

BMVIT - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)
ivvs4@bmvit.gv.at

Mag. Thomas Aichenauer
Mag. Herwig Lamprecht
Sachbearbeiter/in

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der
Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-Adresse zu
richten.

Geschäftszahl: BMVIT-312.408/0010-IV/IVVS-ALG/2019

Wien, am 16. April 2019

S 8 Marchfeld Schnellstraße
Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und
Technologie nach dem
Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Bestimmung des
Straßenverlaufes gemäß Bundesstraßengesetz 1971 sowie
Bewilligung nach dem Forstgesetz 1975

Inhaltsverzeichnis

SPRUCH	8
I. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß Bundesstraßengesetz 1971, Bewilligung nach dem Forstgesetz 1975	8
I.1. Genehmigung nach dem UVP-G 2000	8
I.2. Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971	8
I.3. Bewilligung nach dem ForstG 1975	9
II. Projektbestandteile	12
III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil	15
IV. Nebenbestimmungen	16
IV.1. Bedingungen	16
IV.2. Auflagen	16
IV.2.1. Allgemein.....	16
IV.2.2. Verkehr und Verkehrssicherheit.....	23
IV.2.3. Lärm	27
IV.2.4. Luftschadstoffe und Klima	34
IV.2.5. Humanmedizin	37
IV.2.6. Wildökologie, Jagd und Wald / Forstrecht.....	38
IV.2.7. Boden und Landwirtschaft	41
IV.2.8. Abfallwirtschaft	43
IV.2.9. Kulturgüter	45
IV.2.10. Erschütterungen	46
IV.2.11. Eisfall	47
V. Abspruch über die erhobenen Einwendungen.....	47
VI. Kosten.....	47
VII. Rechtsgrundlagen	47
BEGRÜNDUNG	48
I. Verfahrensgang.....	48
I.1. Antrag gemäß § 24a Abs. 1 UVP-G 2000	48
I.2. Bestellung bzw. Beiziehung von Sachverständigen	49
I.3. Verbesserungsaufträge und Projektänderungen.....	49
I.4. Mitantrag des Landes Niederösterreich	51
I.5. Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden.....	51
I.6. Kundmachung der öffentlichen Auflage der Genehmigungsanträge und der Antragsunterlagen.....	52
I.7. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage der Genehmigungsanträge und der Projektunterlagen.....	53
I.8. Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung und Vorlage ergänzender Unterlagen, Parteiengehör	54
I.9. Stellungnahmen im Zuge des Parteiengehörs vom 9. Juli 2015, Weitere Ergänzenden Stellungnahmen	54
I.10. Ergänzende Unterlagen für den Fachbereich Lärm, Erstellung und öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens und Anberaumung einer mündlichen Verhandlung	55

I.11. Ergänzende Stellungnahmen, Durchführung der mündlichen Verhandlung, weitere Verbesserungsaufträge und Projektänderung	56
I.12. Weiteres Ermittlungsverfahren betreffend die Fachbereiche Lärm, Luftschadstoffe und Klima, Oberflächen- und Straßenwässer sowie Hydrogeologie und Grundwasser; Teilweiser Schluss des Ermittlungsverfahrens	61
I.13. Weiteres Ermittlungsverfahren betreffend Auswirkungen auf den Triel	63
I.14. Weitere Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden.....	66
II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang	66
II.1. Zuständigkeit.....	66
II.2. Beiziehung von Sachverständigen und Koordinierung mit den mitwirkenden Behörden	67
II.3. Überprüfung der Antrags- und Projektunterlagen	69
II.4. Projektänderungen Juli 2012, September 2013 und August 2016	70
II.4.1. Projektänderung Juli 2012	71
II.4.2. Projektänderung September 2013	72
II.4.3. Projektänderung August 2016.....	72
II.5. Grenzüberschreitende Umweltauswirkungen	73
II.6. Großverfahren gemäß § 44a ff AVG, Kundmachung der verfahrenseinleitenden Anträge und weitere Kundmachungen	74
II.7. Parteiengehör zu den Unterlagen gemäß BStLärmIV bzw. weiterer ergänzender Unterlagen.....	75
II.8. Erstellung und Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens, Anberaumung einer Mündlichen Verhandlung.....	76
II.9. Mündliche Verhandlung.....	77
II.10. Ergänzendes Ermittlungsverfahren.....	77
II.11. Schluss des Ermittlungsverfahrens.....	78
II.12. Zeitplan.....	79
III. Erhobene Beweise	80
III.1. Umweltverträglichkeitsgutachten	81
III.1.1. Verkehr und Verkehrssicherheit	82
III.1.2. Lärm.....	88
III.1.3. Luftschadstoffe und Klima.....	92
III.1.4. Humanmedizin	97
III.1.5. Tiere und ihre Lebensräume	99
III.1.6. Pflanzen und ihre Lebensräume	103
III.1.7. Gewässerökologie und Fischerei.....	106
III.1.8. Wildökologie, Jagd und Wald	109
III.1.9. Boden und Landwirtschaft	116
III.1.10. Abfallwirtschaft	125
III.1.11. Oberflächenwässer und Straßenwässer	129
III.1.12. Hydrogeologie und Grundwasser	134
III.1.13. Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild	141
III.1.14. Kulturgüter	147
III.1.15. Erschütterungen	148
III.1.16. Integrative Gesamtbewertung (unter Berücksichtigung der Projektänderung 2016	152
III.2. Forsttechnisches Gutachten.....	154
III.3. Fachgutachterliche Stellungnahme zum Thema Eisfall.....	155

