verfahren geprüft werden.

Herr Wolfgang Rehm:

Aufbauend auf das Vorbringen RA Dr. List werden folgende drei Punkte vorgebracht:

1.) Einlage 3.2-1: Kapitel 4.1.5 Externe Fahrten - Bauverkehr im öff. Netz --> „Es wird davon ausgegangen, dass 10% des tägl. Verkehrsaufkommens im Zeitraum Abend anfällt“. Im Baukonzept ist davon nichts zu sehen. 19-22h sind 3h im Vergleich zu 16h. --> nicht schlüssig. (es ergibt sich tatsächlich ein Wert von 18%).

2.) Einlage 3.2-1: Kap. 4.1.1 ad Kumulierung im Grobzeitplan (vgl. List): Laut diesem Plan ist sogar eine Überlappung von 3 Bauphasen möglich. In Tab. 2 u. 3. sieht man (Kap. 4.2.1), dass die Phasen im Wesentlichen bei den Aufpunkten gleich laut sind. Dh. es kommt zu Erhöhungen von bis zu 4,8dB(A).

3.) Lärmkarten und Ausbreitung des Lärms Einlagen 3.2-2 bis -6. Die Form der Ausbreitung legt nahe, dass es sich durchaus um gleichzeitige Tätigkeiten handeln kann, auch wenn die Bauphasenlistung nicht gleichzeitig ist.

Frau Jutta Matysek:

Ich stelle für die Bürgerinitiative Rettet die Lobau den Antrag, dass das Vorbringen von Herrn RA Dr. List betreffend Lärmemissionen in der Bauphase noch heute behandelt wird, da ich morgen bei der Verhandlung nicht anwesend sein kann.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Wolfgang Rehm zum Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit das Wort.

Herr Wolfgang Rehm in Vertretung der Umweltorganisation VIRUS und der Bürgerinitiative Marchfeld BIM:

Zum Fachbereich Verkehr:

Aus dem TGA 01, S53.:

„Entlastung des untergeordneten Straßennetzes durch den Direktanschluss einer untergeordneten Straße für Deponien und Schottergruben im Bereich des Marchfeldkogels an die S8 West: Um den Entlastungseffekt der untergeordneten Straßen zu verstärken und die Verkehrssicherheit, die durch die S8 West nicht verbessert wird, wesentlich zu erhöhen sowie die Umweltbeeinträchtigungen zu vermindern, wird empfohlen, dass der Projektwerber folgende Planungen mit den zuständigen Gebietskörperschaften, dem Land Niederösterreich und den betroffenen Gemeinden initiiert.

Diskutabel ist eine direkte Anbindung der Schottergruben und des Deponiestandortes Marchfeldkogel an die AS Strasshof z.B. über eine Landes- oder Gemeindestraße, um dem Lkw-Verkehr eine direkte Auf- und Abfahrt an die S8 West zu ermöglichen. Dies bedingt eine Neuplanung der AS Strasshof und des lokalen Erschließungsnetzes der Schottergruben und des Deponiestandortes Marchfeldkogel. Dies ist nur in Kooperation der ASFINAG, des Landes Niederösterreich und der betroffenen Gemeinden machbar.

Die Voraussetzung für eine direkte Anbindung der Schottergruben bzw. Deponien an die ASt Strasshof durch eine Straße im untergeordneten Netz ist eine straßentechnische Planung und positive Prüfung der Umweltverträglichkeit durch das Land Niederösterreich sowie eine Klärung der Finanzierung. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass südlich der ASt Strasshof das Trielschutzgebiet liegt. Die Projektwerberin ASFINAG ist aus kompetenzrechtlichen Gründen nicht für den Neubau von Landes- bzw. Gemeindestraßen zuständig. Von der zuständigen Behörde ist daher das eingereichte Vorhaben inklusive der vorhabenbedingten Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit zu überprüfen.“

Das Land NÖ ist hier Mitantragssteller. Dementsprechend kann und soll das auch mitberücksichtigt werden bzw. ist es genehmigungsrelevant. Darüber hinaus ist die propagierte Entlastungswirkung vom Schotterverkehr ansonsten nicht realisierbar. Das Einlaufbauwerk der Deponie Marchfeldkogel ist westlich situiert, die Zufahrt der benachbarten Deponie Kleeblatt derzeit ebenfalls nach Westen orientiert. Der Richtung Wien orientierte Verkehr wird nicht den Umweg über die ASt Markgrafneusiedl nach Osten fahren. Im Kontext mit jenem Punkt, den Sammer formuliert hat, ist das zwingende Bedingung.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Im TGA01 sind Empfehlungen in Bezug auf die Realisierung der relevanten Landesstraßenumfahrungen enthalten, um die Verkehrsentlastungen der Orte durch die S8 bestmöglich zu ergänzen. Aus Kompetenzgründen kann das nicht der Projektwerberin verpflichtend vorgeschrieben werden. Im Monitoring wird das Entlastungsthema auch behandelt, um die prognostizierte Entlastung scherstustellen.

Dem Vorbringen, dass Schotter-LKWs auf die S 8 gebracht werden sollen, ist inhaltlich voll zuzustimmen, rechtlich kann das aber nicht verbindlich dem Projektwerber vorgeschrieben werden. Aus Sicht der UVP-S8 wird alles rechtlich Machbare versucht, diese Ziele mit entsprechenden Auflagen zu verfolgen.

Herr Wolfgang Rehm:

Zum S8/S1 Nullplanfall:

Einwand 29.12 lautete:

„20. Widerspruch zu S1 (Abschnitt Schwechat-Süßenbrunn) Die beiden Vorhaben stehen wie in den beiden Vorknoten bereits erwähnt in einem engen räumlichen und sachlichen Zusammenhang und es ist von kumulierenden Wirkungen auszugehen. Die Verkehrsuntersuchungen wurden vom selben Planungsbüro mit demselben Verkehrsmodell durchgeführt und auch gemeinsam gerechnet. Der Prognosehorizont ist mit dem Jahr 2025 ebenfalls ident. Dementsprechend müssten Zumindestens die Referenz_Nullplanfälle für das Jahr 2025 der beiden Vorhaben identisch sein oder weitgehend übereinstimmen. Dies ist nicht der Fall und es ergeben sich teilweise beträchtliche Abweichungen (vgl Abschnitt Lärm unten). In Konsequenz ist entweder eine der beiden Darstellungen falsch oder eventuell sogar beide. Dies hat aber ernsthafte Konsequenzen da vom Vergleich der Realisierung des Projektes mit dem Referenzplanfall die Umweltverträglichkeit des Projektes bzw. die Erfüllung des Entlastungsprivilegs abhängt.“

Die Gutachterliche Stellungnahme(n) *Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit:*

„Es ist richtig, dass die Verkehrsnachfrage für das Projekt der S1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat – Süßenbrunn und das Projekt der S8 Marchfeld Schnellstraße Abschnitt West mit demselben Prognosehorizont und vom selben Planungsbüro Snizek+Partner bearbeitet wurde. Allerdings sind die Referenz- und Nullplanfälle auf unterschiedliche Basisjahre, nämlich 2005 und 2011 bezogen. Das bedeutet, dass sich die Rahmenbedingungen der beiden Nullplanfälle bzw. Referenzplanfälle verändert haben: Deutlich zeigt sich dies in dem Straßennetz, da 2005 kein Teilabschnitt der S1, S2 und der A5 existierte, Teile der S1 und Teile der A5 in den Jahren 2009 und 2010 in Betrieb gegangen sind (Kap. 3.2 der Einlage 1-4.1). Darüber hinaus haben sich die Motorisierung, die Bevölkerungsverteilung sowie die Raumnutzung usw. insoweit verändert, dass daraus signifikante Unterschiede der Null- bzw. Referenzplanfälle auftreten müssen. Nicht zu vergessen ist die 2008 eintretende Wirtschaftskrise, die einen signifikanten Einfluss auf die Verkehrsnachfrage hat. Insbesondere ist für die Referenzplanfälle zu berücksichtigen, dass ein Teil des Straßennetzes für den Nullplanfall 2011 der S8 schon existiert und daher als Basis für den Referenzplanfall eine verbesserte Kalibrierung an der Realität ermöglicht. Damit ist der Plannullfall 2011 für die S8, auf das Erarbeitungsjahr bezogen, bezüglich der Verkehrsnachfrage genauso richtig, wie der Plannullfall der S1 im Jahr 2005 (unter der begründeten Annahme einer sorgfältigen Kalibrierung).

Für das Bezugsjahr 2011 des Plannullfalls bzw. des Referenzplanfalls kommt in beiden Fällen die systembedingte Prognoseunsicherheit dazu, wobei das Basisjahr 2011 für die S8 natürlich bessere Voraussetzungen für das Prognosejahr 2025 liefert, weil auch der Prognosehorizont um 6 Jahre kürzer ist.“

Diese Aussage ist nicht plausibel. Damit sind bis zu 6 dB Abweichungen und das damit korrelierende 4-fache Verkehrsaufkommen nicht erklärbar. Wenn dann wirkt die Wirtschaftskrise wirkt eher dämpfend auf Verkehr, die Prognose der S 8 liegt jedoch über der S 1. Die Vergleichbarkeit ist hier nicht mehr gegeben.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die Prognose der Planfälle zur S 8 erfolgt ca. 5 Jahre später, alle Daten wurden daher aktualisiert. Auch die Prognosevorstellungen und externen Einflüsse sind aktualisiert. Jede Prognose ist eine Schätzung, wir sind uns der Unsicherheiten bewusst. Abweichungen zwischen der UVP-S1 und der UVP-S8 sind offengelegt und erklärbar. Es sind keine wesentlichen Fehler der Verkehrsnachfragemodellierung zu erkennen.

Herr Wolfgang Rehm:

Zur Qualivermo Grafik im Verkehrsbericht:

Grafik die Verkehrsstärkenklasse 6 ist mir >40000 nach oben offen gegeben. das heißt es ist auch kein Mittelwert über die Bandbreite ermittelbar wie wurde Dann ist aber kein relatives Konfidenzintervall bestimmbar. Es lässt sich zwar aus der Grafik ermitteln, welcher Wert angenommen worden sein wird jedoch ist dies nicht dokumentiert.

Frage an SV ob ihm die Software SQATRA bekannt ist. (Anm. Es handelt sich dabei um ein am FSV-Verkehrstag 2015 präsentiertes Softwareentwicklungsprojekt das ein Qualitätssicherungsmodul für VISUM bereitstellen das automatisiert Konfidenzintervalle automatisiert ermitteln und ausgeben können soll).

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Man kann einen genauen Mittelwert bestimmen, der je Klasse empirische vorhandene Zählstellenwerte ermittelt. Dieser Mittelwert sollte in der Abbildung eingetragen werden. Mit zunehmender Verkehrsstärke steigt das absolute Konfidenzintervall in Kfz/24h.

Es ist festzuhalten, dass es sich um empirische Ergebnisse handelt, die je nach Verkehrsuntersuchung ein anderes Ergebnis zeigen.

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Absolutes und relatives Konfidenzintervall sind errechenbar, unabhängig davon, ob die Verkehrsstärkenklasse beidseitig einen Grenzwert aufweist oder nach einer Seite hin offen ist. Die Konfidenzintervalle beziehen sich auf Abweichungen von modellierten zu beobachteten Werten und sind daher für jede einzelne Verkehrsstärkenklasse berechenbar.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Auf der X-Achse sollte der Mittelwert der Klasse aus der Empirik der Zählstellen ermittelt werden.

Herr Wolfgang Rehm:

Zu **manuellen Eingriffen** in der Verkehrsmodellierung wird gefragt, ob und wenn ja welche manuellen Eingriffe bei der Verkehrsmodellierung vorgenommen worden sind, bzw. wenn dies geschehen aber nicht dokumentiert ist, warum der SV dies nicht eingefordert hat.

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Die manuellen Eingriffe betreffen die Kalibrierung des Verkehrsmodells und sind im Verkehrsbericht im Kapitel Kalibrierung in grundlegenden Zügen beschrieben, jedoch nicht im Detail.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Manuelle Eingriffe (oder Eingriffe nach einem mathematischen Algorithmus) sind im Rahmen der Kalibrierung des Verkehrsmodells notwendig und sinnvoll, um eine gute Übereinstimmung zwischen Modellierung und Verkehrszählungen sicherzustellen. Sie sind laut QUALIVERMO offen zu legen. Diese Kalibrierung ist wichtig für die Prognosequalität bezüglich der UVP-relevanten Verkehrsstärkenprognose, wobei festzuhalten ist, dass mit dieser Querschnittkalibrierung nicht die Validität der Ursachen-Wirkungszusammenhänge des Verkehrsmodells verbessert wird.

Herr Wolfgang Rehm:

Nachdem der Fachplaner Verkehr angibt, dass es im Rahmen der Kalibrierung dazu kam, diese aber nicht im Detail, sondern in den wesentlichen Zügen sich im Fachbericht wiederfinden und der SV erklärt, dass es notwendig und sinnvoll ist, das offenzulegen, wird angemerkt, dass eine Offenlegung auch im Detail für erforderlich gehalten wird.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit auf die Frage von Frau Jutta Matysek, wie hier eine Nachvollziehbarkeit gewährleistet ist:

Diese wird in der verwendeten Visum-Software in der Regel durch einen Korrekturwert je Netzabschnitt dokumentiert und ist im Projekt QUALIVERMO beschrieben. Damit ist eine ausreichende Nachvollziehbarkeit gegeben.

Frau Jutta Matysek:

Was hier vom Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit gesagt wurde, ist undurchsichtig. Wir werden hier ständig mit Black Boxes konfrontiert.

Die Bürgerinitiative Rettet die Lobau beantragt die Offenlegung aller verwendeten Ausgangsdaten und Methoden, da sonst eine Nachvollziehbarkeit nicht gewährleistet ist und es kein faires Verfahren ist.

Herr Wolfgang Rehm:

Nachdem im Qualivermo Bericht noch höhere Unsicherheiten angegeben sind, als im S8-Bericht (ca. 150% in den niedrigen Verkehrsstärkenklassen beim Bestand) und die Progno-

seunsicherheit noch höher anzusetzen wäre bzw. die Überschreitungswahrscheinlichkeit des Erwartungswertes der Verkehrsprognosen bei oder knapp an 50%, fehlt der Prognose weitgehend jede Aussagekraft.

Es wird daher angeregt (auch wenn dies einen Traditionsbruch darstellt), auf Verkehrsmodellierung überhaupt zu verzichten, um diese Unsicherheit nicht noch in die ebenfalls unsicherheitsbehafteten Immissionsmodellierungen bzw. Prognosen mitzuübernehmen, sondern letztere stattdessen auf mit iterativen Methoden ermittelten Vorgaben für die Verkehrsstärken zu ermitteln und solcherart die Verkehrsstärken so zu wählen, dass die Immissionsgrenzwerte jedenfalls eingehalten werden und auf Bestandsdauer mit Verkehrssteuerungsmaßnahmen sicherzustellen, dass diese solcherart ermittelten maximal zulässigen Verkehrsstärken nicht überschritten werden.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Der Vorschlag von Herrn Rehm bedeutet, die Verkehrsnachfrage würfelartig zufällig festzulegen und über Monitoring zu kontrollieren. Das ist keine praktikable Vorgangsweise. Man braucht zumindest eine Grundbelastung, die auf einer Verkehrsverhaltensprognose basiert, die einen plausiblen Erwartungswert der Verkehrsnachfrage abbildet.

Der Verhandlungsleiter vertagt die Verhandlung auf den 24. Mai 2016, 9.00 Uhr, am selben Ort.

Der fünfte Verhandlungstag endet um 19.00 Uhr.

6. Verhandlungstag (24.5.2016)

Der Verhandlungsleiter nimmt am 24. Mai 2016 um 9.10 Uhr die mündliche Verhandlung wieder auf.

Der Verhandlungsleiter erteilt Hr. Wolfgang Rehm das Wort.

Hr. Wolfgang Rehm in Vertretung der Bürgerinitiative Marchfeld BIM und der Umweltorganisation VIRUS:

Zum Thema Triel: Im Stellungnahmenband findet sich die Aussage, dass mit dem zusätzlichen Planfall 2019 die maximale Belastung abgedeckt sei. Eine derartige Aussage widerspricht den Denkgesetzen und ist von vornherein als unzutreffend und unschlüssig zu erkennen. Es mag zwar zunächst durchaus aner kennenswertem vorsorglichem Vorgehen des Sachverständigen entsprechen, zusätzlich zum Prognosehorizont 2025 auch den Inbetriebnahmezeitpunkt abzudecken, um festzustellen, ob hier eventuell im Verlauf der zu ermittelnden Verkehrs bzw. Lärmimmissionsbelastung ein Maximum feststellbar ist. Das Ergebnis ist erwartungsgemäß aber anders ausgefallen. Dementsprechend ist nicht zureichend begründet, sondern im Gegenteil nicht schlüssig, dass und warum damit die maximal mögliche Störwirkung abgedeckt sein soll.

Der Sachverständige für Tiere und ihre Lebensräume:

Hintergrund der Nachforderung war, dass der Zustand zum Eintritt der Wirkung dargestellt wird. Das ist naturschutzfachlich wichtig.

Hr. Rehm zum Fachbereich Lärm:

Ich werde nicht viel über das „Privilegium Maius“ in Gestalt der BStLärmIV verlieren, das wird der VfGH im Rahmen der anhängigen Verordnungsprüfung entscheiden. Es soll nur darauf hingewiesen werden, dass die Verordnung im Widerspruch zur RVS 04.02.11 steht, auf die sie aber verweist. Das bmvit wird sich daher überlegen müssen, wie sie diesen Widerspruch aufzulösen gedenkt. Weiters hat der Sachverständige für Lärm im ersten Verhandlungsblock erklärt: „er muss sich an die RVS halten“. Stimmt das?

Der Sachverständige für Lärm:

Es geht um die Berechnungsvorschriften der RVS, das bedeutet nicht, dass jeder Punkt dieser RVS der Verordnung entspricht. Wenn es bspw. um Störwirkungen geht, so sind diese dezidiert in der BStLärmIV nicht angesprochen.

Hr. Rehm:

Die RVSen stellen eine wesentliche Grundlage für die Projektierung und Beurteilung dar. Diese stehen den Parteien nicht frei bzw. nur unter hohen Kosten zur Verfügung, weil sie von einem privaten Verein erworben werden müssen, der allerdings weitgehend unter Kontrolle des bmvit steht. Ich orte einen Widerspruch, wie mit diesen RVS umgegangen wird.

Wenn man davon ausgeht, dass es sich bei den RVS auch um eine Norm handelt, wie sie z.B. auch von der ÖNorm gemäß dem Normengesetz herausgegeben wird, dann verweise ich auf das diesbezügliche Erkenntnis des VfGH vom 10. Dezember 2014, Zl. G104/2013-10, (mittlerweile wurde auch das Normengesetz angepasst). Darin führte der VfGH aus, *dass durch die Verbindlicherklärung und die Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt eine ÖNORM Bestandteil jener Rechtsvorschrift wird, die die Verbindlicherklärung vornimmt. Die für verbindlich erklärte und im Bundesgesetzblatt veröffentlichte ÖNORM teilt in der Folge auch das urheberrechtliche Schicksal dieser Rechtsvorschrift; die ÖNORM ist daher ein freies Werk iSd § 7 Abs. 1 des Bundesgesetzes über das Urheberrecht an Werken der Literatur und der Kunst und über verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz), BGBl. 111/1936.*

Dieses Judikat ist analog zu den ÖNORMen auch für die RVS gültig. Diese werden vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für verbindlich erklärt, dies allerdings nicht per kundgemachter Verordnung, sondern lediglich per Dienstanweisung. Dies vermag nichts an der Tatsache zu ändern, dass sich der Herausgeber der Dienstanweisung, also der Bundesminister mit der Verbindlicherklärung den Inhalt der jeweiligen RVS zu eigen gemacht hat, sie somit zu einem freien Werk geworden ist und demzufolge das bmvit auch der zuständige Adressat des in Antrag 2 gestellten Übermittlungsbegehrens ist, dem bisher nicht nachgekommen wurde.

Wenn man sich Literatur ansieht, stellt sich die Frage, ob die Verbindlicherklärung nicht im Verordnungswege erfolgen müsste, und nicht per interner Dienstanweisung, da die Autoren Brunner/Hödl, Vogelschutz an Verkehrswegen, Methodenkritik an der Erstellung von Gutachten, die Ansicht vertreten, dass die RVS normative Inhalte enthalten.

Es erfolgen laufend, teilweise auch während der Verfahren, Anpassungen der RVS an die Wünsche und Gegebenheiten, die man unseres Erachtens als ein unzulässiges Downgrading eines Standes der Technik verstehen muss (z.B. RVS 04.02.12 – Anpassung der Richtlinie an die Bedürfnisse des Verfahrens S 1; RVS 09.01.24 - Herabsetzung des Sicherheitsniveaus bei Tunnelprojekten; RVS 04.04.11 – Gewässerschutz an Straßen, wo gegenüber der Vorgängerversion der Stand der Technik reduziert wurde). Dies ist unseres Erachtens unzulässig, weil der Stand der Technik in seiner Entwicklung eine unidirektionale dynamische Kategorie und keine retroverse ist.

Im Gegensatz zu dieser Auffassung hält die Behörde im Genehmigungsbescheid betreffend das Vorhaben A 5 Nord B fest „*Den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) kommt zwar per se keine normative Wirkung zu, die SV können sie jedoch als Grundlage in ihrem Gutachten heranziehen. ...*

Bei der Verbindlicherklärung von RVS'en durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie handelt es sich um eine ausschließliche Verbindlicherklärung gegenüber der ASFINAG und nicht wie in dem zitierten VfGH Erkenntnis um eine Verbindlicherklärung i.S.d. Normengesetzes. Die Verbindlicherklärung einer RVS gegenüber der ASFINAG durch den/die Minister/Ministerin in seiner/ihrer Funktion als Eigentümerversorger/Eigentümerversorgerin führt nicht dazu, dass RVS'en den Parteien eines Verfahrens als freies Werk unentgeltlich zur Verfügung zu stellen sind. Das Vorbringen geht daher ins Leere.“

Faktisch ist es so, dass diese RVS für alle Verfahrensteilnehmer zwingend umgesetzt werden. Das entspricht auch den vielfach geäußerten Vorstellungen des bmvit und dazu passt auch die Äußerung des Sachverständigen DI Neukirchen, dass er sich an die RVS halten müsse, obwohl es Judikatur gibt, die bezüglich weitergehender Festlegungen, nämlich Verordnungen normiert, dass es sich nur um Minimalanforderungen handelt und Sachverständige keinesfalls in ihrer Bewertung durch eine solche Richtlinie bzw. Verordnung begrenzt werden dürfen.

Unabhängig von der noch zu entscheidenden Frage, welche Rechtsposition richtig ist, ist klarzustellen, dass jedenfalls nur entweder nur die eine oder die andere Auslegung gelten kann, nicht aber beide alternierend nach Wahl jene, die gerade zum Bedarf passt.

Der Verhandlungsleiter hält dazu fest, dass es sich dabei um eine Rechtsfrage handelt.

Hr. Rehm zum Fachbereich Luftschadstoffe:

Frage zu jenen Diskrepanzen zwischen Emissionen von Kfz anhand von Testzyklusermittlungen, die in Emissionsfaktoren und entsprechende Handbücher eingehen und realen Bedingungen, befeuert durch den VW-Skandal. Zur aktuellen Situation um Abgasskandal und die Folgen für die Gültigkeit von Emissionsfaktoren soll der aktuelle Kenntnisstand kurz skizziert werden. Die Entwicklung ist, wie sich zeigt aktuell sehr dynamisch, das Ende noch nicht

erreicht. Es sind im Wesentlichen Diesel Kfz betroffen, bei VW sollen auch Benzinfahrzeuge ein Problem haben, aber der Anteil soll sehr gering sein.

- 1.) VW: Betroffen VW, Skoda, Audi, Porsche in Nachgang des VW-Skandals.
 - 2.) Opel: Die deutsche Umwelthilfe hat Opel im Verdacht Abgasreinigungseinrichtungen zu manipulieren und hat dies am 13. Mai 2016 vom Modell "Zafira" auf den "Astra" erweitert (Die RDE-Messungen hätten alarmierende Werte ergeben und Abschaltvorrichtungen offenbart.) Es dürfte so sein, dass Opel ab hohen Geschwindigkeiten und hohen Drehzahlen die Reinigung der Abgase stoppt.
 - 3.) ZDF Magazin "Frontal21" testet stichprobenartig Mercedes, BMW und Renault. 17. Feb. 2016. Ergebnis: Alle Fahrzeuge emittieren auf der Straße (bei gleicher Fahrweise) viel mehr NOx als im Labortest. Die gesetzlichen Grenzwerte werden mehrfach überschritten. Frontal 21 vermutet, dass die ganze Autoindustrie betroffen sein könnte.
 - 4.) Mercedes: Lt. Abgasmessungen des dt. Kraftfahrtbundesamtes an Diesel-Autos von Mercedes wurden auffällige Werte gefunden. (22.4. 2016). Mercedes behauptet abzuschalten um den Motor zu schützen (was lt. Reglement erlaubt ist.). Diese Abschaltung soll bei bestimmten (niedrigen) Außentemperaturen erfolgen.
 - 5.) Detto Renault, 22.4.2016.
 - 6.) Erster Verdacht zu Mitsubishi 20.4.2016. Im Mai stellt sich stückweise heraus, dass Mitsubishi und Nissan ein Problem haben. Tage später kommt auch Suzuki hinzu.
 - 7.) Fiat-Chrysler: 19. Mai 2016: Fiat lässt Termin bei Untersuchungskommission platzen. Aktuell: Fiat schaltet bei EURO VI die Abgasreinigung nach 22 Minuten ab. NEFZ Tests (die Std.-Tests) dauern 20 min.
- Bisher noch kein Thema: Toyota, aber zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist nicht auszuschließen dass auch für diesen größten Autohersteller sowie andere Produzenten die Emissionen höher sein könnten.

Unter Hinweis auf die letzten Berichte bezüglich VW und die weiteren Fahrzeughersteller erneuern wir die Forderung, angesichts des im Gesamtausmaß noch nicht abschätzbaren, aber nach dem Stand der Wissens erheblichen Abweichungen nicht mehr Luftschadstoffermittlungen basierend auf den Emissionsfaktoren des HBEFA aufzubauen und unterstellen, dass Zunahmen der Verkehrsentwicklung durch eine immer sauber werdendere Flotte kompensiert werden und damit die Emissionen bzw. Immissionen immer geringer bzw. im Rahmen bleiben. Dementsprechend erneut der Appell, die Grundlagen für die Luftschadstoffermittlung auf der Basis von Real-Drive-Emissions neu aufzusetzen.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Ich habe bereits in den ersten Verhandlungstagen zu diesem Thema auf die Stellungnahme des Österreichischen Umweltbundesamtes verwiesen. Zwischenzeitlich habe ich die Kollegen von der TU Graz kontaktiert, die auf dem Gebiet Emissionsfaktorenbestimmung Fachleute in Österreich sind. Die einhellige Aussage ist, dass derzeit noch keine anderen Unterlagen zur Bestimmung der Emissionsfaktoren vorliegen. Das Handbuch ist weiterhin gültig und damit bleibt dies für mich auch die Basis für die Begutachtung.

Hr. Rehm hält dazu fest, dass das Handbuch überholt ist, was auch erkennbar ist, aber es noch nicht offiziell für tot erklärt wurde und das UBA auch kein Interesse daran hat. Natürlich gibt es derzeit noch kein gültiges Ersatzwerk desselben Konsolidierungsgrades, dennoch bin

ich der Ansicht, dass sich die Evidenz, die sich hier bereits gezeigt hat und die auch schon in den Regelungen der EU-Kommission für zulässige Konformitätsfaktoren in diesem zweistufigen Prozess bis 2025 ihren Niederschlag gefunden hat, um wie viel es zulässig sein soll, die jeweiligen Schadstoffklassengrenzwerte zu überschreiten.

Dr. Hübner für die Projektwerberin:

Bei der S 8 Prognose liegt im ungünstigsten Fall die Gesamtbelastung bei etwa 50 % des Grenzwerts bei einer Zusatzbelastung von 1,4 µg/m³. Die Zusatzbelastung setzt sich nicht nur aus den Diesel-PKW, sondern zum Großteil aus LKW-Emissionen, die nicht betroffen sind, und PKW mit Ottomotoren, die ebenfalls nicht betroffen sind, zusammen. Selbst wenn dieser Wert um den Faktor 2 erhöht würde, ist der Wert noch weit unter den Grenzwerten. Im Übrigen ist es auch so, dass wenn die NO_x viel viel höher wären, die Entlastungseffekte auch massiv besser würden.

Hr. Rehm:

In Österreich gibt es traditionell einen höheren Anteil an Dieselfahrzeugen. Es ist nicht absehbar, ob und in welchem Zeitraum sich dies an die europäische Normalität anpasst und wir haben faktische Überschreitungsfaktoren nicht von zwei, sondern auch höheren Ausmaßes. Und wir haben einen unbekanntem Anteil x an den Dieselfahrzeugen. Insofern würde ich das trotz der Tatsache, dass der Grenzwert nicht erreicht wird, nicht wegwischen und es wären im Interesse der Sorgfaltspflicht genaue und substanzvollere Abschätzungen erforderlich. Auch in dem beim BVwG anhängigen Verfahren zur A 26 ergibt sich aus dem Verfahrensakt, dass der Sachverständige für Luftschadstoffe Bedenken hat, dass mit relevant höheren NO_x Werten zu rechnen ist und hat Emissionsberechnungen nachgefordert.

Vergangenen Oktober wurde von uns ein Gutachten des Ingenieurbüros Dr. Vrtala vorgelegt und im Dezember mit einem weiteren Parteivortrag die Konsequenz hinsichtlich dieser Emissionsfaktoren nochmals konkretisiert (Stellungnahmenband Nr. 48.12). In der Anfragebeantwortung hat die Sachverständige für Luftschadstoffe als Gegendarstellung zwei Publikationen angegeben, nämlich Liktering, et. al. 2012 und Fontaras, et. al 2014. Wir nehmen dies zum Anlass, die bereits vorgebrachte und aufrechte Ablehnung der Sachverständigen für Luftschadstoffe gemäß § 7 AVG hinsichtlich der Begründung auszuweiten:

Die Sachverständige für Luftschadstoffe hat zunächst zu verstehen gegeben, dass sie sich mit den Publikationen die sie als Gegenargument gegen Dr Vrtala und für eine Beibehaltung der HBEFA Emissionsfaktoren ins Treffen geführt hat, nicht so genau auseinandergesetzt hat, sie sei nur Meteorologin. Auch die Selbstaussage als NichttechnikerIn ist aber keine Rechtfertigung für den Versuch, Publikationen bei denen es ausschließlich bzw weitgehend um Testzyklen geht und davon nur in einer überhaupt und nur am Rande PEMS (Portable Emission Monitoring Systems) vorkommen, als Argument gegen das Gutachten Dr. Vrtala zu verwenden und so fälschlicherweise den täuschenden Eindruck zu erwecken, es sei damit etwas belegt bzw. widerlegt was real gar nicht der Fall ist und HBEFA könnten weiter als Abbild realer Emissionen weiterverwendet werden. Sie hat weiters sinngemäß erklärt, dass sie die Unterlagen über die baustellenbedingten Emissionen geprüft hat (die sich gemäß Vortrag Dr. Wimmer/Dr List als nicht plausibel und nachvollziehbar, sondern als unrichtig und mangelbehaftet herausgestellt haben) und darauf auch auf Nachfrage bestanden hat,

aber dann nicht in der Lage war, darzulegen was sie wie geprüft hat bzw. wie sie sich erklären kann, dass nach angeblich sorgfältiger Prüfung das Ergebnis derartig desaströs ist.

Der Verhandlungsleiter hält zum Fachbereich Grundwasser und Hydrogeologie fest, dass am 23. Mai 2016 ergänzende Unterlagen vorgelegt wurden. Diese Unterlagen wurden vom Sachverständigen geprüft und dabei wurde festgestellt, dass der Verbesserungsauftrag nicht vollständig erfüllt wurde bzw. dass diese Unterlagen teils nicht schlüssige Ergebnisse enthalten. Die Behörde wird der Projektwerberin daher einen weiteren Verbesserungsauftrag erteilen, der schriftlich ergehen wird. Im Hinblick darauf wird dieser Fachbereich vertagt werden. Einen genauen Termin werde ich im Zuge der mündlichen Verhandlung bekanntgeben. Die übrigen Fachbereiche einschließlich der Maßnahmendiskussion werden jedoch im Zuge der Verhandlung weiter behandelt und abgeschlossen.

RA Dr. List:

Ich präsentiere ein gestern aufgenommenes Foto (Beilage ./75) von dem Bereich, wo die ASFINAG angeregt hat, das Wasser zu entnehmen. Dr. Wimmer hat gestern einen Lokalaugenschein durchgeführt. Ich stelle dazu den Antrag, zur Beurteilung der Situation des Gwäsers und von ständigen oder periodischen Einleitungen in den Rußbach einen Lokalaugenschein im Bereich von Deutsch-Wagram durchzuführen, bei dem insbesondere ein in der Nähe der Landesstraßenquerung des Rußbaches situierter Regenüberlauf des kommunalen Kanalnetzes besichtigt werden möge. Dem Foto kann entnommen werden, dass es sich nicht um gereinigtes kommunales Abwasser handelt, das über die im Foto abgebildete Einleitungsstelle im Regenfall abgeleitet wird. Der Vorschlag, dort das Ersatzwasser zu entnehmen, kann nicht als ernsthaft angesehen werden.

Der Sachverständige für Boden und Landwirtschaft:

Wenn Sie sagen, wir haben dort eine Wassergüte von 3 – 4, entspricht das nicht der Situation. Es gibt dort keine Wassergüte von 3. Deutsch-Wagram wird eingeleitet, es gibt oberhalb Kläranlagen, das hat aber damit grundsätzlich nichts zu tun. Eine Beurteilung nur anhand der Optik ist nicht möglich. Es gibt ganz klare Richtlinien, auch eine Besichtigung ist nicht notwendig.

Der Verhandlungsleiter hält nochmals fest, dass der ASFINAG ein weiterer Verbesserungsauftrag bezüglich Hydrogeologie und Grundwasser erteilt werden wird und der Fachbereich und der darauf aufbauende Fachbereich Boden und Landwirtschaft vertagt werden wird.

Der Verhandlungsleiter bestätigt auf Anfrage von Hr. Rehm, dass seinem Vertagungsantrag vom 23. Mai 2016 bezüglich dieses Fachbereichs stattgegeben wurde und er sein diesbezügliches Vorbringen in der nächsten Verhandlung erstatten könne.

Der Verhandlungsleiter erteilt der Projektwerberin zum Vorbringen von Dr. List und Hr. Rehm vom 23. Mai 2016 zum Thema Baulärm das Wort.

DI Walter für die Projektwerberin zur Stellungnahme von Rechtsanwalt Dr. List vom 23. Mai 2016

Zum Vorbringen 1a Die Emissionsansätze sind zu niedrig

In der Einlage WU 2.01 erfolgt in Position 3.1 die Darlegung der Emissionsansätze und im Anhang 1 die zahlenmäßige Detaildarstellung der daraus ermittelten Emissionen je Bauphase. Es wird dargelegt, dass von den Angaben der zitierten Regelwerke jeweils die höchsten Werte für die Berechnungen herangezogen wurden. Es ist festzuhalten, dass die Angaben in den Regelwerken im jeweiligen Geltungszeitraum die Höchstwerte der Zulässigkeit bzw. den Garantiewert angeben.

Zum Vorbringen 1b Es wurden zu niedrige Motorleistungen angesetzt

Im BGBl. II Nr. 249/2001, Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen, wird der Garantiewert für Geräte und Maschinen mit höherer Motorleistung über eine Nutzleistungsabhängige Formel begrenzt.

Es ist daher richtig, dass Maschinen und Geräte mit höherer Nutzleistung daher auch eine höhere garantierte Schalleistung aufweisen dürfen.

So kann ein Arbeitsgerät mit 320 kW Nutzleistung um 3 dB lauter sein als ein in der Berechnung angesetztes Gerät mit 160 kW Nutzleistung, ist im Gegenzug aber in der Lage, den doppelten Materialumschlag zu bewerkstelligen.

Es ist daher auch in Betracht zu ziehen, dass Geräte mit höherer Nutzleistung bei gleichem Materialumsatz nicht mit voller Leistung arbeiten oder aber bei Einsatz mit voller Leistung einen deutlich höheren Materialumschlag bewirken. In der Summenrechnung über die im Bauvorhaben insgesamt umzuschlagende Materialmenge ist es daher unerheblich, ob größere, leistungsstärkere Geräte die Arbeit in der halben Zeit, oder kleinere Geräte in der den Berechnung zugrunde liegenden Gesamtzeit bewerkstelligen. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wird eine ausführende Baufirma immer die Kapazität ihrer eingesetzten Geräte der jeweiligen Aufgabenstellung optimal anpassen. Der Einsatz überdimensionierter Geräte und Maschinen ist daher im Regelfall auszuschließen. In der Einlage WU2.01 ist in Position 4 unter Minderungsmaßnahmen festgehalten, dass in der jeweiligen Bauausschreibung die Einhaltung der Garantiewerte gemäß BGBl. II Nr. 249/2001 als Grenzwerte zu formulieren ist. Der Nachweis der Einhaltung obliegt dem jeweiligen Auftragnehmer.

Zum Vorbringen 2a Berücksichtigung der Leerfahrten

In den Berechnungen werden die Leerfahrten mit derselben Anzahl, wie die einfachen Fahrten angenommen, im Baugeschehen mögliche Kumulationseffekte werden nicht berücksichtigt. Dazu sind die Angaben in der Einlage 2.6.1 Position 3.6 mit den Angaben in der Einlage WU 2.01 Anhang 3 zu vergleichen. Es ist auch dem Baukonzept zu entnehmen, dass von den einfachen Fahrten mit einer Verdoppelung die Rückfahrten, die Leerfahrten, auch berücksichtigt sind.

Zum Vorbringen 2b Rückfahrwarner nur für externen LKW-Verkehr

Die allfällige Berücksichtigung von Rückfahrwarnern der internen LKW führt zu keiner Änderung der ermittelten Gesamtemission einer Bauphase.

Zum Vorbringen 2c Kipp- und Entladevorgänge

Die Lade- und Entladevorgänge sind nicht explizit dargestellt, in der Gesamtemission der einzelnen Bauphasen jedoch enthalten. Die ÖAL 111 spricht hier z.B. von einem Arbeitszyk-

lus der Maschinen und Geräte, der auch Be- und Entladevorgänge enthalten, somit auch das Abkippen von einem Hydraulikbagger auf die Ladefläche eines LKW.

Zum Vorbringen 2d Längenbezogene Schalleistungspegel der LKW sind zu niedrig

Die LKW-Emissionsansätze beziehen sich auf eine Fahrbewegung pro Tag und sind unter Berücksichtigung einer täglichen Fahrzeit von 10 Stunden auf einen längenbezogene Schalleistungspegel $L_{w'}$ mit 68 dB für Muldenkipper, 59 dB für internen Bauverkehr mit Straßen-LKWs und mit 57 dB für externen Bauverkehr umgelegt angegeben. Damit sind die angesetzten Emissionswerte um 2 bis 6 dB höher als die von Dr. List als richtig angeführten Werte. Rangiervorgänge sind damit abgedeckt.

Zum Vorbringen 2e und 3 Anpassungswert bzw. -zuschläge nicht berücksichtigt

In der Einlage 2.01 im Anhang 2 erfolgt die Gegenüberstellung der in Pos. 3.1.7 dargelegten Emissionsansätze zu den nach aktuellen Vorschriften anzusetzenden niedrigeren Emissionswerte für die fünf maßgeblichen Geräte. Damit ist der Nachweis erbracht, dass durch den konservativen Ansatz der allgemeine Anpassungswert gemäß ÖAL Richtlinie 3 Blatt 1 in den Berechnungen Berücksichtigung gefunden hat. Eine Korrektur der Emissionswerte der weiteren für die Berechnungen berücksichtigten Geräte würde zu einer weiteren Reduktion der Emissionsansätze führen. Wenn alle getroffenen Emissionsansätze gleich hoch bzw. niedriger sind, so sind bei sonst gleichen Ausbreitungsbedingungen folglich auch die daraus resultierenden Immissionen gleich hoch bzw. niedriger.

Zum Vorbringen 4 Kumulierung von überlappenden Bauphasen

In der Einlage 2.01 im Anhang 7 sind die maximalen Lärmbelastungen aus dem Baufeld für jede Bauphase getrennt ersichtlich. Ersichtlich ist auch, dass zwar die Schwellenwerte in einigen Punkten überschritten werden können, jedoch die Immissionen Baulärm deutlich unter den Grenzwerten liegen. Sollten aufgrund der räumlichen Nähe zweier in Betrieb befindlicher Baufelder überlappende Bauphasen zu einem immissionspunkt gegeben sein, die in den Berechnungen berücksichtigt wurden, würde der Summenpegel dieser beiden Wirkungen um maximal 3 dB über dem höheren der beiden ausgewiesenen Werte liegen und sich damit weiterhin deutlich unter den Grenzwerten gemäß § 10 Abs. 4 BStLärmIV befinden. Wir haben für die Berechnungen das gesamte Baufeld in acht annähernd gleich große Teile geteilt und jedes Baufeld mit einer Gesamtbelastung wie sie in den einzelnen Bauphasen definiert ist belegt.

Zum Vorbringen 5a Fahrbewegung für das Feuchthalten der Baustraßen

Es ist gemäß der Luftschadstofftechnischen Beurteilung nicht erforderlich, in der Nacht ständig zu bewässern, da in der Nacht keine Fahrbewegungen stattfinden. Die erste Fahrbewegung zur Bewässerung muss zu Beginn der Bautätigkeiten in der 1. Morgenstunde ab 6.00 Uhr geschehen. Wenn es unbedingt erforderlich ist und diese Fahrbewegung in der Nacht stattfindet, haben wir im Zeitraum Nacht von 22.00 – 6.00 Uhr zwei Fahrbewegungen über die gesamte Strecke, wobei berücksichtigt ist, dass man mit diesen Tankwagen quasi von einem Pufferbecken zum nächsten bewässert, dort wieder betankt und anschließend wieder weiterfährt. Bis zu vier Fahrbewegungen in der Nacht führen zu keiner Überschreitung des Schwellenwertes Nacht nach § 10 Abs. 1 BStLärmIV. Daher sind diese Fahrbewegungen auf jeden Fall zulässig.

Der Verhandlungsleiter erteilt dem Sachverständigen für Lärm das Wort.

Der Sachverständige für Lärm zur Stellungnahme von Rechtsanwalt Dr. List vom 23. Mai 2016:

Zum Vorbringen 1 Emissionsansätze

Die Schalleistungspegel wurden von mir geprüft (siehe TGA02, Kapitel 4.1.3). Es ist richtig, dass die ÖAL-Richtlinie Nr. 111 (April 1985) zurückgezogen wurde, sie eignet sich aber sehr gut für worst-case-Ansätze. Damit werden auch Baugeräte mit einer Herstellung vor dem Jahre 2006 abgedeckt.

Die Emissionsansätze wurden ausgehend von der ÖAL-Richtlinie 111 als worst-case-Ansätze gewählt. Diese Richtlinie bezieht sich auf älteres Maschinen- und Gerätematerial, betrachtet man die zulässigen Schalleistungspegel nach der 249. Verordnung „Geräuschemissionen von zur Verwendung im freien vorgesehenen Maschinen und Geräte“ vom 24. Juli 2001 idgF ergeben sich niedrigere zulässige Emissionswerte. Das heißt, tatsächlich eingesetzte Maschinen und Geräte liegen deutlich unter den Werten der ÖAL-Richtlinie 111 und unter den zulässigen Werten der BGBl. II Nr. 249/2001 idgF. Die zulässigen Werte sind Mindestwerte.

Zum Vorbringen 2 Emissionsansätze LKW

Die Angaben von einem zulässigen A-bewerteten Schalleistungspegel unter üblichen Betriebsbedingungen von 118 dB stehen in der ÖAL 111 für einen Großbrecher Standard 1985. Dass es sich da um eine schallgeschützte Anlage handelt, geht aus der ÖAL 111 nicht hervor. Der Wert von 122 dB steht für den Feinbrecher. Zum Vergleich: Für eine Siebanlage wird vom Forum Schall (Emissionsdatenkatalog November 2006) ein Schalleistungspegel von 107 dB angegeben.

In dem Vergleich von LKW-Schalleistungen wurden anscheinend Schalleistungen pro Stunde und Laufmeter mit Werten pro Tag und Laufmeter verwechselt. Die Darstellung der Projektwerberin ist etwas unüblich mit Werten pro Tag angegeben, aber nicht falsch. Vergleicht man Stundenwerte miteinander, so sieht man, dass sehr wohl Muldenkipper angesetzt wurden mit plausiblen Schalleistungen.

Zum Vorbringen 3 Anpassungswert

Nach § 16 Abs. 1 BStLärmIV ist es bei Bundesstraßenvorhaben, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung bei der Behörde zur Genehmigung eingereicht wurden, zulässig, anstelle des Anpassungswertes gemäß § 11 Abs. 2 BStLärmIV auch andere dem Stand der Technik entsprechende Anpassungswerte zu verwenden. Von dieser Übergangsbestimmung wurde Gebrauch gemacht. Damit werden für die Lärmberechnungen je nach Gerät Anpassungswerte von 2 dB (Hydraulikbagger), 6 dB (Laderaupe), 5 dB (Kombiwalze, Grader) bis 9 dB (Schubraupe) angesetzt. Die gewählte Vorgangsweise und die Anpassungswerte sind plausibel und entsprechen dem Stand der Technik.

Zum Vorbringen 4 Kumulierung der Bauphasen

Die auf die Gesamtdauer der einzelnen Bauphasen berechneten Immissionspegel weisen durch die „wandernde Baustelle“ wesentlich geringere Einwirkzeiten am einzelnen Immissionspunkt auf als die Gesamtbaudauer der Phase (z.B. Bauphase 3.01 21 Monate Baudauer, Einwirkzeit geschätzt 2,5 Monate).

Die Bauphasen überlappen sich teilweise. Da es sich um eine Linienbaustelle handelt, liegen auch überlappende Bauphasen in ausreichendem Abstand hintereinander. Schalltechnisch wirksam wird damit immer jener Streckenabschnitt, der den Siedlungsrändern am nächsten liegt. Die Gleichzeitigkeit von Linienbaustelle und Objektbaustellen, sowie des LKW-Verkehrs extern - intern von überlappenden Bauphasen wurden berücksichtigt.

Die lärmtechnische Prüfung basiert auf der Grundlage der Werte der Einlage 2-6.1 „Baukonzept und Materialbewirtschaftung“, Kapitel 6 Einsatzdauer und Anzahl der Maschinen und Geräte.

Da die berechneten Immissionspegel auf den heutigen Stand des Baukonzepts und Grobzeitplanes beruhen und Schwankungen in den Annahmen auftreten können, ist ein Monitoring über Pegelmessungen erforderlich, um Konzentrationen von Lärmbelastungen durch baubetriebliche Optimierung hintanhaltend zu können. Dieses ist auch vorgesehen.

Hr. Rehm wiederholt sein Vorbringen zum Thema Baulärm vom 23. Mai 2016 und ergänzt, dass gemäß Einlage 3.2.1, S. 11, die dargestellten Belastungen der Pegel nach einzelnen Phasen in einigen Punkten in einem kritischen Bereich sind.

DI Walter für die Projektwerberin zum Vorbringen von Hr. Rehm vom 23. Mai 2016:

Im Zeitraum Abend wird erfahrungsgemäß im Regelfall mit einer geringeren Intensität und einem geringeren Geräteeinsatz gearbeitet. Das Baukonzept sieht keinen Schichtbetrieb vor, im Baukonzept wird die Rahmenarbeitszeit mit 16 Stunden vorgegeben, gemäß Arbeitszeitgesetz ist von einer täglichen tatsächlichen Arbeitszeit von 10 Stunden auszugehen. Es ist daher davon auszugehen, dass abends weniger gearbeitet wird. Massentransporte werden im Regelfall nach 19 Uhr nicht mehr im dargestellten Ausmaß stattfinden. Externe Transporte haben üblicherweise am anderen Ende des Transportweges eine Betriebsanlage, die ihren eigenen Betriebszeiten unterliegt und nur in seltenen Ausnahmefällen rund um die Uhr anfahrbar ist.

Wenn man die Emissionsansätze der Bauphase ansieht, hat man in allen Bauphasen eine grundlegende Bauphase (siehe Einlage WU2.03). In diesen Szenarien ist jeweils die gesamte Baustraße enthalten mit dem darauf befindlichen LKW-Verkehr sowie das gesamte Bau- feld, aufgeteilt auf acht Baufelder, mit jeweils der Gesamtschalleistung. Aus diesem Grund sind in allen Bauphasen die Ergebnisse sehr ähnlich. Das gesamte Bau- feld wurde für die Berechnungen in acht annähernd gleich große Bauabschnitte unterteilt, deren jeder mit der Gesamtemission der jeweiligen Bauphase belegt wird. Es ist nicht möglich, jetzt bereits die Position jedes Geräts festzuhalten.

Der Sachverständige für Lärm:

Aus den Rasterlärnkarten erkennt man die Auswirkungen der Aufbereitungsanlage in den Bauphasen 3 und 4, dort habe ich örtlich Veränderungen in den Lärnkarten. Die gewählte Vorgangsweise entspricht dem Stand der Technik.

DI Walter für die Projektwerberin zum Vorbringen von Hr. Rehm vom 23. Mai 2016 bezüglich Überlappung dreier Bauphasen:

Das gesamte Baufeld wurde für die Berechnungen in acht annähernd gleich große Bauabschnitte unterteilt, deren jeder mit der Gesamtemission der jeweiligen Bauphase belegt wird. Damit sind auch die zeitlichen Überlagerungen in der jeweils lautereren Bauphase berücksichtigt.

Hr. Rehm:

Das Vorhaben ist 2011 eingereicht worden. Gemäß den Übergangsbestimmungen muss für bereits eingereichte Vorhaben die Verordnung nicht angewendet werden. Die Behörde hat sich dennoch dafür entschieden. Hinsichtlich des Anpassungswertes von 5dB beim Baulärm hat sie aber davon Abstand genommen. Die Übergangsbestimmungen erlauben dies zwar formal, es hätte aber auch hier kein Hindernis gegeben die neuen Bestimmungen anzuwenden. Die Vorgangsweise ist somit weder konsistent noch fair.

Dr. Wimmer:

Dazu ist festzuhalten, dass – auch nach Beratung durch einen renommierten lärmtechnischen Sachverständigen – die Angaben zu den Lärmemissionen in den schalltechnischen Unterlagen kaum nachvollziehbar sind, weil unklar ist, welche Ursprungsdaten für die einzelnen Geräte tatsächlich verwendet worden sind bzw. ob und welche Umrechnung von Emissionen auf bestimmte Einsatzzeiträume stattgefunden hat. Auch geht aus den Unterlagen nicht hervor, ob etwa der baustellenbedingte LKW-Verkehr einer Flächenquelle oder einer Linienquelle zugeordnet worden sind. Noch einmal darauf hingewiesen wird, dass eine Reihe von lärmintensiven Tätigkeiten, wie z.B. der Betrieb von insgesamt (ca.) 12 Reifenwaschanlagen in der Emissionsberechnung überhaupt nicht berücksichtigt worden sind.

Es wird auch nochmals auf das Thema Bewässerung und die dafür notwendigen Fahrten vor 6.00 Uhr hingewiesen. Der Emissionsberechnung liegen neben unklaren Ansätzen auch erhebliche Verdünnungen in die Fläche bzw. in die Länge und die Zeit zugrunde. Die Baustelle wird als Durchschnitt betrachtet über Abschnitte von 2km Länge und nicht stattfindend in Bauphasen. Ich konnte das aus dem Baukonzept nicht so entnehmen. Aus den Längenschnitten ist zu entnehmen, dass die Abtrags- und Auftragsmassen höchst unterschiedlich sind, dass die Zahl der Fahrbewegungen in einzelnen Bauabschnitten höchst unterschiedlich ist, dass damit der Geräteinsatz höchst unterschiedlich sein wird. Das ist nicht abgebildet. Die angegebenen Werte sind nicht nachvollziehbar, es wären daher nachvollziehbare Angaben zum Baulärm vorzulegen.

RA Dr. List:

Es handelt sich bei den Angaben um bloße Behauptungen und es ist fraglich, wie darauf aufbauend Befund und Gutachten erstellt werden konnte.

Es wird daher der Antrag gestellt, die Behörde möge der Projektwerberin die Vorlage einer vollständig, detaillierten und nachvollziehbaren Darstellung der schalltechnischen Kenndaten aller bei der Emissionsermittlung eingesetzten Maschinen, Geräte und Fahrzeuge auftragen, desgleichen der angewandten Berechnungsschritte zur Bestimmung der in die Ausbreitungsrechnungen tatsächlich eingehenden Schalleistungen und der im Modell dazu verwendeten Emissionsquellen.

Der Sachverständige für Lärm:

Die Darstellung der Emissionen ist zwar unüblich, aber nicht falsch und ist für mich nachvollziehbar. Der Geräteeinsatz basiert auf dem Baukonzept, in den Anhängen sind die Geräte mit Einsatzdauern, etc. dargelegt. Zur Verdünnung der Lärmbelastung in der Fläche: Neben den Flächenschallquellen wurden auch punktförmige Emissionsquellen mit einem Wert $L_{w,max,A}$ von 132 dB angesetzt. Diese Punktquelle wird für jeden Immissionspunkt auf der Fläche derart aufgestellt, dass zum jeweiligen Immissionsort die maximale Pegelspitze auftritt.

RA Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Die im Projekt gewählte Darstellungsweise entspricht methodisch dem Stand der Beurteilungstechnik und ist - insbesondere was die flächenbezogene Darstellung betrifft - auch problemadäquat. Zutreffenderweise sind die dem Emissions- und Immissionsrahmen zugrunde gelegten Szenarien so gewählt, dass sie nicht rechtlich unzulässige Arbeitsweisen unterstellen, sondern selbstverständlich davon ausgehen, dass etwa die Vorgaben des Arbeitszeitgesetzes eingehalten werden. Hinzu kommt, dass einzelne Emissionansätze durchaus „Sicherheitspuffer“ enthalten, sodass die Prognosen durchaus auf der sicheren Seite liegen. Letzlich ist neuerlich anzumerken, dass nach der höchstgerichtlichen Rechtsprechung für die Bauphase eine Vorschreibungstechnik anerkannt ist, mit welcher der Baubegleitung und dem Beschwerdemanagement die Aufgabe zugewiesen ist, im konkreten Bauablauf für die konsequente Einhaltung des Immissionsschutzes Sorge zu tragen.

Auf das Ersuchen von DI Zotter um Klarstellung, ab wann Bewässerungsfahrten erfolgen, erklärt DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Wenn eine Befeuchtung überhaupt erforderlich ist, werden entsprechende Befeuchtungsfahrten ab 6:00 Uhr durchgeführt. Das wurde bereits in den vergangenen Verhandlungstagen ausreichend und detailliert dargestellt.

Hr. Rehm schließt sich als Vertreter der Umweltorganisation VIRUS und der Bürgerinitiative Marchfeld dem Antrag von Dr. List an und ersucht die Behörde, den Verbesserungsauftrag und die Vertagung zeitplanmäßig so zu gestalten, dass ausreichend Zeit für die Ausarbeitung und Prüfung der Unterlagen sowie für die Vorbereitung zur Verhandlung bleibt.

Auf Nachfrage durch Dr. List, wie man mit der Bautätigkeit um 6.00 Uhr beginnen kann, wenn noch nicht befeuchtet wurde, erklärt DI Schröfelbauer für die Projektwerberin, dass, wenn eine Befeuchtung überhaupt erforderlich ist, eine entsprechende Befeuchtungsfahrt erst ab 6.00 Uhr durchgeführt wird.

RA Dr. List ersucht zu protokollieren, dass die ASFINAG heute ihr Projekt dahingehend geändert hat, dass sie nur an Regentagen um 6.00 Uhr mit den Bautätigkeiten beginnt. Wenn es keine natürliche Beregnung gegeben hat, dann wird keine Bautätigkeit stattfinden, bevor die künstliche Bewässerung stattfindet.

RA Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Die getätigten Angaben zur Bewässerung stellen Auskünfte zur Projektierung dar, beinhalten aber keine Projektänderung; ebensowenig sind Diskussionen über allfällige Maßnahmenvorschreibungen und die Baubegleitung als Projektmodifikation zu verstehen.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Sofern eine Befeuchtung der Baustraße erforderlich ist, wird dies vor Beginn der Bautätigkeiten durchgeführt werden. Zur Frage, wann zu befeuchten ist, haben wir uns bereits geäußert.

Der Verhandlungsleiter erteilt der Projektwerberin zum Vorbringen von Dr. List vom 23. Mai 2016 zum Thema Luftschadstoffimmissionen in der Bauphase das Wort. Es werden nur noch jene Themen behandelt, die nicht bereits am 23. Mai 2016 erörtert wurden.

Dr. Hübner für die Projektwerberin:

Zum Vorbringen Punkt 1.3.1 Flottengewicht

Nachdem es sich um ein Linienvorhaben in flachem Gelände handelt und nicht um einen Steinbruch oder dgl. in unwegsamem Gelände, können auch Muldenfahrzeuge oder Dumper mit geringerem Leergewicht eingesetzt werden.

Zum Vorbringen Punkt 1.3.2. Anzahl Fahrbewegungen

Der Berechnungsansatz für die Anzahl der Fahrbewegungen durch die Befeuchtungsfahrten ist nicht ganz richtig. Die maßgebliche Größe ist nicht, dass sechs mal am Tag gefahren werden muss. Die maßgebliche Größe für den Wasserbedarf ist bei einer Jahresmittelwertbetrachtung die jährliche Verdunstung. Für den Untersuchungsraum S8 können die Stationen Wien-Neueßling und Franzensdorf herangezogen werden. Die jährliche Verdunstung beträgt im Jahresmittel (Monate April – November) rund 380 l/m², womit sich eine mittlere Verdunstungsrate von 1,5 l/m²d ergibt. Berücksichtigt man noch einen Aufschlagfaktor von 2 (aufgrund einer höheren Verdunstung durch den von den Fahrzeugen erzeugten Fahrtwind) und zieht die Angaben zu der zu befeuchtende Fläche und der Wassermenge je Tankwagen der Berechnung Dr. List heran, ergeben sich rund 6500 Fahrbewegungen/a aufgrund der Befeuchtungsmaßnahmen. Dieser Wert entspricht rund 10% der externen LKW-Fahrbewegungen und ist somit im angenommenen Aufschlagfaktor jedenfalls enthalten.

DI Zerawa für die Projektwerberin zum Thema mittlere Weglängen:

Die Stellungnahme List vom 23.05.2016 geht bei der Berechnung der Weglängen der externen Fahrten auf der Baustraße davon aus, dass sämtliche externe Fahrten über die L 6 abgeführt werden. Bei realistischer Betrachtung der Aufteilung der externen Fahrten auf die Zufahrtstraßen ergibt sich eine durchschnittliche Weglänge von 3,0 km.

Dr. Hübner für die Projektwerberin:

Ich habe nachgerechnet, welche Immissionsbelastung auftreten würde, wenn die Emissionen um 20 % höher wären. Es würde sich auch dann keine Änderung bei der Anzahl der

Überschreitungstage des PM10-TMW ergeben. Selbst bei 20 % höheren Emissionen auf der Trasse würde überall das PM10-TMW Überschreitungskriterium eingehalten.