III.4. Zu den zusätzlichen Kriterien des BStG 1971	158
IV. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen.....	159
IV.1. Auseinandersetzung mit den im Rahmen der öffentlichen Auflage vom 14.7.2014 bis 8.9.2014 und des Parteiengehörs vom 14.7.2015 bis 25.8.2015 und den weiteren bis zur Fertigstellung des UVGA eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen.....	159
IV.1.1. Allgemeines	159
IV.1.2. Erwägungen zu den Rechtsfragen.....	160
IV.2. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen der mündlichen Verhandlung	184
IV.2.1. Allgemeines	184
IV.2.2. Erwägungen zu den Rechtsfragen.....	184
IV.3. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Ergänzenden Ermittlungsverfahrens betreffend die Fachbereiche Lärm, Luftschadstoffe und Klima, Oberflächenwasser und Straßenwässer sowie Hydrogeologie und Grundwasser sowie Wasser.....	203
IV.3.1. Stellungnahme von Herrn Werner Schediwy vom 4. Dezember 2016	203
IV.3.2. Stellungnahme von Herrn Mag. Georg Garber vom 5. Dezember 2016.....	204
IV.3.3. Stellungnahme von Herrn Franz Grossleitner vom 4. Dezember 2016	205
IV.3.4. Stellungnahme von Frau Gertrude Tinhof vom 4. Dezember 2016.....	206
IV.3.5. Stellungnahme von Frau Renate Holzhammer vom 3. Dezember 2016.....	206
IV.3.6. Stellungnahme von Herrn Ernst Holzhammer vom 3. Dezember 2016	207
IV.3.7. Stellungnahme von Herrn Konstantin Bekiaris vom 30. November 2016	208
IV.3.8. Stellungnahme von Frau Christine Bekiaris vom 30. November 2016	209
IV.3.9. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 6. Dezember 2016	210
IV.3.10. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 21. Dezember 2016	213
IV.3.11. Stellungnahme von Frau Arch. DI Constanze Strapetz vom 27. Dezember 2016	215
IV.3.12. Stellungnahme der ASFINAG zur Stellungnahme der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 6.12.2016 sowie diverser Privatpersonen.....	215
IV.3.13. Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 27. April 2017	220
IV.3.14. Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Hydrogeologie und Grundwasser vom 20. April 2017	227
IV.3.15. Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Oberflächenwasser und Straßenwässer vom 20. April 2017	230
IV.3.16. Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. Juni 2017	232
IV.3.17. Fachgutachterliche Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 16. Juni 2017	235
IV.3.18. Stellungnahme von Arch. DI Constanze Strapetz vom 10. August 2017	235
IV.3.19. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 7. August 2017	238
IV.3.20. Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 3. Juli 2017	241
IV.3.21. Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 11. Juli 2017	241
IV.3.22. Stellungnahme der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling vom 10. August 2017.....	244

IV.3.23. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 27. August 2017	245
IV.3.24. Fachgutachterliche Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 19. September 2017	247
IV.3.25. Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 29. September 2017	251
IV.3.26. Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. Dezember 2017	259
IV.3.27. Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 5. März 2018	259
IV.3.28. Stellungnahme von Ingenieurbüro Dr. Vrtala im Auftrag der Umweltorganisation VIRUS zum Fachbereich Luftreinhaltung vom 5. März 2018	264
IV.3.29. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 5. März 2018	269
IV.3.30. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 6. März 2018	271
IV.3.31. Stellungnahme der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling vom 5. März 2018	282
IV.3.32. Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 15. März 2018	285
IV.3.33. Stellungnahme der Projektwerberin vom 21. August 2018	286
IV.3.34. Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018 zur Stellungnahme der Projektwerberin vom 21. August 2018	286
IV.3.35. Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018 zum Vorbringen der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 5. März 2018	288
IV.3.36. Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 10. Juli 2018	292
IV.3.37. Stellungnahme von DI Herbert Hahn vom 23. Oktober 2018	293
IV.3.38. Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 24. Oktober 2018	296
IV.3.39. Stellungnahme von Arch. Dipl.-Ing. Constanze Strapetz vom 23. Oktober 2018	300
IV.3.40. Stellungnahme von Mag. Wilhelm-Wolfgang Strapetz vom 23. Oktober 2018	303
IV.3.41. Stellungnahme der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling vom 23. Oktober 2018	303
IV.3.42. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 23. Oktober 2018	305
IV.3.43. Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 13. Dezember 2018	314
IV.4. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Ergänzenden Ermittlungsverfahrens betreffend Auswirkungen auf den Triel	315
IV.4.1. Allgemeines	315
IV.4.2. Stellungnahmen im Rahmen der fortgesetzten mündlichen Verhandlung sowie Ergänzungen dazu und Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm und des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume	315
IV.4.3. Stellungnahmen im Rahmen des Parteiengehörs vom 12. Juni 2017	332
IV.4.4. Stellungnahmen im Rahmen des Parteiengehörs vom 31. Jänner 2018 und Erwägungen der ho. Behörde	352

IV.4.5. Ergänzende Ermittlungen aufgrund der Feststellung eines Brutpaares außerhalb des Vogelschutzgebietes.....	363
IV.4.6. Stellungnahmen im Rahmen des Parteiengehörs vom 1. Februar 2019 und Erwägungen der ho. Behörde	375
V. Der festgestellte Sachverhalt	379
VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen	381
VI.1. Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000	381
VI.1.1. Zur Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000	382
VI.1.2. Zur Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000	384
VI.1.3. Zur Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000.....	391
VI.1.4. Exkurs Naturschutz/Gebiets- und Artenschutz.....	392
VI.1.5. Zu § 24f Abs. 3 und 4 UVP-G 2000	417
VI.2. Bestimmung des Straßenverlaufes nach dem BStG 1971 und Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen des IG-L.....	419
VI.3. Bewilligung nach dem ForstG 1975	427
VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen	432
VII.1. Allgemeines.....	432
VII.2. Im Besonderen.....	434
VII.2.1. Verkehr und Verkehrssicherheit	434
VII.2.2. Lärm	436
VII.2.3. Luftschadstoffe und Klima	440
VII.2.4. Humanmedizin	445
VII.2.5. Hydrogeologie und Grundwasser, Oberflächen- und Straßenwässer, Gewässerökologie und Fischerei, Boden und Landwirtschaft.....	446
VII.2.6. Tiere und ihre Lebensräume	447
VIII. Zusammenfassung	469
RECHTSMITTELBELEHRUNG	470
HINWEISE	470

**Betreff: Niederösterreich
S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) (Abschnitt West)
UVP-Verfahren
Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000 iVm § 4 Abs. 1 BStG 1971 und
Bewilligung nach § 17 ForstG 1975**

BESCHEID

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), vertreten durch die ASFINAG Bau Management GmbH (ASFINAG), stellte mit Schreiben vom 19. Juli 2011, am selben Tag im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) eingebracht, bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) 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 (BStG 1971) und § 17 Forstgesetz 1975 (ForstG 1975) für das Bundesstraßenbauvorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) (Abschnitt West).