DI Schröfelbauer erklärt, dass sie ihr Vorbringen zur Stellungnahme von Dr. List auch schriftlich dem Protokoll anschließen werden.

DI Zerawa für die Projektwerberin:

Für den Bauabschnitt 1 ist unter Nutzung der L 3019 und L 3023 eine durchschnittliche Weglänge von 1,0 km anzusetzen. Für den Bauabschnitt 2 ergibt sich bei Nutzung der L 6 eine Länge von 1,5 km. Im Bauabschnitt 3 ergeben sich bei einer Aufteilung der Fahrten auf die L 11 und L 6 zu je 50% eine Fahrtlänge von 3,0 km. Im Bauabschnitt 4 und unter Nutzung der L 9 und L 6 je zur Hälfte ergibt sich eine Weglänge von 4,5 km.

Für die externen Fahrten aus dem Zwischenlager und bei Fahrten zu je 50% über die L6 und die L 11 ergibt sich eine Weglänge von 4,0 km. Der Ansatz, dass das Material zuerst auf das Zwischenlager transportiert wird und danach von dort abtransportiert stellt ein „worst case“-Szenario dar und ist bei Ermittlung der durchschnittlichen Weglänge berücksichtigt.

Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Weglänge der externen Fahrten auf der Baustraße von 3,0 km.

Dr. Wimmer:

In dem bei der mündlichen Verhandlung von 23.5.2016 vorgelegten Schriftsatz wurde u.a. dargelegt, dass der Aufschlag von 20% bei den externen LKW-Fahrten den zusätzlichen Verkehr in Folge des Transports von Bewässerungswasser nicht abzudecken vermag. Dazu wurde am heutigen Tag vom Vertreter der Projektwerberin, DI Dr. Hübner, ausgesagt, dass aus seiner Sicht der Bedarf an Befeuchtungswasser zur Staubbindung ungleich geringer sei, da nur bei hohen Verdunstungsraten die Baustraße etc. zu befeuchten wäre. Es wurde darauf hingewiesen, dass eine solche Vorgangsweise (Befeuchtung der Fahrwege nur bei sichtbaren Staubemissionen) eine völlige Abweichung von den Vorgaben und Aussagen der Technischen Grundlage zur Beurteilung diffuser Staubemissionen 2013 des BMWFJ darstellen würde, nach der der in der Aktualisierung vom Mai 2016 angesetzte Staub-Emissionsminderungsgrad von 50% erfordert, dass die Straße alle 3 Stunden mit einer Wassermenge von 3 Liter/m² befeuchtet wird. Es wird darauf hingewiesen, dass die Emissionsberechnungen nicht auf einer Staubemissionsreduktion von 50% beruhen können, wenn die Befeuchtung der Fahrwege und sonstigen emissionsrelevanten Flächen nicht nach den Vorgaben der genannten technischen Grundlage erfolgt, wie dies offenbar von der Projektwerberin beabsichtigt ist.

Zu den Fahrweglängen ist zu sagen, dass der Verbesserungsauftrag lautete, den worst-case darzustellen. In der Tabelle im Schriftsatz von Dr. List ist ein beliebiger Punkt herausgegriffen und das ist die Zufahrt von der Baustelle auf die L 6. Es ist noch nicht Stellung genommen worden zum unterschiedlichen Fahraufkommen, der unterschiedliche Zahl von Fahrbewegungen in den einzelnen Bauabschnitten.

RA Dr. List:

Zu Punkt 1.3: Dr. Hübner hat sinngemäß gesagt, man könne auch leichtere Fahrzeuge verwenden. Es ist von dem mittleren Gewicht auszugehen, das die ASFINAG im Baukonzept angegeben hat. Man kann nicht abweichend vom Projekt sagen, dass man auch kleinere Fahrzeuge verwenden könne.

Dr. Hübner für die Projektwerberin:

Angaben zu den Tara- und Bruttogewichten der Fahrzeuge stehen nicht im Baukonzept, sondern dort finden sich nur Angaben zur Zuladung.

Dr. Hübner für die Projektwerberin:

Zum Punkt Verdunstung: Die zitierten Verdunstungsraten sind der TG Staubemissionen entnommen und können bei Jahresmittelwertbetrachtungen regionsspezifisch herangezogen werden. Die in der TG angegebene Maßnahmenformulierung mit 3 l/m² alle 3 Stunden von Betriebsbeginn bis Betriebsende gelten für sehr trockene Bedingungen, die nicht an allen niederschlagsfreien Tagen eines Jahres heranzuziehen sind. Im Jahresmittel sind daher tagesdurchschnittlich wesentlich weniger Befeuchtungsfahrten erforderlich, als in der Stellungnahme List angegeben. Warum sollte auch mehr befeuchtet werden, als verdunstet. Die Verdunstung muss nicht gemessen werden, sondern es ist mit freiem Auge zu sehen, ob es staubt oder nicht staubt.

Dr. Wimmer:

Der Bewässerungswasserbedarf wurde in der Stellungnahme nicht auf das Jahresmittel bezogen, sondern es wurde für jede meteorologische Situation versucht, mit einem vernünftigen Ansatz in eine Abschätzung zu gehen. Den Sukkus der TG Diffuse Staubemissionen kann man in der Auflagenformulierung 4.2.5 für die Staubbindung finden. Das gesagte findet sich nicht in der TG Diffuse Staubemission.

Dr. Hübner für die Projektwerberin:

In der Stellungnahme von Dr. List werden 187 Tage angesetzt, an denen Befeuchtungsmaßnahmen durchgeführt werden müssen. Für jeden dieser Tag wird ein Bewässerungsbedarf von 16,5 l/m².d angegeben. In der technischen Grundlage wird in Kapitel 4.1.2 für einen Spitzentag, also sehr trockenen Tag, ein Wert von 8 l/m².d, in der Fußnote zur Tabelle in Kapitel 8.3 ein absoluter Spitzenwert aller vorliegenden Messdaten aus Österreich mit 12 l/m².d angegeben. Einen Wert von 16,5 l/m² für mehr als die Hälfte aller Tage eines Jahres anzusetzen, ist nicht nachvollziehbar.

Dr. Wimmer:

Die zitierten 8 l/m².d sind eine Angabe zur Verdunstung und haben nichts mit dem Diskussionsgegenstand zu tun.

Dr. Hübner für die Projektwerberin:

Es ist nicht nachvollziehbar, warum mehr Wasser aufzubringen ist als verdunstet.

Dr. Wimmer:

Optisch kann man bei nicht staubfrei befestigten Straßen grob unterscheiden, ob es sichtbar staubt oder nicht. Die Höhe der PM10-Emissionen kann nicht alleine durch optische Beurteilung ermittelt werden. Es ist korrekt, wenn die Oberfläche feuchter ist, weil weniger verdunstet, dass die PM10-Emissionen geringer werden. Ich kann mir kein in der Praxis anwendbares Detektions- oder Messverfahren vorstellen, mit dem ich feststellen kann, dass die notwendige 50 % Emissionsminderung erreicht ist. Das einzig sinnvolle ist, wenn es nicht regnet, alle drei Stunden mit dem Tankwagen zu fahren und 3 l/m² aufzugeben. Das ist auch der Sukkus der TG Diffuse Staubemissionen. Das ist in manchen Bundesländern auch in IG-L-Maßnahmenkatalogen so festgelegt. Damit kommt man auf die abgeschätzten Bewässerungsmengen.

Dr. Hübner für die Projektwerberin:

Das Gesagte ist nicht ganz richtig. Auch wenn noch eine gewisse Restfeuchte vorhanden ist und eine Staubaufwirbelung feststellbar ist, dann ist Feinstaubfreisetzung infolge Aufwirbelung sehr gering, da die kleinen Partikel aufgrund der Restfeuchte noch aneinander haften. Nur bei sehr trockenen Verhältnissen kommt man zu Feinstaubemissionen bei solchen Prozessen. Die Länder haben die Maßnahmenformulierung aus der Techn. Grundlage übernommen. Es wird auch die Richtigkeit der Messungen aus Tirol, die die Grundlage für die TG bilden, angezweifelt.

Auf Nachfrage durch Hr. Rehm zu den Messungen in Tirol erklärt Dr. Hübner für die Projektwerberin, dass nur Kurzzeitmessungen unter trockenen Bedingungen erfolgten und dies nicht repräsentativ für Jahresmittelwertbetrachtungen in Österreich ist, sodass eine Anwendung auf die unterschiedlichen jahreszeitlichen Verhältnisse nur ungenügend gegeben ist. Eigene Untersuchungen auf Basis von Jahresmessreihen einer Baustellenüberwachung in Tirol sowie eigene Immissionsmessungen im Einflussbereich von Baustellen lassen den Schluss zu, dass bei Langzeitbetrachtungen die Emissionsberechnungen nach der TG zu bis zu 10-fach zu hohen Emissionen führen.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 11.03 Uhr für eine Pause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 11.25 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiterin erteilt Fr. Beate Kainz, Grüne Bezirk Gänserndorf, das Wort.

Fr. Beate Kainz, Grüne Bezirk Gänserndorf:

Der Verhandlungsleiter hält für das Protokoll fest, dass von den Grünen Bezirk Gänserndorf ergänzende schriftliche Stellungnahmen vom 1. April und 6. April 2016 vorgelegt wurden.

Fr. Kainz erklärt, dass am heutigen Tag eine weitere schriftliche Stellungnahme übermittelt wurde.

Fr. Kainz:

Es ist ungeklärt, warum eine Schnellstraße, die Wien mit Bratislava verbinden soll, bei der ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn endet. Warum wird die UVP auch nicht bis zum tatsächlichen Zielpunkt durchgeführt und warum werden die Auswirkungen der Zubringer zur S 8 nicht einberechnet? Die Bescheide für die ersten beiden Verwirklichungsabschnitte des Zubringers, der parallel zur L 9 durch Gänserndorf geführt werden wird, wurden bereits von der BH erlassen. Eine Straße, die nur gebaut werden muss, wenn die S 8 tatsächlich für den Verkehr freigegeben wird, weil sich dann das tatsächliche Verkehrsaufkommen fast vervierfacht. Ohne S 1 und S 8 sind für 2019 4.000 Kfz geplant, mit den beiden Schnellstraßen 15.000 Kfz. Ein Projekt, das somit in direkten Zusammenhang mit der S 8 steht, allerdings nicht in deren UVP einbezogen wurde. Ich ersuche daher um eine Erweiterung der UVP in Bezug auf sämtliche Zubringer.

Mag. Peer für das Land Niederösterreich:

Die L 9 ist nicht Vorhabensgegenstand. Es besteht kein räumlicher und sachlicher Zusammenhang im Sinne des Gesetzes. Die Umfahrung ist selbstständig verkehrstechnisch wirksam. Weder bedingt die Umfahrung die S 8, noch umgekehrt. Es werden auch sonst keine Schwellenwerte und Kriterien des Anhangs 1 erreicht.

Fr. Kainz hält nochmals fest, dass die Umfahrung nur errichtet werden soll, um die Bewohner vor dem entstehenden Mehrverkehr zu schützen und damit ein Zusammenhang besteht, erst der Verwirklichungsabschnitt 3 wäre tatsächlich eine Umfahrung.

DI Rehling:

Die Umweltauswirkungen im bestehenden Straßennetz wurden im gegenständlichen Verfahren geprüft, die Umfahrung Gänserndorf Süd ist keine Voraussetzung für die Verkehrsfreigabe der S 8 West. Das geplante Landesstraßenvorhaben wurde bei der Ermittlung des maßgebenden verkehrlichen Planfalls im Bereich der Trasse der S 8 als absehbare Entwicklung berücksichtigt.

Fr. Kainz:

Man hat ihn berücksichtigt, hat aber nicht Auswirkungen miteinberechnet. Es gibt die Aussage, dass keine Auswirkungen auf das Ortsgebiet auftreten, weil die S 8 500m von jedem Ortsgebiet entfernt ist, die Zubringer sind das nicht. Die L 11 teilt Gänserndorf Süd in zwei Teile, die L 9 muss versetzt werden. Es wurde auch nicht einberechnet, welche CI-Auswirkungen es gibt, wenn das Wasser über Bodenmulden ungefiltert versickert wird. Auch werden die Querverbindungen parallel zur S 8 von Frächtern weiterhin bevorzugt, da diese nicht kostenpflichtig sind und ohne flächendeckende LKW-Maut werden die Zielorte weiterhin auf der Gratisstrecke angefahren. Die derzeit vorliegenden Berechnungen beruhen auf der Annahme, dass die Frächter freiwillig das hochrangige Straßennetz benützen und werden dadurch ad absurdum geführt, weil es günstiger ist, andere Wege zu fahren. Ich er-

suche daher um Nachbearbeitung dieses Punktes, da die Verkehrszahlen somit nicht stimmen.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die Verkehrsprognose wurde unter der Bedingung gemacht, dass es keine LKW-Maut gibt. Das langfristige Verhalten kann jedoch zu einem Zurückkehren führen. Im Sinne einer nachhaltigen Sicherstellung ist im Maßnahmenkatalog auch eine empfohlene Maßnahme enthalten (z.B. Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen). Es ist aber zu berücksichtigen, dass dies nicht in der Kompetenz der ASFINAG liegt. Es ist auch ein Monitoring vorgesehen, das dazu führt, dass wenn z.B. LKW über den prognostizierten Belastungen liegen, entsprechende Folgeuntersuchungen zu machen sind. Wenn Grenzwerte überschritten werden, sind kompensatorische Maßnahmen durchzuführen. Es gibt nicht nur ein Monitoring an der S 8 selbst, sondern auch ein sehr dichtes weiteres Zählstellennetz.

Fr. Kainz:

Wir fordern die Einbeziehung sämtlicher Zubringer in die UVP und der S 8 bis Bratislava, um die Gesamtauswirkungen zu beurteilen.

Der Verhandlungsleiter ersucht die Sachverständigen um Stellungnahme zu den offenen Punkten aus den schriftlichen Stellungnahmen vom 1. April 2016 und 6. April 2016.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima zur Stellungnahme vom 1. April 2016:

Von diesen Schadstoffen ist ein vernachlässigbarer Beitrag zu erwarten, wie auch in der RVS festgehalten. Es finden sich dazu sowohl in der UVE als auch im TGA dazu Aussagen.

Cadmium

Im Stadtgebiet von Wien liegen die Messungen der letzten Jahre mit $0,2 \text{ ng/m}^3$ Cd deutlich unter dem Grenzwert von 5 ng/m^3 . Der Depositionsgrenzwert nach IG-L für Cadmium im Staubbiederschlag ist mit $0,002 \text{ mg/(m}^2\text{d)}$ definiert. In den letzten Jahren wurden an der Wiener Luftgütemessstelle „A4-Ostautobahn“ Werte zwischen $0,0004$ und $0,001 \text{ mg/m}^2\text{d}$, in Hainburg $0,0001$ bis $0,0002 \text{ mg/m}^2\text{d}$ Cadmium im Staubbiederschlag gemessen.

Blei

Durch das Verbot von bleihaltigen Kraftstoffzusätzen wurden Bleiemissionen durch den Straßenverkehr unterbunden. Mit rund $0,04 \text{ mg/(m}^2\text{d)}$ liegt der Bleigehalt im Staubbiederschlag an der Wiener Luftgütemessstelle „A4-Ostautobahn“ in den letzten Jahren beispielsweise deutlich unter dem Jahresmittel-Depositionsgrenzwert nach IG-L von mit $0,1 \text{ mg/(m}^2\text{d)}$. In Hainburg liegen die Messungen des Landes Niederösterreich für Bleigehalt im Staubbiederschlag in den letzten Jahren zwischen $0,004$ und $0,009 \text{ mg/(m}^2\text{d)}$.

Benzo(a)pyren

Benzo(a)pyren, ein polyzyklischer aromatischer Kohlenwasserstoff (PAK), wird im Jahresmittel mit einem Zielwert von 1 ng/m^3 begrenzt. Wie im Teilgutachten Luft und Klima ausgeführt, wurden in Schwechat Schwebstaubkonzentrationen durch das Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelttechnik, erhoben, die in Form von Monatsmischproben auf Benzo(a)pyren

analysiert wurden. Der daraus abgeleitete Jahresmittelwert beträgt in den letzten Jahren zwischen 0,4 und 0,6 ng/m³ Benz(a)pyren und liegt damit deutlich unter dem Zielwert. Ergebnisse eines Messprogramms an der A 5 im Bereich der Anschlussstelle Wolkersdorf Süd zeigen, dass mit zunehmendem Abstand zur Autobahn die Staubniederschlagswerte rasch abnehmen. Hinsichtlich der Schwermetalle im Staubniederschlag wurden die Grenzwerte des IG-L für Schwermetalle an keiner Messstelle entlang des Querprofils überschritten. Relevante Erhöhungen der Depositionswerte sind daher auch an der S8 West nicht zu erwarten.

Platingruppe

Die Edelmetalle Platin (Pt), Palladium (Pd) und Rhodium (Rh) der Platingruppenelemente (PGE) werden seit Mitte der 80er Jahre durch den Einsatz in Autokatalysatoren vermehrt emittiert. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass keine Grenzwerte zur Limitierung von PGE-Immissionen festgelegt sind. Die in Abgaskonvertern verwendeten PGE werden nahezu ausschließlich als Partikel emittiert. Untersuchungen an geregelten Drei-Wege-Katalysatoren ergaben, dass je nach Motortyp, den gewählten Betriebsbedingungen und dem Katalysatoralter im Abgasstrom mittlere Platinkonzentrationen von 7 bis 123 ng/m³ zu finden sind (Herpertz und Moritz, 2005: Verkehrsbedingte Einträge der Platingruppenelemente in die straßenbegleitenden Flächen - Analytik und Abschätzung der Folgen für die straßennahen Ökosysteme und den Menschen – Literaturstudie. <http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2011/167/> (Stand: 2.5.2016)). Im Luftstaub werden PGE-Konzentrationen im ppb-Bereich (µg/kg) festgestellt. Die im straßennahen Grasschnitt und in den Banketten von Autobahnen festgestellten Gehalte liegen um 1-2 Zehnerpotenzen höher. Die Anreicherung von Platin in Oberböden nimmt mit zunehmendem Abstand von Straßenrand allerdings sehr schnell ab. Diverse Untersuchungen ergaben, dass verkehrsbedingte PGE-Immissionen bis zu einer Tiefe von 12 cm und einem Fahrbahnabstand von 8 m nachzuweisen sind. Vermutlich auf Grund der schlechten Löslichkeit von PGE wurden in untersuchten Straßenabwässern auch nur Gehalte im Bereich von ppt gefunden.

Antimon

Gemäß Umweltbundesamt (Schwermetalldepositionen in Österreich, Rep-0201,2009) liegt die durchschnittliche Antimonkonzentration in Österreich bei 0,17 µg/g Sb, in Straßennähe (in 5 bis 10m Entfernung), z.B. entlang von Autobahnen steigen die Immissionswerte auf 2 µg/g Sb. Auch für Antimon liegt kein Immissionsschutzgrenzwert vor.

Der Sachverständige für Wildökologie, Jagd und Wald zur Stellungnahme vom 1. April 2016:

Die Formulierung im UVP-Teilgutachten Wildökologie, Jagd und Wald „da die befristeten Rodungen bei allen Vorhaben generell wiederzubewalden sind und für dauernde Rodungen meist Ersatzaufforstungen vorgeschrieben wurden, ist nach Durchführung der Ersatzaufforstungen und Wiederbewaldungen in der Region mit keinen relevanten Waldflächenverlusten, sondern insgesamt voraussichtlich sogar mit einer Verbesserung der Waldausstattung zu rechnen“ bezieht sich auf absehbare Einwicklungen, für die zwar ein Projekt, aber nur zum Teil bereits Genehmigungsbescheide vorliegen und daher der Umfang allfälliger Ersatzaufforstungen nicht im Detail bekannt ist.

Aufgrund der von der Forstbehörde bei Rodungen im nordöstlichen Niederösterreich im Allgemeinen gepflegten Vorgangsweise, für Dauerrodungen Ersatzaufforstungen im 3-fachen

Flächenausmaß vorzuschreiben, ist voraussichtlich mit einer Verbesserung der Waldausstattung zu rechnen.

Unabhängig von allfälligen Ersatzaufforstungen im Rahmen anderer Projekte gilt die folgende Aussage im UVP-Teilgutachten Wildökologie, Jagd und Wald:

„Die Gesamtrodungen im Bezugsraum erhöhen sich durch die Berücksichtigung der kumulativen Auswirkungen von 15,2332 ha (Rodungen für die S 8 West) auf 29,9036 ha. Die Waldausstattung des Bezugsraums wird damit vorübergehend um 1,9% (statt 1,0% bei ausschließlicher Betrachtung der Rodungen für die S 8 West) verringert. Unterstellt wird dabei als ungünstigster Betrachtungsfall eine zeitliche Überlagerung der Auswirkungen; aber auch dabei wird die regionale Waldausstattung nur geringfügig verringert; die Auswirkungen der S 8 West auf den Wald sind auch bei Berücksichtigung der Auswirkungen anderer Vorhaben als vertretbar einzustufen.“

Der Sachverständige für Tiere und ihre Lebensräume hält zum Vorbringen vom 6. April 2016, dass die Bauphase 0 außerhalb der Brutzeit (Mitte März bis Ende Juni) stattfinden soll, in Widerspruch mit der Vorgabe in Maßnahme 5.12, wonach im Falle einer Grundbeanspruchung auf den Rußbachtälchen nach dem 15. Mai die Flächen nochmals zu mähen sind, steht, fest, dass dies stimmt und die Maßnahme entsprechend geändert wird.

Der Verhandlungsleiter erteilt Hr. Ing. Bloms das Wort.

Ing. Wolfgang Bloms:

Ing. Bloms erklärt, dass mit Schreiben vom 19. Mai 2016 ergänzende Anträge gestellt wurden und fasst diese kurz zusammen:

- Ergänzende Unterlagen: Es stand nicht ausreichend Zeit zur Vorbereitung zur Verfügung.
- Als Bürgerinitiative habe ich die Verständigung aufgrund eines Schreibfehlers auf dem Kuvert erst am 11. Mai 2016 – somit nicht einmal mal innerhalb der 14 Tages Frist.
- Befangenheitsantrag bezüglich des Sachverständigen DI Neukirchen, da dieser bei drei Projekten für die ASFINAG tätig wurde.

Ing. Bloms fasst seine Kritikpunkte vom 8. April 2016 kurz zusammen und erklärt, dass es ihn erstaune, dass bezüglich des Verkehrs kein Verbesserungsauftrag erteilt worden sei.

Ing. Bloms liest den letzten Absatz der Beantwortung des Einwandes 30.2 durch den Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit vor und erklärt, dies ist nachgewiesen falsch. Im Anhang zum Verkehrsbericht, S. 70, wird für den PF 1-C ein Verkehr von 20.600 und im PF 1-E von 21.500 Kfz/24h für die B 8 angegeben. Dies ist der Abschnitt mit dem höchsten Verkehr in Deutsch-Wagram. Die vom Sachverständigen angegebenen 6.200 Kfz beziehen sich auf einen Abschnitt, auf dem der Binnenverkehr und v.a. der Verkehr des EKZ nicht berücksichtigt wurde.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Wenn Sie die Entlastung von PF 0-B zu 1-E nehmen, kommt man von rd. 29.000 auf 21.500, das ist eine deutliche mengenmäßige Entlastung. Beim PF Teilausbau (PF C) kommt man von 30.000 auf 21.000. Das ist eine starke Entlastung.

Ing. Bloms:

Im TGA 01, wo die Verkehrsentslastung bewertet wird, sieht man für den Ortsbereich Deutsch-Wagram 6.200. Das ist höchste Wert auf der B 8. Da entsteht ein vollkommen falscher Eindruck. Ing. Bloms liest die Beantwortung des Einwandes 30.25 durch den Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit vor und erklärt zu den angegebenen Zahlen, dass abgesehen vom PF 1-E einmal 6.200 und einmal 5.600 Kfz, verläuft der Abschnitt der B 8 zwischen der S 1 und Aderklaa nicht durch das Ortsgebiet von Deutsch-Wagram, sondern ein unbebautes landwirtschaftliches Gebiet. Der Sinn des Vergleiches ist daher fraglich. Die Angabe der Reduktion auf der B 8 zwischen S 1 und Aderklaa widerspricht der Einlage Verkehrsbericht 1-4-1, der für diesen Abschnitt eine Reduktion von 19.600 (0-B) auf 13.800 (1-E) prognostiziert. Hier wurde der falsche Nullplanfall R 2025 zum Vergleich herangezogen, die Reduktion beträgt daher nur 30 % und nicht wie in der gutachterlichen Stellungnahme 61 – 73 %. Diese Aussage einer Reduktion von 61 – 73 % trifft daher für das Zentrum von Deutsch-Wagram nicht zu und steht im Widerspruch zur Beantwortung des Einwandes 30.2. In Folge liest Ing. Bloms den 1. Absatz bis „-66% gebracht werden kann“ der Beantwortung des Einwandes 30.2 durch den Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit vor und erklärt, dass hier wieder der Widerspruch zum TGA 01 vorliegt.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Eine konkrete Überprüfung der mündlichen vorgelesenen Verkehrszahlen ist ad hoc nicht möglich. Es zeigen sich beim Vergleich der relevanten Planfälle ganz klare Entlastungswirkungen. Bei Prozentangaben muss man immer die Basis berücksichtigen, auf die sie sich bezieht. Je stärker der Binnenverkehr eines Ortes ist, desto geringer ist die prozentmäßige Entlastung, weil der Ortsverkehr nicht durch die S 8 beeinflusst wird.

Ing. Bloms:

Zur angeblichen Verkehrszentrum im Ortszentrum von Deutsch-Wagram weise ich nochmals auf das TGA 01 hin, wo bei der entscheidensten Zahl ein falscher Eindruck erweckt wird. Es werden 6.200 Kfz angegeben, ein Drittel von den 21.500 Kfz. Da die Angaben widersprüchlich und falsch sind, wird beantragt, das bmvit möge einen Verbesserungsauftrag zur Richtigstellung der Aussagen über Entlastungswirkungen in den Stellungnahmenbänden und dem Teilgutachten erlassen und die Entlastungswirkungen bezüglich Lärmimmissionen getrennt nach offener und geschlossener Bebauungsweise gemäß RVS 04.02.11, Punkt 7.1., nach der Anzahl der zu entlastenden und belasteten Personen zu ermitteln.

Es wäre zu klären, wo die 43 % Verkehrsreduktion stattfinden. Im Abschnitt mit dem höchsten Verkehrsaufkommen in Strasshof bspw. kommt es nach der Verkehrsuntersuchung, S. 170, zu einer Verkehrsabnahme von 12.000 (0-B) auf 10.900. Meines Erachtens beziehen sich die 43 % auf eine Freilandstrecke zwischen Strasshof und Gänserndorf.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum das Verkehrsaufkommen gemäß der Verkehrsuntersuchung, S. 170, vom Bestand 2011 zum Referenzplanfall 2025 wesentlich zunimmt, in Strasshof es aber zw. der Deutsch-Wagramer Straße und Gewerbeparkstraße zu einer Ver-

kehrsabnahme kommt: Deutsch-Wagram von 28.000 auf 36.800 (Zunahme 31,4 %) und in Strasshof von 18.500 auf 17.900 (Abnahme 3,2 %). Das ist nicht nachvollziehbar. Ist das ein Zahlenfehler?

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Es ist kein Zahlenfehler. In den verkehrlichen Wirkungen zwischen den verschiedenen Planfällen müssen alle Effekte berücksichtigt werden. Es sind einerseits das lokale Verkehrsaufkommen und andererseits Netzwirkungen (Verschiebungen von Verkehrsströmen durch die Auslastung im Netz) im größeren räumlichen Zusammenhang. Im Einzelfall ergibt dies eine Zunahme oder Abnahme an einem konkreten Streckenabschnitt. Die Verkehrsstärke von 36.800 Kfz/24h auf B8 in Dt.-Wagram ist aus verkehrstechnischer Hinsicht plausibel. Der Knotenpunkt B8-L6 ist nicht über den gesamten Tag ausgelastet, wodurch noch Reserven bestehen. Die zusätzlichen Verkehrsmengen kommen im untergeordneten Netz in Nebenverkehrszeiten hinzu.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit schließt sich diesen Ausführungen an und ergänzt, dass wenn sich die Auslastung auf einem Straßenabschnitt verstärkt, z.B. in der Nähe von Wien so ist es auch plausibel, dass auf einzelnen Streckenabschnitten der B8 durch einen Null-Planfall je nach Abschnitt Mehr- und Entlastungen entstehen. Das wird durch Überlastungseffekte in der Nähe von Wien bewirkt.

Ing. Bloms:

Die Verkehrsverlagerungen müssten dann auch schon jetzt stattfinden. Die Zunahme in Deutsch-Wagram einerseits und die Abnahme in Strasshof andererseits ist nicht schlüssig erklärbar. Zu den raumordnungsmäßigen Entwicklungen ist zu sagen, dass Strasshof zuletzt das größte Bevölkerungswachstum hatte. In Deutsch-Wagram soll es auf ein paar Prozent pro Jahr beschränkt werden.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

1. In Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden von der Projektwerberin Annahmen mit den Gemeinden und dem Land NÖ abgesprochen. Bei diesen Annahmen sind Unsicherheiten dabei. 2. Der PF R ist insofern relevant, als er zeigt, was sich tun würde, wenn man – abgesehen von den prognostischen Auswirkungen – nichts im Infrastrukturbereich verändert. Es handelt sich um einen Informationsplanfall, der eine Plausibilitätsprüfung ermöglicht, aber für die UVP nicht relevant ist.

Ing. Bloms:

Der Sachverständige hat richtig festgestellt, dass der PF R nur ein Vergleichsplanfall und nicht UVP-real ist. Ein weiterer Punkt ist, dass die ASFINAG mit der falschen Zahl 6.200 in den Medien nennt.

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Die Zahl 6.200 ist kein Zahlenfehler, sondern eine beispielhafte Zahl für die Entlastungswirkung der S 8.

Ing. Bloms:

Aber nicht auf dem höchst belasteten Querschnitt.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Zuwächse an Nutzungen der Raumordnung sind in den Prognosen im Prinzip berücksichtigt. Wenn Vergleiche zwischen zwei Streckenabschnitten gemacht werden, dann handelt es sich um die gleichen Abschnitte.

Ing. Bloms beantragt, die ASFINAG bzw. der Sachverständige der Behörde möge eine schlüssige Erklärung für diesen Widerspruch vorlegen oder die Zahlen richtig stellen.

Ing. Bloms:

In Bezug auf die Verkehrsentlastung ist auch das TGA 01 nicht richtig. In Tab. 4.2-3 ist für die B 8 Ortsbereich Deutsch-Wagram nur 9.000 – 6.200 ausgewiesen. Der richtige Wert müsste 21.500 lauten. Das bedeutet, dass der höchste belastete Abschnitt der B 8 nicht berücksichtigt wurde. Auch der Ortsbereich Strasshof ist falsch, die maximale Verkehrsbelastung im Ortsbereich Strasshof beträgt laut S. 170 der Verkehrsuntersuchung nicht 10.500 sondern 11.900 Kfz (PF 1-C).

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Im TGA Verkehr wurde vom Sachverständigen dargestellt, wie auf ausgewählten Streckenabschnitten in den verschiedenen Planfällen die Verkehrsstärken ermittelt wurden und hat die maximale Verkehrsstärke auf diesem Abschnitt aus den verschiedenen Planfällen gekennzeichnet. Es ist nicht die maximale Verkehrsstärke in einem Ortsgebiet oder auf einer Route, sondern die maximale Verkehrsstärke auf einem Netzabschnitt zwischen verschiedenen Planfällen.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die in der Tabelle enthaltenen maximalen Verkehrsbelastungen beziehen sich auf den Vergleich der Planfälle und nicht auf die Streckenabschnitte der B8.

Ing. Bloms:

In der Spalte „Maximale Verkehrsbelastung von untergeordneten Straßen“ wäre logischerweise die maximale Verkehrsbelastung in den jeweiligen Ortsbereichen anzugeben.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

In der Tabelle ist das Maximum zwischen Planfällen definiert (blau gekennzeichnet). Es ist dargestellt, welcher Planfall der maximale für vergleichbare Streckenabschnitte ist. Es geht

um die verkehrsplanerischen Aussagen der Planfälle und nicht darum, an welcher Stelle in welchem Ort die maximale Lärmimmission festgestellt wurde. Wie schon gesagt, werden die Planfälle beurteilt, nicht einzelne Streckenabschnitte. Es geht um die Frage, welcher Planfall der entscheidende für das untergeordnete Straßennetz ist.

Auf das Vorbringen von Ing. Bloms, dass, wenn man dort nicht den maximalen Verkehr angibt, auch nicht die Umweltauswirkungen beurteilt werden können, erklärt der Sachverständige, dass Planfälle und nicht einzelne Streckenabschnitte beurteilt werden. Es geht darum, darzustellen, welche Planfälle für die Beurteilung der Umweltauswirkungen im untergeordneten Straßennetz relevant sind. Es ist nicht dargestellt, an welchem Streckenabschnitt eines Planfalles die maximale Verkehrsbelastung auftritt.

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Die Tabelle 4.2-3 zeigt nur auszugsweise die untersuchten Planfälle. Die Zahlen sind nicht falsch, sondern dienen nur der Darstellung der Verkehrszahlen auf Streckenabschnitten in den unterschiedlichen Planfällen. In allen anderen Streckenabschnitten, die nicht in der Tabelle dargestellt sind, wurden ebenfalls die Verkehrsstärken ermittelt und in den Fachbereichen Lärm und Luft zur Auswirkungsermittlung berücksichtigt.

Ing. Bloms beantragt, das BmVIT möge das Teilgutachten 01 verbessern lassen, auch eine Neubeurteilung durch den Behördengutachter hinsichtlich Zielerfüllung, Verkehrsentlastung angesichts der geringen Verkehrsentlastung in den Streckenabschnitten mit dem höchsten Verkehrsaufkommen in Deutsch-Wagram und Strasshof erforderlich. Dabei wäre zu berücksichtigen, dass die genannten Zahlen den Binnenverkehr bzw. große Verkehrserreger wie das EKZ Deutsch-Wagram in den Ortsbereichen nicht ausreichend berücksichtigen. Es wird weiters beantragt, die Tabelle 9 auf S. 116 des UVG zumindest für den Ortsbereich Deutsch-Wagram richtig zu stellen.

Zusammengefasst beträgt die Entlastung im Vorhabens-PF im Zentrum Deutsch-Wagram rund 30 %, im Ortsgebiet von Strasshof 10 % und in Gänserndorf steigt der Verkehr laut TGA um 18 %. Auch auf vielen Zulaufstrecken steigt der Verkehr. Dieser geringe Entlastungseffekt kann keine Autobahn rechtfertigen.

Ing. Bloms erklärt, dass die Ausführungen von Prof. Sammer auf S. 223 des Stellungnahmenbandes 1 (vorgelesen wird der 1. Absatz bis „- 66 % gebracht werden kann“) sind nicht nachvollziehbar, weil von einem „Ausbau“ gesprochen wird.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Darunter ist eindeutig der Ausbau im Sinne des Einreichprojekts zu verstehen.

Ing. Bloms:

Die Aussage, dass der Vergleich der Verkehrsstärken die Zweckmäßigkeit des Ausbaus der S 8 West zeigt, ist weiters nicht nachvollziehbar, weil dies dem SP-V-Leitfaden widerspricht.

Der Verhandlungsleiter erklärt, dass die SP-V nicht Gegenstand des Verfahrens ist.

Ing. Bloms erklärt, dass die Aussagen des Sachverständigen seinem eigenen Gutachten widersprechen. Projektbearbeiter des SP-V-Leitfadens war u.a. der Sachverständige. Der SP-V-Leitfaden basiert weitgehend auf den Grundlagen der ZIS+P Verkehrsplanung. In Folge zitiert Ing. Bloms aus dem Leitfaden. Wenn man die Kriterien aus dem SP-V-Leitfaden heranzieht, die Prof. Sammer festgelegt hat: Der DTV ist weder auf der S 8 West (Minimum 9.500 Kfz) noch auf der gesamten S 8 Ost (19.700, 21.800 und max. 23.100) vorhanden – laut S. 104 von Einlage 1.4.1. Weder die S 8 West noch die S 8 Ost dürften nach dem SP-V-Leitfaden gebaut werden, da das Verkehrsaufkommen zu gering ist. Die S 8 West erfüllt auch das Kriterium Verbindung Bundeshauptstadt – Landeshauptstadt einschließlich gleichwertiger Zentren im Ausland nicht. Ebenso wenig das Kriterium Netzschluss. Die S 8 West ist Stichverbindung zur Bezirksstadt Gänserndorf.

Der Verhandlungsleiter erklärt, dass die S 8 Marchfeld Schnellstraße im Anhang zum Bundesstraßengesetz enthalten ist und erklärt weiters, dass es sich dabei um eine Rechtsfrage handelt.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Es handelt sich hierbei nicht um zwei Gutachten, sondern einerseits um ein Gutachten und andererseits um einen Vorschlag für eine Leitlinie zur Strategischen Prüfung Verkehr, die vom bmvit bis heute nicht für verbindlich erklärt ist.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 12.44 Uhr für eine Mittagspause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 13.49 Uhr wieder auf.

Ing. Bloms:

Auf S. 10 des TGA 01 wird ausgeführt, dass die S 8 West ein 1. Ausbauschnitt ist, der mit den aufgelisteten Zielen konform geht. Als 1. Punkt wird angeführt „Schaffung einer hochrangigen Verbindung der Städte Wien und Bratislava sowie deren Einzugsbereiche; Lückenschluss zum Regionenring durch Verbindung mit der S 1“. Da eine UVP für die S 8 Ost inkl. Marchquerung nicht vorliegt und deren Realisierung „in den Sternen steht“, ist die S 8 West aus rechtlicher Sicht kein 1. Ausbauschnitt, sondern ein eigenständiges Projekt. Dementsprechend ist die S 8 West im Verfahren zu behandeln. Im UVP-Rundschreiben des BMLFUW heißt es dazu „Der Behörde wird im Genehmigungsantrag ein konkretes Projekt vorgelegt und nur für dieses konkrete Projekt wird eine UVP durchgeführt.“ Eine hochrangige Verbindung ist die S 8 nicht und es besteht auch keine verkehrswissenschaftliche sinnvolle Begründung, warum Regionen ringförmig miteinander verbunden werden sollen. Das Ziel müsste auch lauten „Schaffung einer zweiten hochrangigen Verbindung der Städte Wien und Bratislava“ (A 4/A 6).

In Folge liest Ing. Bloms den zweiten Punkt aus Kap. 1.8 des TGA vor und erklärt, auch dieser Punkt ist damit nicht erreicht. Das 3. Kriterium liegt im Widerspruch zum SP-V-Leitfaden, die Anbindung der Bezirkshauptstadt Gänserndorf kann kein Grund für den Bau einer Autobahn sein. Es fehlt auch ein Nachweis, warum eine zweite hochrangige Verbindung notwendig wird.

Inwiefern der Bau einer Autobahn mit der Nahversorgung in Verbindung steht, ist nicht nachvollziehbar, da Autobahnen mit ein Grund für die Verschlechterung der Nahversorgung sind.

Im TGA 01 wird auch kein Nachweis erbracht, dass die S 8 zur Attraktivierung von Wien und Bratislava beitragen wird. Dies sind mE rein Behauptungen, die nur die Wirtschaftlichkeit betreffen.

Die Sicherung des Standortes im internationalen Wettbewerb ist nicht Gegenstand der UVP. Die Verbesserung der Verkehrsqualität ist auch nicht Gegenstand einer UVP und es fehlt die Definition der Verkehrsqualität. Es besteht auch ein Widerspruch zu S. 52 und 53 des TGA 01, wo der Sachverständige Maßnahmen empfiehlt (Tempo 30 im Ortsgebiet und 70 im Freiland).

Auf die Frage, inwiefern die S 8 die Nahversorgung beeinflusst, erklärt der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit, dass Ortsdurchfahrten entlastet werden und zu Fuß einkaufen gegangen werden kann, Straßen sicherer als vorher gequert werden können. Es entsteht Potential, dass die Orte wieder lebenswerter zu machen.

Ing. Bloms:

Ein älteres Straßenforschungsheft kommt zum Ergebnis, dass bei Ortsumfahrungen die Geschäfte in den Ortskernen schlechter gehen.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit erklärt, dass es diesbezüglich viele Einflussfaktoren gibt und der Verkehr nur ein Faktor ist.

Ing. Bloms stellt den Antrag, die ASFINAG bzw. das bmvit möge ein Konzept über Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erarbeiten, in dem auch die Streckenabschnitte angegeben werden, auf denen die Geschwindigkeiten auf 30 bzw. 70 km/h reduziert werden. Weiters wird beantragt, die ASFINAG möge für die Vorhabensplanfälle neue Prognosen erstellen, in denen die Reduktionen der Geschwindigkeiten auf 30 bzw. 70 km/h berücksichtigt werden und in Folge alle relevanten Fachberichte den neuen Prognosen anzupassen.

Durch die Reduktion der Geschwindigkeiten kommt es zu Verkehrsverlagerungen, die Geschwindigkeitsreduktion wirkt sich auch auf den Verkehrswiderstand und damit die Routenwahl aus. Anzumerken ist weiters, dass die ASFINAG in ihrer Stellungnahme zu den Maßnahmen festhält, dass die Setzung verkehrsbeschränkender Maßnahmen iSd StVO auf dem untergeordneten Netz außerhalb des Dispositionsbereiches der Projektwerberin liegt und zur Setzung dieser Maßnahmen sind ausschließlich die Verkehrsbehörden zuständig. Ebenso wenig hat die Projektwerberin ein durchsetzbares Recht, dass die zuständigen Straßenerhalter gemeinsam mit ihr derartige Maßnahmen konzipiert. D.h. die im TGA vorgeschriebenen Maßnahmen sind rechtlich nicht durchführbar.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Die Projektwerberin wird zu diesem Punkt im Rahmen der Diskussion der Maßnahmenvorschläge Stellung nehmen.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Verkehrsberuhigende Maßnahmen im TGA01 sind aus Zuständigkeitsgründen der Projektwerberin nicht verbindlich, die ASFINAG kann aber gemeinsam mit den Gemeinden dafür aktiv werden. Die Ergebnisse der Verkehrsmodelle werden durch die Berücksichtigung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Ergebnis anders, aber die S8 West ist aus der Sicht des TGA01 umweltmäßig gut abgesichert.

Auf den Einwand von Ing. Bloms, dass wenn man in Deutsch-Wagram den Verkehrswiderstand massiv erhöhen würde, mehr Personen den Abschnneider durch Helmahof zur S 8 würden, erklärt der Sachverständige, dass auch dort die Empfehlung für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen gilt, um dieses Abschneiden zu vermeiden. In den verkehrsberuhigten Bereichen werden weniger Fahrzeuge fahren.

Ing. Bloms:

Die Fahrzeuge, die in der verkehrsberuhigten Zone weniger werden, werden sich einen anderen Weg suchen und das wird über unseren Ortsteil sein. Wir haben bereits verkehrsberuhigende Maßnahmen.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Ich gehe davon aus, dass Helmahof nicht schlechter gestellt wird, wenn man weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen setzt.

Ing. Bloms:

Das einzig wesentliche Kriterium im TGA 01 „Erhöhung der Lebensqualität durch Verringerung der Emissionen in den meisten Ortsdurchfahrten“ wird nicht erreicht, da den geringfügigen Abnahmen der Emissionen in einigen Ortsdurchfahrten die zahlreichen Verkehrszunahmen auf Zulaufstrecken und entlang der Ortsränder entgegenstehen. Die Formulierung „in den meisten“ impliziert jedoch eine Verkehrsreduktion in mehr als der Hälfte der Ortsgebiete. Laut Einlage 1.4.1, S. 95, Planfall 1E - 0B (=0B), ist das nicht der Fall. Den Entlastungen in Deutsch-Wagram, Strasshof, Markgrafneusiedl und Obersiebenbrunn, wobei Aderklaa, Parasdorf und Raasdorf bereits eine Umfahrung besitzen bzw. im Zuge der S 1 bekommen, stehen Verkehrszunahmen in zumindest 20 Gemeinden gegenüber. Diese Aufstellung belegt, dass diese Aussage im TGA falsch ist und daher richtiggestellt werden muss.

Es stellt sich daher die Frage, aufgrund welcher Kriterien der Sachverständige die S 8 West als umweltverträglich beurteilt hat (vgl. S. 11 des TGA 01).

In Folge liest Ing. Bloms Kap. 2.5 „Kriterien für die Bewertung der Auswirkungen“ des TGA 01 vor. Die Erreichbarkeit und die Sicherstellung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sind nicht Gegenstand der UVP, sondern des BStG. Außer einigen Empfehlungen bzw. Maßnahmen über die Beurteilung der Sicherstellung einer zufriedenstellenden Erreichbarkeit für Fußgänger, Radfahrer und ÖV findet sich nichts im TGA.

Der 2. Punkt wäre der wesentliche Punkt für den Sachverständigen, aber es findet sich im TGA 01 keine Überprüfung der Plausibilität der Verkehrsuntersuchung. Der 1. Absatz in Kap. 4.2.3 des TGA 01 ist eine Behauptung, die jede Begründung vermissen lässt. Gemäß ständiger Judikatur des VwGH hat dieses Gutachten auch keine Beweiskraft.

Zum 3. Kriterium stellt sich die Frage, was eine angemessene Verkehrssicherheit ist und ob nicht die größtmögliche Sicherheit anzustreben ist. Anschließend zitiert Ing. Bloms eine Aussage von Prof. Macoun zum Thema Verkehrssicherheit (Geschwindigkeit so gering als möglich und möglichst niedriges Verkehrsaufkommen) und erklärt, dass die Steigerung des Verkehrsaufkommens im Untersuchungsgebiet der Verkehrssicherheit nicht dienlich ist. Nachdem es nach dem Bau der S 8 zu keiner signifikanten Änderung der Unfallzahlen kommt, ist dieser Punkt irrelevant.

Die drei Bewertungskriterien werden daher nicht erfüllt bzw. nicht ausreichend nachgewiesen bzw. irrelevant.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Herr Macoun's Aussage, dass der Ausbau der S8 zu einer Steigerung der Verkehrsnachfrage, führt ist richtig, das ist der „induzierter Verkehr“.

Ob die Entlastungswirkung zufriedenstellend ist oder nicht, ist eine Frage der Werthaltung. Jedenfalls sind signifikante Entlastungen in den meisten Ortsdurchfahrten zu erwarten. Es gibt ein paar Ortsdurchfahrten, wo sie nicht nachgewiesen ist, aber es wird mit der S 8 auch Potential geschaffen, dort weiteres zu machen.

Im Einreichprojekt wurde festgestellt und offengelegt, dass insgesamt keine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch das Einreichprojekt zu erwarten ist. Es gibt örtlich Verbesserungen und an manchen Stellen Verschlechterungen. Die Erreichbarkeit wird durch die S 8 verbessert.

Die Verkehrsprognose wurde geprüft und zwar zuerst, wie gut das Modell den Ist-Zustand beschreibt. Dies wurde insofern geprüft, dass die Querschnittsbelastung an den gezählten Stellen, wie gut die übereinstimmt. Es handelt sich hier um eine der gängigen Prüfungen, bei denen das Modell zufriedenstellende Ergebnisse zeigt. Dies ist auch dokumentiert. Mit den Konfidenzintervallen ist auch erkennbar, wie groß die Abweichungen sind. Die Prognose kann erst überprüft werden, wenn die Prognose Realität geworden ist, da es vorher keine objektive Überprüfung gibt und es dann erst verbessert werden kann. Das ist enthalten. Eine absolute Beurteilung, wie gut eine Prognose ist, ist erst dann möglich, wenn die Prognosezieljahre eingetroffen sind. Das wird über das Monitoring sichergestellt. Es sind auch externe Einflussfaktoren (Treibstoffpreisentwicklung, etc.) zu berücksichtigen. Dies kann man abschätzen.

Auf Nachfrage von Ing. Bloms, ob man das Rechenmodell nachprüfen kann und er die Nachprüfbarkeit darin sehe, dass man es mit einem anderen Modell oder einer Software nachrechne, erklärt der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit, dass das Modell, das auch für die Prognose verwendet wird, bestmöglich den Ist-Zustand darstellt und dann auf dieses Gebiet das kalibrierte Modell angewendet wird. Das ist erfolgt. Es gibt noch

weitere Kontrollen, die von mir durchgeführt wurden. Wie weit sich die Motorisierung sich weiter auswirken kann bzw. wird. Mit dem gleichen Modell wurden auch für die S 1 Treibstoffpreisvarianten durchgerechnet. Es ist festgestellt, dass Modell dem Stand der Technik ausreichend kalibriert und in der Qualität das abbildet, was wir an Maßnahmen vorsehen. Meine Erfahrungen zeigen, dass gerade in diesem Bereich, die einen enorm großen Einflussbereich haben, der sehr schwer in Einzelwirkungen überschaubar ist, der 6. Sinn noch die Chance ist, zu prüfen, ob es plausibel ist und passt.

Hr. Rehm:

Induzierter Verkehr ist nicht positiv, sondern allenfalls die Verringerung des Raumwiderstandes für den Verkehrsteilnehmer, der aber wiederum zum induzierten Verkehr und die dadurch bewirkten Verkehrsbelastungen führt.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Jeder konsumierter Weg ist aus der Sicht des Verkehrsnutzers positiv zu bewerten. Induzierter Verkehr durch eine Erreichbarkeitsverbesserung wird ja als Vorteil gesehen. Gleichzeitig kann es beim motorisieren Verkehr negative Aspekte geben.

Ing. Bloms:

In deutschen Planungsrichtlinien wird induzierter Verkehr bei Kosten-Nutzen-Untersuchungen als negativ eingesetzt.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Auch in deutschen Richtlinien ist enthalten, dass Erreichbarkeit als Verbesserung gilt. Andererseits, wenn dann Verkehrsnachfrage konsumiert wird, gibt es negative Auswirkungen, wenn es nicht mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln gemacht wird. Es gibt positive als auch negative Auswirkungen.

Ing. Bloms fragt bezüglich der Prüfung der Plausibilität nach, ob dies im TGA 01 dokumentiert ist.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Es ist nicht alles undokumentiert, das Kapitel z.B. mit der Übereinstimmung des modellierten Ist-Zustandes mit dem messbaren Ist-Zustand ist beschrieben. Es ist auch das einzige exakt Prüfbares.

Ing. Bloms:

Wie kommen sie zur Beurteilung, dass das Vorhaben umweltverträglich ist? Diese Beurteilung erfolgt durch Lärm bzw. Luft.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Das ist eine rechtliche Frage. Alle Gutachter müssen letztendlich zu einem gemeinsamen Ergebnis kommen.

DI Zotter:

Der Verkehr stellt die Grundlage für die anderen Fachbereiche dar und deshalb gibt es dieses Zusammenwirken. Nach dem UVP-G ist ein Gesamtgutachten zu erstellen und daher steht auch beim Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit die Bestätigung der Umweltverträglichkeit.

Ing. Bloms:

Es wird bemängelt, dass die gutachterlichen Stellungnahmen zu den Einwänden der Parteien nicht im TGA von Prof. Sammer zu finden sind, wie nach § 24c Abs. 3 Z 2 UVP-G 2000 festgeschrieben, sondern in zwei Stellungnahmenbänden.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass die Stellungnahmenbände Teil des Umweltverträglichkeitsgutachtens sind.

Ing. Bloms:

Ein Gutachten erfordert einen anderen Aufbau als ein Stellungnahmenband, das kann nicht dem UVP-G entsprechen. Es wird daher beantragt, das bmvit möge die fachliche Auseinandersetzung mit den vorgelegten Einwendungen gesetzeskonform in die TGA oder in das UVG integrieren.

Der Verhandlungsleiter weist nochmals darauf hin, dass das Umweltverträglichkeitsgutachten aus dem Gesamtgutachten, den Teilgutachten und den Stellungnahmenbänden besteht.

Ing. Bloms liest aus dem TGA 01 (S. 38) zum Thema Unsicherheiten vor und erklärt, dass dies bedeutet, für die Ermittlung der Unsicherheiten des Verkehrsmodells wurde eine Methode verwendet, die nicht Stand der Technik ist und damit geringe Beweiskraft hat.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Prognosen sind immer unsicher, deswegen wurde die Verwendung des Erwartungswertes mit intensivem Monitoring festgelegt, und damit wird der Zielsetzung der UVP Rechnung getragen.

Ing. Bloms:

Angesichts der Irrelevanzkriterien bei Lärm und Luftschadstoffen kann man bei derartigen Unsicherheiten die Einhaltung der Grenzwerte nicht gewährleisten.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Der Erwartungswert ist jener Wert, der mit der höchsten Wahrscheinlichkeit eintritt, und ist damit die Basis, dass man Maßnahmen definieren kann. Das Monitoring sichert die Einhaltung der relevanten Grenzwerte.

Der Verhandlungsleiter weist auf die ausführlichen Ausführungen des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit im Zuge des Vorbringens von Dr. Vrtala hin.

Ing. Bloms:

Die Unsicherheiten für das Verkehrsmodell für den Bestand sind im Teilgutachten nur für die Verkehrsstärkeklassen ab 6.000 angegeben. Es fehlen die Unsicherheiten in den Verkehrsstärkeklassen von 0 – 6000, die deutlich höher sind. Von 0 – 3000% haben wir +-48 %, von 3000 – 6000 +- 30 %. Diese Werte wären im TGA 01 nachzutragen. Im Zusammenhang damit wird auch das „>“ bei den Werten im TGA hinterfragt.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Damit ist gemeint, systematische Fehler des Verkehrsmodelles für die Prognose sind nicht im Konfidenzintervall enthalten.

Ing. Bloms:

Das bedeutet, in den Verkehrsstärkeklassen von 0 bis 13.000 Kfz/24h können das Irrelevanzkriterium der BStLärmIV bzw. die Prognosewerte wieder nicht eingehalten werden. Ing. Bloms liest die Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit zum Einwand 30.17 vor. Berücksichtigt wurden aber die Unsicherheiten der Prognose bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die Schutzgüter nicht, sodass die Einhaltung der Grenzwerte nicht gewährleistet ist.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit weist darauf hin, dass dem Monitoring eine große Bedeutung zukommt und das Monitoring sehr dicht ist. Das Thema Irrelevanz ist dabei zu berücksichtigen. Die Alternative wäre, dass man Sicherheiten macht, die zu einer Überdimensionierung führen würden und andere negative Effekte nach sich ziehen würde.

Ing. Bloms:

Die zentrale Rolle kommt dem Monitoring nicht zu. Zum einen können viele Monate bis Jahre vergehen, in denen gesundheitsgefährdende Grenzwerte überschritten werden, bis dies mittels Monitoring festgestellt und die erforderlichen Maßnahmen umgesetzt werden. Zum anderen haben die betroffenen Anrainer keine Möglichkeit bzw. keine Parteistellung, um das Monitoring zu überprüfen. Darüber hinaus endet das Monitoring gemäß TGA 01 2030. Ab 2030 sind daher Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte möglich.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit erklärt, dass sich bis 2030 vieles geändert haben kann.

Ing. Bloms beantragt, das bmvit möge einen Sachverständigen damit beauftragen, die Konfidenzintervalle also die Unsicherheiten der Verkehrsprognose nachvollziehbar abzuschätzen und anschließend zu evaluieren, ob die Immissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der Unsicherheiten der Verkehrsprognose eingehalten werden.

Ing. Bloms zum Referenzplanfall und Tab. 3-1 des TGA 01:

Der Referenzplanfall R 2025 prognostiziert den Verkehr 2025 im Untersuchungsraum ohne S 1 und ohne S 8, d.h. das bestehende Straßennetz bleibt unverändert. Dieser Referenzplanfall wird in der UVP mit den Verkehrsprognosen 2025 der S 8 verglichen. Das ist denkunmöglich und falsch. Die S 8 mündet in die S 1, daher kann es vor der Fertigstellung der S 1, zumindest eines Teilstückes, zu keiner Verkehrsfreigabe der S 8 West kommen. D.h. der Referenzplanfall mit den Vorhabensplanfällen ist ein Vergleich Äpfel mit Birnen. Die Vorhabensplanfälle 2025 der S 8 können nur mit den Nullplanfällen verglichen werden, die den Bau der S 1 Schwechat – Süßenbrunn beinhalten. Die Vorhabensplanfälle 1A bis 1E können logischerweise nur mit den Nullplanfällen 0A bis 0E verglichen werden.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Der Planfall R 2025 dient einerseits dazu, die Plausibilität der Prognose zu überprüfen (z.B. externe Einflüsse wie Treibstoffpreisentwicklung, Bevölkerungsentwicklung im Trendplanfall etc.), andererseits zur Ermittlung der Umweltauswirkungen. Bei Luft und Lärm ist der Referenzplanfall und die relevanten Nullplanfälle 0-C und 0-E verglichen worden.

Der Sachverständige für Lärm:

Die Differenz des PF R zu den Vorhabensplanfällen ist häufig in den Auswirkungen größer als bei den anderen Nullplanfällen und damit ist sichergestellt, dass die Größe der Auswirkungen umfassend beurteilt werden kann. Es wurden sowohl die Differenzen zu den Nullplanfällen als auch zum Planfall R, wenn die S 1 und die S 8 nicht kommen, beurteilt, d.h. es ist immer der ungünstigere Fall beurteilt worden.

Ing. Bloms beantragt, das bmvit möge die Tab. 3-1 auf S. 31 und 32 des TGA richtig stellen lassen. Weiters wird beantragt, das bmvit möge sämtliche Fachbereiche, die einen Vergleich mit dem Referenzplanfall beinhalten, ebenfalls richtig stellen lassen. Die Vorhabensplanfälle 1A bis 1E sind mit den Nullplanfällen 0A bis 0E zu vergleichen.

Ing. Bloms liest das Kap. Leistungsfähigkeit von S. 35f des TGA 01 vor und erklärt, diese Maßnahme ist nicht ausreichend präzisiert. V.a. ist unverständlich, warum ein eigener Linksabbiegestreifen eine Verbreiterung der Fahrbahn um nur 1 – 1,5m zur Folge hat.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Da eine einstreifige Rampe nahezu so breit wie eine Rampe mit zwei nebeneinander liegende Fahrstreifen im Kreuzungsbereich ist, ist die Anlage eines eigenen Linksabbiegestreifens sehr sinnvoll.

Ing. Bloms beantragt, das bmvit möge eine planliche Darstellung der Maßnahmen vorlegen, damit die Auswirkungen der Verbreiterung beurteilt werden können.

Ing. Bloms liest einen Auszug aus dem TGA 01 (S. 49, ab „Es zeigt sich,...“) zur Verkehrsbelastung in Helmahof vor. Dies ist aus mehreren Gründen falsch. Die Helmahofstraße liegt in der Gemeinde Strasshof und ist ein Feldweg mit einem Fahrverbot, gemeint ist vmtl. die Straße „Im Föhrenhölzl“. Herangezogen wurde weiters zum Vergleich der Referenzplanfall, der meines Erachtens nicht dem Vergleich zu Grunde zu legen ist. Die Verkehrszunahme von 0-B auf 1-E beträgt 3.300 Kfz/24h auf 4.460 Kfz/24h und ist daher exakt 1.160 Kfz/24h. Die Verkehrszunahme beträgt daher 35,15 % und nicht die vom Sachverständigen angegebenen 26 %. Diese Verkehrszunahme kann nicht durch geeignete Verkehrsberuhigungsmaßnahmen reduziert werden.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Dem wird nachgegangen.