Mit Schreiben vom 30. Juli 2012 legte die ASFINAG, vertreten durch die ASFINAG BMG, u.a. auch eine Projektänderung, nämlich eine Änderung des Entwässerungssystems vor und stellte den Antrag, das Vorhaben in der geänderten Form zu genehmigen. Mit einem weiteren Schreiben vom 18. September 2013 teilte die ASFINAG, vertreten durch die ASFINAG BMG, mit, dass in den am selben Tag vorgelegten Unterlagen eine Projektänderung enthalten ist und beantragte, das Vorhaben in der geänderten Form zu genehmigen.

In Folge ist das Land Niederösterreich, rechtsfreundlich vertreten durch Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH, mit Schreiben vom 3. April 2014 dem Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 in der zum Zeitpunkt der Antragstellung geltenden Fassung und dem Antrag der ASFINAG im Hinblick auf § 2 Abs. 2 iVm § 24 Abs. 1 und § 24a hinsichtlich bestimmter Vorhabensteile als Mit Antragsteller beitrifft.

Mit Schreiben vom 31. August 2016 legte die ASFINAG, vertreten durch die ASFINAG BMG, die Projektänderung 2016 vor und beantragte, das Vorhaben in der nunmehr geänderten Form dem weiteren Genehmigungsverfahren zu Grunde zu legen und zu genehmigen.

Über diese Anträge entscheidet der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000, BGBl. I Nr. 697/1993 in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 und als zuständige Behörde zur Erteilung der Genehmigungen (Bewilligungen) nach dem BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971 in der Fassung BGBl. I Nr. 7/2017, und dem ForstG 1975, BGBl. Nr. 440/1975 in der Fassung BGBl. I Nr. 56/2016, wie folgt:

SPRUCH

I. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß Bundesstraßengesetz 1971, Bewilligung nach dem Forstgesetz 1975

I.1. Genehmigung nach dem UVP-G 2000

Der ASFINAG und dem Land Niederösterreich, diesem zu den beantragten Vorhabensteilen, wird die Genehmigung nach § 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) iVm § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) und § 17 Forstgesetz 1975 (ForstG 1975) für das Bundesstraßenbauvorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) (Abschnitt West), erteilt.

Die Genehmigung erfolgt nach Maßgabe der im Spruchpunkt II. angeführten Projektunterlagen sowie unter Einhaltung der im Spruchpunkt IV. enthaltenen Nebenbestimmungen.

I.2. Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971

Gemäß § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) wird der Straßenverlauf der S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) (Abschnitt West), im Bereich der Gemeinden Aderklaa, Raasdorf, Deutsch-Wagram, Parbasdorf, Markgrafneusiedl, Gänserndorf und Obersiebenbrunn wie folgt bestimmt:

Die S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, springt von der geplanten S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn, im Knoten S 1/S 8 ab und verläuft danach in Richtung Norden. In Folge quert sie die Landesstraßen L 3019 und L 3023 sowie den Rußbach und erreicht bei der Landesstraße L 6 die Anschlussstelle Deutsch-Wagram. An der Gemeindegrenze Deutsch-Wagram/Parbasdorf schwenkt die Trasse Richtung Nordosten. In der Anschlussstelle Strasshof wird die Landesstraße B 8 mit einem Zubringer an die S 8 angeschlossen. Die Trasse verläuft danach weiter nach Südosten bis zur Anschlussstelle Markgrafneusiedl, mit der die Landesstraße L 11 angebunden wird. Nach der Anschlussstelle Markgrafneusiedl führt die Trasse in einem Linksbogen in Richtung Nordosten und verläuft dabei entlang der Gemeindegrenze von Gänserndorf und Obersiebenbrunn im Bereich des Klingenfels und schwenkt mit einem Rechtsbogen nach Südosten zur Landesstraße L 9. Der Abschnitt West endet bei der Anschlussstelle Gänserndorf/Obersiebenbrunn mit einer Anbindung an die Landesstraße L 9.

Die Gesamtlänge der Trasse im Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) beträgt 14,755 km.

Im Einzelnen ist der Verlauf der neu herzustellenden Bundesstraße aus den Trassenplänen Blatt 1 - 7, jeweils vom November 2010, Plannummern 3083125/1-0.1.1/0-408/STR/IBK E (Einlage 1-0.1.1), 3083125/1-0.1.2/0-408/STR/IBK E (Einlage 1-0.1.2), 3083125/1-0.1.3/0-408/STR/IBK E (Einlage 1-0.1.3), 3083125/1-0.1.4/0-408/STR/IBK E (Einlage 1-0.1.4), 3083125/1-0.1.5/0-408/STR/IBK E (Einlage 1-0.1.5), 3083125/1-0.1.6/0-408/STR/IBK E (Einlage

1-0.1.6) und 3083125/1-0.1.7/0-408/STR/IBK E (Einlage 1-0.1.7), jeweils im Maßstab 1:2.000 zu ersehen.