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Die Verkehrsströme in Helmahof wurden auf der Basis der berechneten verkehrlichen Planfälle sowie der umfangreichen Verkehrserhebung in Helmahof im Herbst 2015 ermittelt und dargestellt. Im Planfall 1-E 2025 beträgt die Verkehrsstärke in der Bahnunterführung Helmahof 4460 Kfz/24h, im Planfall 0-B 2025 beträgt die Verkehrsstärke an diesem Punkt 3300 Kfz/24h. Das ist eine Verkehrszunahme von +35,2%. Im Vergleich mit dem Planfall R-2025, der an diesem Punkt 3100 Kfz/24h aufweist, beträgt die Verkehrszunahme im Planfall 1-E +43,9%.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Unter der Voraussetzung der Beteiligung der Gemeinde können sehr viel bezüglich verkehrsberuhigender Maßnahmen getan werden.

Ing. Bloms:

Diese Verkehrszunahme kann nicht durch geeignete Verkehrsberuhigungsmaßnahmen reduziert werden. Der Straßenzug ist die einzige Zufahrt von der B 8 zum Siedlungsgebiet und daher ist ein gegenläufiges Einbahnstraßennetz unmöglich.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Das ist nicht richtig, da es durch das Wohngebiet Helmahof mehrere Parallelstraßen gibt, in denen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen möglich sind. Man kann z.B. die Durchfahrt erschweren.

Ing. Bloms:

Ich sehe es als denkunmöglich, da es sich auch um eine Zufahrt zu einer Park + Ride Anlage ist. Der Straßenabschnitt ist die einzige Zufahrt, ist die Unterführung der Nordbahn und verläuft im Einschnitt. Da keine Bebauung vorhanden ist, ist er für die Beurteilung der Immissionen irrelevant.

In diesem Bereich sind auch die Zufahrten zur Park + Ride Anlage, die auch von Strasshof-ern benützt wird. Bei der Detailuntersuchung Helmahof wird nicht angegeben, wie viele in die Anlage abbiegen.

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf Gemeindestraßen liegen nicht in der Kompetenz der ASFINAG oder des bmvit, daher ist nicht mit einer Umsetzung von solchen Maßnahmen zu rechnen. Ein Einbahnstraßennetz im Ortsteil Helmahof ist nicht realisierbar, da nur zwei durchgängige Straßenzüge durch den Ortsteil führen. Auf den Abschnitten, wo eine Einbahnführung möglich wäre, führt das zu einer Verkehrszunahme. Einbahnen erzeugen einen beträchtlichen Umwegverkehr und müssten bereits jetzt in den Verkehrsprognosen berücksichtigt werden.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Diese Maßnahmen sind in der Kompetenz der Gemeinde und deshalb nicht Teil des gegenständlichen Projektes. Ob Einbahnstraßen zusätzlichen Verkehr erzeugen, hängt von der Art der Straßenführung ab und kann vermieden werden.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

In WU8 wurde eine Immissionsberechnung durchgeführt. Die Ergebnisse sind: die Zusatzbelastung durch das Vorhaben in der Betriebsphase beträgt im Ortsteil max. 0,8 % des NO₂-JMW-Grenzwerts und 0,4 % des PM₁₀-JMW-Grenzwerts und PM_{2,5} jedenfalls irrelevant. Die Zusatzbelastungen liegen daher unter der Irrelevanzschwelle.

Der Sachverständige für Lärm verweist hinsichtlich Helmahof auf seine Stellungnahme zum Einwand 30.25 und zitiert diese.

Ing. Bloms liest die Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit zum Einwand 30.27 vor. Zum Helmahof gibt es sehr widersprüchliche Aussagen. Einerseits sollen verkehrsberuhigende Maßnahmen gesetzt werden, andererseits wäre eine Umfahrung wünschenswert, wird jedoch weder als Maßnahme vorgeschrieben, noch empfohlen. Dabei wird übersehen, dass auch weitere Gemeinden entlastet werden würden. Bezüglich in der Kompetenz des Landes NÖ gibt es auch einen Widerspruch im TGA. Im TGA 01 erklärt Prof. Sammer, dass die S 1 Lobau gesamt nur für den Fall genehmigt wird, dass die Umfahrungen Groß-Enzersdorf und Raasdorf in Betrieb sind. Es ist daher nicht nachvollziehbar, warum es im gegenständlichen Verfahren nicht möglich ist, als Auflage die Verkehrsfreigabe der S 8 z.B. von der Errichtung der Umfahrung Helmahof abhängig zu machen.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die Grenzwerte werden in Helmahof nicht überschritten. Eine Verkehrsberuhigung ist verkehrspolitisch wünschenswert.

Ing. Mader, Vertreter der Abteilung Landesstraßenplanung des Landes Niederösterreich:

Die Umfahrung Helmahof ist derzeit in der Projektierung, ist aber schwer umsetzbar, da sie auf einem anderen Gemeindegebiet liegt.

Ing. Bloms:

Die ASFINAG sollte eine Zusage einholen bzw. einen Vertrag mit dem Land Niederösterreich bezüglich Bau der Umfahrung Helmahof und anderer erforderlicher Umfahrungen schließen. In einem solchen Vertrag könnten Ersatzmaßnahmen vorgesehen werden, falls das Land die Umfahrung nicht umsetzt.

Es ergeht der Antrag, das bmvit möge die Verkehrsfreigabe der S 8 West nur unter der Auflage der Fertigstellung der Umfahrungen Helmahof, Gänserndorf, usw. erteilen.

Ing. Bloms:

Auf den Straßenzügen in Helmahof kommt es zu folgenden Verkehrszunahmen:

- Adalbert-Stifter-Gasse: PF 0-C zu 1-C 1.350 – 2.100 (56 % Verkehrszunahme)
- Johann-Nestroy-Gasse: 1.350 – 1.750 (30 % Zunahme)

Obwohl die Zunahme auf beiden Straßenzügen über 26 % liegt, die dem Irrelevanzkriterium von 1,0 dB entspricht, behaupten die Lärm-FB-Ersteller, die Grenzwerte werden nicht überschritten (WU8). Wobei die Unsicherheit des Bestandes bei 750 Kfz/24h liegt und damit liegt die Unsicherheit weit höher als die Verkehrszunahme durch die S 8. Unter Berücksichtigung dessen könnte die Verkehrszunahme auf der Adalbert-Stifter-Gasse 111 % betragen. Die Verkehrszahlen für den Ortsteil Helmahof sind im Hinblick auf den hohen Verkehr auf einer Umfahrung Helmahof, auch vom Büro Rinderer & Partner, in Höhe von 6.600 Kfz, nicht plausibel bzw. viel zu gering sind. Insb. wenn die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen von Prof. Sammer kommen. Nicht plausibel in der WU 8 ist auch, dass der LKW-Verkehr in allen Null- und Vorhabensplanfällen bei exakt 50 LKW/24h bleibt. Für den Bestand wird in der WU8 der Wert unter 100 angegeben. Da der LKW-Verkehr für den Lärm von entscheidender Bedeutung ist, ist die Einlage WU8 unplausibel.

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Die in der Kurzeiterhebung im Herbst 2015 ermittelten Verkehrsstärken wurden auf 24h-Werte hochgerechnet. Dabei wurden Ergebniswerte unter 100 nicht mehr dargestellt, weil sich bei derart kleinen Werten größere Schwankungen aus Berechnungsmethodischen Gründen ergeben können. Eine Darstellung solcher kleiner Zahlen erscheint daher nicht sinnvoll.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die Darstellung der Lkw-Belastung „unter 100 Lkw/Tag“ liegt für die Ermittlung der Umweltauswirkungen mit dem Wert 100 auf der „sicheren Seite“.

DI Schachenhofer für die Projektwerberin zu den gleichbleibenden 50 LKW:

Die Verkehrszunahmen in Helmahof werden in der Prognose grundsätzlich durch den Pkw-Verkehr verursacht und nicht durch den Lkw-Verkehr. Daher ist dies in der Detailuntersuchung Helmahof auch dementsprechend dargestellt.

Ing. Bloms:

Der Verkehr auf der Adalbert-Stifter-Gasse steigt im PF 1C um 56 %, im PF 1 E um 43 %, während der LKW-Verkehr im PF 1C um 33 % und im PF 1 E um 33 % steigt. Gänzlich unplausibel ist, dass der LKW-Verkehr exakt gleich bleibt. Es ist anzunehmen, dass der Quell- und Zielverkehr in der Prognose vernachlässigt wurde.

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Baustellen für 2025 können nicht berücksichtigt werden. Quell- und Zielverkehr wurden vom Umfang her dargestellt, und zwar auf der Basis der detaillierten Verkehrserhebung in Helmahof. Auch im Verlauf der Adalbert-Stifter-Gasse und der Johann-Nestroy-Gasse wurden die unterschiedlichen Verkehrsstärken dementsprechend dargestellt. Daher ändert sich der Wert auch im Verlauf der Route.

Ing. Bloms:

Nicht plausibel sind weiters die extremen Unterschiede in der Verkehrszunahme zwischen Adalbert-Stifter-Gasse und Eduard Bauernfeld-Gasse. Auf der Kreuzung Eduard Bauernfeld-Gasse mit der L 13 beträgt die Verkehrszunahme im PF 1C 16 % und im PF 1 E 32 %. Auf der Kreuzung Adalbert-Stifter-Gasse mit der Straße Im Föhrenhölzl beträgt die Verkehrszunahme im PF 1-C 56 % und im im PF 1-E 49 %. Für uns sind die Unterschiede bis zu 40 % nicht nachvollziehbar.

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Hinsichtlich der Verkehrssteigerungen auf den einzelnen Straßenabschnitten in Helmahof müssen die Wirkungen der S8 im Detail überprüft werden. Planfälle 1-C und 1-E haben grundsätzlich unterschiedliche Wirkungen.

Ing. Bloms spricht die Festlegung einer „Querschnittszählung auf der Helmahof-Straße vor der Park&Ride-Anlage nördlich der Bahn im Bereich der Gemeinde Deutsch-Wagram Ortszentrum“ in Maßnahme 1.13. an und erklärt, dass diese Festlegung unverständlich ist. Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit erklärt, dass die Bezeichnung „Helmahof-Straße“ falsch ist und dies in der Maßnahme auf „Im Föhrenhölzl“ richtig gestellt wird. Auf den Einwand von Ing. Bloms, dass über diese Zufahrt auch die Strasshofer fahren und eine Heranziehung dieses Wertes daher nicht sinnvoll ist und eine Knotenstromzählung bei der Kreuzung Johann-Nestroy-Gasse/Im Föhrenhölzl machen soll, erklärt der Sachverständige, dass das Monitoring vernünftig zu gestalten ist. Es soll eine automatische Zählung sein, es kann nicht ein Monat vier Mal im Jahr gezählt werden. Wenn es um die Frage geht, was sich durch die S 8 ändert, dann ist das hier entscheidend.

Ing. Bloms beantragt, das bmvit möge den Straßennamen in der gegenständlichen Auflage auf „Im Föhrenhölzl“ ändern lassen und die Formulierung „im Bereich der Gemeinde Deutsch-Wagram Ortszentrum“ präzisieren oder weglassen. Wo genau sind die Zählstellen gemäß TGA Verkehr zu situieren?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Zwischen welchen Kreuzungen gezählt wird, ist definiert. Die genaue Lage ist dann vor Ort mit einer Besichtigung mit den entsprechenden Geräten festzustellen. Das kann nicht a priori für die nächsten Jahre festgelegt werden, da sich etwas ändern kann. Mit den Sachverständigen der anderen Fachbereiche wurde es dahingehend abgestimmt, ob die Lage auch für deren Fragestellungen passt. Die Zählungen haben über einen längeren Zeitraum zu erfolgen und das sind de facto automatische Zählungen.

Ing. Bloms liest den Einwand 29.12 vor und ergänzt, dass seine Kritik sich v.a. darauf bezog, dass die großen Unterschiede zwischen den Verkehrsprognosen S 1 und S 8 unabhängig von der Verkehrsstärkeklasse die bis zu 50 % bei der Evaluierung gemäß BStLärmIV im Jahr 2014 belegen, dass mit den großen Unsicherheiten der Verkehrsprognosen die Einhaltung der Lärmgrenzwerte nicht gewährleistet ist. Die Verkehrsprognose der S 1 und der S 8 vor der Evaluierung gemäß BStLärmIV wiesen noch höhere Unterschiede auf. Ing. Bloms liest in Folge die Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit zu Einwand 29.12 vor. Die Unterschiede werden somit begründet, dass die S 1 auf dem Bestandsverkehr 2005 und die S 8 auf dem Bestandsverkehr 2011 basiert. Diese sechs Jahre sollen also den großen Unterschied ausmachen? Dies ist nicht nachvollziehbar und zeigt die Unsicherheit der Verkehrsprognosen. Was ist eigentlich signifikant? Nicht zu vergessen ist die genannte Wirtschaftskrise, die lt. Prof. Sammer auch einen signifikanten Einfluss hat. Dem ist die WU10 2012 (S 1 Lobau) entgegenzuhalten, in der der Bestand 2011 näher untersucht wurde und den beiden Ergebnissen der UVP S 1 gegenübergestellt. Dort zeigt sich nichts von einem Verkehrsrückgang (z.B. B 8 vor der Stadtgrenze 24.100 steigend auf 25.400 im Jahr 2011; oder A 23 Praterbrücke 172.800 steigend auf 181.300). Das Büro Snizek & Partner ging in WU 10 weiters von einem großen Verkehrsanstieg im Referenzplanfall 2025 aus und sah offensichtlich keinen Anlass, die Prognosen aus 2009 zu ändern. Die Wirtschaftskrise hatte somit keinen signifikanten Einfluss auf die Verkehrsnachfrage. Im TGA 01 S 1 Lobau, S. 6, hielt der Sachverständige selbst fest, dass die S 1 auf den Bestand 2011 aktualisiert wurde. Das steht im Widerspruch zur Beantwortung der Stellungnahme.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Für Verkehrsmodellierungen sechs Jahre später macht es Sinn und ist es notwendig, eine neue Kalibrierung zu machen. Je näher das Kalibrierungsjahr an der Prognose liegt, desto besser wird ihre Qualität sein. Im IST-Zustand werden wegen der unterschiedlichen Planungsgebiete der S1 und der S8 ein unterschiedliches Augenmerk für S1 und S8 bei der Kalibrierung gesetzt. Eventuell bei der älteren Modellierung gemachte Fehler können ausgebessert werden.

Ing. Bloms:

Ich verstehe es so, dass beide Verkehrsmodelle mit dem aktualisierten Bestand 2011 rechnen.

Ing. Bloms liest aus dem TGA Lärm S 1 Lobau, S. 11, vor: „*Im engeren Untersuchungsraum liegt dem Berechnungsmodell der Planfall M MAX zugrunde, der für jeden Abschnitt der S 1 die maximale Verkehrsbelastung aus den diversen verkehrlichen Planfällen enthält (Spange Flugfeld Aspern „Ast. Heidjöchl -S 1 bei Raasdorf“ und S 8 „S 1 -Staatsgrenze bei Marchegg“ sowie die anderen bereits errichteten angebundenen Straßen (S 1 „Kn. Vösendorf -Kn.*

Schwechat“; A 4 „Ast. Flughafen -Ast. Simmeringer Haide“, S 1 „Kn. Süßenbrunn -Kn. Korneuburg“, S 2 „Umfahrung Süßenbrunn“). Außerdem sind mit dem Planfall M MAX auch die maximalen Belastungen in den einzelnen Rampen der Knoten und Anschlussstellen berücksichtigt.“

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Es macht einen Unterschied, ob ein Netz prognostisch enthalten ist oder ob bereits Zählwerte enthalten sind. Es kann dann das Modell besser nachgezogen und auf den neuesten Zustand kalibriert werden.

Hr. Rehm:

Durch das gravierende Auseinanderklaffen der Prognosen für das gleiche Zieljahr ist die netzelementübergreifende Vergleichbarkeit nicht mehr gegeben. Das in der Methodik Missbrauchspotenzial steckt diese hochzuschrauben insbesondere im Überlappungsbereich Invalidensiedlung erscheint der Nullplanfall 2025 der S8 im Vergleich sehr hoch angesetzt.

Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Unter Hinweis auf die Erklärungen des Sachverständigen Prof. Dr. Sammer ist neuerlich zu betonen, dass die besprochenen Unterschiede in der Szenarienbeurteilung im Rahmen des früheren Verfahrens zur S8 (mit einem diesbezüglich noch älteren, groberen Beurteilungsrahmen) im Vergleich zur nunmehrigen Beurteilung im Rahmen des ggst. Verfahrens, welche auf aktuelleren und präziseren Eingangsdaten beruht, keine Widersprüche belegen, sondern nur die logische Folge genauerer und aktuellerer Eingangsparameter sind. Der in der Wortmeldung von Herrn Rehm gebrauchte Ausdruck, die Szenarienbildung berge „Missbrauchspotenzial“ wird zurückgewiesen. Dafür liegt keinerlei Indiz vor; die Einwender werden daher aufgefordert, derartige haltlose Insinuationen zu unterlassen.

Hr. Rehm:

Es wird kein konkreter Missbrauchsvorwurf erhoben, sondern auf das immanente Potenzial für Missbrauch hingewiesen.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Entscheidend ist, dass für den Referenzplanfall und den Vorhabensplanfall dieselben prognostischen Überlegungen zugrunde gelegt werden. Dann ist es für die UVP eher auf der sicheren Seite im Sinne von worst-case.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 16.12 Uhr für eine Pause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 16.41 Uhr wieder auf.

Ing. Bloms:

Das bedeutet zusammengefasst, dass

1. zum Zeitpunkt der Erstellung des TGA 02 Lärm S 1 Lobau der aktualisierte Bestand sowohl dem Sachverständigen als auch dem bmvit bekannt und ist daher im S 1 Verfahren berücksichtigt worden;
2. das Straßennetz, v.a. Bundesstraßen, ident mit dem Straßennetz der S 8 UVP ist, da im PF M-Max 2025 der S 1 alle relevanten Straßen enthalten sind und daher anzunehmen ist, dass im Referenzplanfall S 1 alle relevanten Straßen enthalten sind;
3. das Straßennetz sich nur insofern unterscheidet als bei der S 1 UVP die gesamte S 8 als verkehrswirksam angenommen wurde.

Es erstaunt, dass die Lärmimmissionen in der Invalidensiedlung meist geringer sind als die bei der UVP S 8 ermittelten Werte. Im Jahr 2014 wurden die S 1 und die S 8 hinsichtlich der BStLärmIV evaluiert. Bei der S 1 wurden die Prognosen auf Bestand 2005 herangezogen, wenn 2011 zu so einer großen Änderung geführt hätte, wäre das Bezugsjahr 2011 herangezogen worden. Die Aussage von Prof. Sammer, dass ein Teil des Straßennetzes für den Nullplanfall der S 8 schon existiert, ist unverständlich. Der Nullplanfall 2011 ist der Verkehr im Bestand 2011. Die Aussage, damit ist der Plannullfall für die S 8 bezogen auf das Bearbeitungsjahr bezüglich der Verkehrsnachfrage genauso richtig wie der Plannullfall der S 1 ist unverständlich.

Es wird weiters beantragt, das bmvit möge allen Parteien die Verkehrsbelastungen der einzelnen Streckenabschnitte in nachvollziehbarer tabellarischer Form zur Verfügung stellen.

Vergleicht man die Referenzplanfälle 2025 S 1 und S 8, also WU10 S 1 und S 8 Einlage 1-4-1 z.B. für Strasshof, so ergibt sich: Höhe Parkstraße nördlich Ortsmitte S 8 Verkehrsuntersuchung, S. 170, Bestand 2011 15.800 Kfz und in WU10, S. 5, auch 15.800 Kfz. Der Referenzplanfall S 1 2025 ergibt 9.800 Kfz gemäß WU 10, der Referenzplanfall S 8 2025 ergibt 12.500 Kfz, d.h. um 28 % mehr und es liegt über dem Konfidenzintervall der Verkehrsstärkeklasse. Für uns ist das nicht nachvollziehbar. Die beiden Prognosen basieren uE auf gleichen Bestandsdaten.

Gemäß diesen Prognosen braucht man keine S 8, der Verkehr im Bestand 2011 auf der B 8 im Ortsbereich Strasshof, Höhe Parkstrasse, nimmt von 16.000 Kfz/24h auf 12.400 Kfz/24h im Referenzplanfall ab. Das ist nicht plausibel, denn im Zentrum von Deutsch-Wagram nimmt der Verkehr auf der B 8 vom Bestand 2011 zum Referenzplanfall von 28.000 auf 36.800 Kfz/24h zu. Die Prognosen vom Ortsteil von Strasshof sind ebenfalls nicht nachvollziehbar. Im PF0-C soll der Verkehr auf 8.200 Kfz/24h, die Hälfte des Bestandes 2011 fallen. Das bedeutet, wenn man ein Teilstück der S 1 baut, soll der Verkehr in Strasshof auf die Hälfte sinken? Der S 1 Teilausbau kann nicht kilometerweit entfernt solche Auswirkungen haben. Dass der Verkehr in Strasshof im PF 1-C auf 3.500 – 5.000 Kfz/24h fällt, entbehrt jeglicher Realität. Hier wurde der Binnenverkehr in Strasshof und die wirtschaftliche Verflechtung mit Gänserndorf sicher nicht ausreichend berücksichtigt. Diese Werte sind aus S. 170 der Verkehrsuntersuchung.

Der Verhandlungsleiter und der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit ersuchen um Übergabe der von Hr. Ing. Bloms vorbereiteten Unterlage, da die Nachvollziehbarkeit ansonsten nicht möglich ist. Der Sachverständige weist diesbezüglich darauf hin, dass man ad hoc keine Aussage treffen kann, da es wesentlich ist, was verglichen wird. Es werden vielleicht unvergleichbare Planfälle verglichen und dies muss genau kontrolliert werden.

Eine ad-hoc-Beurteilung ist nicht machbar. Eine Ursachenforschung ist nicht zeilenweise möglich, dies muss im Netz durchgeführt werden. Es muss auch kontrolliert, ob dieselben Strecken verglichen werden.

Der Verhandlungsleiter ersucht Ing. Bloms, sich in der Pause mit dem Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit und dem Fachbeitragersteller zusammzusetzen und die angesprochenen Straßenabschnitte im Plan zu identifizieren. Die Beantwortung wird noch im Rahmen der Verhandlung erfolgen.

Ing. Bloms:

Das Irrelevanzkriterium von 1 dB entspricht einer Verkehrszunahme von 26 %. Der Anspruch von Schallschutzmaßnahmen wird aber auch davon abhängig gemacht, ob der Grenzwert gemäß § 6 Abs. 1 BStLärmIV um 0,1 dB über- oder unterschritten wird (z.B. Invalidensiedlung). 0,1 dB entspricht einer Verkehrszunahme von rd. 2,5 %. Mit Verkehrsprognosen, deren Unsicherheiten zwischen 50 und 100 % betragen können, kann ein Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte gemäß BStLärmIV nicht erbracht werden; genausowenig wie in allen Fachgebieten, die auf diesen Verkehrsprognosen basieren.

Ing. Bloms:

In der RVS 04.02.11, Punkt 5.1, steht *„Die Kennwerte in den Tabellen 4 und 5 gelten für Geschwindigkeiten zwischen 50 und 160 km/h für PKW und zwischen 50 und 100 km/h für LKW. ... Innerorts können die Kennwerte für Geschwindigkeiten zwischen 30 und 50 km/h näherungsweise angewendet werden. Sie gelten für Vorbeifahrten ohne wesentliche Beschleunigungs- oder Verzögerungsvorgänge. Wird die Schallemission wesentlich durch die Fahrweise (z.B. hoch- oder niedertourig) bestimmt, können weiterführende lärmtechnische Untersuchungen erforderlich werden. (s. auch RVS 04.02.13).“*

Der Sachverständige für Lärm:

Die in der RVS beschriebene Vorgangsweise ist richtig. Bei Geschwindigkeiten bis zu 30 km/h kann man die Formel einsetzen, siehe z.B. Aderklaa. Bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h ist es nicht üblich, bei UVP-Modellen spezielle Detailuntersuchungen zu machen. Das würde über den Rahmen einer UVP hinausgehen.

Ing. Bloms:

D.h. die RVS ist für Stop-and-Go-Verkehr, wie z.B. auf der B 8 mit einer gefahrenen Geschwindigkeiten von unter 30km/h, nicht anwendbar. Es stellt sich die Frage, wie der Begriff „näherungsweise“ in der RVS zu verstehen ist. Wie genau ist diese Näherung?

Der Sachverständige für Lärm:

Über die Genauigkeit der RVS kann ich ad hoc nicht antworten. Hinsichtlich der Unsicherheiten des Rechenverfahrens selbst, verweise ich auf die Stellungnahme 12.3 und 36.4.

Ing. Bloms beantragt, das bmvit bzw. der Behördengutachter in seinem Gutachten möge auf 0,1 dB genau bekanntgeben, wie groß die Unsicherheiten der RVS 04.01.11 im Geschwindigkeitsbereich 30 bis 50 km/h sind. Diese Unsicherheiten wären bei den Lärmimmissionen auf den Fassaden zu berücksichtigen.

Die Lärmimmissionsberechnungen sind auch aufgrund der falsch angesetzten Geschwindigkeiten nicht richtig, insb. im Ortsgebiet. Ing. Bloms verweist diesbezüglich auf den Verkehrssicherheitsbericht des bmvit hin und die darin festgestellten Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit hin.

Der Sachverständige für Lärm:

Es ist aus meiner Sicht nicht zulässig, Geschwindigkeitsüberschreitungen, also Gesetzesübertretungen, den Berechnungen zu Grunde zu legen.

Ing. Bloms:

In der ÖAL-RL 36, Blatt 1, steht „Je nach der Aufgabe kann es auch zweckmäßig sein, Daten über die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten zugrunde zu legen. Die Messung der Fahrgeschwindigkeit kann, wenn Messgeräte (Radar, Lichtschranken, Laser) nicht zur Verfügung stehen, im einfachsten Fall mittels Stoppuhr erfolgen...Die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen werden als Häufigkeitsverteilung mit Stufen von 10 km/h dargestellt und die von 85 % der Kraftfahrzeuge unterschrittene Geschwindigkeit daraus ermittelt.“

In der ÖAL-RL 36, Ausgabe 1997, S. 5, ist die Ermittlung der Fahrgeschwindigkeit noch genauer definiert „Neben der Verkehrsmenge ist die Fahrgeschwindigkeit für die Schallemission wesentlich. Sofern Daten über die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten nicht vorliegen, ist diese im betrachteten Straßennetz stichprobenweise zu erheben. Messungen zeigen, dass die höchst zulässige Geschwindigkeit im Ortsgebiet vielfach wesentlich überschritten wird. Schallimmissionsberechnungen und Maßnahmen müssen daher von den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten ausgehen.“

Der Sachverständige für Lärm wiederholt seine vorherige Stellungnahme und verweist auf seine Beantwortung der diesbezüglichen Stellungnahmen im Stellungnahmenband.

Ing. Bloms:

Auch in der RVS 04.02.11 steht „Bei Abweichungen von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die mittlere gefahrene Geschwindigkeit differenziert nach Fahrzeugkategorien eingesetzt werden.“

Der Sachverständige für Lärm erklärt, dass es sich um eine Kann-Bestimmung handelt.

Ing. Bloms:

Dann ist die BStLärmIV gesetzwidrig.

Hr. Rehm:

Die mittlere gefahrene Geschwindigkeit ist hier wie angegeben eine „Kann-Bestimmung“. Es ist also nicht unmöglich, wie vom Sachverständigen behauptet, reale gefahrene Geschwindigkeiten (auch wenn sie die gesetzlichen Tempolimits überschreiten) anzusetzen. Es ergeht daher die Aufforderung/Empfehlung, die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit zu berücksichtigen. Herr Ing. Bloms hat ja Quellen dazu zitiert.

Ing. Bloms:

In der Ausgabe 2006 steht *„Für die Berechnung maßgebend ist die auf dem betrachteten Straßenabschnitt zulässige Geschwindigkeit...Bei starken offensichtlichen Abweichungen ist die mittlere gefahrene Geschwindigkeit differenziert nach Fahrzeugarten einzusetzen.“*. Die Abweichungen von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 30 und 50km/h sind daher den Lärmberechnungen zugrunde zu legen. Die Kann-Bestimmung der RVS wäre daher ein weiterer Anlass für eine Verordnungsprüfung.

Der Sachverständige für Lärm zitiert aus der RVS:

„In den Gleichungen ist in der Regel die zulässige Höchstgeschwindigkeit gemäß StVO bzw. die auf dem betrachteten Straßenabschnitt zulässige Höchstgeschwindigkeit einzusetzen.“. Dies bedeutet, dass ich auch mit der Höchstgeschwindigkeit in die Berechnung gehe und daher auf der richtigen Seite bin.

DI Walter für die Projektwerberin:

Ich zitiere das Arbeitspapier 18 zur RVS 04.02.11, Seite 3: *„Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit dürfen nicht der Planung von Lärmschutzmaßnahmen zugrunde gelegt werden. Eine akustische Beurteilung von Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit kann jedoch sehr wohl durchgeführt werden, um das Minderungspotenzial bei Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit, z.B. durch entsprechende Überwachungsmaßnahmen, aufzuzeigen.“*

Ing. Bloms:

Wenn man bei Tempo 30 30 km/h einsetzt: Aufgrund der Normalverteilung der Geschwindigkeiten kommt ein Anteil der Lenker unter 30km/h. Damit gilt die RVS wieder nicht oder ist nicht anwendbar. Der Unterschied zwischen 30 und 42 km/h ist in Bezug auf die BStLärmIV sehr groß und beträgt nach der RVS zwischen 2,5 und 3 dB. Damit ist belegt, dass das Irrelevanzkriterium der BStLärmIV und das Kriterium 44,9 dB keine Lärmschutzmaßnahmen, 45 dB Lärmschutzmaßnahmen nicht gewährleistet werden kann. Am Helmahof liegt nach unseren Untersuchungen die Durchschnittsgeschwindigkeit bei 49 km/h und bei v_{85} weit über 50. Es wird daher beantragt, das bmvit möge mittels Verbesserungsauftrag veranlassen, dass den Lärmimmissionsberechnungen in den Ortsgebieten die tatsächlichen Fahrgeschwindigkeiten zugrunde gelegt werden. Begründung: Mit theoretischen Werten kann kein Nachweis geführt werden, ob die menschliche Gesundheit gefährdet wird oder nicht. Andernfalls müsste die ASFINAG dafür Sorge tragen, dass die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf allen Streckenabschnitten im Ortsgebiet zuverlässig eingehalten werden.

Auch die Verkehrsprognosen sind zu untersuchen, weil in diesen die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten angesetzt wurden und nicht die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten.

Ing. Bloms liest den 1. Absatz des Kap. 2.3.6. der Verkehrsuntersuchung, Einlage 1.4.1, S. 31, vor. VISUM berechnet daher anhand der Verkehrsauslastung des Straßennetzes die Fahrzeit und die Fahrgeschwindigkeit. Genau diese berechneten Geschwindigkeiten wären den Lärmberechnungen zu Grunde gelegt werden und nicht fiktive Höchstgeschwindigkeiten.

Der Sachverständige für Lärm verweist auf die RVS 04.02.11 und das Arbeitspapier 18.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Wenn die modellierten Geschwindigkeiten, die durch erhöhte Auslastung sinken, der Lärmmodellierung zu Grunde gelegt werden, würde die Lärmimmission sinken. In der Formel des CR-Kurvenverlaufes (Relation von Auslastung zur Reisezeit bzw. Geschwindigkeit der Kfz) sinkt mit zunehmender Auslastung die Geschwindigkeit.

Ing. Bloms:

Würde bei der Detailuntersuchung Helmahof die tatsächliche Fahrgeschwindigkeit ansetzen, so würden sich die Verkehrswiderstände und damit das Verkehrsaufkommen erheblich ändern.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

In Helmahof wurde eine Zählung durchgeführt, um das lokale Verkehrsmodell zu kalibrieren.

DI Walter für die Projektwerberin:

In den Berechnungen wurden die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten angesetzt. Im Zuge der Projekterstellung erfolgten Erhebungen der zulässigen Geschwindigkeiten (Ortstafeln, Verkehrszeichenstandorte).

Ing. Bloms:

Es wird daher beantragt, das bmvit möge mittels Verbesserungsauftrag veranlassen, dass den Verkehrsprognosen die tatsächlichen Fahrgeschwindigkeiten zugrunde gelegt werden und die Lärmimmissionen mit den im Verkehrsmodell berechneten Fahrgeschwindigkeiten berechnet werden, sofern diese berechneten Fahrgeschwindigkeiten plausibel sind.

Ing. Bloms:

Es wurde von 4 – 5 Routen gesprochen, die das Verkehrsmodell angeblich untersucht und dass dies viel mehr wären, als dies Autofahrer im Durchschnitt in Erwägung ziehen. Ist das richtig?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Im Prinzip ja.

Ing. Bloms:

Die Routenwahl wird häufig von Navis bestimmt. Es ist sehr fraglich, ob das im Verkehrsmodell verwendete Verfahren in dieser Hinsicht noch zeitgemäß ist. Welcher Parameter B aus der CR-Formel setzt Google Maps ein?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Routennavigationssysteme von Mercedes und BMW berücksichtigen die aktuell geschätzte Geschwindigkeit. Das ist in der Kalibrierung für den IST-Zustand berücksichtigt. In Zukunft ist eine Weiterentwicklung der Verkehrsmodelle diesbezüglich notwendig.

Ing. Bloms:

Geschwindigkeitsüberschreitungen und die Ignoranz der Autofahrer wirken sich auch auf die Verkehrssicherheit aus. Dies wurde im TGA 01 nicht berücksichtigt.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Das stimmt nicht, in der Verkehrssicherheitsbetrachtung ist das berücksichtigt.

Ing. Bloms :

In der Verkehrsuntersuchung wird die Verkehrssicherheit nur auf die Fahrleistung bezogen, also auf die Kfz-km * Unfallrate. Es ist bekannt, dass bei Betrachtung des Gesamtsystems der Bau einer Schnellstraße eine Verringerung der Verkehrssicherheit bewirkt, da durch die mittelfristige Entlastungswirkung die gefahrenen Geschwindigkeiten ansteigen werden und ein Ansteigen führt zu einer Erhöhung des Unfallrisikos.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die angewandten Methoden berücksichtigen andere Geschwindigkeiten der berücksichtigten Straßentypen.

Ing. Bloms:

Im niederrangigen Netz steigt die Gesamtgeschwindigkeit und damit muss die Unfallrate steigen. Dadurch ist ein Vergleich Vorher – Nachher nicht mehr zulässig. Steigt die Verkehrssicherheit in Deutsch-Wagram?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Insgesamt ist der Sicherheitseffekt der S 8 praktisch null. Wenn Potential der Verkehrsberuhigung ausgenutzt wird, könnte man die Sicherheit erhöhen.

Ing. Bloms:

Es wurde im TGA 01 auch nicht nachvollziehbar dargelegt, warum der Baustellenverkehr in der Bauphase keine Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Dieser Effekt ist marginal im Vergleich zu den sonstigen LKW, die dort fahren.

Ing. Bloms beantragt, das bmvit möge die Auswirkungen der durch den Bau der S 8 verursachten Änderungen der Fahrgeschwindigkeiten hinsichtlich Verkehrssicherheit, Schutzgut Mensch, überprüfen. Ebenfalls zu überprüfen wären die Auswirkungen der Bauphase auf die Verkehrssicherheit und zwar auch dann, wenn man nur hinschreiben würde „Keine Änderungen“.

Ing. Bloms zum Thema Unsicherheiten im Fachbereich Lärm:

Im Beschwerdeverfahren gegen den Genehmigungsbescheid S 1, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn, hält das Büro Kronawetter fest „Das Berechnungsmodell der S 1 wurde auf Basis von Vermessungsdaten nach dem Stand der Technik erstellt. Giebeldächer mit schrägen Flächen werden nach den vorgegebenen Rechenvorschriften nicht berücksichtigt, wobei wie bei der UVP S 8 die Software SOUNDPLAN Version 6.5 – 7.3 verwendet wurde, d.h. schräge Dächer können mit der Software SOUNDPLAN nicht modelliert bzw. berechnet werden, sondern nur die mittleren Höhen. Für reflektierende Flächen wurden laut Einlage 3.1.1. eine Dämpfung von 1 dB angesetzt, somit kann es direkt vor dem IP zu einer Lärmerhöhung um 2 dB durch Reflexion kommen. Die angenommene Dämpfung von 1 dB stellt nur eine grobe Näherung dar. Lt. ÖAL-RL Nr. 36 Blatt 2 wäre bei Gebäuden mit einem einheitlichen Reflexionskoeffizienten von 0,8 dB durchgehend zu rechnen. Welche Ungenauigkeiten ergeben sich, wenn SOUNDPLAN keine schrägen Flächen berücksichtigen kann, sondern nur mittlere Höhen bei schrägen Dächern oder maximal treppenartige Abstufungen? Dadurch ergeben sich Ungenauigkeiten.

DI Walter für die Projektwerberin:

Die Dächer werden allgemein und nicht nur in SOUNDPLAN grundsätzlich als ebene Flächen dargestellt, d.h. die Gebäude als würfelförmige Objekte und die Oberkante dieser Würfel wird in der mittleren Traufhöhe angesetzt. Damit ergeben sich für die Fronten jeweils glatte Flächen und die Immissionswerte an den Fronten sind im Prinzip unerheblich, ob darüber ein schräges Dach ist oder nicht. Wenn ein Schallstrahl auf eine schräg nach hinten geneigte Fläche trifft, dann wird dieser Schallstrahl nach oben abgelenkt oder reflektiert. Wenn ich z.B. ein Gaubenfenster habe, ist das Fenster meist in der gleichen Ebene wie das Gebäude davor. Der IP ist bei einer Gaube in der gleichen Lage wie bei einer normalen Fassade. Dieser eventuell reflektierende Anteil von einer schrägen Dachfläche vor einem Gaubenfenster ist im Prinzip relativ vernachlässigbar.

Der Sachverständige für Lärm:

Diese Art der Modellierung stellt den Stand der Technik dar. Es kann nicht verallgemeinert werden, dass keine schrägen Flächen, Reflexionen gerechnet werden können, denn wir haben sie auch beim Gelände.

Ing. Bloms:

Es ergeht der Antrag, die ASFINAG möge Lärmimmissionsberechnungen unter Berücksichtigung der schrägen Flächen von Gebäuden und Dächern vorlegen oder die Unsicherheit aufgrund der Nichtberücksichtigung nachvollziehbar abschätzen und diese Unsicherheiten den Immissionspegeln vor den Fassaden aufschlagen.

Ing. Bloms:

Im TGA 02 schreibt der Sachverständige auf S. 57 „Aufbauend auf nachstehenden Datengrundlagen wurde ein dreidimensionales Schallausbreitungsmodell erstellt.

- Geländemodellgrundlagen des Vorprojektes, ergänzt und verfeinert durch
- ALS Laserscandaten des Projektgebietes 2008
- Ergänzende Nutzungs-, Lage- und Höhen-Auswertung der Gebäude im Untersuchungsberich 2009
- Orthofotos 2003 / 2009
- DKM“.

Abgesehen davon, dass die Daten veraltet sind, wird nicht erwähnt, wie genau das Geländemodell ist.

DI Walter für die Projektwerberin:

Eine Erstellung des Rechenmodells erfolgt mit Laserscandaten bzw. Vermessungsdaten. Diese Datengrundlagen entsprechen den Genauigkeitsvorgaben des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Ergänzend wurde eine Evaluierung der Gebäudesituation direkt vor Ort durch die Projektwerberin durchgeführt.

Der Sachverständige für Lärm:

In der Entwicklung der Vermessungsdaten und Laserscandaten ging ein großer Sprung vor sich. Früher wurden die Modelle mit Höhenschichtenlinien von einem Plan herunter digitalisiert. Nun gibt es dichte Raster, die sogar für das Modell ausgedünnt werden müssen. D.h. aber nicht, dass die Ergebnisse deswegen ungenauer ist.

Ing. Bloms:

Es ergeht der Antrag, das bmvit möge die Ungenauigkeit des Geländemodells der Lärmimmissionsberechnungen ermitteln und die sich daraus ergebenden Ungenauigkeiten bei der Einhaltung der Grenzwerte gemäß BStLärmIV berücksichtigen.

Weitere Unsicherheiten im dB-Bereich ergeben sich durch die Boden- und Bewuchsdämpfungen. Die hohen Unsicherheiten der Lärmimmissionsberechnungen werden häufig damit abgetan, dass diese durch günstige meteorologische Bedingungen abgetan werden. Der Sachverständige schreibt dazu auf S. 58 des TGA 02 „Durch die in §7 der BStLärmIV festgeschriebene Ermittlung der Lärmemissionen und Immissionen nach der RVS 04.02.11 sind die meteorologischen Berechnungsparameter fixiert. Nach der RVS 04.02.11 wird der Einfluss der meteorologischen Bedingungen so erfasst, dass immer mit günstigen Schallausbreitungsbedingungen, d.h. Mitwind und leichte Inversion gerechnet wird. Damit sind die berechneten Schallpegel auf der sicheren Seite für den vom Verkehrslärm betroffenen Nachbarn. Dies spiegelt sich wider in der nationalen, bundesweiten Regelung der ÖNORM ISO 9613-2.“ In der ÖNORM ISO 9613-2 spiegelt sich das nicht wider. Die meteorologischen Bedingungen sind folgendermaßen definiert „Wind von der Quelle zum Empfänger innerhalb eines Winkels von 45° mit einer Geschwindigkeit zwischen ungefähr 1 und 5 m/s in einer Höhe von 3 bis 11 m über Boden.“. Das entspricht einer maximalen Windgeschwindigkeit von 18 km/h, die häufig überschritten wird. Im Marchfeld gab es Sommer, in denen 3 Monate starker Südwind über 18 km/h herrschte. Die Mitwindbedingungen sagen somit nichts über die Genauigkeit der Rechenverfahren aus. Die Formeln gelten gleichwertig auch für durchschnittliche Ausbreitung bei gut entwickelten mäßigen Bodeninversionen, wie sie z.B. in klaren windstillen Nächten gewöhnlich auftreten, d.h. das Auftreten einer Inversionswetterlage ist nach ÖNORM ISO 9613-2 nichts ungewöhnliches und sagt wieder nichts über die Genauigkeit der Rechenverfahren aus. Über die Genauigkeit des Rechenverfahrens sagt vielmehr der Abschnitt 1 und 9 folgendes aus. Abschnitt 1: „Der vorliegende Teil 2 legt ein Verfahren der Genauigkeitsklasse 2 für die Berechnung der Dämpfung von Schall bei Ausbreitung im Freien fest, um die Pegel von verschiedenen Arten von Schallquellen herrührenden Geräuschen an entfernten Orten zu prognostizieren“. Hier wird ein Unterschied zur RVS Genauigkeitsklasse definiert, hier wird auch von prognostizieren geschrieben.

Der Sachverständige für Lärm:

In der RVS und ISO 9613-2 wird der Parameter C_0 mit 0 angesetzt wird, es wird mit Mitwind-situation gerechnet. Wenn sich dieser Wert C ändern würde, würde das Abzüge am Immissionsort ergeben. Zur Begrenzung der Pegelminderung mit 20 dB, die im Vorkapitel zur ISO festgeschrieben ist, und das in Zusammenhang mit den Unsicherheiten, verweise ich auf meine Stellungnahme zum Einwand 12.3 und 36.4, in der ich die ISO 9613-2 behandelt habe.

Es ist mit Mitwindsituation und mit Ausbreitungsbedingungen, die durch die RVS festgelegt sind, gerechnet worden. Auf der sicheren Seite schlägt auch die Pegelminderung zu, die in der ISO 9613-2 festgelegt ist, mit der Begrenzung von 20 dB. Dies habe ich in mehreren Stellungnahmen zum Ausdruck gebracht. Die 20 dB beziehen sich auf die Pegelminderung über einen Schirm, das bewirkt, dass man auf der sicheren Seite z.B. die Dimensionierung der Lärmschutzwände vornimmt.

RA Dr. List:

Ich sehe das als falsch an.

Ing. Bloms:

Der Sachverständige zitiert die ISO 9613-2, wo in Abschnitt 9 auf S. 24 in Tab. 5 Genauigkeiten in Abhängigkeit von Höhe und Entfernung angegeben sind. Die Genauigkeit bei einer Höhe von kleiner 5 m und einer Entfernung unter 100 m – wie im Ortsgebiet üblich – beträgt +/- 3 dB. Das sind große Unsicherheiten.

Der Sachverständige für Lärm:

Dies ist bekannt, das wurde bei der Stellungnahme zu Dr. Vrtala detailliert behandelt. Es ist klar, dass in Rechenverfahren Sicherheiten enthalten sind, aber auch Unsicherheiten. Die Verfahren sind historisch so entwickelt worden, dass man mit den Rechenergebnissen über den Messergebnissen liegt. Auch das wurde von mir bereits mit dem Ringversuch von DI (FH) Lechner dargelegt.

Ing. Bloms:

D.h. die Aussage des Sachverständigen, dass die berechneten Schallpegel auf der sicheren Seite sind, ist nicht richtig.

RA Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Die hier gewählte Vorgehensweise, im Rahmen der Prognosebeurteilung bewusst „Sicherheitspuffer“ vorzusehen, damit die Prognoseannahmen auf solider Basis und gut abgesichert sind, wurde vom VwGH in der Rechtsprechung zum UVP-Verfahren mehrfach als rechtskonform und problemadäquat bestätigt.

Zum Vorbringen von Herrn Ing. Bloms wird angemerkt, dass diese den Rahmen einer Äußerung im Sinne des § 43 Abs.4 AVG weit übersteigt. Herr Ing. Bloms trägt nämlich nicht nur seine „Gesichtspunkte“ und „Fragen“ sowie „Äußerungen“ zum Verhandlungsgegenstand und zu den Sachverständigengutachten vor, sondern verliest umfangreiche Passagen aus Aktenstücken des ggst. Verfahrens sowie des Verfahrens zur S1. Trotz mehrfacher Hinweise, sich auf den Verhandlungsgegenstand zu konzentrieren und - soweit er sich auf bekannte Aktenstücke bezieht – anstelle einer langwierigen Verlesung lediglich auf deren Inhalt zu verweisen, setzt er diese zeitraubende Darstellungstechnik weiter fort. Mit den Anforderungen des § 43 Abs. 3 AVG, dass die Verhandlung unter steter Bedachtnahme auf ihren Zweck zügig geführt werde, ist diese Art des Vorbringens nicht vereinbar. Es wird daher dringend angeregt, für einen zügigen Verhandlungsablauf Sorge zu tragen.

Ing. Bloms:

Da die RVS 04.02.11 ein eher ungenaues Berechnungsverfahren als die ÖNORM ISO 9613 vorschreibt, ist von einer Ungenauigkeit der Lärmimmissionsberechnungen von mind. +/- 3 dB auszugehen.

Weitere Unsicherheiten ergeben sich aus dem geschätzten Anteil der lärmarmen LKWs, dem Fahrbahnzustand, der in den Gutachten nicht ausreichend berücksichtigt wurde, Fahrbahnzustand trocken oder nass, Nichtberücksichtigung von Streusplitt auf der Fahrbahn im Winter

in der RVS, Nichtberücksichtigung von Schwellen, Aufplasterungen und daraus resultierenden Beschleunigungsvorgängen, Nichtberücksichtigung von schlecht befestigten Kanaldeckeln. Gänzlich unberücksichtigt bleiben im TGA 02 auch die 100e Traktoren (Rübenkampagne), die rollenden Diskotheken und die unzähligen Mopeds und Motorräder. Alle diese lokalen Bedingungen kann ein RVS-Verfahren nicht berücksichtigen und es fehlen daher Aufschläge. Daraus folgt, dass das TGA 02 nicht richtig ist, da die Lärmberechnung nicht durch die Annahme von meteorologischen Bedingungen auf der sicheren Seite liegen können. Es wird daher beantragt, das bmvit möge die Genauigkeit der RVS 04.02.11 entsprechend der ÖNORM ISO 9613-2 erheben und diese Unsicherheiten den Lärmimmissionsberechnungen zugrunde legen.

Der Sachverständige für Lärm:

Diese Berechnungsmethode wird durch die BStLärmIV festgelegt. In § 7 Abs. 1 und § 11 Abs. 1 wird im speziellen die RVS 04.02.11 und ÖNORM ISO 9613-2 zur Anwendung festgelegt. Diese Richtlinien stellen auch den Stand der Technik dar. Es ist nicht üblich, in einem UVP-Verfahren einzelne Schwellen zu simulieren. Alleine aus der Menge der Daten ist das wirtschaftlich nicht sinnvoll und führt auch zu keiner wesentlich anderen Beurteilung.

Ing. Bloms bemängelt, dass sich die Darstellungen für die Zulaufstrecken auf eine einfache Darstellung der Isophone beschränken. Da kein Maßstab angegeben ist und der Maßstab sehr klein bzw. die Strichstärke groß ist, kann der Abstand der Gebäude von der Straßenfluchtlinie nicht nachgeprüft werden. In der Detailuntersuchung Helmahof fehlt die Legende zu diesen Plänen. Ing. Bloms ersucht um Erklärung der Darstellung („U-Hacker!“).

Der Sachverständige für Lärm:

Es wurden die Gebäudefassaden gerechnet und finden sich in den Detailergebnissen der Fassadenberechnung. Man sieht, welche Gebäude auf jeden Fall außerhalb liegen. Es sieht in der gezeigten Grafik für mich so aus, als ob die angrenzende Straße mit einem niedrigeren DTVw belegt wurde und die 0,4 und 1 dB Grenze ersichtlich ist. Es gibt zur Darstellung jedenfalls eine Legende. Ob diese auch in der Einlage WU8 enthalten ist, kann ich nach dieser Darstellung jetzt nicht sagen.

DI Walter für die Projektwerberin erläutert die Darstellung („U-Hacker!“) und ergänzt:

Die Legende befindet sich in Einlage WU 1.05A, die Darstellung der erläuterten Liniendarstellung dient als Hilfsmittel zur Darstellung der berechneten Objekte.

Ing. Bloms:

Es ist nicht nachvollziehbar, warum bei den Zulaufstrecken keine Rasterlärmkarten erstellt wurden. Laut WU1-05 stellen die Isophonenpläne eine Höhe von 4m dar, die in einem Einfamilienhaussiedlungsgebiet oft über der Traufenhöhe der Gebäude liegt und besser in der Höhe von 1,5m liegen sollte. Nicht bekannt ist auch, ob die gleichen Berechnungsmethoden wie bei den Rasterlärmkarten angewendet wurden, z.B. wurden die Reflexionen berücksichtigt? Es ergeht daher der Antrag, die ASFINAG bzw. das bmvit möge nachprüfbar Isopho-

nenpläne für eine Immissionshöhe von 1,5m in einem geeigneten Maßstab für die Zulaufstrecken zur Verfügung stellen.

Der Sachverständige für Lärm:

Wenn mit 4 m abgegrenzt wird, ist sichergestellt, dass man auch im OG die Fensterbereiche erreiche. Im Übrigen ist die Abgrenzung wichtig, damit man die Gebäude mit ihren Nummern sieht. Für diese gibt es exakte Fassadenberechnungen. Die Abgrenzung mit den Isophonen ist ein Hilfsmittel.

Ing. Bloms:

Es liegt eine Ungleichbehandlung vor. Die Bestimmung nach § 6 Abs. 1 BStLärmIV gilt offensichtlich für Zulaufstrecken nicht. Ich beantrage daher, das bmvit möge begründen, warum die vorhabensbedingten Immissionen auf den Zulaufstrecken nicht auf 45 dB begrenzt sind. Hinsichtlich verfassungsgemäßen Gleichheitssatz ist diese Vorgangsweise nicht haltbar. Ich beantrage weiters, die ASFINAG möge alle Straßen inkl. Zulaufstrecken bekanntgeben, auf denen es zu vorhabensbedingten Immissionen größer gleich 45 dB in der Nacht kommt. Ich beantrage, das bmvit möge die UVP-Verfahren der Landesstraßenumfahrungen mit dem S 8 Verfahren konzentrieren und gemeinsam abführen. Es ist nicht haltbar, dass im gegenständlichen Verfahren ständig auf Lärmsanierungen des Landes verwiesen wird, von denen keiner weiß, ob sie jemals durchgeführt werden.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass dies bereits beantwortet wurde.

Ing. Bloms:

Zu den Lärmberechnungen: Betrachtet man z.B. das Haus H310 auf der Adalbert-Stifter-Gasse 28 (WU8), beträgt dort der Verkehr im PF 0-B 1.400 PKW/24h und 150 LKW/24h. Im PF 1-E 2.100 PKW und 210 LKW. Die Differenz ergibt eine Zunahme von 49 %, im PF 1-C 56 %. Im Anhang 11 der Einlage WU7A wird der Schwerverkehrsanteil für die Lärmberechnungen der S 8 West bekanntgegeben, das ist die Tab. 3 aus der RVS 04.02.11. Es heißt weiter *„Zur Ermittlung projektspezifischer Anteile wurden Daten aus verschiedenen Verkehrszählungen, u.a. Dauerzählungen und ECE-Kurzzeitzählungen ausgewertet. Dies ergab jedoch ein uneinheitliches Bild. Daher wurden dem FB-Ersteller Lärm Angaben zu den schweren Lkw zur Verfügung gestellt, welche in pauschalierter Form auf Basis der Auswertung von Verkehrserhebungen festgelegt worden sind.*

- auf der gesamten S8: 65% schwere Lkw (Tag, Abend, Nacht)
- auf der gesamten S1 Schwechat – Süßenbrunn: 40% schwere Lkw (Tag und Abend), 50% schwere Lkw (Nacht)
- sonstiges Netz:
 - a.) Straßen mit überwiegend überregionalem Verkehr: 65% schwere Lkw (Tag, Abend, Nacht)
 - b.) Straßen mit überwiegend lokalem Verkehr: 40% schwere Lkw (Tag, Nacht), 35% schwere Lkw (Abend)
 - c.) Hauptstraßen innerorts: 40% schwere Lkw (Tag, Abend, Nacht)
 - d.) Sammel- und Anliegerstraßen innerorts: 10% schwere Lkw (Tag, Abend, Nacht)

...

Die Anteile schwerer Lkw für die Lärmberechnungen im Projekt S 8 weichen damit von der RVS ab:

Bei S 1 und S 8 sowie bei allen Straßen mit überwiegend überregionalem Verkehr ist der vorgegebene Anteil geringer als in der RVS, weil auf diesem Netz im Ballungsraum Wien von weniger überregionalem Verkehr und mehr regionalem und lokalem Verkehr ausgegangen wird als beispielsweise auf der Westautobahn.

Bei Straßen mit überwiegend lokalem Verkehr ist der Anteil schwerer Lkw deutlich höher als in der RVS, weil dieses Netz praktisch alle Strecken im Marchfeld mit den hohen Belastungen an Schottertransporten (oft mit Sattelzügen = schwere Lkw) abbildet. Daher wurde dieser hohe Wert gewählt.

Bei Hauptstraßen innerorts wurde der RVS-Wert beibehalten.

Bei Sammel- und Anliegerstraßen wurde der RVS-Wert von 5% auf 10% erhöht, um mögliche Fahrten von z.B. Schottertransporten auf diesem Netz ausreichend zu berücksichtigen.“.

Dass auf den lokalen Straßen ein hoher Schwerverkehrsanteil ist, ist nachvollziehbar. Nicht nachvollziehbar ist, warum dieser auf der S 8 sinken soll, nachdem die Schottertransporte auf die S 8 verlagert werden soll. Nicht nachvollziehbar ist der deutlich geringere Schwerverkehrsanteil als in der RVS. Nicht nachvollziehbar ist auch, dass auf der S 8, die in die S 1 einmündet, der Schwerverkehrsanteil mit 65 % deutlich höher liegt. Auch in der Einlage WU7A und 3.1.1. sind Berechnungsfaktoren für den Verkehr angegeben. Dabei fällt der 4 - 5 % geringere Schwerverkehrsanteil südlich von Deutsch-Wagram auf.

Auf der Adalbert-Stifter-Gasse beträgt der Schwerverkehrsanteil 10 % vom PKW-Verkehr, vom Gesamtverkehr 9 %. Die Adalbert-Stifter-Gasse ist eine Sammel- und Anliegerstraße innerorts mit den Bemessungsfaktoren 0,0627, 0,035 und 0,01, der maßgebliche stündliche Verkehr beträgt bei den PKW am Tag 167, am Abend 53,7 und nachts 21. Vergleicht man diese Werte mit den Emissionsansätzen der Detailuntersuchung Helmahof, findet man dort 132 am Tag, 74 am Abend und 21 in der Nacht. Die Abweichungen sind nicht nachvollziehbar.

DI Walter für die Projektwerberin:

Unter Verweis auf die Einlage WU 07A Pos. 2.2, wird die Darstellung der LKW-Zahlen in den Ausgabeberechnungen erläutert. Die Ermittlung erfolgt auf die zweite bzw. dritte Nachkommastelle genau. Von den Prozentangaben auf die 3. Nachkommastelle, bei Fahrzeugen auf 2. Die zitierte Tabelle ist die Ausgabeberechnung, wo auf ganze Werte gerundete Fahrzeugwerte enthalten sind. Dadurch entsteht eine geringe Unschärfe in der Darstellung, aber nicht in der Berechnung. Die Berechnung geht von der Kfz-genauen PKW und LKW aus und legt diese um auf die Zeiträume Tag, Abend und Nacht und rechnet mit diesen Werten. Nur bei der Darstellung werden ganze Zahlen dargestellt. Diese Rundungsfehler gehen nicht in die Berechnung ein.

Inq. Bloms:

Der LKW-Verkehr auf der Adalbert-Stifter-Gasse beträgt laut WU8 210 LKW/24h, der maßgebliche stündliche LKW-Verkehr beträgt 13,17 am Tag, am Abend 7,35 und nachts 2,1 LKW/h. Vergleicht man diese Werte mit den Emissionsansätzen der Detailuntersuchung

Helmahof, findet man dort 15 am Tag, 2 am Abend und 0 in der Nacht. Die Abweichungen Abend und Nacht sind nicht nachvollziehbar.

DI Walter für die Projektwerberin:

Aus meiner Sicht sind die Angaben korrekt aus der Verkehrsuntersuchung übernommen und umgesetzt.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 18.29 Uhr für eine Pause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 18.55 Uhr wieder auf.

DI Walter für die Projektwerberin:

Der in der WU 7A im Anhang 12 dargestellten 10% Anteil schwere LKW bezieht sich nicht auf den Gesamtverkehr, sondern auf den LKW-Verkehr eines Abschnittes. Der Gesamt-LKW-Anteil wird auf Basis der Tabelle 2 der RVS 04.02.11 unter Heranziehung der prognostizierten LKW-Zahlen auf die Zeiträume Tag, Abend, Nacht aufgeteilt, davon werden im gegenständlichen Fall jeweils 10% als schwere LKW eingestuft. Z.B. auf der Adalbert-Stifter-Gasse gibt es einen LKW-Anteil im Zeitraum Tag von 10 %, Abend und Nacht von 4 %. Von diesen 4 % sind 10 % Anteil schwere LKW und daraus ergeben sich Werte kleiner 0,5 und aufgrund der Rundung 0.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Es geht darum, dass sich im Vergleich Bestand 2011 zum PF R 2025 zeigt, dass auf der B 8 nahe an die Einmündung zur S 1 starke Zunahmen von 25.400 auf 33.000 entstehen, was bewirkt, dass weiter entfernt, Abnahmen im PF R entstehen. Das ist dadurch zu erklären, dass es im nahen Bereich zur Einmündung S 1 starke Überlastungen gibt, dass weit entfernte Quell-Ziel-Beziehungen Richtung Wien und umgekehrt großräumig ausweichen und dies zeigt sich genau im Belastungsbild, das auf die L2, L 11 und L 5 verlagert wird und im Norden die Straße Richtung Bockfließ.

PF 0-C ist der Teilausbau der S 1 bis Groß-Enzersdorf ohne die S 8 und PF 1-C ist mit der S 8. Dadurch entstehen relativ starke Verschiebungen Richtungen S 8, z.B. Entlastungen von 23.000 auf 14.000. In der Einmündung der S 8 in die S 1 sind dann 29.000. Die S 8 saugt Verkehr ab. Dadurch wird auf den Zufahrtsbereichen, v.a. L 8 und L 11, viel Mehrverkehr. Das sind plausible Effekte. Das ist aus meiner Sicht in der Netzbetrachtung plausibel.

Ing. Bloms beantragt, die ASFINAG möge in allen Immissionstabellen die Verkehrswerte auf zwei Nachkommastellen genau angeben, damit diese überprüfbar werden. Weiters wäre die Legende nachzureichen.

Bei der Ermittlung des maßgeblichen stündlichen LKW-Verkehrs für Tag, Abend und Nacht ein nicht auflösbarer Widerspruch. Laut Einlage WU7A soll der Schwerverkehrsanteil bei allen Lärmberechnungen mit Tag 5 % und abends und nachts 2 % angenommen werden.

Das steht im Widerspruch zur Verkehrszählung und Detailuntersuchung Helmahof, wo ein Schwerverkehrsanteil von 9 % in 24h angegeben wird. Diese Problematik betrifft sämtliche Berechnungen. Bei allen Sammel- und Anliegerstraßen innerorts und allen anderen Straßenkategorien wäre der Schwerverkehrsanteil immer gleich, was nicht mit den Verkehrsprognosen übereinstimmt. Auf der Johann-Nestroy-Gasse beträgt der Schwerverkehrsanteil laut Einlage WU7A im PF 1-E nur 2,86 %.

DI Walter für die Projektwerberin verweist auf seine vorherige Beantwortung.

Ing. Bloms:

Auf der Adalbert-Stifter-Gasse ergibt sich ein LKW-Anteil mit einem Schwerverkehrsanteil von 5 % am Tag (13h), 3h am abend und nachts 8h. Wenn man das hochrechnet, ergibt sich in Summe 102,66 LKW/24h, statt 210 LKW in der Einlage WU8. Geht man von der Berechnung des Schwerverkehrsanteils von 5 % am Tag, 2 % abends und nachts vom Gesamtverkehr aus, ergibt sich in Summe 207,9 LKW/24h. Dieser Wert würde mit der Verkehrsprognose gut übereinstimmen, das würde aber bedeuten, dass auf den einzelnen Straßenkategorien immer der gleiche Schwerverkehrsanteil vorhanden wäre, was mit den Prognosen nicht übereinstimmt. Diese Berechnungsmethode wurde auch nicht bei der Lärmimmissionsberechnung angewandt. In der gegenständlichen Lärmberechnung ist zu vermuten, dass mit 0,46 LKW in der Stunde gerechnet wird. Ergibt einen maßgeblichen stündlichen Verkehr von 0,17, 0,25, 0,01 und 0,04 (leicht/leicht lärmarm/schwer/schwer lärmarm) LKW pro Stunde. Logischerweise ergibt das gerundet 0. Ein LKW schwer würde daher nur alle 12,5 Tage durch die Siedlung fahren. Das ist nicht plausibel, Schottertransporte fahren bei uns schon um 5.00 Uhr.

Der maßgebliche PKW-Verkehr in der Nacht ergibt sich, wenn man die 0,46 LKW/h abzieht, auf 22,64 PKW. Es ergibt sich ein Nachtwert LA_{eq} von 58,6 dB. Führt man die Rechnung mit 42 km/h durch, dann ist man bei 61,2 dB. Der Unterschied zwischen 30 und 42 km/h beträgt 2,6 dB. Das zeigt weiters, dass die mit den 0,46 LKW/h in der Nacht angesetzten Werte die richtigen waren, da laut Ergebnistabelle WU8, Beilage 29.1, dort das Ergebnis auch in dieser Größenordnung liegt. D.h. es wurden die LKW viel zu niedrig angesetzt. Wenn man die Immissionssschallpegel nach der Profilmethode berechnet, ergibt das bei einer Straßenbreite von 12m und einem Bauwuch von 4m...

DI Walter für die Projektwerberin:

Laut RVS 04.02.11 ist mit der höchstzulässigen Geschwindigkeit zu rechnen.

Ing. Bloms:

Angenommen Schallquelle Auto 0,5m und die Immissionsortfenster 1,5m ergibt sich dann mit den üblichen Werten ΔL , Profilmass, usw. ein LA_{eq} , also einen Immissionswert, für die zwei Straßenhälften von 49,74 und 47,01. Logarithmisch addiert ergibt das 56,1 dB. Es ergibt sich eine Differenz zu WU8, H310, Anhang S. 11, von 3,8 dB.

DI Walter für die Projektwerberin:

Die zitierten Eigenberechnungen nach Profilmethode können nur nach schriftlichem Vorliegen auf Plausibilität geprüft werden.

Der Sachverständige für Lärm:

Das Profilverfahren eignet sich, wenn man ein alleinstehendes Haus und eine unendlich lange gerade Straße hat, sehr gut, um schnell zu brauchbaren Werten zu kommen. Wenn man einen Straßenzug hat, bei dem ein Haus weiter vorne, ein anderes weiter hinten steht, dann ist das Modell wie von der Projektwerberin erstellt, wesentlich genauer als die Profilmethode.

Ing. Bloms:

Ich halte fest, der Sachverständige im TGA 02, S. 59, schreibt „Die Eingabewerte für die Berechnung der Lärmindizes und die Lärmindizes wurden vom Sachverständigen stichprobenartig auf Plausibilität überprüft (zB Ermittlung des LAeq1 nach RVS 04.02.11 aus den gerundeten Verkehrsdaten, Rückrechnung auf den zugrunde liegenden Straßentyp und die kL-Bemessungsfaktoren, RVS-Profilverfahren)“. Der Sachverständige hat in der letzten Verhandlung erklärt, die Profilmethode ist nicht zulässig, wendet es aber selbst an.

Der Sachverständige für Lärm stellt klar, dass er nicht gesagt habe, dass es nicht zulässig ist, sondern dass man wissen muss, was man damit ausrechnet und dass man nicht exakt dieselben Werte errechnen kann wie beim abschnittswisen Verfahren, da man die Pegelminderungen nicht so berücksichtigen kann.

Ing. Bloms:

Wenn man bei der Berechnung 42 km/h einsetzt, kommt man auf 6,4 dB Unterschied, d.h. die Lärmberechnung weicht um 6,4 dB von der händischen Nachrechnung ab. Unberücksichtigt blieb, dass bei der Berechnung nur ein Bruchteil des LKW in der Nacht berücksichtigt wurde. Würde der richtige Schwerverkehrsanteil von 9 % in der Nacht berücksichtigt, dann wäre die Differenz noch wesentlich größer.

DI Walter für die Projektwerberin und DI Zotter ersuchen um ersuchen um schriftliche Zurverfügungstellung dieser Unterlagen, um diese mit dem Modell zu vergleichen können und Interpretationsfehler zu vermeiden. Ing. Bloms erklärt sich bereit, die Werte zur Verfügung zu stellen.

Ing. Bloms zum TGA 02:

Es wurden zwar die Emissionsdaten stichprobenartig geprüft, wurden die Immissionsdaten auch stichprobenartig überprüft?

Der Sachverständige für Lärm:

In diesem Fall, den sie ansprechen, wurden die Emissionsdaten stichprobenartig überprüft, die Immissionspegel wurden nicht nachgerechnet.

Ing. Bloms weist auf die Aussage „Für die Richtigkeit aller mit dem EDV-Programm an Hand des Schallausbreitungsmodells rechnerisch ermittelten Werte haftet die Projektwerberin bzw. das von ihr beauftragte Ingenieurbüro.“ auf S. 59 des TGA 02 hin. Es geht nicht um die Haftung, sondern die Prüfung der Berechnung.

Der Sachverständige für Lärm:

Es geht um die Prüfung der Plausibilitäten und nicht um die Nachrechnung jedes einzelnen Immissionspunktes, das ist vom Aufwand her schon nicht gerechtfertigt.

Ing. Bloms:

Es wird beantragt, das bmvit möge stichprobenartig die Immissionspegel auf allen Zulaufstrecken, insbesondere im Helmahof und in der Invalidensiedlung, mittels Profilmethode oder Abschnittsmethode gemäß RVS 04.02.11, Punkt 5.2.2. nachvollziehbar überprüfen (nachrechnen) und die Werte veröffentlichen. Die ASFINAG möge den Lärmberechnungen den ganzen LKW-Verkehr zugrunde legen und nicht nur einen Teil davon. Der LKW-Verkehr für den Zeitraum Tag, Abend, Nacht muss für alle Streckenabschnitte vom Sachverständigen des Fachgebietes Verkehr bekanntgegeben werden und zwar inklusive realistischer Fahrgeschwindigkeiten. Insbesondere wäre zu klären, woher die enormen Abweichungen herrühren. Bei den Emissionsschallpegeln sind für die Abweichungen insbesondere der zu geringe LKW-Verkehr und die zu geringen Fahrgeschwindigkeiten verantwortlich. Bei den Immissionspegeln sind die enormen Abweichungen nicht so einfach nachzuvollziehen. Ich gehe davon aus, dass die Eingaben tw. nicht realitätsnah sind. Denkbar wären z.B. bei den Dämpfungsmaßen. Einen Einfluss könnte auch die Berechnung auf der Straßenachse anstatt getrennt nach Fahrrichtungen haben. Wurden die auf der Straßenachse zentral oder je nach Fahrtrichtung berechnet.

DI Walter für die Projektwerberin:

Es wird in SoundPLAN grundsätzlich mit zwei Emissionsachsen gerechnet, Einbahnstraßen wie auch die S1 und S8 samt Rampen werden mit einer Emissionsachse in Fahrtrichtung modelliert und gerechnet. Damit werden auch die Steigungszuschläge abschnittsweise richtig zugeordnet.

Ing. Bloms:

Ich stelle den Antrag, die ASFINAG oder über das bmvit möge die Dämpfungsmaße oder die Berechnungsannahmen insbesondere in den Ortsgebieten näher spezifizieren.

Der Sachverständige für Lärm schreibt in der Beantwortung des Einwandes 30.25 „Es ist richtig, dass es durch das Vorhaben S8-West in der Siedlung Helmahof zu Pegelerhöhungen bis zu 2,1 dB (Adalbert Stifter-Gasse) durch das Vorhaben kommen wird. Die Detailuntersuchungen Helmahof, Einlage WU 8, Anhang „Immissionsberechnung Detailergebnisse aller Fassaden“, zeigen jedoch, dass jene Fassadenobjekte mit einer Pegelerhöhung um mehr als 1 dB durch das Vorhaben Pegelwerte unter den Grenzwerten von $L_{den} = 60$ dB und $L_n = 50$ dB nach § 6 (2) BStLärmIV aufweisen. Weiter sind keine Objekte mit einer Pegelerhöhung mit mehr als 0,4 dB über den Grenzwerten des Teilgutachtens Humanmedizin von $L_{den} = 70$

dB und $L_n = 60$ dB. Die Immissionseinträge des Vorhabens S8-West nach § 6 (1) BStLärmIV sind weiters weit unter den Grenzwerten von $L_{den} = 55$ dB und $L_n = 45$ dB (siehe Einlage WU 1-06 und WU 1-07). Es sind daher nach BStLärmIV keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Des Weiteren wird auf die Stellungnahme Verkehr und Verkehrssicherheit verwiesen.“. Nach den vorherigen Ausführungen (LKW-Verkehr, Geschwindigkeit) ist diese Stellungnahme falsch. Beweis: Stellungnahme der ASFINAG im Beschwerdeverfahren S 1 Schwechat – Süßenbrunn der IBK ZT vom 6. August 2015 – Tabelle. In dem Schreiben wird ausgeführt „Aus der Tabelle oben kann man ablesen, dass in einer ländlichen Ortsdurchfahrt mit einem Verkehrsaufkommen von 750 Kfz/24h und einem Achsabstand des betrachteten Objektes zur Straße von 10m die Grenzwerte der BStLärmIV nicht eingehalten werden.“ Die Tabelle erläutert in Abhängigkeit vom Jahres-DTV, beginnend von 750, 1000, 1500, 3000, 5000 und 7500 Kfz/24h, und in Abhängigkeit vom Achsabstand 7,5m, 10m, 12,5m und 15m, welche Lärmimmissionen entstehen. Bereits bei 750 Kfz/24h bin ich über dem 45 dB Nachtgrenzwert der WHO. Weiters wird geschrieben „Erst ab einem Achsabstand über 15m können die Grenzwerte der BStLärmIV eingehalten werden. Das Verkehrsaufkommen von 750 Kfz/24h ist in der Invalidensiedlung entlang der bestehenden Straßen z.T. bereits im Bestand gegeben.“ Daraus lässt sich weiters schließen, dass der Schallschutz angeblich auf einem hohen Schutzniveau ist.

Auf Nachfrage durch DI Rehling, um welchen Grenzwert es gehe, erklärt Ing. Bloms, dass es um die 45/55 dB gehe. DI Rehling weist darauf hin, dass auf Zulaufstrecken andere Grenzwerte gelten und ersucht, diesen Auszug aus der Stellungnahme dem Sachverständigen für Lärm zur Verfügung zu stellen.

Ing. Bloms:

Ich kritisiere eben diese unterschiedliche Behandlung bei den Grenzwerten.

Der Sachverständige für Lärm:

Es lässt sich an Hand der gezeigten Tabelle erkennen, dass es sich nur um eine Modellrechnung handelt und abhängig von den Grenzwerten ist. Wenn man vom Immissionseintrag nach § 6 Abs. 1 ausgeht, kann das nur Gebäude betreffen, die an der S 1 bzw. gegenständlich an der S 8 situiert sind. Die Invalidensiedlung Knoten S 1/S 8 fällt unter diese Regelung.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass dies in der BStLärmIV so geregelt ist und hält fest, dass diese nicht Gegenstand des gegenständlichen Verfahrens ist.

Ing. Bloms ersucht, dass er abbrechen kann, da er wegen eines Termins weg müsse. Er habe nicht damit gerechnet und dies sei auch eine Ungleichbehandlung gegenüber den anderen Parteien, da ansonsten spätestens um 19.00 Uhr Schluss gewesen sei.

Der Verhandlungsleiter ersucht Ing. Bloms mit seinem Vorbringen fortzufahren, da das Vorbringen heute abgeschlossen werden solle. Das Ersuchen wurde mehrfach wiederholt. Ing. Bloms verlässt die Verhandlung.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass aus der Verhandlung vom 5. bis 8. April 2016 noch Stellungnahmen der Sachverständigen zu folgenden Vorbringen ausständig sind:

Dr. Vrtala hat für die Stadtgemeinde Gerasdorf beantragt, dass die lokalen absehbaren Entwicklungen (Bodenaushubdeponie der Fa. Kovanda und Huf) in Gerasdorf in die Projektplanung mitaufgenommen werden und bei der Prognose der Lärmimmissionen mitberücksichtigt werden. Diesbezüglich wurde die zuständige Behörde gebeten, die Projektunterlagen zur Verfügung zu stellen, die an die Sachverständigen weitergeleitet wurden.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Nach Durchsicht der Unterlagen ist festzustellen, dass die Menge des Verkehrs durch die Erweiterung in der Höhe nicht verändert wird, dass die 72 Lkw-Fahrten/Tag sich in Gerasdorf in verschiedene Richtungen aufteilen und die Entfernungen zur S 8 und deren Zulaufstrecken so groß sind, dass keine spürbare Veränderung entsteht und damit auch kein relevanter Einfluss zum Verfahren S 8 West gegeben ist.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima und der Sachverständige für Lärm halten fest, dass daraus gefolgert werden kann, dass die absehbaren Entwicklungen (Bodenaushubdeponie der Fa. Kovanda und Huf) in Gerasdorf damit auch für ihre Fachbereiche nicht relevant sind.

Dr. Vrtala hat in der mündlichen Verhandlung für die Stadtgemeinde Gerasdorf beantragt, dass Lärmimmissionen nach Möglichkeit an der Quelle durch aktive Schutzmaßnahmen minimiert werden sollen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkung).

Der Sachverständige für Lärm:

An der L 3166 zwischen Seyringer Straße und ASt. S 1, also der Verbindungsspanne Seyringer, ist ein Objekt an der Karl-Gerber-Straße Ecke Waldweg, zu dem ich festgestellt habe, dass bei Wohnnutzung objektseitige Maßnahmen anzubieten sind, sofern dieses nicht bereits im Zuge des UVP-Verfahrens S 1 mit solchen Maßnahmen ausgestattet wurde. Aktive Lärmschutzmaßnahmen müssten beim Projekt S 1 Ost getätigt worden sein. Im gegenständlichen Verfahren ist es als Zulaufstrecke zu betrachten und gemäß § 9 BStLärmIV besteht ggf. nur Anspruch auf objektseitige Lärmschutzmaßnahmen.

Von Dr. Vrtala wurde in der Verhandlung ausgeführt, dass im Teilgutachten Lärm mehrfach die Einlage WU7A angeführt wurde und teils auch die Einlage WU7.

Der Sachverständige für Lärm:

Im Teilgutachten 02 bei Tabelle 42 im Text unterhalb müsste es heißen: Tabelle 10 statt Tabelle 9. Bezug genommen wird auf die Einlage WU7A

DI Hahn hat eine Stellungnahme zum Thema Windkraftträder im Westen der Invalidensiedlung abgegeben.

Der Sachverständige für Lärm:

Diese Windkraftträder haben keine relevanten lärmtechnischen Auswirkungen auf die Beurteilung nach der BStLärmIV in der Invalidensiedlung.

DI Rehling trägt die ergänzend eingelangten Stellungnahmen von Gerhard und Michaela Rauscher (Beilagen ./55 und ./56) vom 4. April 2016 vor.

Bezüglich der Stellungnahme von Gerhard Rauscher verweist DI Rehling auf das Umweltverträglichkeitsgutachten.

Der Sachverständige für Wildökologie, Jagd und Wald zur Stellungnahme von Fr. Michaela Rauscher:

Bei den in den Einreichunterlagen angeführten Ersatzaufforstungsflächen handelt es sich um sogenannte „Poolflächen“, was bedeutet, dass es sich um Vorschläge der Projektwerberin handelt, die nur umgesetzt werden können, falls die jeweiligen Grundeigentümer zustimmen. Können die dafür erforderlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern nicht erzielt werden, hat die Projektwerberin die erforderlichen Ersatzaufforstungen auf anderen Grundflächen durchzuführen. Lt. Maßnahmenvorschlag Nr. 14 im Forsttechnischen Gutachten sind die Ersatzaufforstungen auf Nichtwaldböden möglichst im Nahbereich der Rodeflächen, jedenfalls aber in den Standortgemeinden (Deutsch-Wagram, Gänserndorf, Markgrafneusiedl, Obersiebenbrunn, Parbasdorf, Raasdorf) durchzuführen.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die ASFINAG eine Stellungnahme zu den von den Sachverständigen vorgesehenen Maßnahmen vorgelegt hat, welche bereits als Beilage zum Protokoll genommen wurde. Darüber hinaus wurden im Zuge der Verhandlung insbesondere von Dr. List, Dr. Wimmer und Dr. Vrtala Änderungs-/Ergänzungsvorschläge zu den Maßnahmen erstattet.

Der Verhandlungsleiter erteilt der Projektwerberin das Wort. Die Projektwerberin legt eine überarbeitete Stellungnahme zum Maßnahmenkatalog vom 22. Mai 2016 vor, die als Beilage ./81 zu Protokoll genommen wird. Hr. Rehm erhält eine Kopie dieser Stellungnahme.

Maßnahme 0.3

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Der Maßnahmentext spiegelt aus Sicht der Projektwerberin nicht die RVS 04.05.11 wider. Die Maßnahme ist wie folgt nach RVS 04.05.11 zu adaptieren: „*Während der Bauphase hat die Projektwerberin jeweils bis zum 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November eines Kalenderjahres einen Bericht über die Durchführung der im Einreichprojekt enthaltenen und zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen per Ende des vorangegangenen Kalenderquartals an die UVP-Behörde sowie an die mitwirkenden Genehmigungsbehörden zu erstatten (Statusberichte). **Die Umweltbauaufsicht soll sich zu diesen Berichten äußern.** Daneben hat die Umweltbauaufsicht über Aufforderung der UVP-Behörde Sonderberichte vorzulegen. Drei Jahre nach Verkehrsfreigabe hat die Projektwerberin der UVP-Behörde sowie*

den mitwirkenden Genehmigungsbehörden einen Bericht über die Umsetzung aller Maßnahmen und Auflagen vorzulegen (Abschlussbericht).“

Der externe UVP-Koordinator:

Die Maßnahme steht nicht im Widerspruch zur genannten RVS und wird daher nicht geändert.

Maßnahme 0.5

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Der Maßnahmentext spiegelt aus Sicht der Projektwerberin nicht die RVS 04.05.11 wider. Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung der Maßnahme vor: *„Einlangende Beschwerden sind der örtlichen Bauaufsicht und **den verantwortlichen Organen der Umweltbaubegleitung** nachweislich mitzuteilen, die daraufhin die Einhaltung der festgelegten Maßnahmen verstärkt zu überwachen haben.“*

Der externe UVP-Koordinator DI Stundner:

Es ist unbedingt erforderlich, dass die Umweltbauaufsicht nachweislich über eingegangene Beschwerden informiert wird. Daher ist eine Änderung der Maßnahme nicht sinnvoll und wird daher abgelehnt. Es bleibt der Projektwerberin unbenommen, von derartigen Beschwerden die maßgeblichen Organe der Umweltbaubegleitung zu informieren.

Hr. Rehm:

Es wird gefordert, zu regeln, bis wann die verantwortlichen Organe der Umweltbaubegleitung nachweislich zu informieren sind, und schlagen wir vor, dass festgehalten wird „binnen eines Werktages“.

Der externe UVP-Koordinator:

Dieser Vorschlag wird als sinnvoll erachtet und die Maßnahme entsprechend adaptiert: *„0.5. Einlangende Beschwerden sind der örtlichen Bauaufsicht und der Umweltbauaufsicht innerhalb eines Werktages nachweislich mitzuteilen, die daraufhin die Einhaltung der festgelegten Maßnahmen verstärkt zu überwachen haben.“*

Maßnahmen 3.1 und 3.20

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Die Verwendungsbeschränkungen für mobile technische Einrichtungen, Maschinen und Geräte in IG-L Sanierungsgebieten sind in der IG-L Off-RoadV (BGBl. II Nr. 76/2013) und die Emissionsstandards in der MOT-V (BGBl. II Nr. 136/2005) geregelt. Emissionsstandards für schwere Nutzfahrzeuge mit Zulassung auf Straßen unterliegen den EURO-Klassen.

Die Maßnahmenvorschläge 3.1 und 3.20 sollten zusammengefasst und wie folgt geändert werden: **„Der Emissionsstandard der eingesetzten mobilen technischen Einrichtungen, Maschinen und Geräte hat der Stufe IIIA oder höher nach MOT-V (BGBl. II Nr. 136/2005) sowie der IG-L Off-RoadV (BGBl. II Nr. 76/2013) zu entsprechen. Die Stammdatenblätter der eingesetzten Baumaschinen sind der Umweltbauaufsicht unaufgefordert vorzulegen. Die Umweltbauaufsicht hat stichprobenartig wiederkehrende Überprüfungen der eingesetzten Maschinen durchzuführen und zu protokollieren.“**

Hr. Rehm:

Dieser Änderungsvorschlag ist nicht gleichwertig, auch wenn die Stellungnahme der Projektwerberin dies suggerieren möchte. 3.20 spricht im Original von der IG-L Off-RoadV in der geltenden Fassung, während sich die Projektwerberin auf eine bestimmte Fassung festlegen möchte. Analog ist die Situation nach der Stufe IIIA nach MOT-V, welches in der von der Konsenswerberin gewünschten Version auch nur eine bestimmte Fassung der Verordnung referenziert. Die Behörde hat – zurecht – eingangs zu 3.1 gesagt: „Es sind emissionsarme Baumaschinen nach dem Stand der Technik einzusetzen. Hier ist deutlich mehr verlangt, als die Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen, was sowieso zu geschehen hat. Der Stand der Technik ist üblicherweise weiter als die gesetzliche oder verordnungstechnische Normierung.“

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Dem Vorschlag der Projektwerberin wird unter Berücksichtigung der Anmerkung von Hr. Rehm gefolgt. Die Maßnahmen 3.1. und 3.20 werden zusammengefasst und die Maßnahme 3.1 neu lautet „Es sind emissionsarme Baumaschinen nach Stand der Technik einzusetzen. Der Emissionsstandard der eingesetzten mobilen technischen Einrichtungen, Maschinen und Geräte hat der Stufe IIIA oder höher nach MOT-V idgF sowie der IG-L Off-RoadV idgF zu entsprechen. Die Stammdatenblätter der eingesetzten Baumaschinen sind der Umweltbauaufsicht unaufgefordert vorzulegen. Die Umweltbauaufsicht hat stichprobenartig wiederkehrende Überprüfungen der eingesetzten Maschinen durchzuführen und zu protokollieren.“

Maßnahme 3.12

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Sollten unter „Baulager“ Baustelleneinrichtungsflächen zu verstehen sein, ist gegenständliche Regelung für diese Flächen nicht erforderlich, da auf Baustelleneinrichtungsflächen keine emissionsrelevanten Tätigkeiten durchgeführt werden.

Zusätzlich erscheint eine Reduzierung des Mindestabstandes von 500 m auf 300 m sachlich gerechtfertigt bzw. geboten, da unter Zugrundelegung des maximalen Baufalles die Irrelevanzschwelle bezüglich des PM10-JMW durchwegs eingehalten wird. Zudem entsprechen die 300 m der Distanz für Schutzwürdige Gebiete Kat. E gemäß UVP-G Anhang 2.

Die Maßnahme sollte demnach wie folgt abgeändert werden: *„Die zusätzliche Errichtung und der Betrieb von Material-, Erdaushub- oder Humuszwischenlagern, Materialaufbereitungen, Asphaltmischanlagen und dergleichen sind nur in einem Mindestabstand von **300 m** von*

Wohnanrainern zulässig. Für Material-, Erdaushub- oder Humuszwischenlagerflächen, die diesen Abstand nicht einhalten, ist der UVP-Behörde mittels Ausbreitungsrechnung vor Baubeginn nachzuweisen, dass die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit beim exponiertesten Wohnanrainer nicht überschritten werden. Für Material-, Erdaushub- oder Humuszwischenlager mit einer Lagerfläche von nicht mehr als 4.000 m² und einer Kubatur von maximal 10.000 m³ ist dieser Nachweis nicht erforderlich, sofern die Mindestentfernung zum nächstgelegenen Wohnanrainer nicht weniger als 200 m beträgt.“

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Das Wort „Baulager“ wird aus der Aufzählung genommen, da alle emissionsrelevanten Flächen einer Baustelle durch die übrigen Begriffe abgedeckt sind. Der Mindestabstand von 500m entspricht der Empfehlung des UBA Ökologische Kriterien öffentlicher Bauausschreibungen und wird insbesondere im Hinblick auf den Einsatz von Asphaltmischanlagen als fachlich erforderlich beibehalten. Die von der Projektwerberin vorgeschlagene Ergänzung, dass eine Unterschreitung dieses Entfernungsbereichs möglich ist, wenn der Nachweis einer nicht relevanten Auswirkung erbracht bzw. dass dies zu keinen grenzwertrelevanten Immissionserhöhungen bei Luftschadstoffen bei den exponiertesten Wohnanrainern führt, wird übernommen.

Hr. Rehm:

Es müssen Flächen, auf denen keine emissionsrelevanten Tätigkeiten durchgeführt werden, nicht notwendigerweise emissionsarm sein. Dies hängt von vielen Faktoren, jedenfalls insbesondere von der Witterung ab. Daher wäre für eine Reduktion der Distanz im gegebenen Fall individuell nachzuweisen, dass unter Berücksichtigung aller möglichen Emissionen der geplanten Baustelleneinrichtungsfläche, diese in allen – und nicht nur beim exponiertest liegenden Wohnanrainer – in Frage kommenden Immissionsaufpunkten von Wohnanrainern die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit auch tatsächlich eingehalten werden können. Dieser Nachweis wäre zudem nach Stand der Technik unter Berücksichtigung von Unsicherheiten zu führen.

Bei der Berücksichtigung von Abständen von Emissionsquellen ist nicht nur der PM10-JMW maßgeblich, sondern weitere Faktoren wie z.B. PM-10 TMW, PM2.5, Stickoxide. Daher ist das Argument allein unzulässig.

Damit wünscht die Konsenswerberin für Material-, Erdaushub- oder Humuszwischenlager mit einer Lagerfläche von 4.000m² und einer Kubatur von 10.000m³, gar keinen Nachweis erbringen zu müssen, falls der Abstand zum nächsten Wohnanrainer mehr als 200m beträgt. Emissionen sind jedoch von den Tätigkeiten, der Witterung und von vielen weiteren Faktoren abhängig. Es kann nicht sein, dass ein Material- oder Erdaushublager mit hohem Massenumschlag, bei dem z.B. Geräte mit hoher Abwurfhöhe eingesetzt werden einen Freibrief für Emissionen bekommen. Das geht nur nachdem der Nachweis der Einhaltung aller Grenzwerte erbracht wurde.

Der Wunsch nach Abänderung der Maßnahme 3.12 durch die Konsenswerberin offenbart damit, dass sie mit den von ihr bisher ausgeloteten Möglichkeiten das Auslangen nicht finden wird und weist damit nach, dass ihr Baustellenkonzept nicht tauglich zur Beschreibung der

tatsächlichen Projektauswirkungen in der Bauphase ist. Es wird daher angeregt, den Wunsch der Projektwerberin abzuweisen.

Es ergeht daher der Antrag, die Behörde möge wegen der ungenügenden Ausarbeitung des Baustellenkonzeptes das Projekt zurückweisen oder – in eventu – vor Fortführung des Verfahrens der Antragstellerin die Verbesserung des Projektes auftragen.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Die Maßnahme 3.12 neu lautet wie folgt: *„Die Errichtung und der Betrieb von Material-, Erdaushub- oder Humuszwischenlagern, Materialaufbereitungen, Asphaltmischanlagen und dergleichen sind nur in einem Mindestabstand von 500m von Wohnanrainern zulässig. Für Material-, Erdaushub- oder Humuszwischenlagerflächen, die diesen Abstand nicht einhalten, ist der UVP-Behörde mittels Ausbreitungsrechnung für alle relevanten Luftschadstoffe nach Stand der Technik vor Baubeginn nachzuweisen, dass die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit bei allen betroffenen Wohnanrainern nicht überschritten werden.“* Die „Baulager“ sind in der Liste dieser Begriffe enthalten.

Dr. Hübner für die Projektwerberin:

Das Aufnehmen von Bagatellwerten für kleine Kubaturen (max. 10.000 m³) entstammt der Schweizer Baurichtlinie, die auch als Stand der Technik von emissionsmindernden Maßnahmen von Bauvorhaben in einigen Bundesländern herangezogen wird, ist eine sinnvolle Maßnahme, damit Fahrbewegungen und damit Staubemissionen z.B. bis zum Zwischenlager eingespart werden können.

DI Beitz für die Projektwerberin:

Die seitens der Projektwerberin angeführten 300 m finden ihre gesetzliche Basis im UVP-G Anhang 2 Schutzgebiet Kat. E sowie im MinRoG.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Die Einführung einer Bagatellgrenze ist aus Sicht der Projektwerberin unerlässlich für eine effiziente Prüfung und Nachweis der Einhaltung der Maßnahme.

Hr. Rehm:

Ein Abstand 500m ist angemessen. Wir haben schon bei der Diskussion am ersten Verhandlungstag festgehalten, dass im Baukonzept Lagerflächen mit ungenügendem Abstand ausgewiesen sind. es ist nicht zweckmäßig, dies nachträglich zu rechtfertigen, indem die Abstände durch Reduktion an dieses falsche Konzept angepasst werden.

Diese Regelung ist auch nicht überschießend, wenn die Projektwerberin meint dies wäre so, möge sie einen Erwartungswert für die Zahl der zu erbringenden Nachweise angeben.

Es ist kein Widerspruch, einerseits Abstände einzuhalten aber trotzdem die Wege gering zu halten.

Gibt es eine Minimaldistanz?

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Wenn es unter 500m ist, muss der Nachweis geführt werden.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima wiederholt ihre Maßnahme und erklärt, diese in ihrer jetzigen Form beizubehalten.

Hr. Rehm:

Der Maßnahmenvorschlag in dieser Form ist für uns akzeptabel.

Maßnahme 3.13

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Die Projektwerberin ist bestrebt, sämtliche dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung der Staubemissionen umzusetzen. Die Erfahrung mit gleichartigen Auflagen bei anderen Vorhaben hat jedoch gezeigt, dass bezüglich der Umstände, ab welchen eine Aktivierung der Wasserbedüsung bzw. Berieselung erforderlich ist, erhebliche Interpretationsspielräume bestehen. Die korrekte, von Materialbeschaffenheit und Witterung abhängige Umsetzung der Maßnahme wird durch die Umweltbaubegleitung gewährleistet. Staubemissionen durch Materialumschlag sind in der Ausbreitungsanalyse berücksichtigt, sodass keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich sind. Für die Aufbereitungsanlagen am Zwischenlager ist eine Wasserbedüsung zur Staubminderung vorgesehen.

Daher wird folgende Konkretisierung des Maßnahmenvorschlags angeregt: *„Bei Materialaufbereitungen hat eine Staubbindung durch Feuchthalten des Materials mittels gesteuerter Wasserbedüsung zu erfolgen.“*

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Im Hinblick auf die Berechnungsgrundlagen in der Immissionsmodellierung kann ich mich dem Vorschlag, dass bei Materialumschlag keinerlei Staubbindung vorgesehen wird, nicht anschließen. Die Maßnahme lautet *„Bei Materialaufbereitungen hat eine Staubbindung durch Feuchthalten des Materials mittels gesteuerter Wasserbedüsung beim Sieben und an den Förderbandübergabestellen zu erfolgen. Bei Materialumschlag hat eine Staubbindung durch Feuchthalten des Materials mittels gesteuerter Wasserbedüsung oder mittels automatischer oder manueller Berieselung zu erfolgen.“*

Dr. Hübner für die Projektwerberin:

Der Begriff „Umschlag“ sollte aus Sicht der Projektwerberin präzisiert werden. In Tabelle 15 in WU09 ist ersichtlich, dass die Staubemissionen durch Manipulation und Schüttvorgänge nur einen Bruchteil der Gesamtstaubemissionen betragen, sodass überschießende Maß-

nahmen zur Vermeidung der Staubemissionen aus diesem Titel emissions- und immissionsseitig keine wesentliche Verbesserung bringen.

DI Beitzl für die Projektwerberin:

Es müsste in der Maßnahme dabei stehen „mit Ausnahme von erdfeuchtem Material“.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima erklärt „bei Umschlag von nicht erdfeuchtem Material“ in die Maßnahme aufzunehmen.

Auf Nachfrage durch den Verhandlungsleiter erklärt DI Schröfelbauer, dass die Anfang April 2016 übermittelten Stellungnahmen der ASFINAG zum Maßnahmenkatalog zurückgezogen werden.

Hr. Rehm:

Erstens ist die Befeuchtung erst bei sichtbarer Staumentwicklung bereits zu spät. Wir sollen im IG-L Sanierungsgebiet Feinstaubemissionen minimieren! Außerdem ist die Sichtbarkeit von Staub auch eine Frage des Lichteinfalls oder des Vorhandenseins von Licht. Daher ist der Maßnahmenvorschlag der Konsenswerberin nicht ausreichend determiniert. Es ist jedoch auch richtig, dass die Umstände, ab welchen eine Aktivierung der Befeuchtung erforderlich ist, erhebliche Interpretationsspielräume beinhalten. Jedoch hat auch die Umweltbaubegleitung diesbezüglich erheblichen Interpretationsspielraum.

Es ist nicht vorgegeben, auf welcher Messgröße die gesteuerte Wasserbedüsung erfolgen soll.

Es ist daher besser vorzuschreiben, dass das Material eine Mindestfeuchte von z.B. 35 Vol. % oder besser anzugeben in %-Feldkapazität oder nutzbare Feldkapazität (z.B. 60%nFK) aufweisen muss, durch die jedenfalls sichergestellt wird, dass eine Staubbildung hintangehalten wird. Die Verwendung von nFK ist wegen der Kapillarwirkung im Boden sinnvoll, da dies auch berücksichtigt, wie lange der Boden z.B. oberflächenfeucht trotz Sonneneinstrahlung und Wind bleiben kann. In welcher Form diese Mindestfeuchte gewährleistet wird, ist irrelevant – ein automatischer Regelkreis ist jedoch zu bevorzugen. Die Wasserbedüsung ist durch Messung der Feuchte, z.B. mittels tensiometrischem Verfahren, zu kontrollieren. Zu Kontrollzwecken wird zudem angeregt, dass die Umweltbaubegleitung mindestens eine Stichprobe alle zwei Stunden an exponierten Stellen bei Tagen ohne Niederschlag zu entnehmen hat. Die Umweltbaubegleitung hat unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen, sollten nicht ausreichend durchfeuchtete Materialien festgestellt werden und die Messergebnisse im Rahmen ihrer regelmäßigen Statusberichte an die UVP Behörde zu übermitteln.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Eine regelmäßige Kontrolle der Einhaltung von Maßnahmen wird von der Umweltbaubegleitung durchgeführt. Die Vorschreibung einer Feuchtemessung ist hier nicht realisierbar. Ich bleibe bei meiner Maßnahme: *„Bei Materialaufbereitungen hat eine Staubbildung durch Feuchthalten des Materials mittels gesteuerter Wasserbedüsung beim Sieben und an den Förderbandübergabestellen zu erfolgen. Bei Umschlag von nicht erdfeuchtem Material hat*

eine Staubbindung durch Feuchthalten des Materials mittels gesteuerter Wasserbedüsung oder mittels automatischer oder manueller Berieselung zu erfolgen.“

Auf Nachfrage durch Hr. Rehm erklärt die Sachverständige, dass diese Maßnahme bei jedem Materialumschlag wahrgenommen werden soll und eine Realisierbarkeit einer automatischen Befeuchtung bei wechselnder Örtlichkeit nicht gegeben ist und sie daher bei dieser Maßnahmenformulierung bleibt.

Maßnahme 3.17

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Es ist vorzuschicken, dass die vollkommene Vermeidung von Staubemissionen im Zuge von Bauaktivitäten nicht möglich ist. Die Projektwerberin ist aber bestrebt, sämtliche dem Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen zur Reduzierung der Staubemissionen umzusetzen. Die korrekte, von Materialbeschaffenheit und Witterung abhängige Umsetzung der Maßnahme wird durch die Umweltbaubegleitung gewährleistet.

Daher wird folgende Umformulierung vorgeschlagen: **„Lagerstätten mit Schüttgütern sind *bei sichtbarer Staubentwicklung abzudecken oder ausreichend zu befeuchten.*“**

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Die Maßnahme 3.17 lautet *„Lagerstätten mit Schüttgütern sind abzudecken oder ausreichend zu befeuchten.“* Die Formulierung „bei sichtbarer Staubentwicklung“ ist zu vage.

Hr. Rehm:

Beides sind nicht genügend determinierte Vorgaben. Was ist eine ausreichende Befeuchtung? Zu 3.13 stellte die Projektwerberin schon fest, dass es durchaus Interpretationsspielräume gibt. Daher wird angeregt festzulegen: *„Lagerstätten mit Schüttgütern sind durch winddichte Abdeckung vor Erosion zu schützen oder an der Oberfläche mit mindestens 40% nFK feucht zu halten.“* (Vermutung, dass die Sachverständige auch hier keinen Feuchtegrad angeben will).

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima richtet die Frage an die Projektwerberin, ob der Begriff „winddichte Abdeckungen“ in der Praxis geläufig und umsetzbar ist. Eine vorgeschriebene Feuchtemessung der Oberfläche ist nach Ansicht der Sachverständigen nicht umsetzbar. Wichtig ist, dass die Maßnahmenumsetzung in der Baustellenpraxis möglich ist und von der Umweltbaubegleitung entsprechend kontrolliert wird.

DI Beitzl für die Projektwerberin:

Es wird darauf hingewiesen, dass die Staubbefreiung in der Praxis auch durch Bewuchs der Zwischenlager sichergestellt wird.

Maßnahme 3.18

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Es ist vorzuschicken, dass die vollkommene Vermeidung von Staubemissionen im Zuge von Bauaktivitäten nicht möglich ist. Die Projektwerberin ist aber bestrebt, sämtliche dem Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen zur Reduzierung der Staubemissionen umzusetzen. Die korrekte, von Materialbeschaffenheit und Witterung abhängige Umsetzung der Maßnahme wird durch die Umweltbaubegleitung gewährleistet.

Daher wird folgende Umformulierung vorgeschlagen: *„Der Transport von Erdmaterial darf nur in erdfeuchtem Zustand erfolgen; **ist keine ausreichende Erdfeuchte vorhanden oder steht eine Befeuchtung einer Verwertung des Materials entgegen, sind Staubemissionen mittels geeigneter Maßnahmen (z.B. Abdecken) zu vermindern.**“*

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Der Maßnahmenvorschlag wird übernommen.

Maßnahme 3.19

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Dass eine Baufirma oder ein Transportunternehmen über einen LKW-Fuhrpark verfügt, der in jedem Jahr dem Durchschnitt der österreichischen Fahrzeugflotte entspricht, ist auszuschließen und kann daher als Auflage nicht umgesetzt werden. Des Weiteren ist der Anteil der Motoremissionen durch LKW-Transportfahrten an den Gesamtemissionen in der Bauphase relativ gering.

Es wird folgende Umformulierung vorgeschlagen: *„Die für die Transportfahrten **eingesetzten LKW's sollen zumindest dem Emissionsstandard EURO IV entsprechen.** Dies ist durch die einzurichtende Umweltbauaufsicht stichprobenweise zu überprüfen und zu dokumentieren.“*

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Der Maßnahmenvorschlag wird in einer geringfügig anderen Formulierung übernommen: *„Die für die Transportfahrten eingesetzte Fahrzeugflotte muss zumindest dem Emissionsstandard EURO 4 entsprechen. Die Umweltbauaufsicht hat stichprobenartig wiederkehrende Überprüfungen der für den Transport eingesetzten Nutzfahrzeuge durchzuführen und zu protokollieren.“*

Maßnahme 4.1

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Staub- und emissionsmindernde Maßnahmen sind im Maßnahmenkatalog 3 umfangreich enthalten. Maßnahmenvorschlag 4.1 deckt sich weitgehend mit Maßnahmenvorschlag 3.3 und kann aus Sicht der Projektwerberin daher entfallen.

Der Sachverständige für Humanmedizin erklärt, dem kann gefolgt werden, wenn die Maßnahme 3.3 umformuliert wird.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Die Maßnahme 3.3 neu lautet „*Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch den baubedingten Verkehr sind nach dem Stand der Technik beispielsweise durch Reifenwaschanlagen zu vermeiden sowie bei Bedarf durch Straßenkehren oder Nassreinigung zu beseitigen. Eine Verweilzeit von zumindest 30 Sekunden bei Durchfahren der Reifenwaschanlage ist einzuhalten. Ein Umfahren der Reifenwaschanlage ist wirkungsvoll zu verhindern.*“

Hr. Rehm:

Die Forderung der Projektwerberin, die Maßnahme 4.1 aus Redundanzgründen entfallen zu lassen wird unterstützt.

Maßnahme 4.4

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Aus Sicht der Projektwerberin fehlt in diesem Zusammenhang der Hinweis auf die noch durchzuführende Detaillärmuntersuchung.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor: „*Zusätzlich zu den im Teilgutachten 02 Lärm, Anhang 03 bzw. Anhang 05 ausgewiesenen Wohnobjekten ist den Schulen Dürnkrot, Hauptstraße 8 und Untersiebenbrunn, Hauptstraße 12, sowie den Kirchen Süßenbrunn - Süßenbrunner Platz 9, Rutzendorf - Ortsstraße, Oberweiden – Kirchengasse und Schönfeld – Hauptstraße passiver Lärmschutz anzubieten. **Dazu sind Detailuntersuchungen entsprechend § 14 BStLärmIV durchzuführen.***“

Der Sachverständige für Humanmedizin:

Diese Präzisierung wird übernommen: „*Zusätzlich zu den im Teilgutachten 02 Lärm, Anhang 03 bzw. Anhang 05 ausgewiesenen Wohnobjekten ist den Schulen Dürnkrot, Hauptstraße 8 und Untersiebenbrunn, Hauptstraße 12, sowie den Kirchen Süßenbrunn – Süßenbrunner Platz 9, Rutzendorf – Ortsstraße, Oberweiden – Kirchengasse und Schönfeld – Hauptstraße passiver Lärmschutz anzubieten. Dazu sind Detailuntersuchungen entsprechend § 14 BStLärmIV durchzuführen.*“

Der Verhandlungsleiter vertagt die Verhandlung auf den 25. Mai 2016, 9.00 Uhr, am selben Ort.

Der 6. Verhandlungstag endet um 20.57 Uhr.

7. Verhandlungstag (25. Mai 2016)

Der Verhandlungsleiter nimmt die mündliche Verhandlung am 25. Mai 2016 um 9.00 Uhr wieder auf, weist darauf hin, dass die Projektwerberin gestern eine überarbeitete Stellungnahme zum Maßnahmenkatalog vorgelegt hat und erteilt der Projektwerberin das Wort.

Maßnahme 10.6

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Der Maßnahmenvorschlag ist aus Sicht der Projektwerberin zu bestimmen und schließt dadurch mögliche zulässige Verwertungen entgegen des Gedankens der Kreislaufwirtschaft aus. Die Projektwerberin regt an den Maßnahmenvorschlag entfallen zu lassen.

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft:

Der Anregung kann insofern gefolgt werden, als keine zulässigen Verwertungen entgegen des Gedankens der Kreislaufwirtschaft ausgeschlossen werden sollen. Die Einhaltung der zulässigen Verwertung ist durch die Umweltbauaufsicht zu kontrollieren und die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben ist zu diskutieren. Die Verwertung von Baurestmassen auf den Vorhabensflächen hat unter Einhaltung der abfallrechtlichen Rahmenbedingungen zu erfolgen. Die Verwertung von Bodenaushub hat unter Einhaltung der abfallrechtlichen Rahmenbedingungen zu erfolgen. Sollten im Zuge der Bauarbeiten Zweifel an der Qualität des anfallenden Bodenaushubes auftreten, so ist gegebenenfalls die ordnungsgemäße und nachweisliche Entsorgung der betroffenen Aushubmassen durch ein befugtes Entsorgungsunternehmen durch die Umweltbauaufsicht zu kontrollieren und die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zu dokumentieren.

Hr. Rehm:

Die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen kann nicht Gegenstand einer Diskussion sein. Ich sehe den Widerspruch zwischen dem Wunsch nach einer stofflichen Verwertung und der Notwendigkeit der Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen nicht, allerdings bestehen wir auch nicht auf einer expliziten Nennung des Bundesabfallwirtschaftsplanes. Die gesetzlichen Bestimmungen sind jedenfalls einzuhalten.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Seitens der Projektwerberin wird festgehalten, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen selbstverständlich einzuhalten sind und kein Bedarf besteht, jedes Gesetz anzuführen. Die ASFINAG kann der Umformulierung des Sachverständigen zustimmen.

Maßnahme 10.20

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Eine multitemporale Luftbildauswertung ist als solche ein indirektes Verfahren von mehreren; es gibt viele Möglichkeiten der Kampfmittelerkundung; diese sollten im Entscheidungsreich der ASFINAG gelassen werden.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor: „Vor Baubeginn ist eine Kampfmittelerkundung **mit geeigneten Maßnahmen** im Trassenbereich durchzuführen. Dafür ist eine für die Kampfmittelerkundung und Munitionsbergung befugte Fachfirma zu betrauen.“

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft:

Die Maßnahme wird wie folgt geändert „Vor Baubeginn ist eine multitemporale Luftbildauswertung oder eine dieser Form der Vorauswertung gleichwertige Vorerkundung im Trassenbereich durchzuführen. Dafür ist eine für die Kampfmittelerkundung und Munitionsbergung befugte Fachfirma zu betrauen.“

Maßnahme 10.21

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Aus Sicht der Projektwerberin ist die ausschließliche Beschränkung auf geophysikalische Untersuchungen zur Kampfmittelerkundung zu eng gefasst. Die Erfahrung bei entsprechenden Erkundungen im weiteren Projektgebiet hat gezeigt, dass zum Teil in Abhängigkeit vom Untergrund geophysikalische Untersuchungen nicht ein ausreichendes Ergebnis liefern. Die Projektwerberin möchte daher ggf. auf Grundlage der in Punkt 10.6 festgelegten Vorerkundung auf andere Methoden der Erkundung zurückgreifen.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor: „An Verdachtsstandorten im gesamten Baubereich der S 8 sind **mit geeigneten Methoden** Blindgängerortungen durchzuführen.“

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft:

Die Maßnahme wird wie folgt geändert „An Verdachtsstandorten im gesamten Baubereich der S 8 sind mit geeigneten, vorzugsweise geophysikalischen Methoden Blindgängerortungen durchzuführen.“

Hr. Rehm:

Ich weise darauf hin, dass man es im Projektgebiet mit einem extrem kontaminierten Untergrund zu tun hat und es immer wieder zu Zwischenfällen im Landwirtschaftsbereich kommt. Dementsprechend darf die Messlatte bei den Erkundungsmethoden nicht zu gering angesetzt werden. Könnte man nicht grundsätzlich geophysikalische Methoden und zusätzlich ein Kriterium vorschreiben, wann man von diesen Methoden abweichen kann?

Ing. Haindl weist auf seine Erfahrungen beim Abhub von Humus in diesem Gebiet hin und dass jede Woche Kampfmittel gefunden wurden. Diese befinden sich im Oberboden und es ist unverantwortlich, nur mit geophysikalischen Methoden zu arbeiten. Am gesamten Wa-

gram wurden auch immer wieder Munitionsdepots gefunden. Es ist von Beginn, wo die Straße in den Wagram einschneidet, bis zur L 9 hochgefährlich. Man kann nicht nur mit oberflächlichen Maßnahmen arbeiten.

Mag. Kubin für die Projektwerberin:

Es wird nochmals auf die Aussage des Projektleiters hingewiesen, dass die Projektwerberin gerade dies in Form einer iterativen, den tatsächlichen örtlichen Verhältnissen angepassten Vorgangsweise vorgeschlagen hat. Um die Arbeitssicherheit zu gewährleisten, sollen in Bereichen, wo dies aus erkundungstechnischer Sicht sinnvoll ist, geophysikalische Methoden zur Anwendung gelangen, dort wo dies von vornherein nicht sinnvoll ist, sollen andere, vertiefende erkundungstechnische Methoden (zB Schneckenbohrungen) angewendet werden.

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft:

Die Maßnahmenformulierung bleibt in der geänderten Form. Es wird nochmals betont, dass die Projektwerberin entsprechende Maßnahmen setzen muss.

Maßnahme 10.7

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Der Maßnahmenvorschlag ist aus der Sicht der Projektwerberin zu bestimmen und schließt dadurch mögliche zulässige Verwertungen aus.

Die Projektwerberin regt daher die folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlags an: **„Die Verwertung von Baurestmassen auf den Vorhabensflächen hat unter Einhaltung der abfallrechtlichen Rahmenbedingungen zu erfolgen. Die Verwertung von Bodenaushub hat unter Einhaltung abfallrechtlicher Rahmenbedingungen zu erfolgen.“**

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft:

Die Maßnahme wird analog zu Maßnahme 10.6 geändert und lautet *„Die Verwertung von Baurestmassen auf den Vorhabensflächen hat unter Einhaltung der abfallrechtlichen Rahmenbedingungen zu erfolgen. Die Verwertung von Bodenaushub hat unter Einhaltung abfallrechtlicher Rahmenbedingungen zu erfolgen.“*

Der Verhandlungsleiter erteilt Hr. Ing. Neyder das Wort.

Ing. Thomas Neyder für die Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling

Ich finde es schon sehr interessant, dass in diesem Verfahren sogar die Behördengutachter sagen müssen - ich zitiere: *„...auch wenn ich hier die Aufgaben der Projektwerberin machen muss...“*. Das zeigt mir, wie dieses Projekt von der Projektwerberin vorbereitet wurde.

Da am 5. April 2016 von der Projektwerberin kundgetan wurde, dass vielleicht unter Umständen oder so irgendwie Schlacke mit Schwermetallbelastung zum Einsatz kommen könnte, kann ich jetzt nicht wirklich nachvollziehen welchen Sinn diese Verhandlung hat, wenn

nach dem Bescheid die Projektwerberin entscheidet, ob sie die Bevölkerung durch im Moment unbekannte Schwermetalle belastet oder vielleicht nicht.

Ich bitte um Stellungnahme.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Die Projektwerberin hält, wie bereits in der Verhandlung am 05.04.2016 dargestellt, fest, dass sich die ASFINAG bezüglich des Einsatzes von Baustoffen an die geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen halten und nur zugelassene Baustoffe einsetzen wird.

Ing. Neyder:

Ich stelle den Antrag, dass keine schwermetallbelastete Schlacke zur Anwendung gebracht werden darf. Weiters ist während dem Bau der Schnellstraße mehrmals durch unangekündigte Probenentnahme von einem unabhängigen gerichtlich beeidigten Sachverständigen zu prüfen, dass keine Schwermetallbelasteten Baustoffe zum Einsatz kommen.

Herr Prof. Sammer, wenn ich das richtig Verstanden habe, ist die Entlastung der Ortskerne durch den Bau der Ortsumfahrungen gegeben. Stimmen Sie dem zu?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Eine Verbesserung durch Realisierung der diskutierten Umfahrungsstraßen für Entlastung der Ortskerne ist zu erwarten. Ob die kommen oder nicht, ist Sache des Landes Niederösterreich.

Ing. Neyder:

Hr. Bloms hat letztens vorgetragen, dass die Verkehrszahlen eigentlich so ein Projekt nicht rechtfertigen. Herr Prof. Sammer wäre es nicht verkehrstechnisch sinnvoller, den Verkehr in den Ortskernen mittels Umfahrungen zu reduzieren, statt eine teure S8 quasi „Großumfahrung“?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Das ist eine strategische Frage und nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens der S8 West.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass dies nicht Gegenstand der Verhandlung ist. Gegenstand der Verhandlung ist die Umweltverträglichkeitsprüfung für die S 8 Marchfeld Schnellstraße.

Ing. Neyder:

Mir kommt es so vor, als ob wir hier mit Kanonen auf Spatzen schießen.

Ist es richtig, dass es durch den Bau von Hochleistungsstraßen auch dazu kommt, dass die Menschen aus der Stadt zu günstigeren Baugründen aufs Land ziehen und dann wieder ein-

pendeln? Dadurch kommt es zu einer Zersiedelung, die man ja eigentlich heutzutage verhindern möchte.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Jede Verbesserung der Verbindung Stadtzentrum – Umland bewirkt eine Ansiedlung im Umland, egal für welches Verkehrsmittel.

Ing. Neyder:

Wir beantragen zu prüfen, ob die Realisierung der Ortsumfahrungen alleine nicht wirtschaftlicher und umweltverträglicher ist, als der Bau der S8.

Die Verkehrszahlen sind wie bei der S1 für uns nicht prüfbar, auch wenn im Gegensatz zum Projekt S1 Einfüllpunkte angegeben werden, sind diese aber willkürlich und nicht nachvollziehbar.

Mit welcher Mehrbelastung auf der A23 ist durch die S8 zu rechnen? Ich bitte um Stellungnahme.

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Auf dem letzten Abschnitt der A 23 zwischen Stadlau und Hirschstetten: in PF 0-C 76.900 und im PF 1-C 75.400, es kommt somit zu einer geringen Entlastung.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Im PF 0-E 59.200 und im PF 1-E 60.700, d.h. die A 23 wird nicht sehr stark mehr belastet.

Ing. Neyder:

Lt. Asfinag wurde uns bei div. Veranstaltungen eine Entlastung der Tangente mit 3% durch die S1 versprochen. Ist das noch immer richtig?

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Der Prozentsatz kann hier ad hoc nicht bestätigt werden. Die S1 führt grundsätzlich zu einer Entlastung der Tangente; in Summe sind aber alle Einflüsse auf die Verkehrswerte in den Planfällen zu betrachten und nicht nur die Netzwirkungen. In Summe wird die Tangente aber entlastet. Nach Durchsicht der Unterlagen kann die Entlastung der A 23 um 3 % in den Abschnitten nördlich der Donau bestätigt werden.

Ing. Neyder:

Es geht nicht unbedingt um den genauen Prozentsatz, können wir uns aber auf unter 10% einigen?

Herr Prof. Dr. Sammer in Ihrer Antwort zur Stellungnahme 32.10 sprechen Sie von einer Entlastung der Tangente von 33% durch die S 1 Donauquerung. Ich bitte um eine Erklärung, wieso wir jetzt plötzlich 33% Entlastung haben?

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Dies kann nicht ad hoc beurteilt werden, dazu braucht man die Entlastungspläne. Nachgetragen wird, bei der Beantwortung der Stellungnahme 32.10 ist sehr genau der Einfluss auf A 23 beschrieben, sehr starker Entlastungseffekt der A23 durch S1 Lobau.

Ing. Neyder:

Herr Prof. Sammer, das heißt der Verkehr auf der S1 Donauquerung kommt zum größten Teil von der A23 und entlastet diese.

Wir stellen den Antrag, die Verkehrszahlen richtig zu stellen bzw. zu analysieren.

Ich warte noch immer auf die Antwort der Asfinag zu den verlorenen 3 Windrädern neben der Invalidensiedlung. Wurden sie schon gefunden? Wo finden wir sie in den Unterlagen?

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Offenbar wird seitens des Herrn Neyder auf die Windkraftanlagen westlich der Invalidensiedlung Bezug genommen. Diese weisen aus Sicht der Projektwerberin keinen Bezug zu ggst. Vorhaben auf. Die Projektwerberin verweist in diesem Zusammenhang auch auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 24. Mai 2016.

Der Sachverständige für Lärm wiederholt seine diesbezügliche Stellungnahme in der Verhandlung am 24. Mai 2016. Dieses Thema wurde von DI Hahn vorgebracht.

Ing. Neyder:

Das heißt die Windräder wurden in der Verhandlung erwähnt und es gibt sie. In den bisherigen Unterlagen sind sie nicht zu finden.

Monitoring ist hier sehr beliebt. Daher kann es selbstverständlich und der praktischen Vernunft nach nur so sein, dass alle Parteien jederzeit und unkompliziert Zugang zu den aktuellen Daten des Monitoring haben.

Wir stellen den Antrag, die Monitoring Daten den Parteien z.B. auf der Homepage des BMVIT innerhalb von einer Woche zur Verfügung zu stellen.

DI Zotter erklärt, dass auf Anfrage die dem bmvit zur Verfügung stehenden Monitoringdaten zur Verfügung gestellt werden können.