Die Genehmigung erfolgt nach Maßgabe der im Spruchpunkt IV. enthaltenen Nebenbestimmungen.

Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes gemäß § 15 BStG 1971 ergeben sich aus den genannten Trassenplänen. Die den örtlichen Verhältnissen entsprechend festgelegten Geländestreifen weisen um die künftige Straßenachse eine Breite von 150 m bzw. um die künftigen Achsen der Rampen eine Breite von 75 m auf.

I.3. Bewilligung nach dem ForstG 1975

Der ASFINAG und dem Land Niederösterreich werden zum Zwecke der Errichtung und des Betriebes der S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) (Abschnitt West), samt zugehöriger Nebenanlagen die Bewilligung zur dauernden Rodung einer Rodefläche im Ausmaß von 104.373 m² sowie zur befristeten Rodung einer Rodefläche im Ausmaß von 48.038 m² nach Maßgabe des forstrechtlichen Einreichoperats (Einreichprojekt 2010, Einlagen 1-6.1 – 1-6.7) und ergänzten Einreichoperats infolge der Projektänderung 2016 (Einlagen PAE-2.1 – PAE-2.2) und den darin enthaltenen – einen integrierenden Bestandteil des Bescheidspruchs bildenden – Rodungsplänen im Maßstab 1:2.000 sowie nach Maßgabe der unter Spruchpunkt IV. enthaltenen Nebenbestimmungen erteilt.

Das genaue Ausmaß der vom Vorhaben betroffenen Waldflächen ist der nachstehenden Flächenzusammenstellung zu entnehmen:

Rodungsverzeichnis KG 06006 Gänserndorf

Nr.	Gst.-Nr.	EZ	Gst.-Fläche m ²	davon Wald m ²	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²	Rodungszweck
GF-01d	1373/1	835	721.434	37.783	8.674	0	S 8
GF-26b					0	2.830	S 8
GF-02b					0	761	S 8
GF-03d	1420/1	835	1.061.140	12.428	1.975	0	S 8
GF-04d					460	0	S 8
GF-27d					429	0	S 8
GF-05b					0	119	S 8
GF-28b					0	160	S 8
GF-29b					0	148	S 8
GF-30b					0	34	S 8
GF-06b					0	115	S 8
GF-07b					0	134	S 8
GF-08d					1420/2	835	46.698
GF-09b	0	1.455	S 8				
GF-11d	1427	652	5.442	5.442	1.084	0	S 8
GF-12b					0	278	S 8
GF-13d	1428	835	11.690	11.690	6.038	0	S 8
GF-32b					0	355	S 8
GF-14b					0	1.624	S 8
GF-15b	1444	835	24.400	24.400	0	106	S 8
GF-16d	1447	133	22.334	22.334	9	0	S 8
GF-17b					0	85	S 8

GF-18d	1448	835	16.188	16.188	6	0	S 8
GF-19b					0	157	S 8
GF-20d	1449	733	7.167	7.167	30	0	S 8
GF-21b					0	46	S 8
GF-22d	1450	22	10.487	10.487	5	0	S 8
GF-23b					0	24	S 8

Rodungsverzeichnis KG 06031 Deutsch-Wagram

Nr.	Gst.-Nr.	EZ	Gst.-Fläche m ²	davon Wald m ²	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²	Rodungszweck
DW-01d	1694	2082	92	92	56	0	S 8
DW-02b					0	37	S 8
DW-03d	1695	2082	92	92	14	0	S 8
DW-04b					0	60	S 8
DW-05d	1708/11	49	14.690	14.690	12.952	0	S 8, L6
DW-32b					0	756	S 8, L6
DW-39b					0	140	S 8, L6
DW-06b					0	407	S 8, L6
DW-07d	1708/12	49	881	0	576	0	S 8, L6
DW-08b					0	255	S 8, L6
DW-09d	1708/14	49	2.757	0	1.599	0	S 8, L6
DW-33d					103	0	S 8, L6
DW-34b					0	34	S 8, L6
DW-10b					0	376	S 8, L6
DW-11d	1708/15	49	3.717	0	111	0	S 8, L6
DW-12b					0	55	S 8, L6
DW-13d	1813	49	14.580	14.580	1.592	0	S 8
DW-14b					0	339	S 8
DW-15d	1814	49	60.949	60.949	3.305	0	S 8
DW-16b					0	1.116	S 8
DW-17d	1815	1024	10.930	10.930	624	0	S 8
DW-18b					0	285	S 8
DW-19d	1816/2	49	30.582	30.582	1.614	0	S 8
DW-20b					0	1.515	S 8
DW-21d	1817	49	27.416	27.416	27	0	S 8
DW-22b					0	551	S 8
DW-25b	2136	2082	67	67	0	68	S 8
DW-26b	2137	2082	65	65	0	8	S 8
DW-28d	2384/1	1650	51.073	0	1.293	0	S 8
DW-36b					0	270	S 8
DW-29b					0	356	S 8
DW-30d	2392/1	916	45.629	0	2.515	0	S 8
DW-37b					0	98	S 8
DW-38b					0	68	S 8
DW-31b					0	670	S 8

Rodungsverzeichnis KG 06213 Markgrafneusiedl

Nr.	Gst.-Nr.	EZ	Gst.-Fläche m ²	davon Wald m ²	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²	Rodungszweck
MG-03d	408/2	67	54.360	5.773	904	0	S 8
MG-20b					0	631	S 8
MG-04b					0	271	S 8
MG-05d	443/3	67	40.624	40.624	291	0	S 8
MG-06d	444/1	153	24.560	0	1.422	0	S 8
MG-21b					0	193	S 8

MG-07b					0	391	S 8
MG-08d					2.488	0	S 8
MG-22b	446	156	52.250	0	0	69	S 8
MG-09b					0	276	S 8
MG-10d					1.051	0	S 8
MG-23b	447	156	14.780	0	0	91	S 8
MG-11b					0	195	S 8
MG-12d					1.513	0	S 8
MG-24b	452	30	16.750	16.750	0	349	S 8
MG-13b					0	362	S 8
MG-14d					11.309	0	S 8
MG-25b	456/1	49	90.384	12.670	0	159	S 8, L11
MG-15b					0	951	S 8
MG-16d					4.988	0	S 8, L11
MG-26d					23.126	0	S 8
MG-27b					0	2.683	S 8, L11
MG-28b	456/13	49	206.564	206.564	0	1.725	S 8
MG-29b					0	5.346	S 8
MG-17b					0	2.511	S 8
MG-18d	612/4	424	36.326	0	70	0	S 8
MG-19b					0	9	S 8

Rodungsverzeichnis KG 06223 Raasdorf

ID	Gst.-Nr.	EZ	Gst.-Fläche m ²	davon Wald m ²	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²	Rodungszweck
RD-01d	213/2	58	7.419	6.527	176	0	S 8, L3019
RD-02b					0	299	S 8, L3019
RD-03d	242/2	14	28.572	27.528	42	0	S 8, L3019
RD-04b					0	3.577	S 8, L3019

Rodungsverzeichnis KG 06217 Obersiebenbrunn

Nr.	Gst.-Nr.	EZ	Gst.-Fläche m ²	davon Wald m ²	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²	Rodungszweck
OS-01d	482	2240	75.834	2.717	498	0	S 8
OS-19b					0	1.804	S 8
OS-02b					0	105	S 8
OS-03d	483	41	71.463	4.268	295	0	S 8, L9
OS-20b					0	28	S 8
OS-04b					0	440	S 8, L9
OS-05d	484/1	859	138.362	1.689	542	0	S 8, L9
OS-06b					0	21	S 8
OS-07d	485	859	51.846	1.770	1.018	0	S 8, L9
OS-08b					0	106	S 8
OS-09d	487/1	820	100.818	1.689	550	0	S 8, L9
OS-10b					0	22	S 8
OS-11d	503	23	1.083	1.083	18	0	S 8, L9
OS-12b					0	121	S 8, L9
OS-13d	506	629	78.116	3.241	44	0	S 8
OS-21d					355	0	S 8
OS-22b					0	108	S 8
OS-23b					0	116	S 8
OS-14b					0	73	S 8
OS-15d	514	41	86.269	85.341	2.754	0	S 8
OS-24d					6	0	S 8
OS-25d					25	0	S 8