Ing. Neyder:

Leider sind die Unterlagen oft mangelhaft. Uns sind wieder einige Fehler in den Tabellen in der WU7A aufgefallen.

Wo soll das Objekt Telefonweg 394 sein? Diese Adresse existiert nicht, richtig ist die Nr. 396.

DI Walter für die Projektwerberin:

Lt. Stadtplan Stadt Wien gibt es diese Adressen, auch Kataster und Grundgrenzen weisen darauf hin.

Der Sachverständige für Lärm erklärt, dass es eines der Objekte von Hr. Ing. Neyder ist.

Ing. Neyder:

Ich habe mir vorgestern den „Spaß“ gemacht, da ja der 23.5. war mir das Objekt 23 anzuschauen. Daher meine Frage: Wie viele Geschosse hat das Objekt W023 (Foto wird präsentiert)?

Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Ausdrücklich gerügt wird die Zulassung zusammenhangloser Fragen, die jedwede Umweltrelevanz oder Bezugnahme auf umweltbezogene Schutzinteressen vermissen lassen. So ist das Aufzeigen vermeintlicher Widersprüche und Fehler in der Hausnummernbezeichnung völlig belanglos, da die jeweils gemeinten Objekte richtig erfasst sind.

Ing. Neyder:

Ich halte fest, die Projektwerberin sagt, dass die Berechnungen oder Geschosßzahlen falsch sind, ist für die Prüfung hier nicht umweltrelevant. Wir stimmen dem nicht zu.

Dr. Bergthaler für die Projektwerberin hält fest, dass dies nicht gesagt wurde und wiederholt seine vorherige Stellungnahme.

Ing. Neyder:

Wie viele Geschosse hat das Objekt W023 (Foto wird präsentiert)? Falsch, 2 Geschosße.
Wie viele Geschosße hat Objekt W024 (Foto wird präsentiert)?

DI Walter für die Projektwerberin:

Grundlage sind die örtliche Erhebung 2008 und aktuelle öffentlich zugängliche 3D-Luftaufnahmen (google map, bing maps). Das Objekt W023 hat augenscheinlich nur ein Geschosß, es wurde ein Geschosß berechnet, Objekt W024 hat ein Geschosß und eine Dachterrasse, in der Berechnung wurden 2 Geschosße angesetzt. Es ist erkenntlich, dass das Gebäude nach Einreichung geändert oder neuerrichtet wurde.

Ing. Neyder:

Falsch, 3 Geschosße. Jetzt höre ich aber auf, denn es ist nicht meine Aufgabe.

Wir stellen den Antrag, die Geschosßanzahl bei den von dem Bauvorhaben betroffenen Objekten zu prüfen und in den Unterlagen richtig zu stellen.

DI Walter für die Projektwerberin:

Dies wird im Zuge der Bauausführung in einer Detailuntersuchung geschehen und die betreffenden Gebäude ggf. bei der Umsetzung von objektseitigen Maßnahmen berücksichtigt.

Ing. Neyder:

Die Richtigstellung der Fehler in den Detailuntersuchungen ist zu spät und die Fehler gehören vor Bescheiderlassung korrigiert.

Weiters beantragen wir, die Unterlagen richtig zu stellen und die falschen Teile in den Unterlagen zu kennzeichnen, damit man nicht aus Versehen die unrichtigen Unterlagen verwendet. Natürlich sind auch alle weiterführenden Unterlagen wie z.B. Lärmkarten richtig zu stellen. Die neuen richtiggestellten bzw. als ungültig gekennzeichneten Unterlagen sind allen Parteien unaufgefordert zu zusenden.

Der Sachverständige für Lärm:

Eine Adaptierung ist vorzunehmen, wenn die Geschosßzahlen falsch sind und eine Neuberechnung dieser Fassadenwerte erforderlich ist. Nicht notwendigerweise sind sämtliche Lärmkarten nachzuführen. Die Situation ist bekannt. Wenn es berechnet wird und die Beurteilung nach der BStLärmIV durchgeführt werden kann, reicht dies aus.

Auf die Frage von Ing. Neyder, ob Einigkeit besteht, dass im Projekt enthaltenen Lärmkarten nicht mit den aktuellen Werten übereinstimmen, erklärt der Sachverständige für Lärm, es muss jedenfalls erkenntlich sein, dass die Objekt Nummer aus den Ergebnistabellen auch auf den Karten zu finden ist.

DI Walter für die Projektwerberin:

Die Änderungen der Gebäudewerte aufgrund Änderungen an Gebäuden haben keinen Einfluss auf die Lärmkarten. Die Lärmkarten werden in einem Raster von 10 m gerechnet und die Isophonen werden daraus interpoliert.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Maßgeblich für die Beurteilung der Lärmauswirkungen ist die Immissionspunktberechnung gemäß BStLärmIV. Die Rasterlärmkarten werden nicht für die Beurteilung herangezogen.

Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Ebenso wenig ist es von Belang, die Ausgestaltung einzelner Einfamilienhäuser anhand von Fotografien zu diskutieren, da seitens der lärmtechnischen Sachverständigen dargelegt wurde, dass mit der gewählten Beurteilungsmethode das betroffene Siedlungsgebiet fachlich

aussagekräftig erfasst wurde (sodass auch unterschiedliche bauliche Ausformungen davon abgedeckt sind).

Ing. Neyder:

Danke, dass die Projektwerberin sich um mich sorgt. Es ist aber nicht meine Aufgabe, dass die Geschosßzahlen richtig sind sondern die Aufgabe der Projektwerberin. Wir zeigen hier nur einige Fehler, die für jeden ersichtlich sind, in den Unterlagen auf.

Wir haben in der Verhandlung gehört, dass die Unsicherheit der Lärmwerte von 3 dB nicht aufgeschlagen wurde.

Wir stellen den Antrag, die Unsicherheit auf die Werte aufzuschlagen und vor allem die Wohnobjekte im Nahebereich der S 8 erneut auf passive Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen.

Wir möchten uns ausdrücklich dagegen wehren, dass unsere äußerst ruhigen Gärten nicht gegen Lärm geschützt werden. Die Bewohner sind extra in das ruhige Gebiet gezogen und haben auch höhere Grundstückspreise in Kauf genommen. Die Verlärmung unserer Gärten entspricht nicht der ständigen Judikatur und ist schon daher nicht tragbar. Wir möchten auch festhalten, dass wir die Rechtmäßigkeit der BStLärmIV bezweifeln.

Ich möchte gerne wissen, warum die Parkflächen-Schutzgebiete im Bereich der Invalidensiedlung nicht berücksichtigt wurden?

Der Sachverständige für Lärm:

Die Beurteilung erfolgt nach der BStLärmIV.

Ing. Neyder:

Nach unserer Meinung ist die BStLärmIV für Parkflächen nicht anwendbar. Daher ist der Grenzwert von 40dB (in der Nacht) für die Parkfläche anzuwenden.

Wir beantragen einen Nachbesserungsauftrag, dass die Schutzgebiete wie Parkanlagen usw. mit max. 40dB (in der Nacht) belastet werden.

DI Rehling verweist auf die Aussage des Sachverständigen für Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild in der Verhandlung.

Ing. Neyder:

Wir stellen daher den Antrag zu prüfen, warum der Knoten S8-S1 nicht überplattet wird. Es gibt mehrere Beispiele wo viel längere Strecken überplattet worden sind (z.B. S1 Hagenbrunn-Korneuburg). So würde sich auch das Thema Schutzzonen, passiver Lärmschutz an den Häusern, usw. erledigen.

Von der Projektwerberin wird immer auf die Wirtschaftlichkeit verwiesen. Es sind hier zwar, im weiteren Sinn, einige Eigentümer der ASFINAG anwesend, allerdings ist das hier sicher keine Aktionärsversammlung. Ich möchte festhalten, dass Wirtschaftlichkeit nicht Gegenstand der Verhandlung ist. Wir führen hier eine Verhandlung gemäß UVP-G durch und meines Wissens ist Wirtschaftlichkeit kein Grundziel der UVP-Verhandlung. Ich bitte das zur Kenntnis zu nehmen.

Mag. Kubin für die Projektwerberin:

Es ist auf die Regelung der in diesem UVP-Verfahren mitanzuwendenden Regelung des § 4 Abs. 1 BStG hinzuweisen, wonach die Behörde unter anderem auf die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens Bedacht zu nehmen hat. Im Übrigen ist die ASFINAG gemäß § 5 Abs. 4 ASFINAG-Gesetz bei der Erfüllung aller ihrer (gesetzlich determinierten) Aufgaben zur Einhaltung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit verpflichtet.

Ing. Neyder:

Ist inzwischen der von uns mehrmals geforderte Sachverständige für Bauphysik anwesend?

Der Verhandlungsleiter verneint dies.

Ing. Neyder:

Wir beantragen nochmals einen Sachverständigen für Bauphysik, da ohne Bewertung der Auswirkungen von Einbauten in unsere Häuser, keine Prüfung der Auswirkungen auf unsere Lebensräume gemäß UVP-G erfolgen kann.

Wir schließen uns den Ausführungen von DI Strapetz vom 24. Mai 2016 an und erklären das Vorbringen auch zu unseren.

Weiterführend müssen die Schalldämmlüfter für Gefahrenfälle auch komplett verschließbar sein. Damit den Aufrufen von Polizei und Sicherheitskräften „bitte Fenster und Türen verschließen“ Folge geleistet werden kann.

Wir beantragen, das Prozedere (z.B. wie von Frau DI Strapetz ausgeführt) für die Detailplanung in dem Bescheid der S 8 festzuschreiben, da sonst nicht gewährleistet ist, dass die passiven Lärmschutzmaßnahmen in dem Standard ausgeführt werden, wie sie hier angenommen wird. „Das wird schon gut gemacht werden“ ist zu wenig. Dann wäre das UVP-Verfahren sinnfrei.

Ich habe hier noch Datenblätter (siehe Leinwand) von Schalldämmlüfter. Ist so etwas geplant?

Ich lege das Datenblatt meinem Vorbringen bei.

Die Datenblätter bezüglich der Schalldämmlüfter werden als Beilage ./77. zum Protokoll genommen.

Ing. Neyder:

Wir schließen uns den Ausführungen von DI Hahn vom 24. Mai 2016 an und erklären das Vorbringen auch zu unserem.

Gibt es schon eine Antwort, warum zur Bewertung der Lärmschutzmaßnahmen das „Vorhaben S8 max+S1“ herangezogen wurde und nicht wie im Bescheid der S1 festgehalten der „PLF_E1 mit S8 max“?

Der Verhandlungsleiter verweist auf die Beantwortung am 24. Mai 2016.

Ing. Neyder:

Wir beantragen die Prüfung warum für die Lärmschutzmaßnahmen der „erfundene“ Planfall „Vorhaben S8max+S1“ herangezogen wurde und nicht wie im Bescheid der S1 festgehalten der „PLF_E1 mit S8 max“.

Weiters beantragen wir die Verhandlung zu beenden, da kein positiver Bescheid für das Projekt S 8 möglich ist. Ich führe aus warum: Wenn die Bedingungen die in dem Bescheid der S1 festgesetzt wurden nicht eingehalten werden, ist das Projekt S1 nicht mehr realisierbar. Da das Projekt S 8 das Projekt S 1 voraussetzt, werden somit beide Projekte von der Projektwerberin sprichwörtlich abgeschossen.

Ing. Thomas Neyder in eigener Sache

Ich erkläre die Stellungnahmen von DI Strapetz, DI Hahn und der Bürgerinitiative Lebenswertes Neu Essling zu meinem eigenen Vorbringen.

Der Verhandlungsleiter erteilt Hr. Ing. Bloms das Wort und erklärt, dass die gestern von ihm an DI Walter übergebenen Unterlagen nicht die besprochenen Grundlagendaten für die Vergleichsberechnung nach der Profilmethode waren. DI Rehling ersucht um nochmalige Übergabe.

DI Walter für die Projektwerberin:

Es ging um die vorgetragenen Vergleichsberechnungen, welche von den Projektwerten abweichen sollen. Als Grundlage für die Prüfung dieser Behauptungen wurde um Übergabe der Daten (Lkw-Anteile, Straßenzug, Objekt, etc.) gebeten.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass Hr. Ing. Bloms vorerst das Wort bis zur Mittagspause erteilt wird, anschließend wird die Maßnahmendiskussion mit der ASFINAG vorgezogen werden. Auf Nachfrage von Hr. Ing. Bloms, ob es bedeute, dass er bis Mittag fertig sein müsse, erklärt der Verhandlungsleiter, dass es das nicht bedeute. Der Verhandlungsleiter ersucht um ein zügiges Vorbringen, insbesondere im Hinblick auf die noch offene Maßnahmendiskussion und die Wortmeldung von Hr. Ing. Haindl.

Ing. Wolfgang Bloms:

Ing. Bloms wiederholt den gestern bereits vorgebrachten Auszug aus der Stellungnahme von IBK ZT im Beschwerdeverfahren S 1 Lobau.

Der Sachverständige für Lärm verweist auf § 6 Abs. 1 BStLärmIV, der vom Immissionseintrag spricht, der auf die Zulaufstrecken nur insofern anwendbar ist, wenn ein Immissionsein-

trag von der S 8 gegeben ist und Werte über 45 dB auftreten. Das ist nur eine Vergleichsberechnung, die nicht die umliegenden Gebäude und deren Abschirmwirkung berücksichtigt. An einer ordentlichen abschnittswisen Berechnung führt kein Weg vorbei. Das sind anschauliche Zahlen, aber wenn man sie anwendet, muss angegeben werden, worauf man sie anwendet. Wenn man den Immissionseintrag nach § 6 Abs. 1 nimmt, dann sind die 45 dB anzuwenden, was aber bedeuten muss, dass der Emittent auf der S 8 oder den Rampen der ASt. liegen muss.

Ing. Bloms wiederholt nochmals die Aussage von IBK ZT. Die Berechnung geht von 50km/h aus, der Lärmpegel bei realistischeren 42 km/h sollte auch rund um 45 dB liegen, je nach Schwerverkehrsanteil. Auf der Adalbert-Stifter-Gasse wird im Nullplanfall 0-B ein Verkehrsaufkommen von 1.550 bis 1.950 am Tag prognostiziert. Auf der Eduard Bauernfeldgasse sogar 2.650. Laut der Tabelle der IBK wird bei 1.500 Kfz/Tag und einem Abstand von 10m ein Lnight über 50 dB erreicht, d.h. bereits im Nullplanfall wird der Grenzwert nach § 6 Abs. 2 BStLärmIV erreicht. Auf der Adalbert-Stifter-Gasse beträgt die Verkehrszunahme im Planfall 1-E bzw. 1-C 49 bis 56 % und damit deutlich mehr als das Irrelevanzkriterium. Es ist daher nicht nachvollziehbar, warum keine Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind.

DI Walter für die Projektwerberin:

Wir haben die Immissionen in der Helmahofsiedlung für alle Wohngebäude an den Straßen berechnet und dargestellt. Die zitierte Tabelle bezieht sich auf eine Modellberechnung des Büros IBK und betrifft eine Anfrage im Zuge des Beschwerdeverfahrens zum Projekt S1 Schwechat - Süßenbrunn. Es ist kein Kontext zum S8-Projekt gegeben. Der Tabelle liegt eine Geschwindigkeit von 50 km/h zu Grunde. Im Gebiet Helmahof ist jedoch 30 km/h verordnet. Daher kann diese Tabelle nicht als Grundlage zur Beurteilung herangezogen werden.

Ing. Bloms:

Die S 8 verursacht im PF 1-E auf der Adalbert-Stifter-Gasse einen vorhabensbedingten Verkehr von über 750 Kfz/24h, d.h. die S 8 alleine verursacht einen Lnight von 45 dB. Daher ist nicht nachvollziehbar, warum keine Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Das ist die erwähnte Ungleichbehandlung § 6 Abs. 1 und Abs. 2 BStLärmIV. Die vom Sachverständigen im TGA 02 getätigten Aussagen, die Immissionseinträge des Vorhabens S 8 West sind weit unter den Grenzwerten von Lden 55 dB und Ln 55 dB stehen nach unserer Meinung in grobem Widerspruch zum IBK und unseren Nachrechnungen.

Der Sachverständige für Lärm:

Die Zusammensetzung des JDTV geht auch nicht aus dieser Tabelle hervor. Die Tabelle ist für einen solchen Vergleich unbrauchbar.

Ing. Bloms

Die Tabelle ist als Anhaltspunkt sehr wohl geeignet, sie wurde ja auch im S 1 Verfahren eingebracht. Laut der Tabelle des IBK wird bei einem Verkehr von 3000 Kfz bereits ein Wert von 53,3 dB erreicht. Laut der Verkehrsdetailuntersuchung Helmahof, Einlage WU8, steigt der Verkehr im Planfall 1-E auf Werte wie 3510 und 4460 Fahrzeuge am Tag. Daher ist es

nicht nachvollziehbar, dass die Pegelwerte alle unter 50 dB bleiben. Die Lärmgrenzwerte des § 6 Abs. 1 und 2 BStLärmIV werden im Ortsteil Helmahof sehr wohl überschritten. Wenn bei 750 Kfz ungefähr der WHO Lärm-Grenzwert in der Nacht erreicht wird, kann wohl etwas nicht stimmen, wenn laut TGA 02 bei der 3 bis 4-fachen Verkehrsmenge keine Grenzwerte überschritten werden. Bei 5000 Kfz pro Tag, Achsabstand 10 m, wird laut der Tabelle des IBK ein L_{night} von 55,5 dB erreicht, ein Wert, den die BStLärmIV und das humanmedizinische Gutachten als gesundheitsverträglich bezeichnen. Das kann nicht stimmen.

Bezüglich der Haltbarkeit der lärmindernden Wirkung von Fahrbahndecken sind die Erfahrungswerte noch zu gering, um Pauschalaussagen machen zu können. Wenn genügend Daten gesammelt werden, wird es – falls erforderlich – Überarbeitungen der RVS geben. Bis zu diesem Zeitpunkt gelten die Werte der verwendeten RVS und sind Stand der Technik. Daraus ergibt sich noch eine Unsicherheit der Lärmberechnungen im Dezibelbereich, die nicht berücksichtigt wurde.

In der Verkehrsuntersuchung Einlage 1.4.1, S. 24, wird erwähnt: *„In der für das Projekt übernommenen Güterverkehrsprognose für Niederösterreich (Herry/Snizek, 2003) sind die Abhängigkeiten der Transportmenge in Tonnen, unterschieden nach Gütergruppen zwischen zwei Verkehrsbezirken von sozioökonomischen Kenngrößen, wie Wertschöpfung und Arbeitsplätze dieser Bezirke, verwendet worden.“* Jetzt stellt sich die Frage, wie genau ist eine Prognose aus dem Jahr 2003 im Jahr 2016? Wie wirkt sich das auf die Lärmberechnungen aus? Der Güterverkehr ist ja ein wesentlicher Faktor für die Lärmberechnungen.

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Der zitierte Satz bezieht sich auf die angewendete Methode, die Daten sind selbstverständlich aktueller und werden laufend aktualisiert.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Für die Lärmberechnung sind die modellierten Planfalldaten für Helmahof verwendet worden.

Ing. Bloms:

Zu den Lärmberechnungen der S 8 selbst wird zunächst ersucht, die Seitennummerierung in der Einlage WU 7a ab S. 48 nachzutragen. Die Emissionsansätze S1, S2 und S8-max (Planfälle 1-C und 1-E) sind in Anhang 1 der Einlage WU7A nicht ganz nachvollziehbar. Vermutlich handelt es sich bei den Verkehrszahlen um den Verkehr je Fahrtrichtung, allerdings ist die Kilometrierung dieser Werte nicht nachvollziehbar. Wo kann man hier den Querschnitt S 8 herauslesen?

DI Walter für die Projektwerberin:

Erklärung des Aufbaues der Tabelle auf der letzten Seite des Anhanges 1 der Einlage WU 7A. Die S8 ist hier selbstverständlich definiert. Die Emissionsansätze für die S1, S2, S8 Planfall S8max, sind durch horizontale Linien abgegrenzt. Alle Rampen sind dargestellt. Die Kilometrierung ist jeweils aufsteigend für die Richtungsfahrbahn des betrachteten Straßenzu-

ges. Die unterschiedlichen Kilometrierungen ergeben sich aus den Punkten, wo sich die Verkehrszusammensetzung ändert und stellen nicht das Ende von Straßen oder Rampen dar.

Um den Verkehr des Gesamtquerschnittes zu erhalten, sind die Werte der beiden Richtungsfahrbahnen im jeweiligen Abschnitt zu addieren. Die Werte wurden in den Verkehrsuntersuchungen achsweise Kfz-genau bzw. LKW-genau ermittelt und so in das Lärmberechnungsprogramm übernommen.

Ing. Bloms:

Bei der Betrachtung des S 8 Abschnittes Knoten S1/S8 bis Deutsch-Wagram, beginnend bei km 0+0, hat man einen JDTV von 15.191. Wenn man in der Einlage WU7A und in der Einlage 3.1.1, Tabellen 4 und 5, wo die Berechnungsfaktoren für den Verkehr angegeben sind, und in der Einlage ..., S. 4, die allgemeinen Eingangsparameter der Verkehrsaufteilung heranzieht, ergibt das laut Anhang 1, WU7A, einen maßgeblichen stündlichen Verkehr von 778 am Tag, 491 am Abend und 183 in der Nacht. Am Tag beträgt der Verkehr dann 896 Kfz, 577 am Abend und 227 in der Nacht. Dh. der JDTV wurde mit den Bemessungsfaktoren KI multipliziert, das ist soweit noch nachvollziehbar. Der LKW Verkehr am Tag beträgt 118, am Abend 186 und in der Nacht 44. Setzt man den maßgeblichen stündlichen Verkehr zusammen, also mit Tag/Abend/Nacht 13, 3 und 8 Stunden ergibt sich ca. ein LKW-Verkehr von 2.144 LKW/24h und das wäre ein Schwerverkehrsanteil von 14 %. Laut der Verkehrsuntersuchung Einlage 1.4.1, S. 97, ist der Planfall 1-A aber mit 30.800 Kfz maßgebend. Laut der Verkehrsuntersuchung fahren auf diesem Abschnitt 4.400 LKW/24h, die Hälfte davon wäre 2.200. Warum wurden die Planfälle 1-C und 1-E verwendet, obwohl es andere Planfälle gibt, bei denen ein höheres Verkehrsaufkommen vorhanden ist, wie z.B. beim Planfall 1-A?

DI Walter für die Projektwerberin:

Der Planfall S8-max ist ein zusammengesetzter Planfall, in dem jeweils abschnittsweise jeweils die höchsten JDTV-Werte herausgezogen wurden. Der Planfall S8-max ist ein zusammengesetzter Planfall, in dem jeweils abschnittsweise jeweils die höchsten JDTV-Werte aus den Planfällen 1A, 1B, 1C,1D und 1E herausgezogen wurden.

Ing. Bloms:

Der Schwerverkehrsanteil in der Nacht sollte laut Tabelle 24,4 % betragen. Laut der Emissionstabelle ergibt sich nur mehr ein Schwerverkehrsanteil von 19,4 %, das sind rund 5 Prozentpunkte zu wenig. Der LKW-Verkehr in der Nacht sollte statt den 44 in der Tabelle eigentlich 55,1 LKW/h betragen.

Ing. Bloms auf die Nachfrage von DI Rehling, ob es jetzt um die Verkehrsuntersuchung aus dem Verfahren S 1 Lobau geht:

Bei der S 1 Lobau wurden für die Maximal-Planfälle nicht nur der maximale Gesamtverkehr an dem Abschnitt gewählt, sondern auch der maximale LKW-Verkehr. Das ist aus der Verkehrsuntersuchung S 1 Lobau und dient nur als Beispiel.

DI Walter für die Projektwerberin verweist auf seine vorherige Stellungnahme.

Ing. Bloms:

Auch am Tag ist der Schwerverkehrsanteil zu gering angenommen worden (118 durch 896 Fahrzeuge ergibt 13,2 % statt 16,4 %). An einem anderen Abschnitt der S 1, Abschnitt Knoten S 1/ S8 bis Raasdorf gibt es einen JDTV von 15.733 bzw. ist das nur die halbe Richtungsfahrbahn, es kommt noch 15.133 dazu, das ist in Summe 31.666, der maßgebliche stündliche Verkehr am Tag ergibt dann mit den Bemessungsfaktoren 928,25 Kfz/h. In der Emissionstabelle sind es aber 960. Welche Bemessungsfaktoren wurden für diesen S 1 Abschnitt, der auch zum S 8 Projekt dazugehört, für die Lärmberechnungen verwendet? Der Einlage WU7A ist diesbezüglich nichts zu entnehmen.

DI Rehling:

Im Bereich S 1 Lobau Trasse wurde laut Projektwerberin der Planfall 1-E für die Lärmberechnung herangezogen.

Ing. Bloms:

Ja, die Planfälle 1-C und 1-E, aber es ist nicht nachvollziehbar, welche Bemessungsfaktoren herangezogen wurden bzw. es ergeben sich Differenzen, wenn man nachrechnet. Es ist auch in der Einlage WU7A im Anhang das Schreiben des Ingenieurbüros Snizek, wo die Bemessungsfaktoren zum Teil angegeben werden und am Beginn der WU7A finden sich auch Angaben, wie die Bemessungsfaktoren zu wählen sind, aber das bezieht sich immer nur auf die Abschnitte der S 8. Welcher Schwerverkehrsanteil z.B. in der Nacht für den S 1 Abschnitt anzuwenden ist, geht aus der Unterlage nicht hervor.

DI Walter für die Projektwerberin:

Die S 1 Lobau wird sowohl im Planfall 1-C als auch 1-E mit den Verkehrszusammensetzung aus 1-E gerechnet. Bloms rechnet mit gerundeten Werten aus S1 Angaben, die daher abweichen können. Die genauen Werte werden noch dargestellt.

Ing. Bloms:

Wo findet man die Bemessungsfaktoren für die Planfälle 1-C und 1-E?

DI Schachenhofer für die Projektwerberin:

Die Antwort wird zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Ing. Bloms:

In der Nacht fahren 196 Kfz/h und 30 LKW/h, dh. der LKW-Anteil beträgt 15,3 %, das ist deutlich zu wenig für eine Transitautobahn, vor allem wenn man bedenkt, dass der Schwerverkehrsanteil auf der anschließenden S 8 in der Nacht bei rund 25 % liegt. Diese Differenz ist nicht nachvollziehbar. Setzt man die Werte von Tabelle 1 und 4 der Einlage WU7A an, ergibt sich ein MSV in der Nacht von 59 LKW. Das wäre eigentlich der richtig einsetzende

Wert. Das ist doppelt so viel wie in der Emissionstabelle. Darüber hinaus stellt sich die Frage, warum neben dem Planfall S 8 1-max für die S8 bei der S1 nur die Planfälle 1-C und 1-E der S 8 verwendet wurden. Im S 8 Planfall 1-A ist das Verkehrsaufkommen höher, laut der Verkehrsuntersuchung 33.900. Warum wurden nicht die im Zuge der S 1 erstellten Planfälle Mmax verwendet? Im Planfall Mmax der S 1 beträgt das Verkehrsaufkommen auf dem eben betrachteten Straßenabschnitt S1/S8 bis Raasdorf 43.000 Fahrzeuge pro Tag gegenüber den in der S8-UVP verwendeten 31.000. Das ist nicht nachvollziehbar. Auf dem S1 Abschnitt Knoten Süßenbrunn bis S1/S8 fahren laut S1-UVP sogar 49.900, in der S8-UVP sind es nur 41.180, also deutlich weniger.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Bei der S 1 Schwechat - Süßenbrunn wurde ein Hybridplanfall Mmax zur Ermittlung der Maßnahmen entlang der S 1 berücksichtigt. Dieser setzte sich aus mehreren Planfällen zusammen, die u.a. auch unterschiedliche Konfigurationen des Straßennetzes abbilden. Damit wurden die Maßnahmen an der S 1 ermittelt. Die vom Einwender vorgebrachten Fragestellungen sind daher der Projektwerberin nicht ersichtlich.

DI Walter für die Projektwerberin zu Frage betreffend Bemessungsfaktoren für den Verkehr:

zu Pkt. 112: Verweis auf Einlage 3.1.1 C Schalltechnischer Bericht Betriebsphase Tabellen 4 und 5. Hier sind die grundsätzlichen Lkw-Anteile im Sinne der RVS 04.02.11 für die Abschnitte Knoten S1/S8 bis ASt Gänserndorf abgebildet. Für den Verkehr der S1 Schwechat-Süßenbrunn gelten die in Tabelle 5 dargestellten Ansätze für überwiegend überregionalen Verkehr nach RVS 04.02.11.

DI Schachenhofer für die Projektwerberin zur Frage betreffend Bemessungsfaktoren für den Verkehr:

Ergänzend zur Aussagen von DI Walter wird erklärt, dass die Tabellenbeschriftung nicht ganz treffend ist. Hier ist das gesamte Netz abseits der S 8 enthalten, also auch die S 1.

Ing. Bloms:

Zu den L und B Straßen: In der Einlage WU7A auf der S. 36 findet man die Emissionsansätze zur L13 im Abschnitt 3 mit einem beträchtlichen Verkehr von 7.281 Fahrzeugen pro Tag und mit einem LKW-Verkehr in der Nacht von nur 5 LKW/h und einem Schwerverkehrsanteil in der Nacht von 8,5 % statt den 10 %, die in den Tabellen angegeben sind. Auf den weiteren Abschnitten der L13 sinkt dann das Verkehrsaufkommen zur Verkehrsuntersuchung Detailuntersuchung Helmahof ab. Richtung Deutsch-Wagram nimmt der Verkehr in Widerspruch zu der neueren Detailuntersuchung Helmahof ab, obwohl er eigentlich stark zunehmen müsste. Auf der B8 im Abschnitt B12 wird im Planfall 1-E im Anhang 1 S. 34 der Einlage WU7A auch nur ein LKW-Anteil in der Nacht von 8 % angenommen. Das ist auch nicht nachvollziehbar. Dass für die S 1 Schwechat – Süßenbrunn auch nur andere Bemessungsfaktoren für Sammel- und Anliegerstraßen innerorts gewählt wurden, ist auch nicht nachvollziehbar.

Es ergeht daher der Antrag, die ASFINAG möge neue Lärmimmissionsberechnungen unter der Anwendung korrekter und nachvollziehbarer Bemessungsfaktoren vorlegen. Der Schwerverkehrsanteil in der Nacht wurde zu niedrig angesetzt.

DI Hahn hat die Immissionstabellen ausgewertet, in einer Tabelle haben wir 991 Punkte mit größer 65 dB am Tag, in einer zweiten Tabelle 1886 Objekte mit mehr als 65 dB am Tag festgestellt, dh im Planfall R 2025 haben wir 2229 Objekte mit größer 65 dB am Tag, die eigentlich gesundheitsschädlich wären. Statt diese Gebäude zu sanieren, wird auf 70 + 0,4 dB erhöht bzw. das kommt ungefähr einer Verdreifachung des Verkehrs gleich. Das wird in dieser UVP zugelassen.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Seitens der Projektwerberin wird festgehalten, dass im Vorhaben keine Erhöhungen bis 70 dB in Wohnbereichen vorkommen.

Der Sachverständige für Lärm:

Es geht hier um das humanmedizinische Kriterium, dass ab einer Erhöhung von 0,4 dB und einem Pegel im Bestand von 70 Lden am Tag bzw. 60 Ln in der Nacht Lärmschutzmaßnahmen gefordert werden. Dabei handelt es sich um eine Maßnahmenforderung des Sachverständigen für Humanmedizin.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 11.01 Uhr für eine Pause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 11.17 Uhr wieder auf.

Ing. Bloms:

Zitat aus der Einlage WU5: „Die schalltechnischen Berechnungen erfolgen mit Hilfe des EDV Programms SoundPLAN Version 7.0 der Fa. Braunstein+Berndt GmbH, Deutschland. Das Programm beinhaltet Berechnungsvorschriften mehrerer Länder, die im vorliegenden Fall anzuwendenden Richtlinien RVS 04.02.11 (Straßenverkehrslärm) und ÖNORM ISO 9613-2 (Punktschallquelle Trielruf) sind ebenfalls implementiert.“

Geht man bei der ÖNORM ISO 9613-2 von einer Genauigkeitsklasse von +-3 dB aus? Es stellt sich die Frage nach der Genauigkeit der Berechnungen.

Der Sachverständige für Lärm:

Sie sprechen die Bereiche an, die in der ISO 9613-2 angegeben wurden zur Abweichung von Messungen. Das ist das Thema Unsicherheiten, das wir bei der Stellungnahme 36.4 bzw. 12.3 auch schon behandelt haben. Es ist systemimmanent, dass wir hier mit Ungenauigkeiten rechnen müssen. Die Verfahren entsprechen aber dem Stand der Technik.

Ing. Bloms:

In den Berechnungsannahmen in der Tabelle auf den S. 3 und 4 wird eine Höhe über Gelände mit 0,3 m (das dürfte der Triel sein) angegeben. Hier gebe ich zu bedenken, dass die RVS für Immissionshöhen von 0,3 m nicht vorgesehen ist. Es stellt sich daher die Frage, ob die RVS 04.02.11 für diesen Anwendungsfall überhaupt heranzuziehen ist.

Der Sachverständige für Lärm:

Das ist meines Erachtens zulässig, weil es hier um eine innovative Berechnung geht, die nach dem letzten Stand der Wissenschaft durchgeführt wird. Wenn der Triel im Gelände nicht höher als 0,3 m anzutreffen ist, dann ist es mE auch legitim, mit 0,3 m zu rechnen.

Ing. Bloms:

Weiters kann man der Einlage WU5 entnehmen, dass für den Trielruf ein Schalldruckpegel in 1 m Entfernung von 103,7 dB A-bewertet angenommen wurde. Weiters, dass der Tagesverkehr an schweren und leichten LKWs der Verkehrsuntersuchung Einlage 1.4.1 entnommen wurde. Dann heißt es auf S. 5: *„Das in der ÖNORM EN 1793-3 definierte Verkehrslärmspektrum bezieht sich auf den Fahrbelag Asphaltbeton. Um die davon hörbar abweichenden akustischen Eigenschaften einer LSMA-Fahrbahndecke zu ermitteln, erfolgte an einem geeigneten Autobahnabschnitt (A9 Pyhrnautobahn, Bereich Mautern) eine Vergleichsmessung in Anlehnung an die EN ISO 11819-1.“*

Es wird der Antrag gestellt, das bmvit bzw. der Projektwerber möge diese Messungen veröffentlichen.

Dann heißt es weiter: *„Dabei wurden 199 PKW- und 82 LKW-Vorbeifahrten erfasst. Aus diesen Messreihen erfolgte die Auswertung in Form einer Terzbandanalyse unter Augenmerk auf die Oktavbänder 2000 Hz und 4000 Hz. Die auf das menschliche Ohr abgestimmte A-Bewertung wird nicht berücksichtigt, es wird mit den unbewerteten Pegeln LZeq gerechnet.“*

Dabei handelt es sich offensichtlich um die Messung der Vorbeifahrtpegel von diesen 199 PKW und 82 LKW. Waren auf der Pyhrnautobahn Lärmschutzwände oder Leitwände im Weg und als wie genau kann man diese Messungen bezeichnen?

Der Sachverständige für Lärm:

Es wurde hier nicht A-bewertet berechnet, weil es um den Vogel Triel geht, dem man nicht das Hörempfinden eines Menschen unterstellen kann. Daher ist hier unbewertet gerechnet worden.

DI Walter für die Projektwerberin:

Zur Frage „Anlehnung an die EN ISO 11819-1 2002“ wurde bereits erklärt, es ist in der Norm ein definiertes Umfeld für Emissionsmessungen an Straßen vorgesehen, dass frei von möglichen Hindernissen ist, dies gibt es in Österreich an einem bestehenden Autobahn- oder Schnellstraßenabschnitt nicht, wo auch das gleiche Geschwindigkeitsniveau wie an der S8 zu erwarten gegeben ist. Bauliche Änderungen hierfür durchzuführen, würde einen unver-

hältnismäßigen Aufwand darstellen und die Verkehrssicherheit (Leitschienen entfernen) verringern bzw. müsste nach StVO eine Geschwindigkeitsreduktion verordnet werden, wodurch der Messpunkt nicht mehr geeignet wäre, daher wurde die Formulierung „in Anlehnung an die EN ISO 11819-1 2002“ für Vergleichsmessung gewählt. Damit eine freie Einstrahlung auf das Mikrofon direkt von der Fahrbahn gewährleistet war, erfolgte die Messung nicht am seitlichen Fahrbahnrand, sondern im Mittelstreifen in ausreichendem Abstand von 2 m über den Leitschienen.

Ing. Bloms:

Im Zusammenhang mit Tabelle 2 auf S. 5 der Einlage WU5 zitiere ich die EN 1793-3:

„1. Anwendungsbereich: Diese Norm legt ein standardisiertes Verkehrsleitspektrum fest, das zur Ermittlung und Bewertung der akustischen Eigenschaften von Lärmschutzeinrichtungen an Straßen anzuwenden ist.

2. Relativ in Dezibel ausgedrückte A-bewertete Werte des Schalldruckpegels des standardisierten Verkehrsleitspektrums

3. Nur zur Bewertung der akustischen Eigenschaften von Lärmschutzeinrichtungen an Straßen“

Das heißt, die Projektwerberin vergleicht Äpfel mit Birnen, nämlich das unbewertete mit dem A-bewerteten Spektrum.

Der EN ISO 11819-1, die in der Einlage WU 5 auf S. 5 erwähnt wird, ist unter Punkt 4. (Messbetrieb) Folgendes zu entnehmen:

„Bei dem statistischen Vorbeibandpegel-SPP-Verfahren werden die maximalen A-bewerteten Schalldruckpegel und die Geschwindigkeiten einer statistisch signifikanten Anzahl einzelner Fahrzeuge während ihrer Vorbeifahrt an einem festgelegten Ort in Straßennähe gemessen.

...

Er kann für den Vergleich von Straßenoberflächen verwendet werden, sodass ihr Einfluss auf den Schallpegel des Verkehrs der angenommenen Zusammensetzung bestimmt werden kann. Dieser Wert eignet sich jedoch nicht zur Berechnung des tatsächlichen Verkehrslärmschalls.“

Es ist nicht zulässig, A-bewertete mit unbewerteten Pegeln zu vergleichen.

DI Walter für die Projektwerberin:

Ein Schallmessgerät zeichnet grundsätzlich einen unbewerteten Schall auf. Die A-Bewertung erfolgt mittels eines in der Messsoftware eingebauten Filters. Man kann im Messgerät einstellen, welche Werte aufgezeichnet und ausgegeben werden. Es ist hier wichtig (für Fauna), dass der unbewertete Pegel gemessen wird, also des natürlichen Spektrums.

In der Tabelle 2 sind die a-bewerteten Verkehrslärmspektren den ermittelten unbewerteten Spektren der LSMA-Messung gegenübergestellt. Sie diente nur zur Veranschaulichung, es wurden hieraus keine direkten Schlüsse gezogen.

Herr Wolfgang Rehm:

Was sollte mit Gegenüberstellung veranschaulicht werden?

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Seitens der Projektwerberin wird festgehalten, dass in der erwähnten Tabelle 2 in WU 5 eine veranschaulichende Gegenüberstellung von A-bewerteten Schallpegeln zu den entsprechenden unbewerteten Schallpegeln erfolgt.

Ing. Bloms:

Zur Tabelle 3 (Frequenzanalyse Straßenverkehr) der Einlage WU 5: Für den S 8 Abschnitt westlich Ast Strasshof wird ein LKW-Anteil von 13 % und S 8 Abschnitt Ost Ast. Strasshof ein LKW-Verkehr von 18 % angegeben. Wie aber bereits anhand der Tabelle 4 WU7A gezeigt, sollte der Tag/Abend/Nacht-Wert für den westlichen Abschnitt 14,2, 16 und 20,9 und für den östlichen Abschnitt 16,5, 17,8 und 24,8 betragen. Wieso wurde das nicht berücksichtigt?

DI Walter für die Projektwerberin:

Die hier angeführten Vergleiche in der Frequenzanalyse beziehen sich auf den Zeitraum Abend, in dem die Lkw-Anteile in den Planfällen vorhanden waren. Die Frequenzbänder wurden den Verkehrszahlen der Planfälle direkt zugeordnet, das heißt hier handelt es sich um eine Veranschaulichung einer Berechnung der Zusammensetzung der unterschiedlichen Frequenzbänder in Abhängigkeit von den Verkehrsanteilen.

Ing. Bloms:

Ich stelle den Antrag, die Projektwerberin bzw. das bmvit möge die LKW-Zahlen für Abend und Nacht veröffentlichen.

Auf S. 6 unter Punkt 2.2 der Einlage WU5 heißt es dann: „Aus den Ergebnissen der Rasterberechnungen wird für jeden Rasterpunkt die Schallpegeldichte (dB/Hz) des im maßgeblichen Zeitraum Abend von 19:00 bis 22:00 Uhr einwirkenden Straßenlärms ermittelt. Schallpegeldichte = Schallpegel(dB) minus $10 \cdot \log_{10}(\text{Frequenzbreite(Hz)})$ “ Dazu möchte ich festhalten, dass das physikalisch unmöglich ist. Was ist eine Schallpegeldichte? Wo ist die zitierte Formel in der Literatur dokumentiert?

DI Walter:

Es lässt sich mit einer Frequenzanalysesoftware aus einer Tonaufzeichnung, die über eine Messung kalibriert ist über verschiedene Frequenzbänder der Schallpegelanteil ermitteln. Üblicherweise arbeiten wir hier mit dem Oktavband, wo es darum geht, eine Tonhaltigkeit oder ähnliches festzustellen, mit dem Terzband. Die Schallpegeldichte ergibt sich aus der Zusammenfassung Schallpegel pro Herz für den zu beurteilenden Frequenzbereich.

Mag. Linhart für die Projektwerberin:

Die Formel ist in (Langemann & Klump 2005) publiziert und aus dieser Arbeit entnommen. Das entsprechende Zitat findet sich im Anhang der Einlage 03-10.01 auf Seite 60 bzw. in der Literaturliste auf Seite 68 derselben Einlage.

Ing. Bloms:

Ich stelle den Antrag, die ASFINAG möge das Verfahren und die dahinter stehende Theorie veröffentlichen.

Weiter heißt es auf S. 6 der Einlage WU5: *„Ausgehend vom jeweiligen Emissionspegel Straße und Trielruf wird hier eine beispielhafte Berechnung zur Erläuterung der Vorgehensweise mit alleiniger Berücksichtigung der Luftdämpfung dargestellt. Dabei bleiben Abschirmwirkungen und Bodendämpfungswirkungen sowie sonstige in die Berechnung eingehende Parameter und Faktoren unberücksichtigt.“*

Ist das generell bei den Berechnungen nicht berücksichtigt worden oder nur für dieses eine Beispiel?

DI Walter für die Projektwerberin:

Das bezieht sich nur auf die Tabelle 4 auf der S. 7 der Einlage WU5, nicht aber auf die tatsächliche Berechnung. Das ist eine vereinfachte Darstellung, um die Berechnungsvorgangsweise zur Ermittlung der Schallpegeldichte darzulegen.

Ing. Bloms:

Wenn das nicht der tatsächlichen Berechnung entspricht, kann man das nicht nachvollziehen. Sie haben vorher gesagt, die Einheit ist Schallpegel pro Hertz, mit dem in Widerspruch steht die Tabelle 4, wo völlig unverständlich Hz für Hz angegeben wird. Im Terzband 2000 Hertz steht in der Zeile Hz insgesamt 447 Hz.

DI Walter für die Projektwerberin:

Hier ist dargestellt, dass über die logarithmische Auswertung im Frequenzband 2000 Hz 447 Einzelfrequenzen definiert sind. Das lässt sich genau berechnen. Wenn man den unteren Teil abschneidet, verbleiben 236Hz. In diesem Sinne wurde das Frequenzband korrigiert, damit die Schallpegeldichte für den Frequenzbereich 2000 bis 4000 Hz erhalten wird und nicht über die 4 Frequenzbänder.

Ing. Bloms:

Zur Tabelle 4, Rasterpunkt 2, Entfernung Straße 100 m, Entfernung Triel 500 m: Auf was beziehen sich die 500 m?

DI Walter für die Projektwerberin:

Der Rasterpunkt 1 liegt in einer Entfernung von 500 m zur Trasse und 100m zum Trierpunkt.

Es soll mit dieser Methodendarstellung gezeigt werden, wie die Entscheidung getroffen wird, ob auf eine dem Rasterpunkt zugeordneten Teilfläche von 400m² das Kriterium erfüllt, oder nicht erfüllt.

Es geht um die Beurteilung der Ergebnisse, es dient der Darstellung der Methodik.

Ing. Bloms:

Zur Tabelle 5 der Einlage WU5: In der zweiten Zeile ist der Planfall R 2025 angeführt. Das ist ein denkmöglicher Planfall. Inwiefern hat dieser Planfall in die Berechnung Eingang gefunden?

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Seitens der Projektwerberin wird festgehalten, dass im Zuge der bisherigen Verhandlung auf die zu Grunde liegenden Planfälle und die verkehrlichen Grundlagen bereits sehr ausführlich eingegangen und keine weiteren Ergänzungen erforderlich scheinen.

Der Verhandlungsleiter verweist auf die Erörterung dieses Themas am gestrigen Verhandlungstag.

Ing. Bloms:

Ich stelle den Antrag, die Projektwerberin oder das bmvit möge bekannt geben, ob bei der bioakustischen Untersuchung der Planfall R 2025 verwendet wurde.

Zur Tabelle 6 der Einlage WU5: Für den Planfall 1-E 2025 mit S8-max wird wieder ein von Tabelle 3 abweichender Schwerverkehrsanteil angenommen und zwar mit 15 %, der wieder nicht den Tabellen 4 und 5 der Einlage WU7A entspricht.

DI Walter für die Projektwerberin:

Die Verkehrsaufkommen sind aus den Planfällen der Verkehrsuntersuchung entnommen. D.h. 15% wurde gerundet angegeben, sind aber als Ergebnis der Division der LKW-Zahlen durch den Gesamtverkehr des jeweiligen Abschnittes, die direkt mit zwei Stellen nach dem Komma in der Berechnung berücksichtigt wurden.

Bei der Berechnung der Lärmemissionen für den Trier wurden die gleichen Modellansätze wie beim Verkehrslärm im Fachbeitrag Schalltechnik berücksichtigt.

Ing. Bloms:

Auf S. 9 der Einlage WU5 heißt es unter Punkt 3.1: „Im Ergebnis bleiben durch die geplante S 8 unter der Berücksichtigung der Abschirmhöhe von insgesamt 7 m (Tieflage mit z.T. auf-

gesetztem Damm) sowie der Entlastungen an den angrenzenden Landesstraßen im Prognosehorizont 2025 mehr als 90 % der Kommunikationsfläche erhalten.“

Wurde hier auch – wie in der RVS – die Schirmwirkung auf 20 dB begrenzt?

DI Walter für die Projektwerberin:

Es wurde mit denselben Parametern wie im schallschutztechnischen Projekt gerechnet.

Der Sachverständige für Lärm:

Nachdem mit der ISO 9613 in der österreichischen Ausprägung gerechnet worden ist, muss hier eine Begrenzung stattgefunden haben.

Ing. Bloms ersucht zur Abbildung 4 auf S. 11 um Erläuterung des Verfahrens, wie die Projektwerberin die verloren gegangenen Kommunikationsflächen berechnet hat.

DI Walter für die Projektwerberin:

Die Berechnung der Kommunikationsflächen wird für jeden der angeführten Rasterpunkte durchgeführt. Für jeden Rufpunkt wird festgestellt, an welchem dieser Rasterpunkte das critical-ratio erfüllt bzw. nicht erfüllt sind. In der Abb. 4 der WU 5 wird dargestellt, welche Flächen wegfallen (rot), welche hinzukommen (gelb) und welche unverändert bleiben (orange). Es ist zu erkennen, dass sich der Einzugsbereich für den beispielhaft abgebildeten Rufpunkt K3 etwas verschiebt Richtung Süden. Die Auswertung der Ergebnisse ergibt für diesen Punkt eine verbleibende Kommunikationsfläche von 90 % im Planfall mit S 8 im Vergleich zum Planfall ohne S 8. Das Raster beträgt 20x20 m.

Ing. Bloms:

Ich stelle den Antrag, das bmvit und die Projektwerberin mögen die Unsicherheit der ISO 9613 berücksichtigen.

Zur Einlage 3-10.1 – Überprüfung der Projektwirkungen auf NATURA 2000 Gebiete: Dort heißt es: *„Als weitere Wirkungen für den Triel sind grundsätzlich Störungen z.B. durch Licht, Lärm oder Fahrzeugbewegungen von Bedeutung (GREEN ET AL. 2000). Durch den Schotterabbau herrscht tagsüber z.T. intensiver LKW-Verkehr auch im unmittelbaren Nahbereich nachgewiesener Reviere, woraus sich schließen lässt, dass diese Einflüsse zumindest tagsüber keine maßgeblichen Auswirkungen hervorrufen. Abbautätigkeiten finden teilweise auch nachts statt, welche jedoch meist sehr lokal begrenzt sind. LKW-Fahrten bzw. sonstige Fahrbewegungen fallen in diesem Zeitraum weitaus geringer aus und beschränken sich in der Regel auf einzelne Ereignisse. Auch diese Einflüsse sind für den Triel offenbar von untergeordneter Bedeutung. Auswirkungen auf den Triel im Zuge von Bautätigkeiten, wie sie im Straßenbau vorkommen, liegen nicht vor. Allerdings ist beim Straßenbau von einer starken Frequentierung von Baufahrzeugen auszugehen – mit z.T. auch anderem Charakter als jener eines reinen Schotterabbaubetriebes (z.B. durch Asphaltierarbeiten, Planierarbeiten, Beleuchtung von Baustellenbereichen, etc.). Finden diese Tätigkeiten im Hauptaktivitätszeitraum (ab Dämmerungsbeginn) statt, so ist aufgrund der herausragenden naturschutzfachli-*

chen Bedeutung des Triels bzw. dem Vorsorgeprinzip folgend dies als hoher Eingriff zu werten. Durch tageszeitliche Einschränkungen der Bautätigkeiten werden diese Auswirkungen jedoch wirksam vermieden (Einschränkungen der Bautätigkeiten im Bereich des Trielschutzgebietes von Ende März bis Ende Oktober auf den Zeitraum 6:00 bis Dämmerungsbeginn).“

Im TGA 02 steht jedoch, dass Betonierarbeiten auch nach 22.00 Uhr fertiggestellt werden dürfen.

Der Sachverständige für Lärm:

Es kann insbesondere bei den Brückenobjekten vorkommen, dass Betonierarbeiten nicht vor 22.00 Uhr fertiggestellt werden können und nur in diesen Fällen ist es erlaubt, dass die Betonierarbeiten zu Ende geführt werden, inklusive der Aufräumarbeiten.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Der Triel wird durch Dauerlärm in der Nacht gestört. Dauerlärm besteht aus Lärm ohne Unterbrechungen. Offenbar reichen Lärmfenster, wie sie bei Bahnstrecken auftreten, aus, das akustische Sozialsystem aufrecht zu erhalten, Dauerlärm von einer bestimmten Intensität hinsichtlich Dezibel und Qualität hinsichtlich Frequenzen kann aber die akustische Kommunikation bestimmter Vogelarten übertönen, also maskieren, wie es in der Literatur heißt. Dieser Effekt tritt bei jenen Arten am intensivsten auf, die in ihrem Fortpflanzungssystem oder einem anderen Funktionskreis ihres Verhaltens auf die Wahrnehmung leiser Töne und Geräusche angewiesen sind. Dies ist beim Triel der Fall und zwar in der Nacht während der Fortpflanzungszeit und der Balzzeit.

Inq. Bloms:

Bezüglich Fortpflanzungszeit habe ich bei Pieringer et al. gelesen, dass der Triel theoretisch auch tagaktiv sein kann. Können Sie ausschließen, dass das Projekt S 8 hier keinerlei negative Auswirkungen hat?

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Balz und Fortpflanzung beim Triel findet hauptsächlich in der Nacht statt, daher ist das Vorliegen von Dauerlärm in der Nacht entscheidend.

Inq. Bloms:

Im Fachbericht heißt es weiter: *„In der Betriebsphase sind für den Triel in erster Linie Störwirkungen (insbesondere durch Lärm, Licht, Fahrzeugbewegungen) sowie Zerschneidungseffekte (Habitatfragmentierung) zu betrachten, die einzeln oder im Zusammenwirken zu maßgeblichen Lebensraumbeeinträchtigungen und – daraus resultierend – zur Verringerung der Bestandsgröße bzw. des Lebensraumpotenzials führen können. Dies ist insofern relevant, als im Bereich des Schotterabbaugbietes konkrete Schutzbemühungen zur Erhöhung des Brutbestandes laufen bzw. im Konzept vorliegen (BIERINGER ET RAAB 2010).*

Zur Bewertung der lärmbedingten Auswertungen auf den hinsichtlich dieses Wirkfaktors als besonders empfindlich einzustufenden Triel (BIERINGER ET AL 2010, GREEN ET AL:

2000), wurde im konkreten Fall der S 8 ein spezifischer, auf die Art abgestimmter bioakustischer Ansatz gewählt (Details hierzu s. NEMETH 2009 im Anhang, (Kap. 1.1, Seite 56 ff). Im Zuge der Untersuchungen wurden direkt vor Ort Messungen der Trielrufe durchgeführt und mittels der erhobenen Daten sowohl Lautstärke als auch spektrale Zusammensetzung der Revierrufe ermittelt. In weiterer Folge wurde die Kommunikationsfläche des Triels innerhalb des Trielschutzgebietes ermittelt und mit den für die Schnellstraße bzw. die benachbarten, stärker befahrenen Straßen errechneten, prognostizierten Schallausbreitungsdaten (für den Triel relevantes Spektrum) überlagert. Dadurch kann die Reduktion der Kommunikationsfläche durch auftretende Maskierungseffekte ermittelt werden. Zur Beurteilung der Eingriffsschwere der Maskierungseffekte ist es zudem notwendig, einen Wert festzulegen, ab wann es zu einer erheblichen Störung der akustischen Kommunikation kommt. Bei einer Reduktion der Kommunikationsfläche um 50 % ist grundsätzlich von einer massiven Störung auszugehen (DOOLING ET POPPER 2007), jedoch ist nicht bekannt, ab wann ein erheblicher Einfluss gegeben ist. Aufgrund der Empfindlichkeit des Triels und dessen herausragender naturschutzfachlicher Bedeutung wurde daher ein konservativer Wert von 10 % (maximale Reduktion an Kommunikationsfläche) festgelegt (s. NEMETH 2009 im Anhang, Kap. 1.1, Seite 56 ff).“

Es liegt ein Widerspruch vor, wenn ein konservativer Wert von 10 % festgelegt wird, obwohl nicht bekannt ist, ab wann ein erheblicher Einfluss vorliegt. Es liegt ein Widerspruch zwischen dem behördlichen Gutachten bzw. dem Fachbericht und dem Gutachten von Dr. Nemeth vor.

RA Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Aus rechtlicher Sicht wird darauf hingewiesen, dass die fortgesetzte Anführung von zusammenhanglosen Zitaten und die unnötige stundenlange Verlesung bereits schriftlich erstatteten Vorbringens im vorliegenden Fall einer mutwilligen Ausdehnung der Redezeit gleichkommt, die mit einer Ordnungsstrafe sanktioniert werden könnte. Die von Herrn Bloms angeblich erkannten Widersprüche beruhen auf einem falschen inhaltlichen Verständnis der an sich schlüssig formulierten Ausführungen in den Verfahrensunterlagen bzw. der Sachverständigen. Insbesondere ist kein Widerspruch gegeben, wenn eine Aussage des Sachverständigen oder Ausführungen in Gutachten nachvollziehbar begründet und mit dem Wort „daher“ verknüpft. Vor diesem Hintergrund wird die Verhandlungsleitung aufgefordert, auf derart scheinbare Widersprüche inhaltlich nicht näher einzugehen, sondern im Sinn der Verfahrensökonomie auf eine nachvollziehbare Formulierung der jeweils geltend gemachten umweltbezogenen Einwendungen durch den Einwender hinzuwirken.

RA Dr. List geht zum Rednerpult und ersucht um das Wort. Der Verhandlungsleiter erklärt mehrfach, dass Herr Ing. Bloms am Wort ist und Herrn RA Dr. List nicht das Wort erteilt wird. Daraufhin geht RA Dr. List in die Protokollecke, um sein beabsichtigtes Vorbringen zu Protokoll zu geben. Dort wird ihm von Frau Dr. Breyer mitgeteilt, dass er nur zu Protokoll geben könne, was er auch tatsächlich in der mündlichen Verhandlung vorgetragen habe. Herr RA Dr. List erklärt daraufhin, dass er sein Vorbringen im Wege seiner Kanzlei schriftlich übermitteln werde. Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass er sein Vorbringen im Zuge der Wortmeldung von Herrn Ing. Haindl vorbringen könne.

Der Verhandlungsleiter ersucht Herrn Ing. Bloms um konkrete Darlegung, worin er den von ihm behaupteten Widerspruch sieht.

Ing. Bloms:

Es geht hier um den Widerspruch, dass im Projekt ein 7 m hoher Steildamm vorgesehen ist, das Gutachten von Herrn Dr. Nemeth aus dem Jahr 2009 Folgendes besagt:

„Die vorliegende Studie untersucht, inwieweit der prognostizierte Verkehrslärm der Nordvariante der S 8 die Kommunikation des Triels im Vorkommen Markgrafneusiedl beeinträchtigt. Dazu wurde ausgehend von existierenden Trielrufen ... [Methodik wurde bereits erörtert] Die Ergebnisse werden als mögliche Einschränkung der Kommunikationsflächen des Triels dargestellt. Laut Vorgabe dient als Vergleich der Zustand im Jahr 2025. Im Vergleich mit diesem Szenario ergibt sich bei der Lärmschutzmaßnahme 10m Wall eine nur unwesentliche und nicht erhebliche Verminderung der Kommunikationsflächen (weniger als 10 %). Der Einfluss aller anderen vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen wird als erheblich bewertet. Vergleicht man die Höhe der Kommunikationsflächen mit dem Jetzzustand, wäre die Verschlechterung für den Triel bei allen Lärmschutzmaßnahmen als erheblich einzustufen.“

DI Walter für die Projektwerberin:

Die Frage wurde bereits zweimal beantwortet. Die Feststellung bezog sich auf den damals berechneten Planfall M-13 mit S8-Ost. Die durchgeführten Berechnungen für S8-West mit Planfall S8max ergeben eine geringere Dammhöhe, um dasselbe Schutzziel zu erreichen. Im Zuge einer möglichen Errichtung des S8-Ost-Abschnittes kann die Höhe der LSM am Damm auf Basis der Projektergebnisse entsprechend erhöht werden. Das vorgegebene Schutzziel ist somit erreicht.

Ing. Bloms:

DI Walter kann das Schutzziel nicht beurteilen, er ist kein Experte für bioakustische Untersuchungen. Dr. Nemeth hat damals einen 10 m Schutzdamm als unbedingt erforderlich angesehen, zu den Änderungen liegt von ihm kein Gutachten vor.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Frage, wer das naturschutzfachliche Schutzziel festlegt, wurde im Rahmen der Verhandlung bereits beantwortet.

Ing. Bloms:

Ich stelle den Antrag, das bmvit möge die Änderungen von einem Experten für bioakustische Untersuchungen begutachten lassen.