OS-26d					1.056	0	S 8
OS-27b					0	1.881	S 8
OS-28b					0	647	S 8
OS-29b					0	879	S 8
OS-16b					0	3.043	S 8
OS-17d	515/1	41	139.296	139.296	1.201	0	S 8
OS-30b					0	997	S 8

Rodungsverzeichnis KG 06219 Parbasdorf

ID	Gst.-Nr.	EZ	Gst.-Fläche m ²	davon Wald m ²	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²	Rodungszweck
PD-01d	221	11	23.615	23.615	2.470	0	S 8, L6
PD-02b					0	1.664	S 8, L6
PD-04d	512	11	697	0	6	0	S 8, L6

Rodungszweck, Bedingungen und zeitliche Bedingungen:

1. Die Rodung ist an den ausschließlichen Zweck der Errichtung S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) (S 8 West) samt zugehöriger Nebenanlagen (Begleitwege, Gewässerschutzanlagen, Druckrohrleitung, etc.) sowie der zu verlegenden bzw. umzulegenden Landesstraßenteile gebunden.
2. Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck bis zum Ablauf eines Zeitraumes von zehn Jahren ab Rechtskraft des Bescheides nicht erfüllt wurde, das heißt, wenn die technische Rodung der beantragten Waldflächen zum Zwecke der Verwirklichung des Vorhabens nicht bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführt wurde.
3. Die Wiederbewaldung der befristeten Rodeflächen ist spätestens in der vegetationstechnisch nächstmöglichen Pflanzperiode nach Bauende durchzuführen.
4. Die schriftlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern über die Durchführung der Ersatzleistung (Ersatzaufforstungen) sind der Behörde spätestens vier Wochen vor Beginn der Rodungsarbeiten zur Prüfung vorzulegen. Mit den Rodungen darf erst begonnen werden, wenn die Behörde die Prüfung der Vereinbarungen hinsichtlich Projekt- und Bescheidkonformität abgeschlossen hat.

II. Projektbestandteile

Das Projekt ergibt sich aus den nachfolgenden, mit Bescheidvermerk versehenen Unterlagen:

Einreichprojekt 2010 (Box 1 – 3) inklusive der Verbesserungsaufträge, soweit nicht durch die Projektänderung 2016 geändert

Box 1

- 1-0 Trassenplan gem. § 4 BStG (Einlagen 1-0.1.1 – 1-0.1.7)
- 1-1 Zusammenfassung (Einlagen 1-1.1 – 1-1.4)
- 1-2 Umweltverträglichkeitserklärung (Einlagen 1-2.1 – 1-2.5)
- 1-3 Projektgeschichte und Alternativen (Einlagen 1-3.1 – 1-3.3)
- 1-4 Verkehr (Einlagen 1-4.1 – 1-4.2)
- 1-5 Landschaftspflegerische Begleitplanung (Einlagen 1-5.1 – 1-5.9)

- 1-6 Forstrechtliches Einreichoperat (Einlagen 1-6.1 – 1-6.7)

Box 2

- 2-1 Technisches Projekt Straße S 8 – Übersichtspläne und Berichte (Einlagen 2-1.1 – 2-1.7)
- 2-2 Detaillagepläne Gesamtprojekt (Einlagen 2-2.1 – 2-2.7)
- 2-3 Detaillängenschitte (Einlagen 2-3.1 – 2-3.9)
- 2-4 Querschnitte (Einlagen 2-4.1.1.1 – 2-4.7)
- 2-5 Entwässerung (Einlagen 2-5.1 – 2-5.3)
- 2-6 Bauphase und Materialbewirtschaftung (Einlagen 2-6.1 – 2.6.2)