Herr Dr. Nemeth hat dann noch weiter ausgeführt: *„Verkehrsstraßen wirken sich in zahlreichen Fällen signifikant negativ auf die Siedlungsdichte von Vogelarten aus [Literaturzitate]. Neben erhöhter Mortalität durch Kollision im Straßen- oder Bahnverkehr und Habitatsveränderungen entlang von Verkehrswegen gehen nach dem derzeitigen Erkenntnisstand Beein-*

trächtigungen vor allem von Lärmimmissionen aus. Für den Triel wurde bereits nachgewiesen, dass diese Art stark befahrene Straßen meidet (GREEN ET. AL. 2000). Allerdings ist nicht klar, warum er das tut, sowohl der Autolärm als auch optische Störungen können sich negativ auswirken.“ Das heißt, man weiß es nicht. Herr Dr. Nemeth führt sodann aus, wie dieses Verfahren abgelaufen ist und führt weiter aus: *„Alle diese Annahmen mit mehr oder weniger großen Unsicherheiten behaftet.“*

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Festsetzung einer Erheblichkeitsschwelle ist, wie vorgestern bereits ausgeführt, ausschließlich fachlich zu begründen und zu diskutieren.

Inq. Bloms:

Herr Dr. Nemeth beschreibt dann erneut das Verfahren betreffend Schallpegeldichte. Hier entsteht dann der nächste Widerspruch zur Einlage WU5. Herr Dr. Nemeth beschreibt es nämlich richtig als Schallenergie pro Hz und nicht Schallpegel. Dann folgt noch ein schwer verständlicher Satz: *„So ergibt ein Schallpegel von 60 dB im Bereich von 0 bis 10 kHz eine Schallpegeldichte von 20 dB pro Hz bei vollkommen spektraler Gleichverteilung (Weißes Rauschen).“* Das ist physikalisch nicht nachvollziehbar.

Stand der Wissenschaft ist die 2013 veröffentlichte Studie „Building Development and Roads: Implications for the distribution of Stone Curlews across the Brecks“. In dieser bisher umfangreichsten Studie über die Auswirkungen der zunehmenden Bebauung und des Straßenbaus bzw. der Verkehrszunahme auf die Verbreitung und des Brutverhaltens des Triels wurde die größte Trielpopulation in Ostengland im Zeitraum 1998 bis 2006 und teilweise noch 2008 untersucht. Mit Hilfe statistischer Methoden bzw. Modelle wurde der Nachweis erbracht, dass die Nestdichte und Brutdichte mit Abstand zu bebauten Gebieten und Autobahnen signifikant abnimmt. Insbesondere bei Autobahnen mit hohem Verkehrsaufkommen steigt die Anzahl der Nistplätze pro km² bis zu Entfernungen von 3 km an. Allerdings kann man die sogenannten englischen „Trunk Roads“ nicht unseren Autobahnen gleichsetzen, da sie nicht einmal kreuzungsfrei sind und eine Höchstgeschwindigkeit von nur von 112 km/h besteht. Wie bereits aus anderen Untersuchungen bekannt, bevorzugt der Triel einen sehr großen Abstand zu stark befahrenen Straßen, Autobahnen und Siedlungsgebieten. Es handelte sich um zwei Autobahnen mit einem DTV von ungefähr 20.000 Kfz pro Tag. Der Verfasser der Studie kommt zu folgender Schlussfolgerung: Die Analyse hat eindeutig gezeigt, dass der Triel Nistplätze in der Nähe von Siedlungsgebieten und Hauptstraßen meidet. Die Brutplatzdichte innerhalb der ersten 500 m zu Siedlungsgebieten oder Straßen sind mindestens 50 % niedriger als in großer Entfernung. Aus welchem Grund der Triel Siedlungsgebiete und Hauptstraßen meidet und der Grund, warum sich Siedlungsgebiete und Hauptstraßen so negativ auf die Trielpopulation auswirken, wird auch in dieser Studie als unbekannt angegeben. Die Autoren empfehlen weitere Untersuchungen und vermuten als Ursache vermehrte Anwesenheit von Haustieren entlang von Infrastrukturbauten, Lärm, Störung durch Licht durch Kfz und Straßenbeleuchtung, Störung durch mehr Menschen, Zunahme von Raubtieren im Nahbereich von Infrastrukturen, Störung der Sichtverhältnisse und Veränderungen im Lebensraum. Die Autoren empfehlen weitere Untersuchungen, warum der Triel Siedlungsgebiete und Hauptstraßen meidet.

Dr. Eisner hat in einer Stellungnahme gemeint, dass Beutegreif von Krähen in Straßennähe als mögliche Ursache gesehen. Die bioakustische Untersuchung, die sich ausschließlich auf Lärm bezieht, greift daher hier meines Erachtens zu kurz.

Im UVP-Report 21, Ausgabe 3/2007, verfasst ua. von Herrn Dr. Kollar, wird in einer interdisziplinäre Studie über die Auswirkungen des Straßenlärms auf Vögel festgestellt: *„Darüber hinaus ist die Fokussierung auf den Faktor Lärm als hauptsächliche oder ausschließliche Erklärung für die Meidung straßennaher Bereiche durch Brutvogelarten in Frage zu stellen. Eine Beschränkung auf Maßnahmen zur Lärminderung im Zuge der Straßenerrichtungen wird den Erfordernissen des Vogelschutzes daher keinesfalls gerecht.“* Man weiß also nicht, warum der Triel straßennahe Bereiche meidet und von Autobahnen vertrieben wird.

Das Vogelschutzgebiet hat eine Breite von 2,6 km und die Fläche beträgt ca. 690 ha, es ist also nicht sehr groß. Wenn jetzt im Norden die S 8 verläuft und wenn auch nur 500 m schwer beeinträchtigt werden, ist das viel mehr als die angegebenen 3,8 % bzw. gehen die englischen Studienautoren davon aus, dass das massiv bis zu 1 km gestört wird und vermutlich 1,5 bis 2 km Störungen und starke Beeinträchtigungen vorhanden sind.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Herabgesetzte Brutdichten in der Nähe von Straßen wurden vor allem in den 80er Jahren festgestellt, von einer holländischen Forschergruppe um Reijnen, es folgten zahlreiche weitere Studien, in Österreich wurde eine große Studie zu den Auswirkungen von Dauerlärm an Straßen auf Vögel von Bieringer/Srohmayr/Kollar durchgeführt, in Deutschland eine Partnerstudie von Garniel et al. Zur Lärmempfindlichkeit von Vögeln. Demnach wurde, wie Bieringer et al. festgestellt haben, Dauerlärm an viel befahrenen Straßen als wirksam für bestimmte Vogelgruppen erkannt, weil der Dauerlärm Lautäußerungen der Vögel maskiert, was zu herabgesetzten Brutdichten führt, und bestimmte Vogelarten, die in ihrer Biologie und ihrem Verhalten auf die Wahrnehmung leiser Geräusche angewiesen sind, sind als lärmempfindlich einzustufen, wie Garniel et al. festgestellt haben.

Ing. Bloms:

Es bleibt für uns nicht nachvollziehbar, warum die von mir erwähnte englische Studie nicht berücksichtigt wurde. Das Hauptargument bei der S 8 ist immer, dass es zu keiner Störung kommen kann, weil ein Lärmschutzwall vorhanden ist und auf Grund der Tieflage auch keine optische Beeinflussung vorliegt, aber auch die in der englischen Studie betroffenen Autobahnen verlaufen im Einschnitt und sind seitlich sehr breit bepflanzt.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Das Vorhaben sieht durch Tieflage und Dämme eine Abschirmung sowohl hinsichtlich Lärm als auch optische Störwirkung vor.

Ing. Bloms:

Ich stelle den Antrag, das bmvit möge den Bewilligungsantrag der ASFINAG abweisen. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes kann nicht ausgeschlossen werden.

In eventu stelle ich den Antrag, das bmvit möge anhand einer bestehenden Autobahn mit einem ähnlichen Verkehrsaufkommen wie der S 8 nachweisen, dass die Brutdichte innerhalb eines Abstandes von 1 km zu dieser Autobahn gleich bleibt oder zunimmt.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Ich weise auf die Umfahrung B17 Sollenau-Theresienfeld hin. Wie bereits im Verhandlungsteil im April ausgeführt, spricht der gleichbleibende Bestand des Triels bei dem vergleichbaren Projekt, also ebenfalls mit Tieflage und Dämmen, gegen eine Abnahme des Brutbestandes. Es wird zugestanden, dass erst einige Jahre seit Fertigstellung der Straße betrachtet werden können, es liegen aber keine Hinweise darauf vor, dass sich die Entwicklung ändern könnte.

Ing. Haindl:

Es ist überhaupt nicht erwiesen, dass der Triel ausschließlich auf Lärm reagiert. Der Triel wird, wenn er auf Futtersuche geht, auch die Schnellstraße überfliegen. Das ist für den Triel ein Störfaktor. Er wird sich dann eher in die andere Richtung bewegen. Man ist immer mehr zu dem Schluss gekommen, dass wahrscheinlich das Licht das Thema ist. Wenn der Triel keine Lebensbedingungen hat, dann wird er verschwinden. Dr. Kollar widerspricht sich, wenn er sagt, der Triel wird weit hinter den Bäumen brüten.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Der Triel wird wohl in gewisser Entfernung hinter den Bäumen brüten, es kann Lärmeinfluss vermutet werden. Der Triel wird die Straße S 8 durchaus überfliegen, es gibt ja auch derzeit schon Beobachtungen von den Zinsäckern. Es liegt kein Hinweis auf Auswirkungen durch Licht auf den Triel vor, das Licht wird im Übrigen durch die Tieflage abgeschirmt.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 12.53 Uhr für eine Mittagspause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 14.01 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter erteilt Herrn Ing. Leopold Haindl das Wort.

Herr Ing. Leopold Haindl für die Bürgerinitiative lebenswertes Marchfeld und in eigener Sache erläutert das Thema „Schwerwiegende Beeinträchtigungen des Natura 2000 Gebietes Sandboden und Praterterrasse“ anhand einer Power-Point-Präsentation (Beilage ./79):

Ing. Haindl präsentiert anhand einer Powerpoint-Folie die Lage des verordneten Natura 2000-Gebiets, der Trasse in diesem Bereich und seines von der Schnellstraße betroffenen Grundstücksteils. Weiters führt er aus, dass sie auf seinem Grundstück eine Beregnungsanlage haben, eine Pumpanlage, die von der Schnellstraße überfahren wird. Es handelt sich dabei um eine Center-Pivot-Anlage. Diese wird anhand einer weiteren Folie präsentiert und erklärt, es gäbe diesbezüglich keine bessere Anlage. Wenn ein solcher 500m langer Arm

durch die Autobahn durchschnitten wird, ist dieser Betrieb beendet. Es gab Vorschläge für eine andere Form der Beregnung, diese waren aber alle absurd. Von uns wurde eine Projektmodifikation als Antrag eingebracht. In einer weiteren Folie präsentiert Ing. Haindl zwei mögliche Projektmodifikationen, u.a. die sogenannte Bürgermeistertrasse. Auf die Frage, warum die Lage der Trasse so gewählt wurde, sei ihm immer gesagt worden, der Grund dafür sei der Triel.

Ing. Haindl präsentiert einen Zeitungsbericht aus dem Jahr 2001 zur B 8 neu, damals noch eine Planung des Landes Niederösterreich. Zur etwa selben Zeit wurde begonnen, in diesem Gebiet ein Vogelschutzgebiet auszuweisen. In Folge präsentiert Ing. Haindl die Entwicklung des Vogelschutzgebietes.

Weiters erklärt Ing. Haindl, dass er mittels Zeitreihe die Trielentwicklung beobachtet hat. Anfangs gab es zwischen zwei und drei Reviere, in dieser Zeit wurde auch das Natura 2000 Gebiet als Entwurf darüber gelegt. In diesem Zeitraum gab es auch eine starke Vermehrung des Triels auf sieben Reviere.

Ing. Haindl erwähnt in Folge eine Studie aus Norditalien bezüglich des Triels, aus der sich ergibt, dass vieles unklar sei. Es würden aber nun in diesem Verfahren sehr strikte Grenzen angelegt und es wird auch behauptet, die anhängigen Deponieprojekte in diesem Raum seien gut für den Triel. In anderen Studien sieht man aber, dass man es nicht so genau festlegen könne. Weiters verweist Hr. Ing. Haindl auf die unterschiedliche Verortung des Triels bei den Projektunterlagen Marchfeldkogel und dem gegenständlichen Projektunterlagen (Einlage 3.10.1) und dass es erstaunlich ist, dass im Gebiet Zinsäcker kein Triel festgestellt wurde, obwohl dort seit 20 Jahren Kiesabbau betrieben werde und offene Flächen für den Triel bestehen würden. Auf unserem Gebiet haben Dr. Eisner bzw. wir auch Zufallssichtungen gemacht.

Zum Abschluss der Präsentation ersucht Ing. Haindl, über die Projektmodifikation zu sprechen. Es sei nach Auskunft von mehreren Ornithologen für den Triel völlig gleichgültig, wo die Trasse verlaufe.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume zum Vorbringen von Ing. Haindl, dass das Ziesel im Schutzgebiet nicht vorkäme, aber der Sachverständige an anderer Stelle Maßnahmen für das Ziesel behandle, was ein Widerspruch sei:

Auf der Seite 89 des TGA 05 wird die NVP für das FFH-Schutzgebiet Pannonische Sanddünen erwähnt. Im FFH-Gebiet sind FFH-Arten und FFH-Lebensraumtypen Schutzgüter und im Vogelschutzgebiet Vogelarten aus Anhang I der Vogelschutzrichtlinie. Daher habe ich in der NVP für das FFH-Schutzgebiet Pannonische Sanddünen das Ziesel erwähnt und angeführt, dass es im Schutzgebiet im Auswirkungsbereich des Vorhabens nicht vorkommt, weil das Vorhaben ja nicht in dieses Schutzgebiet reicht. Das ist die NVP für das andere Schutzgebiet.

Ing. Haindl:

Das Ziesel ist im nächst gelegenen Teil zum Vorhabensgebiet nicht nachgewiesen.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Im FFH-Schutzgebiet Pannonische Sanddünen. Das ist die NVP für die Pannonischen Sanddünen.

Ing. Haindl:

Ist es nicht nachgewiesen oder hat man es dort nicht erwähnt? Nachgewiesen ist es sehr wohl.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Auf S. 89 des TGA 05 steht: „Das Vorhaben S8 Marchfeld Schnellstraße Abschnitt West endet in der Bauphase in etwa 100 m, in der Betriebsphase in etwa 120 m Entfernung vom Europaschutzgebiet nach der FFH-Richtlinie **AT 1213000 Pannonische Sanddünen**.“ Dann geht es weiter mit der NVP für die Pannonischen Sanddünen. Das bedeutet, auf S. 89 steht die NVP für das FFH-Gebiet Pannonische Sanddünen, nicht für das Vogelschutzgebiet Sandboden Praterterrasse.

Ing. Haindl:

Das Ziesel ist sehr wohl im Vorhabensgebiet der S 8 vorhanden.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Aber nicht im FFH-Schutzgebiet. Bei einer Natura 2000 Prüfung (NVP) geht es immer um Tiere und Pflanzenarten und Lebensraumtypen im Schutzgebiet. Es sind immer auch die Auswirkungen von Vorhaben von außerhalb auf das Schutzgebiet zu überprüfen. In dem Fall geht es um die NVP für das FFH-Schutzgebiet Pannonische Sanddünen, daher ist das Ziesel in diesem Fall auf der Seite 89 erwähnt.

Ing. Haindl:

Wo ist die Grenze dieses Schutzgebietes?

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Ungefähr südlich am Waldrand entlang von der Weikendorfer Remise, östlich der L9 Gänserndorfer Straße, dieses Waldstück östlich von den Windrädern, hinauf Richtung Safaripark. Das ist ein Teil des FFH-Schutzgebietes und zugleich des Vogelschutzgebietes, der andere Teil des Vogelschutzgebietes ist südlich der Ostbahn.

Zum Triel: Ein Punkt auf der Karte, insbesondere auf den Karten von Rainer Raab, ist eine Beobachtung des Triels am Boden, selbstverständlich fliegt der Triel in der Gegend herum. Angesichts dieses Disputs zwischen Marchfeldkogel und S 8 hat Rainer Raab aufgeklärt, dass er den Triel natürlich auch auf den Zinsäckern beobachtet hat. Natürlich kommt der Triel dort vor. Aber das Schutzgebiet ist anhand der Brutgebiete abgegrenzt. Wie in dem Bericht von Rainer Raab (an diesen offiziellen Bericht des Landes NÖ halte ich mich) schön

eingezeichnet ist, sind die Brutplätze und Reviere innerhalb der Grenzen des Vogelschutzgebietes.

Ing. Haindl:

Es ist mir unerklärlich, warum jemand, der vom Land den Auftrag zum Kartieren hat, obwohl er weiß, dass in dem Gebiet, wo dann die Straße quert, Triele sich aufhalten, möglicherweise auch brüten oder sehr wahrscheinlich brüten, nicht einmal einzeichnet, dass der Triel sich der dort bewegt. Futterplätze gehören genauso zu diesem faktischen Schutzgebiet.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Futterplätze und Sammelplätze sind alle im Bericht enthalten.

Ing. Haindl:

In keiner Karte der ASFINAG gibt es auf diesen Zinsäckern einen einzigen Triel. Rainer Raab hat im Bereich der Zinsäcker keinen einzigen Triel kartiert.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Rainer Raab hat gesagt, dass er den Triel dort gesehen hat. Schutzrelevant sind nicht die Einzelbeobachtungen von Vögeln, sondern die Brutreviere, die Brutplätze.

Zum Vogelschutzgebiet sind die geeignetsten Gebiete für die Anhang I Arten der Vogelschutzrichtlinie zu erklären.

Ing. Haindl:

Würden Sie sagen, das sind unbedeutende Flächen, das ist keine Futterfläche, er überfliegt die Grenze nicht und man sieht ihn dort nicht?

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Ich habe schon gesagt, dass er die Grenze überfliegt.

Ing. Haindl:

Sie können ausschließen, dass dort eine Brut stattfindet?

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Ich kann es für die Zukunft, wenn Sie dort schöne Trielflächen anlegen, nicht ausschließen. Zu dem Zeitpunkt, als das Vogelschutzgebiet abgegrenzt wurde, haben die Leute, die es abgegrenzt haben (ich habe es nicht mitabgegrenzt) Gründe gehabt, es so abzugrenzen wie es abgegrenzt ist. Zur Abgrenzung des Vogelschutzgebietes sage ich nichts, ich muss zur Kenntnis nehmen, dass es so abgegrenzt wurde.

Ing. Haindl:

Ich komme jetzt zu einem Schriftstück, an dem mehrere Personen gearbeitet haben und in dem es um die schwerwiegenden Beeinträchtigungen des NATURA 2000 Gebietes Sandboden und Praterterrasse geht:

Das geplante Vorhaben verläuft zu Teilen im Europaschutzgebiet „Sandboden und Praterterrasse“ und entlang seiner nördlichen Grenze in den Flächen „Neurisse“ und „Zinsäcker“, mit Landwirtschaftsflächen sowie stillgelegten und in Betrieb befindlichen Materialgewinnungsstätten.

„Neurisse“ und „Zinsäcker“ sind Teile des IBA (Important Bird Area) Gebietes „Zentrales Marchfeld“. Zielarten des IBA Gebietes im Bereich Markgrafneusiedl sind Triel und Brachpieper. Nur Teile des IBA Gebietes wurden als Europaschutzgebiet (Vogelschutzgebiet) ausgewiesen.

Im Rahmen eines Vertragsverletzungsverfahrens wurde die Grenze des Europaschutzgebietes festgelegt. Die nördlichen Flächen von „Neurisse“ und „Zinsäcker“ wurden trotz Bestimmung als IBA Gebiet nicht berücksichtigt, da es laut Dr. Raab keine Belege gäbe, dass diese Flächen für den Triel von Bedeutung wären. Es würde sich um Ackerflächen handeln, die bisher nicht zur Nahrungssuche genutzt wurden.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Rainer Raab hat vermutlich gemeint, dass dort kein regelmäßig aufgesuchter Futterplatz ist. Dass sie herumfliegen und da und dort auftauchen, ist bekannt.

Ing. Haindl:

Würden Sie eine Wassersuche nicht als Futtersuche ansehen?

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Das ist wieder etwas anderes.

Ing. Haindl:

Wenn er Wasser sucht, ist er dann nicht unterwegs, um seinen Lebensunterhalt zu bestreiten?

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Er trinkt dort, wo Wasser ist. Im Sommer gibt es weniger Wasser und daher weniger Wasserstellen.

Ing. Haindl:

Laut Rainer Raab würde es sich um Ackerflächen handeln, die bisher nicht zur Nahrungssuche genutzt wurden bzw. würden die Flächen lediglich verfüllte Gruben darstellen.

Das stimmt nicht, es gibt weit und breit keine verfüllte Grube, dort sind offene Stellen vom Kiesabbau, wo sehr wohl eine Brut stattfinden kann und wahrscheinlich auch stattgefunden hat und Futterflächen auch. Dort sind Wiesen, Brachen, dort fühlt sich der Triel wohl.

Laut Rainer Raab wurde die Abgrenzung mit Flächen ergänzt, mit der Begründung es handle sich um Ackerflächen, die nachweislich zur Nahrungssuche genutzt wurden.

In zwei Gutachten im Auftrag der NÖ Landesregierung (Dr. Lentner 2005, Dr. Raab und Dr. Kollar 2008) wurden als ornithologische Kriterien zur Ausweisung des Vogelschutzgebietes im Teilgebiet Markgrafneusiedl u.a. bestimmt: Einbeziehung aller Trielreviere zuzüglich eines Pufferstreifens von 400 m, Einbeziehung aller Ackerflächen, die zur Nahrungssuche genutzt werden.

Für Teile des Gebietes „Zinsäcker“, die in der Abgrenzung des Europaschutzgebietes nicht berücksichtigt wurden, liegen nun mehrere aktuelle Trielbeobachtungen aus den Jahren 2011, 2012, 2013 und 2015 vor, die eine Nutzung (zumindest) zur Nahrungssuche nachweisen. Da Nahrungsflächen ein ornithologisches Kriterium für die Abgrenzung des Vogelschutzgebietes sind, ist es erforderlich die Grenzziehung anzupassen und die Nahrungsflächen des Triels in das Gebiet aufzunehmen (Verschlechterungsverbot).

Laut UVP Gutachten bestand 2014 ein Trielrevier im nördlichen Bereich, welches über die bestehende Gebietsgrenze hinausreicht. Ebenso wird von regelmäßig besetzten Revieren im Gebiet „Turmhöhe“ berichtet, die daher auch in das Vogelschutzgebiet einzubeziehen wären.

Nach der Rechtsprechung des EuGH sind Gebietsabgrenzungen im Lichte neuer Erkenntnisse gegebenenfalls anzupassen (Rechtssache C-209/04). Erfüllen Gebiete die ornithologischen Kriterien, sind sie zwingend in das Schutzgebiet aufzunehmen. Des Weiteren hat der EuGH bereits entschieden (Rechtssache C-141/14), dass eine Grenzziehung von Vogelschutzgebieten entlang der natürlichen Grenzen des betroffenen Ökosystems erfolgen muss. Es ist daher naheliegend, dass nördlich der derzeitigen Abgrenzung des ESG liegende Lebensräume verpflichtend in das Schutzgebiet aufzunehmen sind und derzeit ein faktisches Vogelschutzgebiet darstellen.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Ein faktisches Vogelschutzgebiet ist etwas ganz anderes. Dabei kommt es nicht auf Nahrungsräume von einzelnen Arten an, ein faktisches Vogelschutzgebiet wird anhand von insgesamt 20 IBA-Kriterien definiert.

Inq Haindl:

Das sind ganz allgemeine Feststellungen. Aber wenn dort ein Trielrevier über die Grenze hinausreicht, dann ist dort ein faktisches Vogelschutzgebiet, oder?

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Nein, das ist noch kein Kriterium für ein faktisches Vogelschutzgebiet, das ist ein Hinweis für die das Schutzgebiet abgrenzende Behörde, dass die Grenze anzupassen ist, aber es ist kein zwingender Grund für ein faktisches Vogelschutzgebiet.

Ing. Haindl:

Wenn Sie im Gebiet Sandboden Praterterrasse, wo es im letzten oder vorletzten Jahr drei Brutreviere gegeben hat, dann würden Sie sagen, wenn ein Brutrevier über die Grenzen hinausreicht, dann ist das nicht erheblich? Das sind 33 % des hier lebenden Bestandes.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Anhand der Karte von Rainer Raab ist ein Hinausreichen eines Brutreviers über die Grenze hinaus nur einmal im Südosten feststellbar.

Ing. Haindl:

Bereits im Vorprojekt wurde eine Lärmbelastung von über 40 dB für ca. 46% des verordneten Schutzgebietes prognostiziert. Die Antragstellerin hat mehrere Gutachten erstellen lassen. Dr. Nemeth kam zum Schluss, dass eine Belastung von über 40 dB (A), auch bei bestem Schallschutz (!), mehr als 10% der Triellebensräume beeinträchtigt. Der UVP-Gutachter hat gesagt, ein Schwellenwert von 10 % muss unterschritten werden. Dann hat man bioakustische Untersuchungen gemacht. Nemeth hat ein weiteres Gutachten erstellt und kam zum Schluss, dass weniger als 10% (4,5 bis 5,5%) des Schutzgebietes durch Lärm beeinträchtigt werden könnte. In Folge gibt die Antragstellerin ein weiteres diesbezügliches Gutachten an die FA ZT-Kanzlei Kofler in Auftrag. Diese führt eine neue Berechnung durch, unter den gleichen Annahmen wie Dr. Nemeth, kommt aber zum Ergebnis, dass bei einer Schallschutzwand von nur 7 m Höhe weniger als 10% der Schutzgebietsfläche betroffen wären. An dieser Stelle sei erinnert, dass die zuständige Behörde jeden wissenschaftlichen Zweifel auszuräumen hat, ob ein Schutzgebiet als solches beeinträchtigt wird und keine Zustimmung zulässig ist, wenn Unsicherheit darüber herrscht. Ebenso ist zwingend das Vorsorgeprinzip anzuwenden. Im Umweltverträglichkeitsgutachten wird die Reduktion der geeigneten Fläche des ESG um 3,8% aus dem Gutachten der ZT-Kanzlei Kofler unkritisch übernommen und als nicht erheblich beurteilt. Unbestritten ist daher, dass auch der Gutachter davon ausgeht, das Europaschutzgebiet wird in seiner Eignung für die Vogelart Triel jedenfalls um 3,8% verkleinert.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume stimmt dem letzten Satz zu.

Ing. Haindl:

Nach der Rechtsprechung des EuGH ist dies insbesondere in Bezug auf die Erhaltungsziele zu prüfen und in der Folge zu beurteilen, ob das Gebiet als solches beeinträchtigt wird. Eine Beeinträchtigung des Gebietes als solches, muss laut Artikel 6 Abs. 3 der FFH Richtlinie nicht erheblich sein, um die Versagungspflicht der zuständigen Behörde auszulösen, sondern es reicht die Tatsache einer Beeinträchtigung des Gebietes als solches.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Dazu kann ich nichts sagen, es kommt auf das jeweilige Schutzgut an.

Ing. Haindl:

Konkret beim Triel?

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Ich habe diese Auswirkung von 3,8 % als nicht erheblich eingestuft und zwar gerade unter dem Aspekt.

Ing. Haindl:

Verschärft wird diese Beeinträchtigung durch die Tatsachen, dass die Abgrenzung zu kleinflächig bzw. unzureichend sein dürfte und unter Berücksichtigung der Angaben im Umweltverträglichkeitsgutachten der Trielbestand abnehmend ist.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Der Trielbestand ist schwankend. Ich habe die Zahlen im ersten Teil der Verhandlung schon einmal verlesen, er schwankt zwischen drei und sieben Brutpaaren (1998: 3, 1999: 3, 2000: 2, 2001: 3, 2002: 3 bis 4, 2003: 5 bis 6, 2004: 7, 2005 – 2007: 6 bis 7, 2008: 5, 2009: 5, 2010: 5, 2011: 3, 2012: 6, 2013: 4, 2014: 3, 2015: 3 bis 4).

Ing. Haindl:

Dr. Kollar ist in einer Verhandlungspause an mich herangetreten, ich habe ihm eine Karte gezeigt und er hat gesagt, er sagt dazu nichts, dann hat er mir sinngemäß erklärt, ich dürfe nicht glauben, dass die Gutachter so frei agieren können, wie man glauben möchte.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Das habe ich ganz sicher so nicht gesagt. Die Begrenzungen, denen ein Gutachter unterliegt, sind rein fachlicher Natur. Nur so etwas kann ich gemeint haben.

Ing. Haindl:

Von BirdLife International werden für das Gebiet 5 bis 7 Brutpaare angegeben, wohingegen vom Gutachter 3 Reviere angegeben und damit ein Bestand, der unter 50% der bis jetzt bekannten möglichen Brutpaarzahlen liegt. Vom Vorhaben selbst ist ein Revier betroffen, welches sich laut Angaben des UVP Gutachters in einem Abstand von nur 150 m zur geplanten Trasse befindet. Der Verlust dieses Revieres ist anzunehmen, wobei bei lediglich derzeit 3 Revieren, dies einem Verlust von 33% des Bestandes bedeutet.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Das ist nicht zu befürchten, weil ein Drittel deutlich mehr wäre als 3,8 % eines Kommunikationsraumes. 3,8 % eines Kommunikationsraumes bedeutet nicht, dass ein Revier verschwindet. Sonst wäre das Vorhaben nicht umweltverträglich.

RA Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Die Kritik von Ing Haindl an der Trassenwahl leidet an unvereinbaren inneren Widersprüchen: Zum einen wird – unter Berufung auf Gespräche mit nicht näher genannten „Experten“ – behauptet, die sog „Bürgermeistertrasse“ und die von Ing Haindl vorgeschlagene Alternativtrasse, die beide jeweils die Grundstücke von Ing Haindl weitestgehend aussparen, allerdings das Vogelschutzgebiet durchschneiden, würden den Triel kaum stören. Zum anderen wird vorgetragen, dass die gewählte Trasse im Bereich der Grundstücke des Herrn Ing Haindl – wiewohl außerhalb des Vogelschutzgebiets gelegen – Lebensräume des Triels gravierend beeinträchtigen würde und daher abzulehnen wäre.

Abgesehen davon, dass diese Kritik schon aufgrund innerer Widersprüchlichkeit nicht nachvollziehbar ist, fehlt auch jedwede fachliche Untermauerung auf gleicher fachlicher Ebene. Die Behauptung, mit Experten gesprochen zu haben, kann ebenso wie die Ankündigung, renommierte Experten beiziehen zu wollen, die gebotene Auseinandersetzung auf gleicher fachlicher Ebene nicht ersetzen.

Die von Ing Haindl geäußerten Verdachtsmomente an der Sachgerechtigkeit der bei der Ausweisung des Vogelschutzgebiets vorgenommenen Abgrenzung, die ausschließlich mit unterschiedlichen Entwurfsständen im Zuge des Erhebungsprozesses begründet ist, verkennet die iterative Vorgehensweise bei der Gebietsauswahl und -abgrenzung, die abhängig vom fortschreitenden Erhebungs- und Bewertungsstand zu unterschiedlichen Abgrenzungen in den Zwischenstadien führt. Das ist weder auffällig noch bedenklich, sondern entspricht guter naturschutzfachlicher Praxis.

Ing. Haindl:

Ich habe davon gesprochen, dass es für die Auswirkungen auf den Triel unerheblich ist, ob die Trasse mitten durch meine Liegenschaften führt oder am südlichen Rand meiner Liegenschaften verläuft und das Natura 2000 Gebiet tangiert. Insgesamt betrachtet ist die S 8 nicht positiv für den Triel. Es ist eine Ermessenssache des Gutachters, ob die Straße für den Triel schädlich ist oder nicht. Wir werden noch einschlägige Gutachten zu diesem Thema vorlegen.

RA Dr. List:

Alle Gutachter sagen, dass sowohl die „Bürgermeistertrasse“ als auch die zur Genehmigung eingereichte Trasse für den Triel problematisch sind, allerdings gibt es viele Aussagen in die Richtung, dass in der Betriebsphase beide Varianten gleich schlecht sind für den Triel, in der Bauphase aber die eingereichte Trasse für den Triel schlechter ist als die „Bürgermeistertrasse“. Nur bei einer Einhausung dieses Bereiches gäbe es keine relevanten Auswirkungen auf den Triel.

Herr Wolfgang Rehm:

Wir halten uns heraus aus der Trassendiskussion. Aber zur Abgrenzung des Gebietes ist zu sagen: es geht nicht um irgendwelche Verschwörungstheorien, wie dies Dr. Bergthaler vorbringt. Als Mitglied des Marchfeldteams konnte ich die Parallelität S8 Planung/ Ausweisung Natura 2000 hautnah mitverfolgen von der Weigerung des Landes NÖ überhaupt ausweisen bis zum Versuch die Zonierung an die S 8 anzupassen, dementsprechend haben wir mit Birdlife Stellungnahmen abgegeben, in denen auch Birdlife zum Ausdruck brachte, dass mit der geringeren Abgrenzung ein günstiger Erhaltungszustand der Triel-Population nicht erreicht bzw. gesichert werden kann.

Es handelt sich also mitnichten um eine ungestörte Entwicklung basierend auf lediglich naturschutzfachlichen Überlegungen mit Verfeinerung des Wissens als Herauentwicklung aus Fachlicher Untersuchung die zur aktuell gültigen Zonierung geführt hat.

RA Dr. List:

Als Experten nenne ich Frank Fasten, Dr. Zwicker und Bieringer.

Wir haben den Sachverhalt bezüglich Abgrenzung des Europaschutzgebietes Sandboden und Praterterrasse der EU-Kommission zur Kenntnis gebracht. Diese Beschwerde ist bei der EU-Kommission nach wie vor anhängig.

Wir haben in Ansehung dieses Problems diverse Gespräche in unterschiedlicher Zusammensetzung mit der ASFINAG teilweise auch in Anwesenheit von Spitzenbeamten des Amtes der NÖ Landesregierung geführt. Es gab seitens der ASFINAG nie den Willen, das Problem zu lösen. Die ASFINAG hat auf das Land NÖ verwiesen, das Land NÖ als Naturschutzbehörde wiederum hat auf die ASFINAG verwiesen.

Die Gutachten von Dr. Eisner liegen der ASFINAG vor. Alle Sachverständigen waren sich in einem Punkt einig, nämlich, dass es zu wesentlichen Eingriffen kommt. Aufgrund der Kumulation mit anderen Großprojekten (insbesondere Marchfeldkogel und Kleeblatt am Zöchling) sollten die Behörde und die ASFINAG darüber nachdenken, die S 8 in diesem Bereich einzuhausen.

Mag. Kubin für die Projektwerberin:

Zum Vorbringen, wonach sich die Projektwerberin teilweise Gesprächen mit der Familie Haindl verweigert hätte und nicht bereit gewesen sei, auf die zur Ausweisung des ggst Schutzgebiets zuständigen Entscheidungsträger wegen der von der Familie Haindl gewünschten Verlegung des Schutzgebiets einzuwirken, ist Folgendes festzuhalten: Sowohl vor als auch nach der Einreichung des gegenständlichen Vorhabens haben nicht nur zahlreiche persönliche Gespräche, sondern auch ein Lokalausweis auf den relevanten Grundflächen und mehrfache, ausführliche schriftliche Korrespondenzen mit der Familie Haindl und deren Rechtsvertreter stattgefunden. Von einer Gesprächsverweigerung kann daher (bei Bedarf jederzeit belegbar) keine Rede sein. Im Übrigen war und ist es Standpunkt der Projektwerberin, dass das gegenständliche Schutzgebiet vom Land Niederösterreich fachlich und rechtlich ordnungsgemäß ausgewiesen wurde und dem Rechtsbestand angehört. Dies bildet für die Projektwerberin eine rechtliche Rahmenbedingung, an der das gegenständliche

Vorhaben zu orientieren ist und orientiert wurde. Die von der Familie Haindl gewünschte Einwirkung auf Entscheidungsträger des Landes Niederösterreich ist weder Aufgabe der Projektwerberin noch liegt sie in deren Interesse.

Ing. Haindl zeigt zum Thema „Nichtberücksichtigung von Kumulationswirkungen“ anhand einer Plandarstellung die Deponiestandorte im Natura 2000 Gebiet. Dabei handle es sich laut Auskunft von Experten um eine Kumulation, die für den Triel nicht als positiv zu werten sei.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass sich der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume bereits mehrfach zum Thema „Nichtberücksichtigung der Kumulationswirkungen“ geäußert hat.

Ing. Haindl:

Eine ähnliche Problematik wie beim Triel stellt sich auch beim Schutzziel Brachpieper dar. Das Ziel dieses Europaschutzgebietes ist Erhaltung oder Aufbau einer Population von zwei bis drei Brutpaaren. Der Brachpieper ist sehr selten. Er ist nicht so gebunden wie der Triel, aber unabhängige Vogelexperten haben festgestellt, dass exakt auf der Trasse einmal eine Brut stattgefunden hat. Auch das wird vom Gutachter Dr. Kollar nicht berücksichtigt.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Zur Kumulation: Jedes einzelne dieser Projekte sieht Verbesserungen für den Triel vor, weil bei jedem dieser Projekte, soweit ich sie kenne, dafür gesorgt wird, dass von Anfang der Laufzeit an Flächen für den Triel zur Verfügung gestellt werden, bei CEMEX in Form von Beweidung, bei Marchfeldkogel jeweils für 1 bis 2 Brutpaare in jedem Jahr dieser langen Phase usw. Ich hoffe, dass der Triel in Zukunft nicht mehr ausschließlich auf Schottergruben angewiesen sein wird.

Ing. Haindl:

Bestimmungen des § 18 Nö NSchG werden verletzt:

Nach Vorgabe des Artikel 12 der FFH RL regelt § 18 Nö NSchG ein strenges Schutzsystem für gefährdete Arten, wie etwa den Schutz des Ziesel.

Verbotstatbestände sind demnach das Verfolgen, absichtliches Beunruhigen, Fangen, Halten, Verletzen oder Töten von Tieren; das Beschädigen, Zerstören oder die Wegnahme der Nist-, Brut-Laich oder Zufluchtsstätten von Tieren und die Störung an den Lebens-, Brut- und Wohnstätten.

Was den Ziesel betrifft, hat man vor, 10 cm des Oberbodens abzutragen, wenn die Ziesel die Baue verlassen haben. Nach ein paar Tagen hat sich das Ziesel entfernt und wartet solange, bis die neuen Brutröhren verpflanzt sind und dann will man mit den Bauarbeiten fortfahren. Es werden auch Ziesel durch diese Maßnahme getötet.

Wir werden unser Vorbringen auch schriftlich einbringen und Anträge stellen, dass man dem Projekt S 8 aus Gründen, die diversen Bestimmungen widersprechen, die Genehmigung versagt.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Eine Maßnahme zur Umsiedlung von Ziesel habe ich selber bereits gemacht und betreut, es ist möglich und kann von einer ökologischen Bauaufsicht bzw. Umweltbaubegleitung bewerkstelligt werden.

RA Dr. List ersucht den Verhandlungsleiter, dass die Themen Baulärm, Luftschadstoffe in der Bauphase und Natura 2000 im Rahmen des für den Fachbereich Grundwasser und Hydrogeologie anzuberaumenden Verhandlungstages behandelt werden.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass diese Themen in der Verhandlung bereits behandelt wurden.

RA Dr. List merkt an, dass diese Themen aus seiner Sicht noch nicht abschließend erörtert worden seien und übergibt dem Verhandlungsleiter diverse Gutachten von Dr. Josef Eisner, welche bislang noch nicht beim bmvt eingebracht worden seien.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass folgende Dokumente als Beilage zum Protokoll genommen werden:

- Gutachten von Herrn Dr. Josef Eisner vom 14. April 2010 zum Thema „Beurteilung zweier Trassenvarianten in Bezug auf mögliche Beeinträchtigungen eines Vogelschutzgebietes im Gemeindegebiet Markgrafneusiedl“ (Beilage ./82)
- Gutachten von Herrn Dr. Josef Eisner vom 24. Februar 2011 zum Thema „Geplanter Trassenverlauf und beeinträchtigte Lebensräume und Tierarten – Erforderliche Prüfung von Alternativen“ (Beilage ./83)
- Stellungnahme von Herrn Dr. Josef Eisner vom 11. Jänner 2012 in Bezug auf natur-schutzfachliche Gesichtspunkte zum Thema „Beginn der Umweltverträglichkeitsprüfung, Abschnitt Knoten S1/S8 bis Ast. Gänserndorf/Obersiebenbrunn“ (Beilage ./84)
- Stellungnahme von Herrn Dr. Josef Eisner vom 25. Jänner 2012 zum Thema „Variante Nord‘, Verordnung als Bundesstraßenplanungsgebiet (§ 14 BStG), Schreiben der EK GD Umwelt (CHAP(2011)02513)“ (Beilage ./85)
- Schreiben von Herrn Dr. Josef Eisner vom 12. Juli 2012 an Herrn Ing. Haindl betreffend Erhebungen zum Vorkommen gefährdeter Vogelarten im Gebiet „Zinsäcker“ (Beilage ./86)

Mag. Kubin für die Projektwerberin bezüglich der Errichtung eines Tunnels im Bereich der Grundstücke der Familie Haindl:

Zum vorangegangenen Vorbringen von Herrn RA Dr. List, wonach die Projektwerberin nach Errichtung der S 8 wohl in euphorische Gefühlsausbrüche verfallen würde („Hurra, wir haben wieder eine Autobahn durchgesetzt“) sei festgehalten, dass die Projektwerberin auch im vorliegenden Fall nicht mehr und nicht weniger tut, als dass sie ihren gesetzlichen Auftrag, die in den Verzeichnissen des BStG angeführten Streckenzüge zu planen und zu errichten, erfüllt.

Im Hinblick auf die Ausführungen von Herrn RA Dr. List, wonach die Errichtung einer Tunnelanlage im Bereich der Grundflächen der Familie Haindl „zwar wohl ein paar Millionen kosten würde“, dies angesichts der Projektkosten aber insgesamt wohl „egal“ sei, ist einmal mehr auf die von der Projektwerberin ex lege zu beachtenden Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit hinzuweisen (§ 5 Abs. 4 ASFINAG-Gesetz). Wie sowohl Herrn Ing. Haindl als auch Herrn RA Dr. List aus zahlreichen Vorgesprächen, Korrespondenzen und dem Verfahrensakt bekannt ist, hat die Projektwerberin in Entsprechung ihrer gesetzlichen Aufträge im Vorfeld der Einreichung zahlreiche Trassenvarianten umfassend nach umweltfachlichen, technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Gesichtspunkten bzw. Kriterien geprüft und letztlich eine umweltverträgliche sowie genehmigungsfähige Trasse zur Genehmigung eingereicht.

RA Dr. List:

Wenn das Projekt so verwirklicht wird wie geplant, dann wird die Landwirtschaft von Herrn Haindl zerstört, was der ASFINAG Kosten in großer Höhe verursachen wird. Es würden 150 ha wertvolles Ackerland der Landwirtschaft entzogen. Diesen Gedanken hat der Sachverständige für Landwirtschaft in sein Gutachten einzubeziehen.

Herr Wolfgang Rehm:

Im Nachgang Ing. Haindl hat die Präsentation wieder die räumliche Lage der Deponieprojekte Marchfeldkogel, CEMEX und Kleeblatt-Zöchling in Erinnerung gerufen, alle drei im Gemeindegebiet von Markgrafneusiedl und im engen räumlichen Naheverhältnis zueinander und zur S8 Trasse.

Die Kumulation der Bau und Betriebsphase S 8 mit der Bau und Deponierungsphase der genannten Deponien wurde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt. Deshalb wird der Antrag gestellt, die Behörde möge veranlassen, dass diese Untersuchungen nachgeholt werden.

RA Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Die heute im Verfahren erstmals vorgelegten fachlichen Äußerungen des Privatsachverständigen Eisner, die zum Protokoll genommen wurden, datieren aus 2012 oder früher. Es wird angeregt, dass der UV-Gutachter auf kurzem Wege prüfen möge, ob in diesen Stellungnahmen zusätzliche Erhebungen repräsentativen Umfangs in dem Stand der Technik und Wissenschaft entsprechender fachlicher Tiefe dokumentiert sind, welche an der dem bisherigen Ermittlungsverfahren zugrundegelegten Datenbasis und den daraus gezogenen Schlussfolgerungen begründete Zweifel aufkommen lassen.

Ohne derartige Nachweise besteht aus Sicht der Projektwerberin kein Anlass, die heute zu diesem Thema erschöpfend abgeführte und abgeschlossene Auseinandersetzung später nochmals zu eröffnen.

Maßnahmendiskussion

Maßnahme 0.7 und 0.8

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin bringt zu den Maßnahmen 0.7 und 0.8 vor wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016.

Der externe UVP-Koordinator:

In Abstimmung mit den Sachverständigen für Lärm und Luft wird dem Einwand der PW zum Teil gefolgt. So kann in den Maßnahmen jener Absatz entfallen, der im Zeitraum Montag bis Samstag die maximale Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten für die gesamte Baustelle des Vorhabens mit 252 Lkw-Fahrten / 24 h begrenzt. Ebenso kann im nachstehenden Absatz der Hinweis zur Aufteilung der LKW Fahrten entfallen, dass es sich dabei um 252 handelt. Die in der Maßnahme als Bestandteil genannte Planbeilage 1 bleibt unverändert.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Der Änderung der Maßnahmen kann zugestimmt werden, weil mit WU9 eine zusätzliche Berechnung vorliegt und weil mit der Ergänzung des TGA Luftschadstoffe und Klima eine zusätzliche Luftgütemessstelle zur Beweissicherung in der Bauphase gefordert wurde.

Hr. Wolfgang Rehm:

Es gibt mehr Auswirkungen des LKW Verkehrs als nur Lärm. Zum Beispiel Luftschadstoffe. Hier sind lt. UVE Unterlagen ohnehin die Berechnungen unterschätzend (z.B. durch Wahl des zu groben Rechengitters). Dh. es ist vielmehr zu hinterfragen, ob die vorliegenden in 0.7 und 0.8 festgelegten Höchstgrenzen nicht nochmals nach unten revidiert werden müssen. Dh. es wird angeregt die Maßnahme zu belassen und gleichzeitig unter erneuter korrekter Berechnung zu prüfen, ob die Höchstwerte nicht nochmals nach unten revidiert werden müssen. Die Berechnung sollte ferner unter Verwendung von Vertrauensintervallen erfolgen und es sollte dabei von der für Anrainer ungünstigsten Immission ausgegangen werden, damit die prognostizierten Werte mit hoher Wahrscheinlichkeit auch eingehalten werden können.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Die neuen Berechnungen wurden in WU9 mit einer Gitterbreite von 5-7 m durchgeführt. Aus diesem Grund und da die Berechnung nun für das Bauszenario mit maximaler Routenführung auf der jeweils nächsten Zufahrtsstraße durchgeführt wurde, liegt eine bessere Entscheidungsgrundlage vor.

Die Maßnahmen lauten somit:

„0.7 Die Projektwerberin hat ein Routenkonzept für den vorhabensbedingten externen LKW-Baustellenverkehr (LKW-Fahrten der S8 außerhalb der Baustelle) für die Zeiträume Werktag Tag, Werktag Abend, Samstag Tag, Samstag Abend zu erstellen. Dabei sind folgende Vorgaben einzuhalten:

- *An Werktagen (Montag bis Freitag) sind bei der Aufteilung der LKW-Fahrten auf verschiedene Routen die folgenden maximal zulässigen externen LKW-Fahrten bei den Querschnitten an den Baustellenzufahrten und die Beschränkungen gemäß Planbeilage 1 einzuhalten:*
 - *L 3019 von der B 8 aus Norden kommend* 252 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
 - *L 3023 von der L 3019 nur Richtung Westen* 252 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
 - *L 6 vom Norden* 182 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
 - *L 6 vom Osten* 234 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
 - *B 8 vom Norden über Spange B 8* 252 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
 - *L 11 vom Norden* 156 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
 - *L 11 vom Süden* 156 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
 - *L 9 vom Norden* 208 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
 - *L 9 vom Süden* 117 LKW / von 6 bis 19 Uhr

Für den Baustellenverkehr gesperrte Strecken von Landesstraßen sind in der Planbeilage rot gekennzeichnet, vom Baustellenverkehr laut Einreichprojekt nicht zur Benutzung vorgesehene Strecken sind grau dargestellt.

Für die Zeiträume Werktag Tag und Werktag Abend, Samstag Tag, Samstag Abend und für die Nacht sind die Vorgaben gemäß Maßnahme 2.2 des Teilgutachten Lärm zu berücksichtigen.

In Bezug auf den Zeitraum Nacht gilt, dass gemäß dem Einreichprojekt nur in Ausnahmefällen nachts (22.00 – 6.00 Uhr) gearbeitet wird. LKW-Fahrten sind daher nur in Ausnahmefällen (beispielsweise bei Betonierarbeiten von in einem Zuge herzustellenden Bauteilen) zulässig. Mit diesen Fahrten darf die maximal zulässige Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten für die Querschnitte nicht überschritten werden. Weiters ist die vorherige Zustimmung der Umweltbauaufsicht für Verkehr, Lärm und Luft einzuholen. Diese hat anhand vorzulegender Nachweise festzustellen, dass durch diese Nachtfahrten keine Grenzwertüberschreitungen gemäß BStLärmIV und keine Überschreitung der maximal zulässigen täglichen externen LKW-Fahrten zu erwarten sind.

Die oben angeführte Anzahl an LKW-Fahrten beinhaltet sämtliche An- und Abtransporte, sowie dadurch bedingte Leerfahrten. Für Transporte von Aushubmassen wurde die Verwendung von 3 Achs-LKW's zu Grunde gelegt. Sollten dem entgegen größere Fahrzeuge Verwendung finden, sind die Zahlen entsprechend (im Verhältnis der Kubaturen) abzumindern.

Das Routenkonzept ist auf Grundlage der Beschränkungen für die Baustellenzufahrten in der gegenständlichen Maßnahme, der Beschränkungen gemäß Planbeilage 1 und anhand der Ergebnisse der Detailevaluierung gemäß Maßnahme 2.2 des Teilgutachten Lärm zu erstellen. Im Routenkonzept müssen für alle vorhabensbedingten externen LKW-Fahrten Baustellenein- bzw. Ausfahrt, Quelle, Ziel und die verwendeten Streckenabschnitte zwischen Quelle und Ziel dargelegt werden.

Das Routenkonzept ist spätestens einen Monat vor Beginn der Massenverfuhr mit LKW der UVP-Behörde vorzulegen. Änderungen des Routenkonzepts sind der UVP-Behörde ebenfalls einen Monat vor Inkrafttreten der Änderung vorzulegen.

Die Einhaltung der im Routenkonzept festgelegten Anzahl an LKW-Fahrten ist von der Projektwerberin jedenfalls an allen Querschnitten der Baustellenein- bzw. -ausfahrten mittels geeigneter Maßnahmen (z.B. Seitenradar und Schleifen) unter Angabe der Tagesstunde und Richtung zu überwachen und zu dokumentieren.

Zusammen mit dem Routenkonzept ist der UVP-Behörde ein Monitoringkonzept vorzulegen, das konkrete Vorschläge für die Überprüfung des Routenkonzeptes beinhaltet und insbesondere die Art und Weise der Routendokumentation für alle externen LKW-Fahrten und

Routen umfassen muss (z.B. GPS-Verfolgung von Quelle bis Ziel über definierte Streckenabschnitte). Zusätzlich ist ein inhaltlich definierter Vorschlag für einen Monitoringbericht vorzulegen.

Die in dem zu erstellenden Routenkonzept festgelegten LKW-Belastungen sind mit der Routendokumentation zu vergleichen. Hierbei sind die Ergebnisse der automatischen Querschnittszählungen gemäß Maßnahme 1.11 des TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit einzubeziehen.

Die Dokumentation der täglichen LKW-Fahrten ist der Umweltbauaufsicht monatlich bzw. jederzeit auf Anfrage zur Verfügung zu stellen.

0.8 Erfolgt eine gleichzeitige Errichtung der S 8 West mit der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn (S 1 Lobau), so ist für die S 8 West ein Routenkonzept für den LKW-Baustellenverkehr für die Zeiträume Werktag Tag, Werktag Abend, Samstag Tag, Samstag Abend unter Berücksichtigung des für das Vorhaben S 1 Lobau von der Projektwerberin zu erstellenden Routenkonzeptes (siehe Auflagen Nr. A.III.2.5 und A.III.2.17 im Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 26. März 2015, Zl. BMVIT-312.401/0020-IV/ST-ALG/2015) zu erstellen. Dabei sind folgende Vorgaben einzuhalten:

- Bei der Erstellung des Routenkonzeptes sind die zulässigen externen LKW-Fahrten an Werktagen (Montag bis Freitag), bedingt durch die S 8 West und die S 1 Lobau, bei den Querschnitten an den Baustellenzufahrten und die Beschränkungen gemäß Planbeilage 1 einzuhalten:
 - L 3019 von der B 8 aus Norden kommend 252 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
 - L 3023 von der L 3019 nur Richtung Westen 252 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
 - L 6 vom Norden 182 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
 - L 6 vom Osten 234 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
 - B 8 vom Norden über Spange B 8 252 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
 - L 11 vom Norden 156 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
 - L 11 vom Süden 156 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
 - L 9 vom Norden 208 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
 - L 9 vom Süden 117 LKW / von 6 bis 19 Uhr

Für den Baustellenverkehr gesperrte Strecken von Landesstraßen sind in der Planbeilage rot gekennzeichnet, vom Baustellenverkehr laut Einreichprojekt nicht zur Benutzung vorgesehene Strecken sind grau dargestellt.

Für die Zeiträume Werktag Tag und Werktag Abend, Samstag Tag, Samstag Abend und für die Nacht sind die Vorgaben gemäß Maßnahme 2.2 des Teilgutachten Lärm zu berücksichtigen.

In Bezug auf den Zeitraum Nacht gilt, dass gemäß dem Einreichprojekt nur in Ausnahmefällen nachts (22.00 – 6.00 Uhr) gearbeitet wird. LKW-Fahrten sind daher nur in Ausnahmefällen (beispielsweise bei Betonierarbeiten von in einem Zuge herzustellenden Bauteilen) zulässig. Mit diesen Fahrten darf die maximal zulässige Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten für die Querschnitte nicht überschritten werden. Weiters ist die vorherige Zustimmung der Umweltbauaufsicht für Verkehr, Lärm und Luft einzuholen. Diese hat anhand vorzulegender Nachweise festzustellen, dass durch diese Nachtfahrten keine Grenzwertüberschreitungen gemäß BStLärmIV und keine Überschreitung der maximal zulässigen täglichen externen LKW-Fahrten zu erwarten sind.

Die oben angeführte Anzahl an LKW-Fahrten beinhaltet sämtliche An- und Abtransporte, sowie dadurch bedingte Leerfahrten. Für Transporte von Aushubmassen wurde die Verwen-

derung von 3 Achs-LKW's zu Grunde gelegt. Sollten dem entgegen größere Fahrzeuge Verwendung finden, sind die Zahlen entsprechend (im Verhältnis der Kubaturen) abzumindern. Das Routenkonzept ist auf Grundlage der Beschränkungen für die Baustellenzufahrten in der gegenständlichen Maßnahme, der Beschränkungen gemäß Planbeilage 1 und anhand der Ergebnisse der Detailevaluierung gemäß Maßnahme 2.2 des Teilgutachten Lärm zu erstellen. Im Routenkonzept müssen für alle vorhabensbedingten externen LKW-Fahrten Baustellenein- bzw. Ausfahrt, Quelle, Ziel und die verwendeten Streckenabschnitte zwischen Quelle und Ziel dargelegt werden.

Das Routenkonzept ist spätestens einen Monat vor Beginn der Massenverfuhr mit LKW der UVP-Behörde vorzulegen. Änderungen des Routenkonzepts sind der UVP-Behörde ebenfalls einen Monat vor Inkrafttreten der Änderung vorzulegen.

Die Einhaltung der im Routenkonzept festgelegten Anzahl an LKW-Fahrten ist von der Projektwerberin jedenfalls an allen Querschnitten der Baustellenein- bzw. -ausfahrten mittels geeigneter Maßnahmen (z.B. Seitenradar und Schleifen) unter Angabe der Tagesstunde und Richtung zu überwachen und zu dokumentieren.

Zusammen mit dem Routenkonzept ist der UVP-Behörde ein Monitoringkonzept vorzulegen, das konkrete Vorschläge für die Überprüfung des Routenkonzeptes beinhalten und insbesondere die Art und Weise der Routendokumentation für alle externen LKW-Fahrten und Routen umfassen muss (z.B. GPS-Verfolgung von Quelle bis Ziel über definierte Streckenabschnitte). Zusätzlich ist ein inhaltlich definierter Vorschlag für einen Monitoringbericht vorzulegen.

Die in dem zu erstellenden Routenkonzept festgelegten LKW-Belastungen sind mit der Routendokumentation zu vergleichen. Hierbei sind die Ergebnisse der automatischen Querschnittszählungen gemäß Maßnahme 1.11 des TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit einzubeziehen.

Die Dokumentation der täglichen LKW-Fahrten ist der Umweltbauaufsicht monatlich bzw. jederzeit auf Anfrage zur Verfügung zu stellen.“

Maßnahme 1.1

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin bringt zur Maßnahme 1.1 vor wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016.

Der interne UVP-Koordinator DI Rehling:

Die Maßnahmen 0.7 und 0.8 haben sich geändert. Die Begrenzung auf 24 Stunden gibt es nicht mehr, der Verweis in Maßnahme 1.1 auf die Maßnahmen 0.7 und 0.8 ist weiterhin sinnvoll.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin :

Seitens der Projektwerberin wird festgehalten, dass der Vorschlag auf eine Präzisierung des Zeitraums für das Monitoringkonzept abzielt.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hält fest, dass die Zählstellen laut Maßnahme im Einvernehmen adaptiert werden können.

Hr. Wolfgang Rehm:

Analog zu dem Vorbringen zu 0.7 und 0.8 sind eben auch andere Gründe maßgeblich für die Verkehrsmengenbeschränkung als nur der Lärm. In der Stellungnahme argumentiert die Antragstellerin aber nur mit dem Lärm als Begründung für die Abänderung. Das ist nicht ausreichend. Da für die Luftschadstoffe die Berechnung mit zu groben Rechengitter durchgeführt wurde, folgt, dass die Auswirkungen der LKW Belastungen bei korrekter Berechnung höher sein werden, als in der UVE berechnet. Es wird daher angeregt diesen Punkt nicht zu ändern.

Zudem wird angeregt, dass die Vorlage eines gültigen Routen- und Monitoringkonzeptes für die Bauphase der Projektwerberin als Verbesserung des Projekts im Rahmen der UVP-Prüfung aufgetragen wird und den allen Parteien zur Stellungnahme vorgelegt wird. Es wird ferner angeregt dieses Konzept unter Verwendung von Vertrauensbereichen erstellen zu lassen.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hält fest, dass die Erstellung eines Routenkonzeptes derzeit ohne Festlegung der Deponien, etc. noch nicht möglich ist. Mit der Maßnahme ist der erforderliche Rahmen festgelegt und die Flexibilität ist gewahrt. Die Maßnahme 1.1 bleibt unverändert aufrecht.

Maßnahme 1.2

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin bringt zur Maßnahme 1.2 vor wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Wenn die Dokumentation nur im Statusbericht erfolgt, dann wäre das eine „post Dokumentation“. Sperren sollten laufend dokumentiert werden, damit sie rechtzeitig offengelegt werden.

Hr. Rehm:

Die laufende Berichterstattung an Umweltbauaufsicht hat den Sinn rechtzeitig einzuschreiten, wenn ein Einvernehmen nicht erzielt werden konnte und gibt dieser Möglichkeiten des zeitnahen Eingreifens, was durch die Sammlung in Statusberichten nicht möglich ist. Daher wird angeregt dies beizubehalten.

Ungenau formuliert ist, was sich die Behörde unter einer Ankündigung in „langfristiger Informationsarbeit“ von notwendigen und zumutbaren Sperren vorstellt. Es wird angeregt, eine Mindestdauer von z.B. 4 Wochen vorzuschreiben für den Zeitraum der Ankündigung einer Sperre bis zu deren Durchführung.

Es reicht weiters nicht lediglich das Einvernehmen mit den Eigentümern herzustellen; es ist auch auf die Nutzungsberechtigten Bedacht zu nehmen.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Seitens der Projektwerberin wird festgehalten, dass Wegsperrungen jedenfalls nur in Einvernehmen mit den Eigentümern bzw. Verantwortlichen der Wegeverbindungen erfolgen. In Hinblick auf mögliche ad-hoc-Sperrungen wird darauf hingewiesen, dass in diesen Fällen langfristige Vorankündigungen, speziell bei allfälliger Festlegung konkreter Fristen, wie von Hr. Rehm gefordert, nicht praktikabel sind.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hält fest, dass die laufende Weitergabe der Information an die Umweltbauaufsicht erforderlich ist. Die diesbezügliche Formulierung wird beibehalten. In der Maßnahme wird bereits eine langfristige Informationsarbeit gefordert, die auf die Nutzer abzielt, daher kann einer entsprechenden Präzisierung zugestimmt werden.

Die Maßnahme 1.2 lautet nun:

„Um während der gesamten Bauzeit Behinderungen bezüglich der Erreichbarkeit zu vermeiden, sind alle bestehenden Straßen-, Rad- und Gehwegverbindungen sowie landwirtschaftlichen Güterwegverbindungen durch entsprechende organisatorische oder bauliche Maßnahmen aufrecht zu erhalten (z.B. durch provisorische kurze Ausweichverbindungen). Das erzielte Einvernehmen mit den Eigentümern bzw. Verantwortlichen der Wegeverbindungen ist zu dokumentieren und an die Umweltbauaufsicht laufend zu übergeben. Notwendige und zumutbare Sperrungen sind durch eine langfristige Informationsarbeit insbesondere den Nutzungsberechtigten anzukündigen.“

DI Beitz für die Projektwerberin ergänzt, dass es sinnvoller wäre, die Dokumentation an die örtliche Bauaufsicht zu übergeben.

Diesem zusätzlichen Vorschlag wird seitens des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit nicht gefolgt.

Maßnahme 1.4

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin bringt zur Maßnahme 1.4 vor wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016. Aus Sicht der Projektwerberin erscheint ein Monitoring speziell im Bereich von Wohnbebauungen bzw. Ortsbereichen sinnvoll.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Für das Monitoringkonzept muss das gesamte Straßennetz auch außerorts betrachtet werden. Innerorts sind Zählstellen wegen Verbauung oft schwer zu situieren. Die genaue Lage der Zählstellen bleibt offen und muss mit dem Monitoringkonzept festgelegt werden. Der Zusatz „unter Bedachtnahme auf Maßnahme 2.2“ wird aufgenommen.

Hr. Wolfgang Rehm:

Zunächst einmal sind Luftschadstoffe und Klima nicht im TGA 02, sondern im TGA 03 dokumentiert. Den Fehler macht die Behörde allerdings auch. Es ist, wie vorher ausgeführt, eben auch auf die Luftschadstoffe Bedacht zu nehmen, weswegen die Höchstgrenze wahrschein-

lich ohnehin noch niedriger liegen wird müssen. Daher wäre die Maßnahme 1.4 nicht zu ändern.

Es wird angeregt, das Routen- und Monitoringkonzept im Rahmen der UVP erstellen und von der Antragstellerin vorlegen zu lassen und den Parteien Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Es muss die Maßnahme um das „TGA03 Luftschadstoffe und Klima“ ergänzt werden.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Die Maßnahme 1.4 lautet nun: *„Für die Bauphase der S8 West ist durch den Bauwerber vor Baubeginn die Erarbeitung eines Routen- und Monitoringkonzeptes des Lkw-Baustellenverkehrs (siehe TGA 02 Lärm und TGA 03 Luftschadstoffe und Klima) inklusive eines Konzeptes zur Beweissicherung für das betroffene öffentliche Straßennetz unter Beachtung auf Maßnahme 2.2 durchzuführen. Die Details dieser Maßnahme sind in der Maßnahme 0.7 und 0.8 des Maßnahmenkataloges 0. Allgemeines dokumentiert und durchzuführen.“*

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 16.29 Uhr für eine Pause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 16.53 Uhr wieder auf.

Maßnahme 1.5

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin bringt zur Maßnahme 1.5 vor wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016. Aus Sicht der Projektwerberin ist eine Zuordnung allfälliger Abweichungen der Verkehrsstärken ggü. den Prognosewerten nur nach Zuordnung zum Verursacher sinnvoll, da sonst Wirkungen von zusätzlichen Vorhaben, die aktuell noch nicht absehbar sind ebenfalls der S 8 zugeordnet werden.

Hr. Rehm:

Zunächst einmal stellt sich die Frage, wieso es zu „anderen Ursachen“, die nicht im sachlichen Zusammenhang mit der S 8 stehen, kommen sollte. Wir haben gehört, dass eine bis weit nach Europa hineinreichende Planung in der Verkehrsuntersuchung erfolgt ist. Dh. derartige Entwicklungen hätten in den präsentierten Erwartungswerten der Verkehrsnachfrage bereits enthalten sein müssen. Der Vorschlag der Antragstellerin ist daher unlogisch und unbegründet.

Außerdem fehlt in der Betriebsphase die Berücksichtigung des Verkehrs durch die S 8 West. Auch hier ist die Möglichkeit einer Überschreitung der prognostizierten Verkehrsnachfrage möglich – und wie wir in den ersten Verhandlungstagen diskutiert haben, auch mit knapp 50% sehr wahrscheinlich. Daher sollte die ASFINAG auch verpflichtet werden, Maßnahmen

zur nachhaltigen Sicherung der in der UVE dargestellten Belastungen durch die S8 West zu beachten und die Auswirkungen durch automatische Verkehrssteuerung zu limitieren.

In der Maßnahme fehlt eine Garantie für echte Aktion, das wurde im Verfahren schon vorge-tragen und es wird hierauf nochmals hingewiesen. Es ist auch unklar, wie rasch zu regieren ist und wie oft die Überprüfung einer Überschreitung im Straßennetz zu erfolgen hat. Die Maßnahme ist daher in dieser Formulierung nicht ausreichend bestimmt.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hält fest, dass eine Konkretisierung der Maßnahme nicht erforderlich ist und die Maßnahme 1.5 daher unverändert aufrecht bleibt.

Maßnahme 1.8

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin bringt zur Maßnahme 1.8 vor wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit:

Es ist zu berücksichtigen, dass man hier einen Erwartungswert hat, weiters ist der wirtschaftliche Aufwand gering und die Maßnahme für die Verkehrssicherheit förderlich.

Hr. Rehm:

Der Sachverständige für Verkehr weist zu Recht darauf hin, dass mit Erwartungswert ohne Angabe eines Konfidenzintervalls erfolgt ist. Es wird also auch von unserer Seite das Vorliegen der Sinnhaftigkeit der Maßnahme bekräftigt. Sie ist weiters mit geringem Aufwand und darüber hinaus mit einem Sicherheitsgewinn verbunden.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hält fest, dass die Maßnahme 1.8 unverändert aufrecht bleibt.

Maßnahme 1.9

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin bringt zur Maßnahme 1.9 vor wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016.

Hr. Rehm:

Die Begründung ist wegen Nichtbeachtung, dass die Limits nicht nur der Lärmentwicklung geschuldet sind, nicht nachvollziehbar. Es spricht jedoch nichts dagegen gemäß vorzulegendem Routenkonzept noch *zusätzliche* automatische Querschnittszählstellen vorzusehen.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hält fest, dass dem Vorschlag der Projektwerberin aus fachlicher Sicht zugestimmt werden kann.

Die Maßnahme 1.9 lautet nun:

„Die Lkw-Belastungen sind an allen in der UVE definierten Baustellenein- und -ausfahrten sowie im umliegenden Straßennetz gemäß dem vorzulegenden Routenkonzept gemäß Maßnahme 1.4 zu monitoren, um eine umweltverträgliche Abwicklung des Baustellenverkehrs sicherzustellen. Zu diesem Zweck ist an allen Baustellenein- und -ausfahrten während der gesamten Bauphase permanent durch automatische Verkehrszählungen mit Unterscheidung des Schwerverkehrs von den übrigen Kfz die ein- und ausfahrenden Kfz (z.B. durch Seitenradar und Schleifen) zu zählen, zu dokumentieren und mit den maximal zulässigen Lkw-Belastungen laufend zu vergleichen. Diese Ergebnisse sind monatlich der Umweltbauaufsicht zu übergeben.

Im Falle einer zeitlich überlappenden Bauphase der S8 West mit der S1 ist die maximal zulässige Lkw-Belastungen des umliegenden Straßennetzes laut dem Routenkonzept zur S1 Lobau einzurechnen, um eine umweltverträgliche Abwicklung des Baustellenverkehrs sicherzustellen.

Falls eine Änderung in den Anordnungen der Baustellenaus- und -einfahrten erfolgt, gilt grundsätzlich, dass jede Ein- und Ausfahrt in der gleichen Art zu kontrollieren ist. Diese Ergebnisse sind laufend zu kontrollieren und zu dokumentieren sowie der Umweltbauaufsicht monatlich zu übergeben. Im Zuge des Statusberichts sind diese Ergebnisse quartalsweise der Umweltbehörde zu übermitteln.“

Maßnahme 1.10

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin bringt zur Maßnahme 1.10 vor wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016.

Hr. Rehm:

Erstens wird wohl jeder Fahrer wissen zu welchem Datum und zu welcher Zeit er startet – er ist hoffentlich im Besitz einer Uhr und eines Kalenders. Zweitens treffen die 252 Fahrten/Tag nicht nur einen Fahrer. Es ist heute technologisch möglich eine Fahrt auch mit elektronischem System so zu dokumentieren, dass eine einmal eingetragene Fahrt nicht abgeändert werden kann. Daher ist das Argument mit dem überschießenden administrativen Aufwand nicht nachvollziehbar. Die sichere elektronische Meldung einer Fahrt ist insofern ein Vorteil, weil wenn in einer geeigneten Datenbank verwaltet und mit deren Hilfe ausgewertet, Missbrauch rasch enttarnt werden kann. Die nachweisliche Dokumentation über ein Fahrtenbuch ist nicht ausreichend.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hält fest, dass ein Fahrtroutenkonzept nur sinnvoll ist, wenn es überprüft werden kann. Fahrtenbucheintragungen sind hierbei nicht zielführend. Ein automatisches System mit EDV-Auswertung ist erforderlich. Die ASFINAG muss nachweisen können, dass das Routenkonzept eingehalten wird. Es wird hingewiesen, dass ein entsprechendes System von den ausführenden Firmen, aber auch von der PW selbst zur Verfügung gestellt werden kann.

Hr. Rehm:

Bekräftigt die Bedeutung für den Nachweis der Nichtverantwortlichkeit.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Diese Maßnahme ist aus Sicht der Projektwerberin dennoch überschießend, da ein enormer Dokumentationsaufwand von mind. rund 15.120 Fahrtnachweisen anfällt.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hält fest, dass die Maßnahme 1.10 unverändert aufrecht bleibt. Die Maßnahme ist zur Beweissicherung unbedingt erforderlich.

Maßnahme 1.11

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin bringt zur Maßnahme 1.11 vor wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hält fest, dass bei Maßnahme 1.11 ein Satz präzisiert wird.

Folgender Satz wird geändert:

*„**Folgende Querschnittszählstellen** sind in Koordination mit den TGA2 Lärm, TGA3 Luftschadstoffe und Klima sowie TGA15 Erschütterungen **festgelegt** und gegebenenfalls in Abhängigkeit des vorzulegenden Routen- und Monitoring-Konzeptes sowie **bei Überlappung der Bauphase** der S8 West und S1 im Einvernehmen mit der UVP-Behörde anzupassen.“*

Die restliche Formulierung von Maßnahme 1.11 bleibt unverändert.

Maßnahme 1.13

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin bringt zur Maßnahme 1.13 vor wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Aus Sicht der Projektwerberin ist eine Zuordnung allfälliger Abweichungen der Verkehrsstärken ggü. den Prognosewerten nur nach Zuordnung zum Verursacher sinnvoll, da sonst Wirkungen von zusätzlichen Vorhaben, die aktuell noch nicht absehbar sind ebenfalls der S 8 zugeordnet werden.

Hr. Rehm:

Wie schon im 1. Teil der Verhandlung ausgeführt, ist das hier angeführte Monitoring der Betriebsphase bestenfalls als ein paar Stichproben anzusehen und nicht geeignet eine kontinuierliche Überwachung des Verkehrsnetzes sicher zu stellen. Daher ist insbesondere auch die Anzahl der Zählstellen nicht überschießend.

Diese allfälligen und nicht im Dispositionsbereich der Projektwerberin liegenden Projekte wären bei einer fachgerechten Planung jedenfalls zu berücksichtigen und etwaige Unsicherheiten als solches durch Anwendung von Vertrauensbereichen darzustellen gewesen.

Die Tatsache, dass die Projektwerberin wiederholt von Unwägbarkeiten außerhalb ihrer Kontrolle zeigt, wie wenig sicher die Prognoseergebnisse der vorliegenden Planung sind. Es ist daher davon auszugehen, dass die vorliegenden Ergebnisse der Planung unvollständig sind. Daher wird **beantragt, dass die Behörde der Antragstellerin zumindest aufträgt die Ergebnisse aufgrund einer vollständigen Berücksichtigung von Projekten und Raumentwicklungen erfolgt.**

Zum Schutz der Anrainer reicht der Umfang des von der Projektwerberin vorgeschlagenen und des von der Behörde vorgeschriebenen Monitorings bei weitem nicht aus.

Man sieht hier, wie grundsätzlich wenig und wie widerwillig die Antragstellerin Maßnahmen ergreifen möchte. Tatsache ist, dass es keine Garantie gibt, dass entgleiste Verkehrssituationen im Betrieb auch wirklich behoben werden können. Insofern ist das Monitoring als Regelkreis, der die Einhaltung von Grenzwerten sicherstellt gescheitert. Monitoring ersetzt nicht fachgerechte Planung. Die Antragstellerin behauptet Unsicherheiten der Planung durch Monitoring zu begegnen. Das Monitoring soll nun auf die Überwachung des vom Vorhaben induzierten Verkehrs beschränkt werden. Die Antragstellerin will auch nur dann tätig werden, wenn nachgewiesen wird, dass etwaige Überschreitungen der S8 bzw. derer vom genehmigten Projekt abweichender Verkehrswirksamkeit zuzuordnen sind. Abgesehen davon, wer soll dafür die Prüfung vorlegen? Etwa die Antragstellerin ?? Das heißt nichts anderes, als dass die Projektwerberin im gegenständlichen UVP-Projekt nicht ausreichend gut geplant hat. Dies ist konsistent mit der Aussage von Prof. Sammer, dass der Erwartungswert mit knapp 50% Wahrscheinlichkeit nicht eingehalten wird. Sehr geehrte Antragstellerin: Sie hätten sich vorher überlegen müssen, was für Ergebnisse sie präsentieren. Es kann generell nicht angehen, dass in einer Planung mögliche Entwicklungen nicht berücksichtigt werden und man dann sich auf das solcherart gewonnene und genehmigte Ergebnis zurückzieht und man am Ende Dritte im Regen stehen lässt. Es darf keine „allfälligen anderen“ Projekte in der jetzigen Planung geben, die nicht berücksichtigt wurden. Dabei ist es unerheblich, ob jene Projekte im Einflussbereich oder nicht der Antragstellerin stehen. Sie beweisen mit Ihren Aussagen, dass die Planung nicht auf der sicheren Seite der Realität stehen muss. **Es wird sohin beantragt, das Projekt mangels ausreichender Planung zurückzuweisen. In eventu wird beantragt, dass die UVP-Behörde mit den anderen zuständigen Behörden einen rechtlichen Rahmen schafft, der sicherstellt, dass der Regelkreis Monitoring – Erkennen der wahrscheinlichen Überschreitung – Behebung der Situation so nachvollziehbar geschlossen wird, dass sichergestellt ist, dass es zu keiner Zeit zu einer Überschreitung der Erwartungswerte von Immissionen für alle möglichen Aufpunkte des gesamten Untersuchungsgebietes kommt. Es wird in diesem Fall ferner beantragt, dass die Behörde im 5-jahres Abstand ab Inbetriebnahme bis zur Außerbetriebnahme der S8 West durch unabhängige Verkehrsplaner überprüft, ob nicht noch weitere Zählstellen für das Monitoring in Frage kommen.**

Mag. Kubin für die Projektwerberin:

Aus rechtlicher Sicht ist darauf hinzuweisen, dass die gegenständliche Maßnahme so formuliert werden sollte, dass zum Ausdruck kommt, dass die Projektwerberin zwar zur Aufnahme von Gesprächen mit den zuständigen Verkehrsbehörden sowie zur Dokumentation dieser Gespräche (zB mittels Protokollen), nicht jedoch zur Erwirkung bestimmter behördlicher Maßnahmen (etwa Verordnungen) oder zum Abschluss von Vereinbarungen mit den Behör-

den bzw. Einholung deren Zustimmung verpflichtet ist. Dies da die Projektwerberin rechtlich keinerlei Anspruch auf die tatsächliche Setzung von hoheitlichen, insbesondere verordnungsförmigen, Maßnahmen durch die Behörden hat, der Abschluss von Vereinbarungen über hoheitliche Maßnahmen von vornherein unzulässig bzw. nichtig wäre und allfällige Zustimmungen keinerlei Bindungswirkungen für die Behörden entfalten würden.

Hr. Rehm:

Über Maßnahmen die im Bereich von Festlegungen der StVO liegen, sind mit den zuständigen Behörden Gespräche zu führen und zu dokumentieren. Nachdem verbindliche Vereinbarungen nicht möglich erscheinen, ist zumindest die Dokumentation einer derart erzielten Abstimmung erforderlich. Grundsätzliche Zustimmung ist Genehmigungsvoraussetzung. Sollte die StVO Behörde ablehnend reagieren, besteht jedenfalls Änderungs- und Handlungsbedarf.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hält fest, dass die Maßnahme aus fachlicher Sicht erforderlich ist. Dem Vorschlag von Dr. Vrtala das Monitoring über 2030 hinaus auszuweiten, wird nicht gefolgt. Bei Maßnahme 1.13 wird auf Grund des Vorbringens ein Satz wie folgt präzisiert:

„Gegebenenfalls sind über kompensatorische Maßnahmen (z.B. verkehrsberuhigende Maßnahmen mit der zuständigen Behörde) Gespräche zu führen und zu dokumentieren, um die Einhaltung der prognostizierten Verkehrsnachfrage und der Grenzwerte sicherzustellen.“

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hält weiters fest, dass bei Maßnahme 1.13 noch eine Ortsbezeichnung angepasst wird.

Folgender Satz wird zusätzlich wie folgt abgeändert:

„Querschnittszählung auf der Straße „Im Föhrenhölzl“ vor der Park&Ride-Anlage nördlich der Bahn im Bereich der Gemeinde Deutsch-Wagram.“

Maßnahme 2.19

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin bringt zur Maßnahme 2.19 vor wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016.

Der Sachverständige für Lärm erläutert den Zweck der Maßnahme. Hierbei wurde an ein kurzfristiges Gerätemanagement gedacht, das durch einen Anruf bei Bauleiter oder Umweltaufsicht im Sinne der Nachbarn auch rasch gelöst werden kann. Es sind nicht von vornherein Messungen erforderlich, wenn die Ursachen erkannt und kurzfristig beseitigt werden. Ich sehe diese Vorgangsweise aus der Praxis heraus sinnvoll und pragmatisch.

Hr. Rehm:

Zunächst wird auf das Vorbringen, zu diesem Punkt in dem 1. Teil der Verhandlung verwiesen, nämlich insbesondere darauf, dass die gesetzte Maßnahme bei weitem nicht ausreicht, um Anrainer effektiv zu schützen. Grundsätzlich spricht nichts gegen ein Vorgehen Be-

schwerde, Ursachenfeststellung, Messung, Grenzwertprüfung, Maßnahmen und Kontrolle – aber: Es kann und darf nicht passieren, dass man sich in dem Teil Ursachenfeststellung – Messung – Grenzwertprüfung – Maßnahmen verzettelt. Es ist die große Gefahr gegeben, dass Anrainer über lange Zeiträume sich letztlich als unzulässig herausstellende Immissionen hinnehmen müssen.

Es klingt schön, dass unverzüglich Messungen des Lärms stattfinden sollen, die Messung gewährt jedoch keinen Schutz. Das leistet nur die Messung gesetzte Maßnahme zur Reduktion des Lärms. Das Fehlen eines maximal erlaubten Zeitraums vom Zeitpunkt der Messung → Grenzwertprüfung → Maßnahmen → Kontrolle ermöglicht folgendes: Es langen Beschwerden ein, man sucht Ursachen und misst. Und dann? Dann haben wir beliebig viel Zeit.

Daher ist ein maximaler Zeitraum, wir haben im Teil 1 der Verhandlung hierzu schon den Zeitrahmen von 1 Woche beantragt, bis zur Behebung festzuschreiben. Ansonsten ist dieser Maßnahmenpunkt nicht ausreichend determiniert. Auf die weiteren getätigten Feststellungen und Anträge in diesem Zusammenhang wird verwiesen. Auf die unabhängige Kontrolle der Umweltbaubegleitung wird insbesondere hingewiesen: Die Möglichkeit, dass die Konsenswerberin in die Lage kommen möchte, Örtlichkeit, Messzeitpunkte und Dauer ggf. festzulegen, ist unzulässig. Wenn die Konsenswerberin selbst messen möchte, ist das ihre Sache, Kontrolle hat durch Unabhängige zu erfolgen und das möglichst ohne dass die Projektwerberin Kenntnis hiervon erhält.

Zur Beispielliste der geeigneten Maßnahmen ist jedenfalls auch der Punkt Baustillstand hinzuzufügen, denn ein solcher sollte z.B. dann verhängt werden, wenn z.B. die nötigen Mittel zur Behebung des Überschreitungszustandes nicht rechtzeitig geliefert und installiert werden können.

Zur Streichung des mit 2.21 redundant erscheinenden Satzes: Wenn die Behörde formal jene Messungen, die in Antwort auf Anrainerbeschwerden allgemein als schalltechnische Kontrollmessung deklarieren möchte, ist dies aus Sicht von Virus und BIM in Ordnung. Diese durch Anrainerbeschwerden ausgelösten Messungen (die dann auch schalltechnische Kontrollmessungen heißen) dürfen jedoch nicht mit denen von Maßnahme 2.20 verwechselt werden und diese allenthalben ersetzen.

Der Sachverständige für Lärm:

Ich kann bezüglich der Argumentation zur Reaktion binnen einer Woche folgen. Ein Baustopp scheint hier jedoch überschießend. Ich würde das ins Ermessen der Umweltbauaufsicht legen.

Nach der Diskussion mit der Projektwerberin und Herrn Rehm lautet die Maßnahme nunmehr:

*„Sollten Beschwerden wegen übermäßiger Lärmimmissionen einlangen, sind von der Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 für den Fachbereich Lärm geeignete Maßnahmen (z. B. Schalldämpfer, Abschirmeinrichtungen, Reduzierung oder Veränderung des Einsatzes von Geräten, Geschwindigkeitsbeschränkungen) **falls erforderlich einzuleiten und innerhalb einer Woche zu erledigen**. Wenn die nachweislichen Maßnahmen zu keiner nach An-*

sicht der Anrainer zufriedenstellenden Lösung führen, sind von der Umweltbauaufsicht Messungen des Lärms gemäß der ÖNORM S 5004 (Messung von Schallimmissionen) zu veranlassen. Örtlichkeit, Messzeitpunkte und Dauer sind von der Umweltbauaufsicht festzulegen. Die Immissionen sind dabei unter Beachtung von § 11 (2) BStLärmIV mit einem Anpassungswert zu versehen. Unter Berücksichtigung der Einwirkzeit und Bezugszeiten sind die Baulärmindizes gemäß §3 (2) BStLärmIV zu ermitteln und den Grenzwerten nach § 10 (4) BStLärmIV gegenüberzustellen.“

Maßnahme 2.2

Der Sachverständige für Lärm hält fest, dass auf Grund des Vorbringens von Dr. Vrtala eine Änderung bei Maßnahme 2.2 erfolgt. Die Änderung erfolgte bei Maßnahme 2.2 im letzten Satz, bei objektseitigen Maßnahmen durch Routenkonzept und beinhaltet, dass die Maßnahmen vor Baubeginn der maßgebenden Bauphase durchzuführen sind.

Die Maßnahme lautet:

„Im Bauvertrag ist ein verpflichtendes Festlegen, Abstimmen und Koordinieren der Fahrtroutenverteilung des externen Baustellenverkehrs nach lärmtechnischen Kriterien festzuschreiben. Die gegenständliche Maßnahme ist eine Erweiterung der Maßnahme 0.7 bzw. der Maßnahme 0.8 im Falle einer gleichzeitigen Errichtung der S1. Insbesondere ist auch die Abstimmung hinsichtlich der möglichen gleichzeitigen Baustelle B8/L9 Umfahrung Gänserndorf in den Bauvertrag aufzunehmen. Die Koordinierung der Fahrtroutenverteilung hat gemäß Maßnahme 0.7 bzw. 0.8 über Routenkonzepte für die jeweilige Bauphase zu erfolgen, die der UVP-Behörde vorzulegen sind.

Dabei sind nachstehende lärmtechnische Kriterien einzuhalten.

Bei Einhaltung der zulässigen LKW-Fahrten nach WU 2-01, Anhang 4 und Anhang 5 und unter der Einhaltung der Einschränkungen nach Planbeilage 1 der Maßnahmen 0.7 bzw. 0.8 ist die Belastung im öffentlichen Strassennetz im Bereich der Irrelevanz (Erhöhung max. 1 dB). Die Bestimmungen in § 10 Abs. 6 der BStLärmIV müssen jedenfalls eingehalten werden, daher ist der Behörde in Erweiterung der Maßnahmen 0.7 bzw. 0.8 ein Fahrtroutenkonzept vorzulegen, wo auch im Rahmen einer Detailuntersuchung der Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte nach § 10 (4) zu erbringen ist.

Dieser Nachweis kann einerseits über die Emissionen des Baustellenverkehrs im öffentlichen Straßennetz und den erforderlichen Abstand (Straßenmitte zu Fensterfront) geführt werden oder andererseits über eine detailliertere Untersuchung.

Können die erforderlichen Abstände bei Gebäuden nicht eingehalten werden bzw. liegen nach Detailuntersuchung Grenzwertverletzungen vor, haben diese Nachbarn Anspruch auf objektseitige Lärmschutzmaßnahmen gemäß § 13 BStLärmIV. Liegen Ansprüche der Nachbarn vor bzw. werden objektseitige Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, so sind diese im Fahrtroutenkonzept auszuweisen, vor Baubeginn der maßgebenden Bauphase durchzuführen und der Behörde bekannt zu geben.

*Werden Fahrten am Samstag durchgeführt, ist mit dem Fahrtroutenkonzept im **Rahmen einer Detailuntersuchung** auch der Nachweis zu erbringen, dass die Emissionen aus dem Baustellenverkehr im öffentlichen Straßennetz die gegebenen Verkehrslärmemissionen im öffentlichen Straßennetz nicht überschreiten. Dies bedingt eine Ist-Verkehrserhebung vor Baubeginn auf den ausgewählten Fahrtrouten für den samstäglichen Verkehr.“*

Zusätzliche Maßnahme

Der Sachverständige für Lärm:

Auf Grund des Vorbringens von Frau DI Strapetz wird der Maßnahmenkatalog um eine Maßnahme ergänzt:

„Der Einbau der Schallschutzfenster und der Schalldämmlüftern hat nach den Regeln der Technik zu erfolgen. Dabei sind die bautechnischen und bauphysikalischen Rahmenbedingungen sowie weitere Einflüsse wie Wärmebrücken, Kondensation, Wasserdampftransport, Schimmelpilzbefall, Bauteilanschlüsse, Abdichtungsmaßnahmen usw. zu berücksichtigen.“

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Die Projektwerberin hält fest, dass der Einbau von Schalldämmlüftern generell nach dem Stand der Technik erfolgt. Eine weitere Spezifizierung ist aus Sicht der ASFINAG daher nicht erforderlich.

Der Sachverständige für Lärm:

Wenn es ein Haus mit aufwendigem Lüftungskonzept ist, muss darauf Bedacht genommen werden. In 90 % der Fälle wird es nicht erforderlich sein.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Grundsätzlich erscheint der Maßnahmenverschlagn gangbar, die aktuelle Konkretisierung erscheint jedoch nicht ausreichend bestimmt und daher nicht praktikabel.

Der Sachverständige für Lärm hält fest, dass die Anmerkung der Projektwerberin nachvollziehbar ist. Seitens des Sachverständigen wird die Maßnahme umformuliert und im weiteren Verlauf der Verhandlung vorgetragen werden.

Maßnahme 2.22

Der Sachverständige für Lärm:

Hinter dem letzten Absatz wird auf Grund des Vorbringens Dr. Vrtala ergänzt:

„Falls beim Monitoring Verkehr die Verkehrsprognosen überschritten werden, ist eine Überprüfung, Evaluierung der Maßnahmen im engeren Untersuchungsraum vorzunehmen.“

Maßnahme 2.20

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin bringt zur Maßnahme 2.20 vor wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016.

Der Sachverständige für Lärm:

Aus fachlicher Sicht ist es erforderlich, dass die Messungen von der Umweltbauaufsicht veranlasst werden. Der Streichung des letzten Satzes kann zugestimmt werden.

Maßnahme 2.20 lautet daher:

„Kontrollmessungen sind halbjährlich, bzw. jedoch mindestens einmal pro Bauphase während repräsentativem Baubetrieb, im Bereich der jeweils nächstgelegenen Anrainer durchzuführen. Die Messungen des Lärms gemäß der ÖNORM S 5004 (Messung von Schallimmissionen) sind von der Umweltbauaufsicht zu veranlassen. Örtlichkeit, Messzeitpunkte und Dauer sind von der Umweltbauaufsicht festzulegen. Die Immissionen sind dabei unter Beachtung von § 11 (2) BStLärmIV mit einem Anpassungswert zu versehen. Unter Berücksichtigung der Einwirkzeit und Bezugszeiten sind die Baulärmindizes gemäß § 3 (2) BStLärmIV zu ermitteln und den Grenzwerten nach §10 (4) BStLärmIV gegenüberzustellen.“

Maßnahme 2.21

Der Sachverständige für Lärm:

In der Maßnahme 2.21 werden im Klammerausdruck „bauseitige aktive Maßnahmen“ ergänzt. Die Maßnahme lautet:

„Werden bei schalltechnischen Kontrollmessungen Überschreitungen der Grenzwerte nach § 10 Abs. 4 BStLärmIV festgestellt, sind die dafür verantwortlichen Ursachen zu lokalisieren und durch Schutzmaßnahmen zu kompensieren (z. B. durch bauseitige aktive Maßnahmen, Schalldämpfer, Abschirmeinrichtungen, Reduzierung oder Veränderung des Einsatzes von Geräten, Geschwindigkeitsbeschränkung). Nach Umsetzung der Maßnahmen sind an den zutreffenden Messpunkten neuerlich schalltechnische Kontrollmessungen durchzuführen. Die Maßnahmen sind solange zu verbessern, bis keine Überschreitung der Grenzwerte mehr festgestellt wird.“

Maßnahme 2.23

Der Sachverständige für Lärm:

Zur Anmerkung zu Maßnahme 2.23 von Dr. Vrtala betreffend der Zählung der lärmarmen LKW's. Nach Rücksprache mit dem SV für Verkehr ist die vorgeschlagene Vorgangsweise nicht möglich. Man müsste hierzu die LKW aufhalten, dies ist bei gleichzeitiger Messung nicht zielführend. Maßnahme 2.23 bleibt daher unverändert.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass von Dr. Wimmer und Dr. List bzw. auch von Dr. Vrtala Ergänzungs- und Änderungsvorschläge zu den Maßnahmen aus dem Fachbereich Luftschadstoffe und Klima eingebracht wurden und ersucht die Sachverständige um Stellungnahme dazu.

Maßnahme 3.5

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Die Maßnahme 3.5 lautet nun in textlicher Anlehnung an die Technische Grundlage zur Beurteilung diffuser Staubemissionen:

„Nicht staubfrei befestigte Baustraßen (auch als Verkehrsflächen genutzte Teile der Rohtrasse) sind während der Zeit der Benützung bei Trockenheit (= kein Niederschlag innerhalb der letzten 24 Stunden) nach Bedarf zur Staubbindung feucht zu halten. Die Befeuchtung ist bei Betriebsbeginn erstmals vorzunehmen und in ausreichendem Umfang (Richtwert: 3 l pro m² alle 3 Stunden) bis zum Betriebsende fortzuführen. Bei Niederschlagsereignissen können die Befeuchtungsmaßnahmen ausgesetzt werden.

Zusätzlich ist auf den nicht staubfrei befestigten Baustraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit so zu beschränken, dass eine erhebliche Staubentwicklung durch Aufwirbelung wirksam unterbunden wird (20 bis 30 km/h).“

Maßnahme 3.11

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Es erfolgt eine Änderung bei Maßnahme 3.11. Die Maßnahme lautet:

„Die Reifenwaschanlagen sind regelmäßig entsprechend des Verschmutzungsgrades der Anlage zu reinigen. Die Aufbereitung des Waschwassers (Trennung von Schmutz) und die Leerung des Sammelbereichs von abgesetzten Materialien sind durch die örtliche Bauaufsicht zu überwachen.“

Maßnahme 3.16

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Es erfolgt eine Änderung bei Maßnahme 3.16. Die Maßnahme lautet:

„Die Füll- und Abzugsaggregate von Silos für staubhaltige oder feinkörnige Güter sind geeignet abzukapseln und allfällige Verdrängungsluft dem Stand der Technik entsprechend zu entstauben.“

Maßnahme 3.18

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Es erfolgt eine Änderung bei Maßnahme 3.18. Die Maßnahme lautet:

„Der Transport von Erdmaterial darf nur in erdfeuchtem Zustand erfolgen. Ist keine ausreichende Erdfeuchte vorhanden oder steht eine Befeuchtung einer Verwertung des Materials entgegen, sind Staubemissionen mittels geeigneter Maßnahmen (z.B. Abdecken) zu vermindern.“

Maßnahme 3.23

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Es erfolgt eine Änderung bei Maßnahme 3.23. Die Maßnahme lautet:

„Während der Bauphase sind drei kontinuierliche Luftgütemessungen (PM10, PM2.5, NO₂) mit entsprechender Datenübertragung zur Umweltbauaufsicht durch eine hierfür fachlich qualifizierte Institution durchzuführen. Die fachliche Eignung hinsichtlich Luftgütemessungen ist durch entsprechende Referenzprojekte, Qualitätssicherung oder Akkreditierung nachzuweisen. Die Aufstellungsorte der Luftgütemessstellen sind in Abstimmung mit der UVP-Behörde festzulegen, wobei ein Messpunkt nahe der L6 (Parbasdorf), nahe der L9 (Obersiebenbrunn) und ein Messpunkt nahe der L11 (Gänserndorf Süd) liegen soll. Die Berichterlegung hat vierteljährlich zum 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November zu erfolgen.

Bei baubedingten Überschreitungen eines PM10-Wertes von 300 µg/m³ als gleitender 3-Stundenmittelwert sind durch die Umweltbaubegleitung kurzfristig und kurzzeitig über die bestehenden Maßnahmen hinaus weitere emissionsreduzierende Maßnahmen (insbesondere zusätzliches Straßenkehren oder Nassreinigen auf der betroffenen Zufahrtsstraße) anzuordnen. Die Umsetzung ist durch die Umweltbauaufsicht zu überwachen.

Bei weiterhin steigenden Konzentrationen sind die Maßnahmen bis hin zum Baustopp im betroffenen Bereich beziehungsweise zur Sperrung des baubedingten LKW-Verkehrs auf der betroffenen Zufahrtsstraße zu verschärfen. Diese zusätzlichen Maßnahmen sind so lange aufrechtzuerhalten, bis die baubedingten Zusatzbelastungen wieder merklich unter 300 µg/m³ PM10 im 3-Stundenmittel abgesunken sind.

Zusätzlich ist der gleitende 24-Stundenmittelwert zu erheben. Bei Überschreitung eines gleitenden 24-Stundenmittelwertes von 150 µg/m³ PM10 ist durch die Umweltbauaufsicht eine Ursachenerhebung durchzuführen und sind derartige Zustände durch Maßnahmenanpassung zu unterbinden.

Wenn im Laufe eines Kalenderjahres eine hohe Anzahl an Tagen mit Tagesmittelwerten von mehr als 50 µg/m³ PM10 (mehr als 17 Tage in der Hälfte des Kalenderjahres) bereits beobachtet wurde und diese nicht in gleicher Weise im Luftgütemessnetz des Landes Niederösterreich (Station Gänserndorf) beobachtet wurde, ist als Maßnahme eine Änderung des Baustellentransportkonzepts im Sinne einer anderen Aufteilung auf die Zufahrtsstrecken vorzusehen.“

Maßnahme 3.26

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Es erfolgt eine Änderung bei Maßnahme 3.26, sodass die Berichterlegung nun nicht wie zuvor nach Abschluss des Kalenderjahres, sondern halbjährlich erfolgt. Die Maßnahme lautet:

„Falls die Ergebnisse der Querschnittszählungen auf der S8 (getrennt für Personen und Lkw-Verkehr gemäß Maßnahme 1.12 und 1.13) über der prognostizierten Verkehrsbelastung liegen, ist zu überprüfen, ob dadurch der vorhabensbedingte Anteil der Immission an relevanten Stellen größer als die Irrelevanzschwelle liegt und es zu Grenzwertüberschreitungen kommen kann. Hierfür sind die Zusatzbelastungen an Immissionen für NO₂, PM10 und PM_{2,5} infolge der gemessenen Verkehrszahlen mittels atmosphärischer Ausbreitungsmodel-

lierung zu berechnen. Wenn diese Immissionsberechnungen eine grenzwertrelevante Zunahme der Immissionsbelastung ergeben, sind im Bereich betroffener Wohnanrainer Luftgütemessungen über den Zeitraum mindestens eines Jahres durchzuführen. Nach Durchführung der Messungen und Auswertungen sind die Ergebnisse halbjährlich, am 15. Mai und am 15. November des Jahres gesammelt, ausgewertet und interpretiert der UVP-Behörde zu übermitteln.“

Maßnahme 3.27

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima:

Maßnahme 3.27 kommt neu dazu. Die Maßnahme lautet:

„Der Behörde ist 6 Monate vor Verkehrsfreigabe anhand einer Ausbreitungsrechnung für NO₂ auf Basis der zum gegebenen Zeitpunkt aktuell vorliegenden motorbedingten Emissionsfaktoren für NO_x der Nachweis vorzulegen, dass im ersten Jahr nach Verkehrsfreigabe keine grenzwertrelevanten Zusatzbelastungen für NO₂ bei Wohnanrainern zu erwarten sind. Alternativ dazu ist im ersten Jahr nach Verkehrsfreigabe am nördlichen Ortsrand von Obersiebenbrunn (Schloßparkstrasse) ein kontinuierliches Luftgütemonitoring für NO₂ durchzuführen. Die Messergebnisse sind halbjährlich am 15. Mai und am 15. November des Jahres gesammelt, ausgewertet und interpretiert der UVP-Behörde und dem zuständigen Amt der Niederösterreichischen Landesregierung zu übermitteln.“

Der Verhandlungsleiter erteilt Hr. Ing. Haindl das Wort.

Ing. Haindl

Ing. Haindl projiziert eine Grafik (Beilage ./80) und erklärt dazu, dass in dieser Darstellung die Deponieprojekte eingezeichnet sind, die vorher im Rahmen der Präsentation nur per Hand gezeigt werden konnte. Über das gesamte Gebiet verteilt gibt es Deponien mit Höhen bis zu 40m und Bauzeiten bis zu 50 Jahren. Es ist verfehlt, wenn man hier noch von Offenlandschaftscharakter spricht, der Triel wird sich hier nicht mehr wohlfühlen.

Der Verhandlungsleiter verweist auf die bisherigen Ausführungen des Sachverständigen für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume.

Der Verhandlungsleiter erteilt der Projektwerberin das Wort.

Maßnahme 5.1

Mag. Linhart für die Projektwerberin bringt zur Maßnahme 5.1 vor wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die zeitliche Beschränkung des Oberbodenabschubs auf Zieselflächen war ohnehin nur für Flächen gemeint, auf denen das Ziesel zum Zeitpunkt des Eingriffs vorkommt. Auf allen anderen Flächen gilt die Einschränkung für bodenbrütende Vögel. Der vorgeschlagenen Formulierung kann daher zugestimmt werden.

Maßnahme 5.2

Mag. Linhart für die Projektwerberin bringt zur Maßnahme 5.2 vor wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016. Maßnahmen (z.B. Gestaltung der Böschung) können erst am Ende der Bauphase umgesetzt werden. Aus fachlicher Sicht ist es gerechtfertigt, da auch bei etwas zeitverzögerter Umsetzung eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes für die betroffenen Artgruppen nicht prognostiziert werden kann. Zudem sind diese bautechnisch nicht vorgezogen umsetzbar.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Es wird eine Ergänzung zum Vorschlag der Projektwerberin hinzugefügt:

„Die für Arten des Offenlandes vorgesehenen lebensraumverbessernden Flächen, das sind Brachestreifen und –flächen, Ruderalstandorte und Ausgleichsflächen für Neuntöter und Zieselfläche, sind jeweils spätestens in der Brutsaison vor Baubeginn anzulegen, um ihre Wirksamkeit mit dem Eintreten der Vorhabenswirkung sicher zu stellen. Ausgenommen hiervon sind jene straßennahen Maßnahmenflächen, welche nachweislich erst im Zuge der Errichtung oder Fertigstellung der Schnellstraße angelegt werden können. Diese Flächen sind zum frühest möglichen Zeitpunkt anzulegen. Der Nachweis ist durch die Umweltbaubegleitung zu erbringen.“

Maßnahme 5.3

Mag. Linhart für die Projektwerberin bringt zur Maßnahme 5.3 vor wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016. Aus Sicht der Projektwerberin ist ein zusätzlicher Maßnahmenbedarf für die Feldlerche nicht erforderlich. Begründet wird dies ausführlich in Beilage 1 zur Stellungnahme zum Maßnahmenkatalog des UVGA. Hinsichtlich des Maßnahmenbedarfes gibt es offenbar unterschiedliche Interpretationen der RVS Vogelschutz zwischen der Projektwerberin und dem SV Kollar. Die Projektwerberin ist weiterhin der Auffassung, dass ein zusätzlicher Maßnahmenbedarf für die Feldlerche in der Art hohen Ausmaß nicht erforderlich ist. Selbst wenn man der Begründung des SV folgen würde, so ist ein weiterer Aspekt zu berücksichtigen, der hinsichtlich des Maßnahmenumfangs von Relevanz ist. Auf künftigen Ausgleichsflächen für die Feldlerche ist ein höherer Bruterfolg gegeben, da auf solchen Flächen keine landwirtschaftliche Nutzung (Spritzmitteleinsatz, Bewässerung usw.) erfolgt. Daher wäre der Maßnahmenumfang durchaus geringer anzusetzen, da der erhöhte Bruterfolg positiv auf die Population der Feldlerche wirkt.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Zur Begründung der Heranziehung der Feldlerche als wertbestimmende Art

Die Feldlerche ist jedenfalls wertbestimmende Art, weil „SPEC 3“. Die Grenze „0,1% des österreichischen Bestandes“ in Tab. 1 RVS 04.03.13, S. 12 ist nur das Kriterium für die ent-

sprechende Teilraumeinstufung "hoch", kein Kriterium für die Notwendigkeit oder Nicht-Notwendigkeit von Maßnahmen. Die Feldlerche ist nicht nur dann eine die Sensibilität des jeweiligen Teilraumes bestimmende Vogelart, wenn ihr Bestand mehr als 0,1% des österreichischen Bestandes erreicht, sondern geht als wertbestimmende Art jedenfalls in die Bewertung zur Einstufung ein. Die 0,1% Schwelle für SPEC-Arten ist dann ausschlaggebend, wenn dieses Kriterium das bewertungsbestimmende Kriterium ist.

Anmerkung: Über die bloße Ableitung aus der RVS hinaus wird die fachliche Begründung der besonderen Berücksichtigung der Feldlerche als wertbestimmende vom Vorhaben betroffene Art im Gutachten ausführlich diskutiert: Die Feldlerche ist Kennart für den vom Vorhaben betroffenen Landschaftsraum, sie zeigt abnehmenden Bestandstrend gerade auch in Österreich und die Maßnahmen für diese Art sind geeignet, Auswirkungen auf die Fauna (und Flora) des Marchfeldes insgesamt zu vermindern.

Zur Begründung von Maßnahmen für Feldlerchen

Auswirkungen sind – unabhängig von der Teilraumeinstufung – für wertbestimmende Arten auszugleichen, das geht aus den Formulierungen „ „Fällt das Eingriffsausmaß in die Stufen mittel, hoch oder sehr hoch, sind zumindest für wertbestimmende Arten auf Artniveau Maßnahmen zu entwickeln“ unter Punkt 7.4.1 der RVS 04.03.13, S.14, und „Auswirkungen von Maßnahmen sind zumindest für wertbestimmende Arten zu definieren“ unter Punkt 7.6, S. 15, hervor.

Anmerkung: Aus der RVS 04.03.13 geht keine Berechtigung zur Begrenzung von Maßnahmen auf wertbestimmende Arten aus einer bestimmten Sensibilitätsstufe des Teilraums, in dem sie vorkommen, hervor. Auch im Arbeitspapier zur RVS ist keine solche Begrenzung enthalten, die dort verwendete Formulierung lässt der fachlichen Begründung von Maßnahmen und ihrer Gewichtung im Gesamtpaket der Maßnahmen breiten Raum („Das Erfordernis von Maßnahmen und ihre spezifische Ausgestaltung sind im Rahmen des jeweiligen Projektes festzulegen, auch unter Berücksichtigung anderer Fachbereiche. Je höher die jeweils zu vermeidende, mindernde oder auszugleichende Eingriffsschwere bezüglich der Belange des Vogelschutzes ist, desto gewichtiger sind diese Belange auch gegenüber anderen Fachbereichen in der Abwägung und Entscheidung für Maßnahmen einzustufen“).

Mit Bezug auf den Maßnahmenvorschlag der Erstellung eines Detailkonzepts für die Betriebsphase (5. 57) wird die Maßnahme jedoch entsprechend ergänzt und lautet wie folgt:

Um nachteilige Auswirkungen auf die Feldlerche durch Flächenbeanspruchung in der Bauphase zu vermeiden, sind die für die Betriebsphase vorgesehenen lebensraumverbessernden Flächen von insgesamt 39 ha Größe spätestens in der Brutsaison vor Eintritt der Vorhabenswirkung, das ist hier mit der flächigen Grundinanspruchnahme Bauphase 1, anzulegen. Für die Maßnahmen für die Feldlerche ist spätestens 6 Monate vor ihrer Umsetzung ein Detailkonzept der Naturschutzbehörde vorzulegen.

Mag. Linhart für die Projektwerberin:

Laut TGA 05 kommt es im Zuge der Bauphase lt. SV zu einem Maßnahmenbedarf von 17 ha, in der Betriebsphase zu 22ha. Es wird daher angeregt, vor Baubeginn nicht sämtliche 39 ha bereits umsetzen zu müssen, sondern nur die 17ha. Die restlichen ha sind bis Inbetriebnahme umzusetzen; jeweils entsprechend dem Eingriff in der jeweiligen Phase.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Dem weiteren Vorschlag kann mit einer zusätzlichen Maßnahme für die Betriebsphase entsprochen werden. Insgesamt 39ha mindestens 17 ha in der Bauphase, mindestens 22 ha in der Betriebsphase.

Hr. Rehm:

Die Projektwerberin macht zu diesem und den folgenden Maßnahmvorschlägen wiederholt den Versuch, die Ausgleichsflächen für die Spezies Feldlerche, Rebhuhn, Kiebitz und Neuntöter wechselseitig (teilweise) anzurechnen. Ein und dieselbe Fläche ist aber nicht für alle Tierarten geeignet bzw. sind nicht alle Tierarten überlappend "stapelbar".

Es wird daher bereits an dieser Stelle angeregt, bei Saldierungen, Anrechnungen aller Art sehr zurückhaltend vorzugehen.

Maßnahme 5.5

Mag. Linhart für die Projektwerberin bringt zur Maßnahme 5.5 vor wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016. Aus Sicht der Projektwerberin kann diese Maßnahme in Maßnahmenflächen für andere Offenlandarten integriert werden, sofern sie den ökologischen Anforderungen des Kiebitz entsprechen.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Hinsichtlich zeitlicher Abfolge s. vorige Auflagen: Der Anlage der Fläche bis zur letzten Saison vor dem Bau steht nichts entgegen, weil auch diese Fläche abseits der Baustelle anzulegen ist. Eine Aufnahme der Kiebitzfläche in Rebhuhnflächen ist nicht vorgesehen und wird als nicht zielführend betrachtet, weil der Kiebitz eher feuchte Flächen mit Rohbodenanteil bevorzugt und das Rebhuhn eher trockene Flächen mit hohem Altgrasanteil. Dem Vorschlag, das Detailkonzept erst 1 Monat statt 6 Monate vor Umsetzung der Maßnahme vorzulegen, kann nicht zugestimmt werden, weil der Behörde ausreichend Zeit zur Begutachtung – allenfalls unter Beiziehung eines Ornithologen – eingeräumt werden muss. Der Maßnahmvorschlag wird daher aufrecht erhalten.

Der Verhandlungsleiter erklärt, sich zum weiteren Zeitplan der heutigen Verhandlung nach einer Pause zu äußern und unterbricht die Verhandlung um 19.05 Uhr für eine Pause.

(Anm.: Hr. Ing. Bloms verlässt vor ihrer Wiederaufnahme die Verhandlung.)

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 19.29 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter erklärt, dass die Maßnahmendiskussion heute abgeschlossen werden soll, zudem sind noch Beantwortungen von Einwänden durch Sachverständige ausständig. Weiters wird die ASFINAG noch eine Stellungnahme abgeben.

Es soll anschließend die Verhandlungsschrift über die bisherigen Verhandlungstage vom 5. bis 8. April 2016 und 23. bis 25. Mai 2016 abgeschlossen werden und nach § 44e Abs. 3

AVG zur öffentlichen Einsicht aufgelegt werden. Dazu wird die Verhandlung auf den 3. Juni 2016, 8.30 Uhr, in das bmvit, Radetzkystraße 2, 1030 Wien, Raum EA08 verlagert werden. Eine mündliche Erörterung des Vorhabens wird an diesem Tag nicht stattfinden, es besteht an diesem Tag die Möglichkeit zur Durchsicht und Unterfertigung des Protokolls.

Anschließend wird die Verhandlung betreffend die Fachbereiche Hydrogeologie und Grundwasser sowie die darauf aufbauenden Fachbereiche auf den 21. November 2016 um 9.00 Uhr am selben Ort (Festsaal der Arbeiterkammer Bezirksstelle Gänserndorf, Wiener Straße 7a, 2230 Gänserndorf) verlagert werden.

Auf den Einwand von Hr. Rehm, dass auch Straßenwässer und Oberflächenwässer zu diesem Themenkomplex gehören, erklärt der Verhandlungsleiter, dass dieser Einwand aufgenommen wird.

Mag. Kubin für die Projektwerberin zum Vorschlag für die weitere Vorgangsweise bezüglich der Verhandlung über die Stellungnahme der Projektwerberin zu den Maßnahmenvorschlägen der Prüfgutachter:

Um im Sinn der Verfahrenseffizienz den weiteren Verhandlungsablauf zu beschleunigen und unnötige mündliche Wiederholungen schriftlich erstatteten Vorbringens zu vermeiden, verweist die Projektwerberin auf ihre den Parteien und der Behörde vorliegende schriftliche Stellungnahme zu den Maßnahmenvorschlägen der Prüfgutachter und erhebt diese zu ihrem Vorbringen im Rahmen der mündlichen Verhandlung.

Der Verhandlungsleiter befragt die anwesenden Parteien, ob sie mit dieser Vorgangsweise einverstanden sind. Die noch anwesenden Personen Hr. Rehm, Hr. Ing. Haindl, Hr. Haindl und Hr. Cahnbley erklären sich mit dieser Vorgangsweise einverstanden.

Mag. Kubin für die Projektwerberin:

Die Projektwerberin erstattet auf Basis der – auf gerade erfolgte Umfrage der Behörde – ausdrücklich erklärten Zustimmung aller anwesenden Parteien und der Behörde den Vorschlag, dass der fachlich jeweils angesprochene Prüfgutachter auf ihr Vorbringen zu den Maßnahmenvorschlägen jeweils direkt antwortet und die weiteren Maßnahmenvorschläge auf dieser Basis mündlich verhandelt werden.

Maßnahme 5.6

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Der Notwendigkeit der Präzisierung der Bauzeiteinschränkung wird zugestimmt. Da die sensible Zeit für den Biber die Wintermonate sind, wenn die Biber Winterruhe halten und überwiegend von ihren beim Bau gelagerten Vorräten leben, und die Jungenaufzuchtzeit wie beschrieben, ist der Bau im Bereich eines besetzten Biberbaus in der Zeit von Anfang Oktober (um nötigenfalls die Anlage eines anderen Winterbaus zu ermöglichen) bis Ende Juli zu unterlassen. Dass dies nur auf einen besetzten Biberbau zutrifft, ist evident und war so gemeint.

Mag. Linhart für die Projektwerberin:

Die Projektwerberin bittet um fachliche Auskunft, wieso die Bauzeiteinschränkung nun auf Oktober ausgeweitet wird.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Durch die Ausweitung der Bauzeitbeschränkung wird sichergestellt, dass, für den (unwahrscheinlichen) Fall, dass ein Biberbau betroffen ist, auch in der Jungenaufzuchszeit keine Störung der Art an der Fortpflanzungsstätte zu erwarten ist.

Maßnahme 5.7

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Im Änderungsvorschlag wandert der Begriff Zaun-Kübel-Methode vom Klammerausdruck in den folgenden Satz. Da sich dadurch am Maßnahmeninhalt nichts ändert, kann der Formulierungsänderung zugestimmt werden.

Maßnahme 5.8

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Mit der zeitlichen Beschränkung der Oberbodenbearbeitung ist nicht das Bachbett, sondern es sind die Uferbereiche gemeint. Es ist jedoch richtig, dass nach erfolgreichem Absammeln keine Amphibien mehr im Baufeld sein sollten. Der Umformulierung kann zugestimmt werden.

Maßnahme 5.14

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Es ist richtig, dass nach erfolgreichem Absammeln keine Reptilien mehr im Baufeld sein sollten. Der Umformulierung kann zugestimmt werden.

Maßnahme 5.17

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Der Vorschlag wird angenommen, nach Präzisierung von 5.2 kann der Auflagenvorschlag entfallen.

Maßnahme 5.18

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Maßnahme ist, wie aus dem Gutachten hervorgeht, für die Neuntötervorkommen auf der Gänserndorfer Terrasse nahe dem Vogelschutzgebiet vorgesehen. Aufgrund der vom Vor-

haben betroffenen Neuntöterreviere sind, wie im Gutachten beschrieben, insgesamt 8 ha mit Einzelflächen nicht kleiner als 2 ha erforderlich. Mit der „Maßnahme am Kleinen Wagram“ ist offenbar die Maßnahme des Ersatzes von beanspruchtem (verbuschendem) Trockenrasen als Lebensraum für Tiere angesprochen (Maßnahme 5.70). Diese Maßnahme ist nicht geeignet, als Neuntötermaßnahme anerkannt zu werden, weil die Neuntöterbrutflächen Strauchbestände von ausreichender Größe, Geschlossenheit und mit einem Anteil an dornigen Sträuchern erfordern, die Initiierung von Trockenrasen auf Trockenrasengrund aber überwiegend offenen Lebensraum. Dem Vorschlag, das Detailkonzept erst 1 Monat statt 6 Monate vor Umsetzung der Maßnahme vorzulegen, kann nicht zugestimmt werden, weil der Behörde ausreichend Zeit zur Begutachtung – allenfalls unter Beiziehung eines Ornithologen – eingeräumt werden muss. Dem Änderungsvorschlag kann somit nicht zugestimmt werden.

Mag. Linhart für die Projektwerberin:

So wie die Projektwerberin den Maßnahmenvorschlag verstanden hat, soll die Maßnahme am kleinen Wagram darauf abzielen, einen aufgelockerten Gehölzbestand mit grasiger Vegetation herzustellen. Diese Maßnahme entspricht den Anforderungen des Neuntöters.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Maßnahme entspricht nicht den Lebensraumanforderungen des Neuntöters, weil der Neuntöter ausreichend große Strauchbestände mit dornigem Anteil braucht.

Maßnahme 5.19

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Zweck der Präzisierung des Umsetzungszeitpunktes ist es, die Umsetzung aller Maßnahmen für alle entsprechenden Arten gesammelt vor Baubeginn abzusichern. Da dies gemäß 5.2 ohnehin vorgesehen ist, schadet die nochmalige Formulierung übergreifend über die Schutzgüter nicht.

Maßnahme 5.20

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Der Auflagenvorschlag war in diesem Sinne gemeint. Der Umformulierung wird unter Beibehaltung der Berichtspflicht zugestimmt.

Der abgeänderte Vorschlag lautet:

„Der vom Vorhaben beanspruchte Grund ist spätestens 1 Monat vor Baubeginn mit fachlicher Expertise auf das Vorhandensein von Brutwänden der Uferschwalbe oder des Bienenfressers abzusuchen. Darüber ist spätestens 2 Wochen vor Baubeginn (Bauphase 0) der Naturschutzbehörde Bericht zu legen. Erfolgt die Beanspruchung von potenziellen Brutwänden innerhalb der Brutperiode von Uferschwalbe und Bienenfresser, so sind im Trassenabschnitt nördlich des Schotterabbaugebietes Markgrafneusiedl zwischen km 6,4 bis km 10,1 derartige Strukturen vor Eingriff mit fachlicher Expertise hinsichtlich einer Besiedelung zu

kontrollieren. Im Falle einer festgestellten Besiedelung durch Uferschwalbe und Bienenfresser auf durch das Vorhaben betroffenen Flächen ist die Beanspruchung der Brutwand auf Brutzeit, das ist bis zum Ausfliegen der letzten Jungen, zu unterlassen. Darüber ist gegebenenfalls im Statusbericht der Umweltbaubegleitung Bericht zu legen.“

Maßnahme 5.21

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Mit der Formulierung der Maßnahme waren natürlich nur besetzte Brutplätze gemeint („Brutvorkommen“). Der vorgeschlagenen Präzisierung kann zugestimmt werden.

Maßnahme 5.22

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Mit der Formulierung der Maßnahme waren natürlich besetzte Amphibienlebensräume gemeint. Der Präzisierung mit Bezug zum Bauzeitplan kann zugestimmt werden.

In der Formulierung der Maßnahme wurde der Oberbodenabschub als der relevante Beginn der Bauphase angenommen, daher wurde dieser als Bezugszeitpunkt gewählt. Der Präzisierung mit Bezug zum Bauzeitplan kann zugestimmt werden.

Die Formulierung der Maßnahme bezieht sich ohnehin nur auf festgestellte Brutvorkommen, der zeitliche Bezug geht daher daraus hervor. Der räumlichen und zeitlichen Präzisierung mit Bezug zum Bauzeitplan kann daher zugestimmt werden.

In der Formulierung der Maßnahme wird die Dokumentation durch die UBB vorausgesetzt, die Maßnahme sollte nur die Berichtlegung an die zuständige Naturschutzbehörde sicherstellen. Da die Übermittlung der Berichte der UBB an die dann zuständige Naturschutzbehörde ohnehin bei Einrichtung einer UBB gemäß RVS Umweltbaubegleitung und den rechtlichen Vorgaben gesichert ist, kann der vorgeschlagenen Umformulierung zugestimmt werden.

Um den Ansprüchen des Artenschutzes zu genügen, und weil der Feldhamster im Marchfeld durchaus vorkommt, wenn auch mit großen Bestandesschwankungen, und daher sein Vorkommen zum Zeitpunkt der Umsetzung des Vorhabens nicht von vornherein auszuschließen ist, wird der Maßnahmenvorschlag aufrecht erhalten.

Maßnahme 5.34

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Maßnahme wurde wie folgt umformuliert:

„Um das Lebensraumangebot für Kleintiere, besonders Wirbellose, auf Abbauf Flächen auch im vom Vorhaben beanspruchten Teil des Abbaugbietes bei Markgrafneusiedl aufrecht zu erhalten, sind jeweils mit abgebautem Material aus betroffenen in Abbau befindlichen oder

*still gelegten Gruben Flächen anzulegen, die als Rohböden mit frühen Sukzessionsstadien an ungestörter Stelle in einer Gesamtfläche von etwa 1 ha aufgebracht werden und eine Steilwand enthalten. Die Steilwand ist etwa durch Abstechen eines aufgeschütteten Sand- und Kieshaufens mit erdigem Anteil mit mindestens zwei Metern Höhe und etwa 10 Metern Breite herzustellen und in ihrem senkrechten Teil sowie auf der Fläche davor auf mindestens 5 m Abstand vegetationsfrei zu halten. Die Örtlichkeit ist, dem Zyklus des Bestehens derartiger Lebensräume in Grubengelände entsprechend, zu erhalten, bis die Steilwand von selbst erodiert ist. Danach kann sie in die vorgesehenen Ruderalflächen aufgenommen werden. Eine räumliche Anbindung an die im Projekt vorgesehenen Ruderal- und Rohbodenflächen der Maßnahmen T_Öko 09 bis T_Öko 12 ist sachgerecht. Die Maßnahme ist fachlich zu betreuen. Spätestens 3 Monate nach Umsetzung ist **im Statusbericht der Umweltbaubegleitung** darüber fachlich Bericht zu legen.“*

Mag. Linhart für die Projektwerberin:

Die Projektwerberin erkundigt sich, ob der strukturelle Aspekt Steilwand – also ein maßgeblicher Bestandteil für diese Maßnahme darstellt. Dies ist aus dem ursprünglichen Maßnahmenvorschlag nicht hervorgegangen. Ist also eine Kombination mit den bereits im Projekt vorgesehenen Offenbodenmaßnahmen möglich oder müssen zusätzlich zu diesen Maßnahmen weitere 1ha Ausgleichsfläche angelegt werden.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Da der strukturelle Aspekt Steilwand tatsächlich ein maßgeblicher Bestandteil möglicherweise beanspruchter Lebensraumtypen in Schottergruben mit sandigem Anteil ist, und da die Anlage einer Steilwand das Aufschütten eines ausreichend großen Hügels, der angestochen wird, bedarf, ist eine Steilwand auf etwa 1 ha Fläche anzulegen, eine räumliche Anbindung an Offenbodenflächen ist wie im Maßnahmenvorschlag enthalten möglich und sinnvoll.

Maßnahme 5.35

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Maßnahme bezieht sich auf eine im Projekt vorgesehene Maßnahme (FW Bau 1) und ergänzt diese mit dem Begriff Unterwuchs, weil dieser auch Brutraum von Vögeln ist, und mit der Berichtspflicht an die Behörde. Unterwuchs ist die Strauchschicht und die Jungbaumschicht unterhalb der Baumschicht. Wurzelstöcke gehören nicht zum Unterwuchs und sind somit nicht gemeint. Es wird somit kein Anlass für eine Änderung der Maßnahmenformulierung erkannt.

Mag. Linhart für die Projektwerberin:

Aufgrund der Formulierung „Rodung“ ist eine Adaptierung der Formulierung erforderlich. Rodung beinhaltet auch das Entfernen der Wurzelstöcke. Relevant ist jedoch in diesem Zusammenhang das Fällen von Bäumen und Gehölzen. Rodung kann missverständlich ausgelegt werden und hinsichtlich des Zeitfaktors zu großen Problemen führen. Daher wird vorgeschlagen, das Wort Fällung anstatt Rodung zu verwenden.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Dem Vorschlag der PW wird zugestimmt. Die Maßnahme lautet:

Über die Vornahme von Fällungen von Bäumen **und sonstigen Gehölzen** ausschließlich außerhalb der Brutzeit, Anfang Oktober bis Ende Februar, ist im Statusbericht der Umweltaufsicht Bericht zu legen.

Maßnahme 5.36

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Der Änderungsvorschlag fügt der Maßnahmenformulierung die Einschränkung von fledermauskundlich zu überprüfenden Bäumen auf Bäume über 40cm BHD und die Beschränkung auf Winterquartiere hinzu. Da Fällungen nur im Winter vorgesehen sind, ist mit der Formulierung „*Vorkommen von Fledermäusen anhand des Vorhandenseins von Baumhöhlen, absteigender Rinde usw. ...*“ das mögliche Vorhandensein von Winterquartieren gemeint. Da eine fledermauskundige Person ohnehin jene Bäume kontrollieren wird, die als Winterquartier in Frage kommen, ist kein Anlass für eine Beschränkung auf Bäume über 40cm BHD erkennbar. Sollte mit dem Änderungsvorschlag gemeint sein, dass eine fledermauskundige Person nur die vorausgewählten Bäume mit BHD >40 cm kontrollieren soll, so ist kein fachlicher Zugewinn erkennbar, da die fledermauskundliche Person ja ohnehin anwesend sein muss, zumal das Vorhandensein von Bäumen >40 cm BHD vorauszusetzen ist. Es wird daher kein Grund erkannt, die Maßnahmenformulierung zu ändern.

Mag. Linhart für die Projektwerberin:

Die Fällung von Bäumen erfolgt im Winterhalbjahr. Zu diesem Zeitpunkt befinden sich baumbewohnende Fledermäuse in starkstämmigen Bäumen (BHD > 40cm), daher ist die Beschränkung der Suche nach Quartieren auf solche Bäume fachlich gesehen ausreichend und daraufhin einzuschränken.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Da Fledermäuse auch kleineres Totholz aufsuchen können und die fledermauskundliche Betreuung ohnehin anwesend sein muss, wird es als sinnvoll erachtet, die Maßnahme wie formuliert aufrecht zu erhalten.

Maßnahme 5.37

Mag. Linhart für die Projektwerberin:

Aus dem Maßnahmenvorschlag ist nicht klar erkenntlich, um welche Maßnahme es sich handelt. Daher wird die Umformulierung dieses Maßnahmenvorschlages vorgeschlagen.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Im Sinne des zur vorigen Maßnahme (5.36) Gesagten und unter Einbeziehung der UBB wie im Änderungsvorschlag vorgesehen, wäre die Formulierung wie folgt zu ändern:

„Die Umsetzung der Maßnahme zur Kontrolle und Begleitung der Fällung von Bäumen durch eine fledermauskundige Person ist im Bericht der Umweltbaubegleitung mit Bilddokumentation darzustellen.“

Maßnahme 5.40

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Bereiche entlang der Trasse, wo Zieselschutzwände erforderlich sind, werden im Gutachten begründet beschrieben. Die Zieselschutzwände sollen Verluste von Zieseln auf der Straße vermeiden und das Aufsuchen der Querungsmöglichkeiten (Grünbrücke, Zieseldurchlässe) ermöglichen, daher sind sie auf gesamter Strecke zwischen Querungsmöglichkeiten herzustellen. Es wird präzisiert:

„In den im Projekt für die Errichtung von Zieselschutzwänden definierten Abschnitten der S8 Schnellstraße bzw. der Spange Strasshof, das ist beidseitig auf den bezeichneten Abschnitten der Spange Strasshof und nordseitig entlang der S 8 von der Spange Straßhof weg bis zur Grünbrücke westlich der L 11 an der Nordseite der S 8 sind am Fuße der Straßenböschung geeignete Zieselschutzwände aufzustellen, etwa 80 cm hohe Wände mit glatter Oberfläche und Überstiegsschutz.“

Maßnahme 5.42

Mag. Linhart für die Projektwerberin:

Der Projektwerberin ist nicht klar, worauf diese Maßnahme abzielt, da derartige Kleintierdurchlässe für das Ziesel nach Angaben im TGA 5 nicht wirksam sind.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Unwirksamkeit der im Projekt vorgesehenen Kleintierdurchlässe wird im Gutachten beschrieben und ist die Begründung für die Zieseldurchlässe wie im Maßnahmenvorschlag enthalten. Von den im Projekt enthaltenen Kleintierdurchlässen wurden dennoch zwei beibehalten, die möglichst nahe am Wald am Hagerfeld, also abseits der Zieselbrache, anderen Kleinsäugetern als Durchlass dienen sollen. Der Maßnahmenvorschlag wird daher aufrechterhalten.

Maßnahme 5.43

Mag. Linhart für die Projektwerberin:

Aus Sicht der Projektwerberin entspricht diese Maßnahme inhaltlich der entsprechenden Maßnahme, die bereits im Projekt vorgesehen ist.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Maßnahme T_Öko 52 „Errichtung von Schutzwänden beidseits entlang der Brücke (Höhe 4m)“ wird durch den Maßnahmenvorschlag präzisiert.
Der Maßnahmenvorschlag wird aufrechterhalten.

Maßnahme 5.45

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Der Maßnahmenvorschlag lautet somit:

„Um das Kollisionsrisiko für Fledermäuse und Vögel in der Waldquerung östlich der Straße L 11 bis Trassenkilometer 10,8 zu verringern, sind auf diese Länge beiderseits der Straße Kollisionsschutzwände zu errichten. Die Wände sind stabil, weitgehend undurchsichtig und entsprechend der Höhe der höchsten Fahrzeuge etwa 4 Meter hoch über der Fahrbahn auszuführen. Die Maßnahme ist in Konzeption und Umsetzung von einer fledermauskundlich fachlichen Betreuung zu begleiten. Spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Maßnahme ist der Naturschutzbehörde ein Detailkonzept vorzulegen, spätestens 3 Monate nach Umsetzung der Maßnahme ist mit Bilddokumentation und fachlichem Kommentar darüber zu berichten.“

Mag. Linhart für die Projektwerberin:

Im Unterschied zur vorangegangenen Maßnahme steht hier nicht weitgehend undurchsichtig, sondern undurchsichtig. Es ist der Projektwerberin nicht klar, warum die Zäunung in diesem Fall undurchsichtig sein muss.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Dies entspricht dem gegenwärtigen Wissensstand. Die Erkenntnisse der Fledermauskunde sind gegenwärtig im Fluss, sollten zum Zeitpunkt der Umsetzung der Maßnahme neue Erkenntnisse vorliegen, sind diese im Detailkonzept vorzulegen.

Maßnahme 5.46

Mag. Linhart für die Projektwerberin:

Aus Sicht der Projektwerberin ist diese Maßnahme nicht erforderlich, da die im Projekt bereits vorgesehene Zäunung die Waldrandsituation inkludiert und ein erhöhtes Kollisionsrisiko durch diese Maßnahme wirksam vermieden wird. Eine detaillierte Ausführung findet sich in der Stellungnahme zum Maßnahmenkatalog des UVGA.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Da zur Wirksamkeit von derartigen Querungsmöglichkeiten für Fledermäuse („hop over“ und Ähnliches) noch wenig Erfahrungsberichte vorliegen, wird es als zweckmäßig erachtet, die Maßnahme sicherheitshalber umzusetzen und von einer fledermauskundlich fachlichen Begleitung betreuen und im Detail konzipieren zu lassen. Der Maßnahmenvorschlag wird aufrechterhalten.

Maßnahme 5.47

Mag. Linhart für die Projektwerberin:

Bei km 11,25 bis km 11,4 ist eine Kollisionsschutzwand aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich, da hier durch die spezielle räumliche Situation und der Bepflanzung eine Situation eines „hop overs“ entsteht. Eine detaillierte Ausführung findet sich in der Stellungnahme zum Maßnahmenkatalog des UVGA.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Dazu wird ausgeführt: Auch für diese Maßnahme ist fachliche Betreuung zweckmäßig. Da von beiden Seiten Gehölze an die Straße anschließen, ist eine Unterbrechungswirkung für Leitlinien gegeben. Da über die Wirksamkeit von „hop over“-Situationen noch wenig bekannt ist, wird es als zweckmäßig erachtet, die Maßnahme von einer fledermauskundlich fachlichen Begleitung betreuen und im Detail konzipieren zu lassen. Der Maßnahmenvorschlag wird aufrechterhalten und ergänzt:

„Um das Kollisionsrisiko für Fledermäuse und Vögel im Bereich der Gehölze am Klingefeld bei Trassenkilometer ca. 11,25 bis 11,4 und 12,96 bis 13,3 zu verringern, sind auf diese Länge beiderseits der Straße Kollisionsschutzwände zu errichten. Die Wände sind stabil, weitgehend undurchsichtig und entsprechend der Höhe der höchsten Fahrzeuge etwa 4 Meter hoch über der Fahrbahn auszuführen. Die Maßnahme ist in Konzeption und Umsetzung von einer fledermauskundlich fachlichen Betreuung zu begleiten. Spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Maßnahme ist der Naturschutzbehörde ein Detailkonzept vorzulegen, spätestens 3 Monate nach Umsetzung der Maßnahme ist mit Bilddokumentation und fachlichem Kommentar darüber zu berichten.“

Maßnahme 5.54

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Es wird auf die Ausführungen zu Maßnahme 5.3 verwiesen. Der Maßnahmenvorschlag wird aufrechterhalten.

Maßnahme 5.55

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Es wird auf die Ausführungen zu Maßnahme 5.3 verwiesen. Der Maßnahmenvorschlag wird aufrechterhalten.

Maßnahme 5.56

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Der Maßnahmenvorschlag soll zur Bauphase verschoben werden. Dem Vorschlag der PW wird zugestimmt.

Maßnahme 5.57

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Laut PW soll die Maßnahme unter Bauphase aufgenommen werden. Es wird auf die Ausführungen zu Maßnahme 5.3 verwiesen. Die Anführung der Maßnahme auch in der Betriebsphase sollte die Aufrechterhaltung der Flächen auch in der Betriebsphase herausstreichen. Es ist jedoch richtig, dass, vorausgesetzt, die Flächen werden nach der Bauphase beibehalten, die Maßnahme auch zur Bauphase gerückt werden kann. Sie wurde hier daher unter Maßnahme 5.3 aufgenommen. Der Zeitraum von 6 Monaten soll der Behörde fachgerechte Beurteilung der Maßnahme unter Heranziehung ornithologischer Beratung ermöglichen. Er wird daher aufrechterhalten.

Hr. Rehm:

Ein Zeitraum von 15 Jahren wird als nicht ausreichend erachtet, deshalb ist Bestandsdauer einzusetzen.

Maßnahme 5.58

Dr. Bergthaler für die Projektwerberin zu naturschutzfachlichen Maßnahmenvorschlägen bezüglich der Sicherung von Flächen auf Bestandsdauer:

Soweit die Vorlage von Verträgen zum Nachweis einer bestimmten Maßnahmensicherung verlangt wird (zB zur Sicherung auf Bestandsdauer), ist klarzustellen, dass nach den Grundsätzen des Vertragsrechts Dauerschuldverhältnisse auf unbestimmte Zeit abgeschlossen werden können; ein „ewiger“ Ausschluss jedweder Kündigungs- oder Aufhebungsrechte ist allerdings zulässigerweise nicht vereinbar.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Der rechtlichen Interpretation wird zugestimmt.

Maßnahme 5.63

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Aus der Formulierung „sonstiger zweckfremder Nutzung“ geht klar hervor, dass nicht die Pflege gemeint ist. Um diesen Umstand noch klarer zu machen, kann der Maßnahmenvorschlag aber umformuliert werden:

„Flächen mit dem Schutzziel Rebhuhn sind von zweckfremder Befahrung, Begehung oder sonstiger nicht dem Schutzziel dienender Nutzung freizuhalten.“

Maßnahme 5.65

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Es ist nicht vorgesehen, die Fläche für den Kiebitz in die Maßnahmenflächen für andere Vogelarten zu integrieren.

Die Maßnahme wird präzisiert:

„Die Fläche für den Kiebitz ist als Wiese, also mit gräserdominierter Einsaat, zu bebauen, wobei Offenstellen von Einsaat frei zu lassen sind. Alternativ kann ca. eine Hälfte der Fläche mit einer spät geernteten Hackfrucht, etwa Zuckerrübe oder Kartoffel, bebaut werden. Mahd und Ernte sind nicht vor Mitte Juni und nicht gleichzeitig vorzunehmen.“

Maßnahme 5.66

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Der Verschiebung der Maßnahme in die Betriebsphase wird zugestimmt.

Maßnahme 5.69

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Maßnahme lautet nun wie folgt:

„Im ersten, im dritten und im fünften Jahr nach Anlage der Fläche gemäß Maßnahme 5.34 (Rohbodenfläche mit Steilwand) und nachfolgend in jedem fünften Jahr ist der Naturschutzbehörde über den Zustand der Fläche zu berichten.“

Maßnahme 5.71

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Da tatsächlich die Etablierung der (verbuschenden) Trockenrasenfläche nach 15 Jahren zu erwarten ist und weitere selbständige Verbuschung mit dem Ziel nicht im Widerspruch steht, da auch die Flächen im Ist-Zustand verbuschen, kann der Begrenzung der Dokumentationsdauer zugestimmt werden. Der Änderungsvorschlag kann in der vorgelegten Form übernommen werden.

Maßnahme 5.73

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Mit dem Kiefernbestand ist der Altkiefernstreifen weiter östlich gemeint (auf der Abbildung erkennbar). Die Maßnahmenformulierung wird aufrechterhalten.

Maßnahme 5.74

Hr. Rehm:

Eine Entwicklungsfläche für Eichenwaldbestand ist nicht dasselbe wie eine Bestandssicherung bestehender Eichen mit definiertem Stammdurchmesser, die Maßnahme kann daher nicht wie von der Projektwerberin gefordert entfallen, sondern hat zu verbleiben.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Nach Diskussion wird festgestellt, dass die im Projekt enthaltenen Waldverbesserungsmaßnahmen nicht die dauernde Außernutzungsstellung des Waldes bedeuten, sondern eine Waldumwandlung. Die Maßnahme bleibt unverändert aufrecht.

Maßnahme 5.75

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Wie 5.74. Die Maßnahme bleibt unverändert aufrecht.

Maßnahme 5.77

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Maßnahme bleibt unverändert aufrecht.

Maßnahme 5.80

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Maßnahme bezieht sich im Speziellen auf die Ziesellenkungsmaßnahmen entlang der Straßenböschungen in der vorangehenden Maßnahme 5.79. Einer Zusammenfassung aller Maßnahmen zur Konzipierung und zur Dokumentation der Zieselmaßnahmen wird zugestimmt. Diese Zusammenfassung wird wie vorgeschlagen in Maßnahme 5.82 vorgenommen.

Maßnahme 5.81

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

An der Zubringerstraße Straßhof sind Maßnahmen zum Schutz des Ziesels vorgesehen. Mit der Formulierung „nach positiver fachlicher Prüfung der Zieselschutzmaßnahme“ ist daher selbstverständlich die Prüfung der fertiggestellten Zieselmaßnahmen gemeint. Die Zieselmaßnahmen an der Zubringerstraße Straßhof sind in Maßnahmen 5.39 (Zieseldurchlässe) und 5.40 (Zieselschutzwand) festgelegt. Ein Bezug auf diese beiden vorangehenden Maßnahmen präzisiert die Maßnahme freilich. Der Umformulierungsvorschlag kann angenommen werden.

Maßnahme 5.82

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Umzusetzen ist die Maßnahme, wie auch andere Maßnahmen, in der Bauphase, ihre Wirkung entfaltet sie in der Bauphase und in der Betriebsphase. Vor die Wahl gestellt, derartige Maßnahmen dem früheren Zeitpunkt oder der längeren Wirkungsdauer zuzuordnen, wurden einige Maßnahmen jeweils der sehr viel längeren Wirkungsdauer zugeordnet, also der Betriebsphase. Wenn dies gewünscht wird, können die entsprechenden Maßnahmen aber auch der Bauphase zugeordnet werden.

Der Zeitraum von 6 Monaten soll der Behörde fachgerechte Beurteilung der Maßnahme unter Heranziehung ornithologischer Beratung ermöglichen. Er wird daher aufrechterhalten.

Maßnahme 5.84

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Mit der Formulierung auf vom Vorhaben beanspruchtem Grund waren die im Projekt vorgesehenen Ruderal- und Trockenflächen entlang der Trasse und sonstige Flächen gemeint, die im Projekt als geeignet für Offenlandvögel und auch für das Rebhuhn bezeichnet werden. Da die Formulierung im Maßnahmenvorschlag aber tatsächlich missverständlich ist, wird eine Umformulierung als zweckmäßig erachtet. Die Zulässigkeit einer zeitlichen Begrenzung des Dokumentationswesens ist rechtlich zu beurteilen. Sollte diese möglich sein, wäre aber folgende Abfolge folgerichtig und vorzuziehen: *„...ist im ersten Jahr nach Inbetriebnahme des Vorhabens, im dritten Jahr, im fünften Jahr und nachfolgend in jedem fünften Jahr bis zur Vollendung von 15 Jahren...“*

Maßnahme 5.85

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Maßnahme 5.85 ist auf Bestandsdauer durchzuführen.

Maßnahme 5.86

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Die Projektwerberin hält fest, dass die Übernahme von Managementaufgaben des Landes Niederösterreich in Bezug auf das Trielschutzgebiet nicht Aufgabe der ASFINAG sein kann. Daher wird dieser Maßnahmenvorschlag weiterhin abgelehnt.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Unabhängig von der Frage, ob ein vom Land beauftragtes Monitoring besteht oder nicht (es besteht derzeit nicht) sieht das UVP-G 2000 ein Monitoring von Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren vor. Da Auswirkungen des Projekts S 8 Marchfeld Schnellstraße auf die geschützte Vogelart Triel nicht von vornherein auszuschließen sind und durch auswirkungsmindernde Maßnahmen vermieden werden, entspricht die Verpflichtung zum Monitoring der Wirksamkeit der Maßnahmen dem UVP-G 2000. Die Maßnahme wird daher aufrechterhalten.

Maßnahme 5.87

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Zur Dauer des Analysezeitraums wird auf den Fachbereich Verkehr verwiesen, wo die Analyse mit Auflage 1.13, auf die hier verwiesen wird, festgelegt ist. Daher wird die Beibehaltung des Bezuges zu dieser Maßnahme und zu diesem Fachbereich als zweckmäßig erachtet. Zum Vorschlag, statt des Bezugswertes von 3,4% Kommunikationsraumeinschränkung einen Wert von 10% zu wählen, weil dies die Erheblichkeitsschwelle sei, wird festgehalten, dass dieser Erheblichkeitsschwellenwert von 10% nicht im EU-Recht, nicht im nationalen Naturschutzrecht und auch nicht in der in der UVE angegebenen Literatur (Dooling & Popper 2007, s. UVE und Diskussion im Teilgutachten 05 Tiere und deren Lebensräume) festgelegt oder begründet wird. Es sei angemerkt, dass die im UVP-Teilgutachten 05 Tiere und deren Lebensräume diskutierte 10%-Erheblichkeitsschwelle beim Vorhaben B17 Umfahrung Solenau Theresienfeld jene Grenze war, die, wie im Gutachten auch ausgeführt, der Kommission der EU gegenüber im Ausnahmeverfahren als Begründung für das Ausnahmeverfahren genannt und von dieser bestätigt wurde.

Hr. Rehm:

Es wird angeregt hier festgelegten Grenzwert betreffend Überprüfung der Beeinträchtigung des Kommunikationsraums des Triels auf ganze Prozentzahlen zu runden.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Maßnahme bleibt aufrecht. Der Prozentwert wird auf 4 % geändert.

Maßnahme 5.88

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Zulässigkeit einer zeitlichen Begrenzung des Dokumentationswesens ist rechtlich zu beurteilen. Aus fachlicher Sicht wird darauf hingewiesen, dass gerade diese Maßnahme hohe Aussagekraft bei vergleichsweise wenig Aufwand liefert. Die Maßnahme bleibt unverändert aufrecht.

Maßnahme 5.88

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Wie aus den in der Maßnahmenformulierung angeführten Beispielen hervorgeht, sind mit den zu unterbindenden Nutzungen vor allem bestimmungsfremde Aktivitäten gemeint, daher auch bestimmungsfremder Verkehr. Landwirtschaftlicher oder sonstiger bestimmungsgemäßer Verkehr ist natürlich auf jenen Grünbrücken, über die Wege führen, nicht gemeint. Um diesen Umstand deutlich zu machen, ist die Maßnahmenformulierung jedoch wie folgt zu ändern:

„Die Funktionsfähigkeit aller Grünbrücken als Vernetzungsstruktur ist anhand Überprüfung auf Störungsfreiheit gegenüber der Naturschutzbehörde jedes dritte Jahr zu bestätigen. Bei Auftreten von Störungen (z.B. bestimmungsfremder Verkehr, Freizeitbetrieb oder sonstige funktionsbehindernde Nutzungen) ist für deren Beseitigung zu sorgen. Darüber ist jeweils im selben Jahr der Überprüfung Bericht zu legen.“

Maßnahme 5.90

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Zulässigkeit einer zeitlichen Begrenzung des Dokumentationswesens ist rechtlich zu beurteilen. Im Falle der Zieseldurchlässe ist aber nicht davon auszugehen, dass die Durchlässe auf Dauer von selbst funktionieren, weil zahlreiche Störungen der Funktionsfähigkeit der Durchlässe denkbar sind, z.B. Verstopfen der Röhren durch natürliche oder anthropogene Einflüsse, Zuwachsen oder Verschütten der Eingänge, Behinderung der Zugänglichkeit der Röhren z.B. durch Ablagerungen usw., daher wird eine laufende Kontrolle der Durchlässe als unerlässlich betrachtet.

Maßnahme 5.91

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Es ist zwar, wie unter Maßnahme 5.90 ausgeführt, grundlegend wichtig, die Funktionsfähigkeit der Zieseldurchlässe zu überprüfen und sicherzustellen, aber nach Feststellung der tatsächlichen Annahme der Durchlässe durch das Ziesel ist eine wiederholte Feststellung der Annahme tatsächlich nicht unbedingt erforderlich, da ja die Funktionsfähigkeit durch die Überprüfung gesichert wird. Die zeitliche Beschränkung des Nachweises der Annahme der Zieseldurchlässe ist demnach fachlich zu akzeptieren. Analog zu Auflage lauter der abgeänderte Formulierungsvorschlag:

„Die Annahme der Zieseldurchlässe unter dem Zubringer zur Anschlussstelle Strasshof durch das Ziesel ist im ersten Jahr nach Inbetriebnahme des Vorhabens, im dritten Jahr, im fünften Jahr und nachfolgend in jedem fünften Jahr bis zur Vollendung von 15 Jahren mit geeigneten Hilfsmitteln nachzuweisen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind in den Bericht über den Zustand der Zieseldurchlässe aufzunehmen.“

Maßnahme 5.93

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die laufende Dokumentation der Funktionsfähigkeit der Amphibienleiteinrichtungen ist aus naturschutzrechtlichen Gründen unerlässlich. Zum Hinweis auf die Notwendigkeit einer „fachlichen“ Überprüfung wird ergänzend erläutert, dass die wesentlichen Kriterien der Funktionstüchtigkeit der Amphibienleiteinrichtung die Dichtheit im gesamten Verlauf, besonders auch bei den Anschlussstellen, und die Nicht-Überkletterbarkeit, etwa durch Vegetation oder Gegenstände, sind. Dies ist auch durch eingeschultes Personal festzustellen (und für die Behebung des Missstandes zu sorgen).

Der Verhandlungsleiter ersucht den Sachverständigen für Tiere und deren Lebensräume um Stellungnahme zu den Ergänzungs-/Änderungsvorschlägen von Dr. Eisner (im Rahmen des Vorbringens von Dr. List):

Maßnahme 5.6

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Um die Wahrscheinlichkeit der Störung von Bibern weiter zu beschränken, wird der Maßnahmenvorschlag wie folgt geändert:

*„Spätestens 2 Wochen vor Grundinanspruchnahme am Rußbachufer ist das Ufer fachkundig auf das Vorhandensein eines Biberbaus abzusuchen. Im Falle des Auffindens eines **besetzten** Biberbaus auf beanspruchtem Grund ist der Bau **zwischen Anfang Oktober und Ende Juli zu unterlassen** (Artenschutz). Der Bericht darüber ist in den Bericht (Statusbericht) der Umweltbauaufsicht aufzunehmen.“*

Maßnahme 5.28

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Zur Maßnahme 5.28 wurde angemerkt, dass die Zieselaufgabe nicht funktioniere. Hier wäre eine Tötung zu erwarten. Dem wird entgegnet, dass dies bei sachgemäßer Umsetzung nicht der Fall ist, wie Beispiele belegen. Die Maßnahme bleibt aufrecht.

Maßnahme 5.50

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Maßnahme 5.50 bleibt aufrecht.

Der Zaun kann so platziert werden, dass er kein Kollisionsrisiko darstellt (z.B. an der Böschung).

Maßnahmen 5.78

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Es wird darauf hingewiesen, dass eine fachliche Betreuung die genannten Begriffe (geeignete Fläche usw.) versteht und Details im jeweiligen Detailkonzept festgelegt werden.

Der Verhandlungsleiter erklärt, dass die Grünen Bezirksstelle Gänserndorf mit Schreiben vom 6. April 2016 eine ergänzende Stellungnahme abgegeben hatten. Diese betraf Maßnahmen aus dem Fachbereich Tiere und deren Lebensräume und der Sachverständige wird um eine diesbezügliche Stellungnahme ersucht.

Maßnahme 5.12

Der Sachverständige für Tiere und deren Lebensräume zum Vorbringen, dass die Bauphase 0 außerhalb der Brutzeit (Mitte März bis Ende Juni) stattfinden soll, in Widerspruch mit der Vorgabe in Maßnahme 5.12, wonach im Falle einer Grundbeanspruchung auf den Rußbachdämmen nach dem 15. Mai die Flächen nochmals zu mähen sind, steht:

Die Auflage 5.12 wird geändert, der Satz „Sollte“... entfällt. Die Maßnahme lautet somit:

„Die beanspruchten Bereiche am Rußbach sind im Zeitraum zwischen Anfang November bis Ende März zu mähen. Das Mähgut ist in nicht beanspruchten Bereichen am Rußbach aufzubringen. Die Umsetzung der Maßnahme ist der Naturschutzbehörde mit Bilddokumentation zu belegen.“

Maßnahmen 5.18 und 5.19

Der Sachverständige für Tiere und deren Lebensräume zum Vorbringen, dass, da Rebhuhnflächen, Ruderalstandorte und Brachestreifen mindestens eine Brutsaison vor Eintritt in Bauphase 0 angelegt werden sollen (5.2, 5.3), und da ein Detailkonzept für die Maßnahmen für den Neuntöter bis spätestens 6 Monate vor Umsetzung der Maßnahmen vorgelegt werden soll (5.18), der Baubeginn aber für 2017 vorgesehen ist, diese Maßnahmen bzw. Berichte bereits den UVP-Unterlagen beiliegen müssten.

Dazu wird festgehalten, dass die entsprechenden Unterlagen bescheidgemäß vorliegen werden, da der Baubeginn schon aufgrund dieser Vorgaben (z.B. Maßnahme 5.19) nicht 2017 sein kann.

Maßnahme 6.5

DI Ransmayr für die Projektwerberin weist darauf hin, dass Schwarzkiefern-Triebspitzensterben dazu führt, dass Schwarzkiefernbestände in Laubmischwäldern forstlich umgebaut werden und daher eine Erhöhung des Schwarzkieferanteils kritisch zu sehen ist. Entsprechende Anteile werden im geforderten Detailkonzept festgelegt.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Dem Umformulierungsvorschlag wird zugestimmt, weil die fachliche Beratung naturraumgerechte Vorgangsweise sicherstellt. Die Menge der eingebrachten Pflanzen ist davon natürlich umfasst.

Maßnahmen 6.6, 5.15, 5.70

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Die Maßnahmen 5.15 und 5.70 aus dem Teilgutachten 05 Tiere und ihre Lebensräume zielen auf den Ersatz von beanspruchten Trockenflächen am Kleinen Wagram in ihrer Lebensraumfunktion für Tiere ab und geht daher über die bloße Flächengröße des beanspruchten Grundes hinaus. Mit der Maßnahme 6.6 wird Aufwertung von vegetationsökologisch als ge-

eignet erkanntem Trockenrasen beabsichtigt, wofür keine Flächengrößen genannt werden, weil die Auswahl der Flächen der fachlichen Betreuung überlassen werden soll. Da fachliche Betreuung in beiderlei Hinsicht diese Zielerreichung sicherstellt, ist Kombination der beiden Maßnahmen aus verschiedenen Fachbereichen bzw. Einberechnung der Fläche aus Maßnahme 6.6 in die Fläche aus 5.70 zulässig. Die Erstellung eines fachlichen Konzepts hierfür und Überprüfung desselben durch die Naturschutzbehörde scheint jedoch notwendig, um der Behörde die Möglichkeit der Bestätigung und der Dokumentation zu geben. Wichtig ist, dass die beiden Fachbereiche dabei zusammenarbeiten. Der Maßnahmenvorschlag wird wie folgt geändert:

„Ergänzend zur vorgesehenen Initiierung von Trockenrasen sind bestehende verbuschende oder ruderalisierte Trockenrasen am Kleinen Wagram westlich von Markgrafneusiedl durch geeignete Pflegemaßnahmen unter fachlicher Betreuung aufzuwerten. Zusammenarbeit der vegetationsökologisch fachlichen Betreuung mit der tierökologisch fachlichen Betreuung wird empfohlen, so dass eine begründete Kombination der Flächen aus den beiden Fachbereichen und gegenseitige Anrechnung zulässig ist. Dafür ist ein fachlich fundiertes Detailkonzept spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Naturschutzbehörde vorzulegen. Der fachliche Bericht über die Umsetzung ist in den Statusbericht der Umweltbauaufsicht aufzunehmen.“

Maßnahme 6.8

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Der Anteil an Schwarzkiefern, die laut Projekt truppweise in die Strukturpflanzungen FW_E_14 und FW_E_15 eingebracht werden sollen, ist mit dem Ziel zu optimieren, entsprechend dem beanspruchten Schwarzkiefernforst einen von Schwarzkiefern dominierten Bestand zu begründen. Dafür ist ein fachlich fundiertes Detailkonzept spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Naturschutzbehörde vorzulegen. Der fachliche Bericht über die Umsetzung ist in den Statusbericht der Umweltbauaufsicht aufzunehmen.

Maßnahme 6.9

DI Ransmayr für die Projektwerberin weist auf einen Irrtum hin: es ist nicht gemeint, die Maßnahme entfallen zu lassen, sondern diese auf 15 Jahre zu beschränken.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Da besonders Trockenrasen auch später noch verbuschen können oder sonstigen widmungsfremden Einflüssen unterworfen werden können, die die Vegetationsentwicklung einschließlich Aufkommen von Neophyten begünstigen können, wird die laufende fachliche Betreuung als erforderlich erachtet. Es wird nicht gesehen, wie vom Formulierungsvorschlag abgegangen werden könnte.

Maßnahme 6.11

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Es wird zugestimmt, dass nach dem Erreichen des Entwicklungsziels natürlich der Bedarf an Erhebungen zum Beleg des Zielzustands wesentlich reduziert werden kann. Die Maßnahmenformulierung wird diesem Umstand wie folgt angepasst:

„Über die Vegetationsentwicklung auf Maßnahmenflächen und den Grad der Zielerfüllung ist der Naturschutzbehörde im Jahr der Anlage der Flächen, im ersten Jahr nach Anlage der Flächen, im dritten Jahr und im fünften Jahr fachlich Bericht mit Text und Bildteil zu legen. Darauf folgend sind im Rahmen der Zustandsüberprüfung sämtlicher Maßnahmenflächen Vegetationsaufnahmen auf Trockenrasen dann vorzunehmen, wenn Zustandsänderungen wie z.B. Gehölzentwicklung oder Neophytenaufkommen diese fachlich notwendig machen. Dies ist gemeinsam mit der Naturschutzbehörde festzustellen.“

Maßnahme 8.27

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin bringt zur Maßnahme 8.27 vor wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016.

Der Sachverständige für Forst, Jagd und Wildökologie:

Die Maßnahme 8.27 steht in engem Zusammenhang mit der Chloridbelastung des Grundwassers. Es wird angeregt, dass dieser Themenkomplex im November behandelt wird.

Maßnahme 11.31

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin bringt zur Maßnahme 11.31 vor wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016.

Der Sachverständige für Oberflächen- und Straßenwässer:

Dieser Einwand wird als sinnvoll erachtet, jedoch ist aus fachlicher Sicht ergänzend zu fordern, dass im Anlassfall eine wasserrechtliche Bewilligung zum Einsatz anderen Auftaumitteln zu erwirken ist. Die Maßnahmenforderung lautet daher:

„Als Auftaumittel im Winterdienst dürfen auf der S 8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S 1/S 8 - Anschlussstelle Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) nur chloridhaltige Streusalze ohne organische Inhaltsstoffe zum Einsatz kommen. Bei Verwendung von anderen Auftaumitteln sind die entsprechenden Nachweise der Umweltwirkungen zu erbringen oder ggf. eine wasserrechtliche Bewilligung zu erwirken.“

Maßnahme 11.39

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin bringt zur Maßnahme 11.39 vor wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016.

Der Sachverständige für Oberflächen- und Straßenwässer:

Dieser Ergänzung kann aus SV Sicht gefolgt werden, da eine entsprechende Festlegung auch in Abstimmung mit dem, dem UVP Verfahren nachfolgenden Wasserrechtsverfahren zu erfolgen hat. Die Maßnahmenforderung lautet daher:

„Alle im Rahmen des Beweissicherungsprogramms erhobenen Mess- und Analysedaten sind in Form von Jahresberichten zu dokumentieren. Die Berichte sind bis spätestens 30. Juni des jeweiligen Folgejahres der Wasserrechtsbehörde zu übermitteln. Der inhaltliche Aufbau und die Gliederung der Jahresberichte haben im Einvernehmen mit der Wasserrechtsbehörde zu erfolgen. Jede diesbezügliche Änderung bedarf der Zustimmung der Wasserrechtsbehörde.

Die Jahresberichte haben eine vollständige Dokumentation aller Beobachtungsdaten und Analyseergebnisse, weiters die Auswertung und Interpretation der Daten, schließlich eine Abschätzung der quantitativen und qualitativen wasserwirtschaftlichen Entwicklung im Projektgebiet zu enthalten.

Das Berichtsintervall ist im Einvernehmen mit der Wasserrechtsbehörde festzulegen.“

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Die Projektwerberin zieht ihre Anmerkungen in der schriftlichen Stellungnahme vom 22.05.2016 zum Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild zurück.

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Die Projektwerberin ersucht die Behörde die Maßnahmen hinsichtlich Berichtslegung zu vereinheitlichen, um den Verwaltungs- und Kontrollaufwand zu verringern.

Der Verhandlungsleiter ersucht den Sachverständigen für Lärm um Bekanntgabe der geänderten Maßnahmenformulierung bezüglich der Berücksichtigung der bautechnischen und bauphysikalischen Rahmenbedingungen.

Der Sachverständige für Lärm:

Die entsprechende neue Maßnahme lautet nun:

„Der Einbau der Schallschutzfenster und der Schalldämmlüftern hat nach den Regeln der Technik zu erfolgen. Dabei sind die bautechnischen und bauphysikalischen Rahmenbedingungen sowie weitere Einflüsse wie Wärmebrücken, Kondensation, Wasserdampftransport, Schimmelpilzbefall, Bauteilanschlüsse, Abdichtungsmaßnahmen, sommerliche Überwärmung usw. zu berücksichtigen. Sollte für den Einbau einer oben genannten Maßnahme ein zu behandelndes Objekt eine unübliche Bauweise aufweisen (zB. Wohneinheiten mit kontrollierter Wohnraumlüftung, Niedrigenergie- bzw. Passivbauweise) das eine spezielle bauphysikalische Lösung erfordert hinsichtlich Belüftung, so ist vor dem Einbau ein Bauphysiker hinzuzuziehen.“

DI Schröfelbauer für die Projektwerberin:

Der neuformulierte Maßnahmenvorschlag kann seitens ASFINAG akzeptiert werden.

Der Verhandlungsleiter erklärt, dass von Rechtsanwalt Dr. List am heutigen Tag fünf Stellungnahmen von Dr. Eisner bezüglich des Themas Triel übergeben wurden. Diese wurden dem Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume übergeben. Der Verhandlungsleiter ersucht den Sachverständigen um seine Stellungnahme dazu.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Es wird festgehalten, dass es sich um Stellungnahmen und keine Gutachten handelt. Sie waren teils bereits Bestandteil einer Einwendung bzw. bekannt und bereits Gegenstand der sachverständigen Beurteilung. Es ergibt sich daraus kein neuer Sachverhalt. Es sind keine neuen Untersuchungen getätigt worden, die einen neuen Sachverhalt begründen. Es sind inhaltlich keine neuen Sachverhalte.

Der Verhandlungsleiter erteilt der Projektwerberin das Wort.

RA Dr. Bergthaler für die Projektwerberin:

Dr. Bergthaler legt eine „*Ergänzende summarische Stellungnahme der Projektwerberin vom 25.05.2016 zum bisherigen Vorbringen diverser Parteien im Rahmen der mündlichen Verhandlung zur S 8 West*“ vor und erklärt, dass diese die gliederungsmäßig geordnete Wiedergabe der Stellungnahmen der Vertreter der Projektwerberin in der Verhandlung ist und daher verzichtet werden kann, diese zu wiederholen. Es wird nur klargestellt, dass sich die Gliederung geändert hat und zwar wurde nach Einwendern gegliedert und es sind die jeweils angeführten Nachweise zur Wahl der Methodik, zur Begründung der Szenarienbildung und zu den Prognosen übersichtlich zusammengestellt. Es ist keine Neuerung gegenüber dem bisher Vorgebrachten bzw. dokumentarisch Aufgelegten, sondern eine summarische Zusammenführung der in der Verhandlung angenommenen Positionen, die schriftlich zusammengeführt wurde und dem Protokoll beigeschlossen wird.

Die Stellungnahme wird als Beilage ./87 zum Protokoll genommen.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass neben den Vertretern der Projektwerberin und den Vertretern der Behörde niemand mehr anwesend ist und es keine weiteren Wortmeldungen gibt.

Der Verhandlungsleiter hält weiters fest, dass gemäß § 14 AVG eine Niederschrift über die bisherigen Verhandlungstage vom 5. bis 8. April 2016 und 23. bis 25. Mai 2016 erstellt werden wird. Für die Beteiligten besteht die Möglichkeit am Freitag, den 3. Juni 2016, zur Durchsicht und Unterfertigung der Niederschrift.

Der Verhandlungsleiter vertagt die Verhandlung zu diesem Zweck auf den 3. Juni 2016, 8.30 Uhr, Ort bmvit, Radetzkystraße 2, 1030 Wien, Raum EA08.

Der 7. Verhandlungstag endet um 21.24 Uhr.

8. Verhandlungstag (3. Juni 2016)

Der Verhandlungsleiter nimmt am 3. Juni 2016 um 8.34 Uhr die Verhandlung wieder auf.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die Niederschrift über die bisherigen Verhandlungstage elektronisch erstellt wurde. Die Wiedergabe des Inhalts der Niederschrift erfolgt in der Weise, dass Ausdrücke der bislang erstellten Niederschrift den Anwesenden zur Durchsicht zur Verfügung gestellt werden.

Prof. Haidinger verlässt die Verhandlung um 9.00 Uhr.

DI David verlässt die Verhandlung um 12.00 Uhr.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 12:11 Uhr für eine Mittagspause.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung um 12.50 Uhr wieder auf.

DI Kühnert und Mag. Kubin verlassen die Verhandlung um 13.00 Uhr.

RA Dr. Berger verlässt die Verhandlung um 13.15 Uhr.

Ing. Haindl bringt vor:

Im Zuge der Protokolleinsichtnahme wurde festgestellt, dass wesentliche Bestandteile des Dialogs zwischen Dr. Kollar und Leopold Haindl im Protokoll nicht vollständig wiedergegeben wurden. Der Dialog lässt ganz wesentliche Aussagen von Dr. Koller vermissen. Es wird daher ersucht, die entsprechende Textpassage auf Seite 366 mit Folgendem zu ergänzen:

„Ing. Leopold Haindl:

Dr. Kollar ist in einer Verhandlungspause an mich herangetreten, und hat auf meine in der Verhandlung gestellte Frage betreffend der Erheblichkeit einer geänderten Trassenführung wie folgt sinngemäß Stellung bezogen (Dr. Kollar antwortete in der Verhandlung mit den Worten: Dazu möchte ich nichts sagen. Trassenvarianten sind nicht Gegenstand dieser Verhandlung): Herr Haindl, Sie dürfen nicht glauben, dass die Gutachter so frei agieren können wie man glauben möchte.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Das habe ich ganz sicher nicht so gesagt. Die Begrenzungen, denen ein Gutachter unterliegt sind rein fachlicher Natur. Nur so etwas kann ich gemeint haben. Und im Übrigen kann ich Ihnen sagen, dass ich in einer Pause ganz sicher nicht mehr mit Ihnen reden werde.

Ing. Leopold Haindl:

Ich lege auch keinen Wert darauf.

Dr. List

Bitte zu Protokoll nehmen. Ist wichtig.“

Ing. Haindl bringt weiters vor:

Die Stellungnahme von Bezirksbauernkammerobmann Zörnpfenning wurde nicht vollständig wiedergegeben.

Dieser und andere Mängel im Protokoll werden von mir im Zuge einer Protokollrüge abgehandelt.

Daher erfolgt die Unterschrift unter den mir vorgelegten Protokollentwurf vom 3.6.2016 mit Vorbehalt.

Der Verhandlungsleiter stellt fest:

Diejenigen sonstigen Beteiligten, die die Verhandlungsschrift nicht unterfertigt haben, haben die Verhandlung vor Beendigung der Abfassung der Verhandlungsschrift verlassen bzw. haben am 8. Verhandlungstag nicht an der Verhandlung teilgenommen.

Der Verhandlungsleiter behält sich das Recht vor, orthographische und layouttechnische Änderungen der Verhandlungsschrift vorzunehmen.

Der Verhandlungsleiter weist weiters darauf hin, dass die Verhandlungsschrift über die bisherigen Verhandlungstage abgeschlossen wird und in den Standortgemeinden und beim bmvit gemäß § 44e Abs. 3 AVG zur öffentlichen Einsicht aufgelegt wird. Zudem wird die Verhandlungsschrift auf der Homepage des bmvit bereitgestellt werden.

Der Verhandlungsleiter vertagt die mündliche Verhandlung betreffend den Fachbereich Hydrogeologie und Grundwasser und die darauf aufbauenden Fachbereiche auf den 21. November 2016, 9.00 Uhr im Festsaal der Arbeiterkammer Bezirksstelle Gänserndorf, Wiener Straße 7a, 2230 Gänserndorf.

Ende des 8. Verhandlungstages: 15.57 Uhr.

Beilagen:

- ./1 Anwesenheitsliste
- ./2 Rednerliste
- ./3 Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 29. Februar 2016
- ./4 Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 2. März 2016
- ./5 Stellungnahme der Austrian Power Grid vom 10. März 2016
- ./6 Stellungnahme des Forums Wissenschaft und Umwelt vom 22. März 2016
- ./7 Stellungnahme der Bürgerinitiative BUH vom 22. März 2016
- ./8 Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 14. März 2016
- ./9 Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 25. März 2016
- ./10 Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 1. April 2016

- ./11 Stellungnahme der GRÜNEN Bezirk Gänserndorf vom 1. April 2016
- ./12 Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 4. April 2016 samt E-Mail
- ./13 Stellungnahme der Bürgerinitiative Marchfeld BIM vom 4. April 2016
- ./14 Stellungnahme der ASFINAG BMG vom 1. April 2016 (Vorabzug) samt gutachterlicher Stellungnahme zu zwei Maßnahmen
- ./15 Vollmacht der Bürgerinitiative Marchfeld BIM für Ingenieurbüro Dr. Vrtala
- ./16 Vollmacht der Umweltorganisation VIRUS für das Ingenieurbüro Dr. Vratla
- ./17 Vollmacht der Stadtgemeinde Gerasdorf für das Ingenieurbüro Dr. Vrtala
- ./18 Vollmacht der Marktgemeinde Strasshof an der Nordbahn für GGR Walter Litzenberger
- ./19 Vollmacht von Georg Garber für Ing. Thomas Neyder
- ./20 Vorbringen Günther Kussmann vom 5. April 2016
- ./21 Vorbringen Bürgermeister Gregor Iser für die Gemeinde Parbasdorf vom 5. April 2016
- ./22 Vorbringen Bürgermeister Fritz Quirgst für die Gemeinde Deutsch-Wagram vom 5. April 2016
- ./23 Vorbringen Ing. Heinz Mutzek für die Bürgerinitiative „Netzwerk Verkehrsregion Wien/NÖ“ vom 5. April 2016 (zur Stellungnahme von Bürgermeister Fritz Quirgst)
- ./24 Vorbringen Bürgermeister Rene Lobner für die Stadtgemeinde Gänserndorf vom 5. April 2016
- ./25 Vorbringen Mag. Thomas Hansmann für die NÖ Umweltschutzorganisation vom 5. April 2016
- ./26 Vorbringen Bürgermeister Werner Pazarek für die Marktgemeinde Obersiebenbrunn vom 5. April 2016
- ./27 Vorbringen Mag. Wilhelm-Wolfgang Strapetz für DI Constanze Strapetz vom 5. April 2016
- ./28 Vorbringen Gottfried Tröster vom 5. April 2016
- ./29 Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH für Ing. Leopold Haindl sowie die Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld vom 4. April 2016
- ./30 Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH für Ing. Leopold Haindl, Marlene Haindl sowie die Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld vom 7. April 2016
- ./31 Vorbringen Arch.DI Constanze Strapetz vom 5. April 2016
- ./32 Vorbringen Ing. Leopold Haindl vom 5. April 2016 (Ergänzung zur schriftlichen Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH)
- ./33 Vorbringen Ing. Leopold Haindl vom 5. April 2016 (zu einer Stellungnahme des SV für Boden und Landwirtschaft)
- ./34 Vorbringen Ing. Heinz Mutzek für die Bürgerinitiative „Verkehrsregion Wien/NÖ“ vom 5. April 2016 (zum Fachbereich Luftschadstoffe und Klima)
- ./35 Vorbringen DI Herbert Hahn für die Bürgerinitiative „Rettet die Lobau“ vom 5. April 2016
- ./36 Vorbringen Arch.DI Constanze Strapetz vom 5. April 2016 (im Rahmen der Wortmeldung von DI Herbert Hahn)
- ./37 Stellungnahme der ASFINAG BMG vom 4. April 2016 samt gutachterlicher Stellungnahme zu zwei Maßnahmen
- ./38 Stellungnahme der Grünen Bezirk Gänserndorf vom 1. April 2016
- ./39 Stellungnahme der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH) vom 3. April 2016
- ./40 Vorbringen Amrita Enzinger für die Grünen Niederösterreich vom 6. April 2016
- ./41 Vorbringen Günther Kussmann vom 6. April 2016
- ./42 Vorbringen Ing. Leopold Haindl vom 6. April 2016
- ./43 Vorbringen Mag. Birgit Kasper für die NÖ Umweltschutzorganisation vom 6. April 2016

- ./44 Vorbringen Dr. Aron Vrtala für die Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien vom 6. und 7. April 2016
- ./45 Vollmacht der Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien für das Ingenieurbüro Dr. Vrtala vom 4. April 2016 mit dem Vermerk vom 7. April 2016 betreffend Entziehung der Vollmacht (samt E-Mails)
- ./46 Vorbringen DI Herbert Hahn für die Bürgerinitiative „Rettet die Lobau“ vom 6. April 2016
- ./47 Vorbringen Dr. Johann Wimmer für Ing. Leopold Haindl, Marlene Haindl und die Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld vom 7. April 2016
- ./48 Vorbringen Dr. Wolfgang List/Dr. Johann Wimmer für Ing. Leopold Haindl, Marlene Haindl und die Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld vom 8. April 2016 (zur Stellungnahme des SV für Naturschutz)
- ./49 Vorbringen Dr. Wolfgang List/Dr. Johann Wimmer für Ing. Leopold Haindl, Marlene Haindl und die Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld vom 8. April 2016 (zum Fachbereich Wasser)
- ./50 Vorbringen Ing. Thomas Neyder für Georg Garber vom 8. April 2016
- ./51 Vorbringen Ing. Thomas Neyder vom 8. April 2016
- ./52 Vorbringen Ing. Thomas Neyder für die Bürgerinitiative „Lebenswertes Neu Essling“ vom 8. April 2016
- ./53 Vorbringen Manfred Zörnpfenning für die Bezirksbauernkammer Gänserndorf vom 8. April 2016
- ./54 Stellungnahme der Grünen Bezirk Gänserndorf vom 6. April 2016
- ./55 Stellungnahme Gerhard Rauscher vom 4. April 2016
- ./56 Stellungnahme Michaela Rauscher vom 4. April 2016
- ./57 Stellungnahme der ÖKOenergie WP Obersiebenbrunn GmbH vom 7. April 2016
- ./58 Stellungnahme der Bezirksbauernkammer Gänserndorf vom 14. April 2016
- ./59 Gutachterliche Stellungnahme für das UVP-Verfahren S 8 Marchfeld Schnellstraße, Fachbereich Eisabfall vom 18. Mai 2016
- ./60 Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH vom 12. April 2016
- ./61 Vorbringen Bgm. Fritz Quirgst für die Gemeinde Deutsch-Wagram vom 23. Mai 2016
- ./62 Erläuterungen zu Verbesserungsauftrag, Kurzbericht zu den Verbesserungsforderungen
- ./63 Weiterführende Unterlage, Max. Chloridgeamtbelastung und –ausbreitung bei einer Porosität von 25%, Berührte Wasserrechte, Einlage 1
- ./64 Weiterführende Unterlage, Max. Chloridgeamtbelastung und –ausbreitung bei einer Porosität von 10%, Berührte Wasserrechte, Einlage 2
- ./65 Weiterführende Unterlage, Max. Chloridgeamtbelastung und –ausbreitung bei einer Porosität von 25%, Flurabstand mit HGW 100, Einlage 3
- ./66 Vorbringen Jutta Matysek vom 23. April 2016
- ./67 Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH vom 23. Mai 2016 zu den Bereichen und Grundwasser und Landwirtschaft
- ./68 Präsentation der ASFINAG „Erfüllung Verbesserungsauftrag gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG vom 15.04.2016“ vom 23. Mai 2016
- ./69 Ergänzung zu Teilgutachten Nr. 03 – Luftschadstoffe und Klima vom 18. Mai 2016
- ./70 Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH vom 23. Mai 2016 zum Bereich „Luftschadstoffemissionen Bauphase“
- ./71 Vorbringen DI Herbert Hahn vom 23. Mai 2016

- ./72 Vorbringen DI Constanze Strapetz vom 23. Mai 2016 (inkl. Stellungnahme vom 20. Mai 2016 „Erhebliche Mängel bei der Schallimmissionsberechnung und bei der Zuteilung der objektseitigen Maßnahmen in Form von Schalldämmlüfter“)
- ./73 Auszug aus den Air Quality Guidelines, Global Update 2005 der WHO
- ./74 Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH vom 23. Mai 2016 zu den Lärmemissionen in der Bauphase
- ./75 Foto
- ./76 Vorbringen Rechtsanwalt Dr. Wolfgang List und Dr. Wolfgang Wimmer vom 23. und 24. Mai 2016
- ./77 Vorbringen Ing. Thomas Neyder vom 25. Mai 2016 (inkl. Datenblättern zu Schalldämmlüftern)
- ./78 Vorbringen Ing. Leopold Haindl vom 25. Mai 2016
- ./79 Präsentation von Ing. Haindl vom 26. Mai 2016
- ./80 Ergänzende Folie von Ing. Haindl vom 26. Mai 2016
- ./81 Stellungnahme der ASFINAG zum Maßnahmenkatalog des UVGA vom 22. Mai 2016
- ./82 Dr. Josef Eisner, Beurteilung zweier Trassenvarianten in Bezug auf mögliche Beeinträchtigungen eines Vogelschutzgebietes im Gemeindegebiet Markgrafneusiedl, April 2010
- ./83 Dr. Josef Eisner, Geplanter Trassenverlauf und beeinträchtigte Lebensräume und Tierarten, Erforderliche Prüfung von Alternativen, Februar 2011
- ./84 Dr. Josef Eisner, Beginn der Umweltverträglichkeitsprüfung, Abschnitt Knoten S1/S8 bis ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn, Stellungnahme in Bezug auf naturschutzfachliche Gesichtspunkte, Jänner 2012
- ./85 Dr. Josef Eisner, Variante Nord, Verordnung als Bundesstraßenplanungsgebiet, Schreiben der EK GD Umwelt (CHAP(2011)02513), Stellungnahme, 25. Jänner 2012
- ./86 Schreiben Dr. Josef Eisner, Erhebungen zum Vorkommen gefährdeter Vogelarten im Gebiet „Zinsäcker“, 12. Juli 2012
- ./87 Ergänzende summarische Stellungnahme der Projektwerberin vom 25. Mai 2016 zum bisherigen Vorbringen diverser Parteien im Rahmen der mündlichen Verhandlung zur S 8 West

Unterschrift des Verhandlungsleiters

Mag. Thomas Aichenauer, e.h.

Unterschrift des Protokollführers

Mag. Herwig Lamprecht, e.h.

Unterschrift der Vertreter der Antragsteller

i.A. DI Thomas Schröfelbauer, e.h.

Weitere Unterschriften

DI Friedrich Zotter, e.h.

Dr. Gertrud Breyer, e.h.

DI Wolfgang Stundner, e.h.

DI Andreas Neukirchen, e.h.

Dr. Hans Peter Kollar, e.h.

Mag. Gerlinde Haindl, e.h.

Mit Vorbehalt unterfertigt: Ing. Leopold Haindl, e.h.