Box 3

- 3-1 Schalltechnik Betriebsphase (Einlagen 3-1.1 – 3-1.43)
- 3-2 Schalltechnik Bauphase (Einlagen 3-2.1 – 3-2.7)
- 3-3 Luft und Klima (Einlage 3-3.1)
- 3-4 Klima und Energiekonzept (Einlage 3-4.1)
- 3-5 Siedlungs- und Wirtschaftsraum/Sach- und Kulturgüter (Einlagen 3-5.1 – 3.5.5)
- 3-6 Mensch-Nutzungen: Land und Forstwirtschaft Wildökologie und Jagd (Einlagen 3-6.1 – 3.6.9)
- 3-7 Mensch – Nutzungen: Freizeit und Erholungsnutzung Landschafts- und Ortsbild (Einlagen 3-7.1 – 3-7.4)
- 3-8 Ökologie: Tiere und ihre Lebensräume (Einlagen 3-8.1 – 3.8.6)
- 3-9 Ökologie: Pflanzen und ihre Lebensräume (Einlagen 3-9.1 – 3-9.4)
- 3-10 Überprüfung der Projektswirkungen auf Natura 2000-Gebiete und den Artenschutz (Einlagen 3-10.1 – 3-10.2)
- 3-11 Geologie und Geotechnik, Hydrogeologie, Erschütterung (Einlagen 3-11.1 – 3-11.6)
- 3-12 Wasser: Oberflächenwasser, Gewässerökologie und Fischerei (Einlagen 3-12.1 – 3-12.8)
- 3-13 Antragsunterlagen für Landesstraßenum- bzw. -verlegungen (Einlagen 3-13.1 – 3.13.6)

Diese Unterlagen wurden geändert bzw. ergänzt durch folgende Unterlagen:

- Weiterführende Unterlage, Schalltechnischer Bericht Betriebsphase gemäß BStLärmIV (Einlage WU1-01)
- Weiterführende Unterlage, Ergebnisse engeres Untersuchungsgebiet, Immissions-tabellen gemäß BStLärmIV (Einlage WU 1-02)
- Weiterführende Unterlage, Ergebnisse engeres Untersuchungsgebiet, Immissionspläne gemäß BStLärmIV (Einlage WU 1-03)
- Weiterführende Unterlage, Ergebnisse Zulaufstrecken, Immissionstabellen gemäß BStLärmIV Teil 1 (Einlage WU 1-04-1), Fassung Oktober 2015
- Weiterführende Unterlage, Ergebnisse Zulaufstrecken, Immissionstabellen gemäß BStLärmIV Teil 1 (Einlage WU 1-04-2), Fassung Februar 2016
- Weiterführende Unterlage, Ergebnisse Zulaufstrecken, Übersichten gemäß BStLärmIV (Einlage WU 1-05), Fassung Oktober 2015
- Weiterführende Unterlage, Lärmkarte S 8 Maximalplanfall, Projektanteil Bundesstraßen Lden gemäß BStLärmIV (Einlage WU 1-06)
- Weiterführende Unterlage, Lärmkarte S 8 Maximalplanfall, Projektanteil Bundesstraßen Ln gemäß BStLärmIV (Einlage WU 1-07)

- Weiterführende Unterlage, Schalltechnischer Bericht Bauphase gemäß BStLärmIV (Einlage WU 2-01)
- Weiterführende Unterlage, Ergebnisse Bauphase, Tabellen, Übersichten gemäß BStLärmIV (Einlage WU 2-02)
- Weiterführende Unterlage, Emissionsansätze Bauphase, Übersichtskarte BStLärmIV (Einlage WU 2-03)
- Weiterführende Unterlage, Luftschadstoffe (Einlage WU 3)
- Weiterführende Unterlage, Verkehrliche Ergänzungen (Einlage WU 4)
- Weiterführende Unterlage, Ergänzende Betrachtung zum Natura 2000-Gebiet (Einlage WU 5)
- Weiterführende Unterlage, Ergänzende Darstellung zu HGW (Einlage WU 6)
- Ergänzungen Lärm gemäß Besprechung vom 11.09.2015 (Einlage WU 7), Fassung Februar 2016
- Weiterführende Unterlage, Detailuntersuchungen Helmahof (Einlage WU 8)
- Schreiben der Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal vom 6. Mai 2016
- Grundwasserströmungsmodell Marchfeld, Institut für WasserRessourcenManagement, Hydrogeologie und Geophysik
- Weiterführende Unterlage gem. Verbesserungsauftrag gem. § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG, Fachbereich Luftschadstoffe, Fachbereich Hydrogeologie und Grundwasser, Fachbereich Boden und Landwirtschaft (Einlage WU 9)
- Erläuterungen zu Verbesserungsauftrag, Kurzbericht zu den Verbesserungsforderungen
- Weiterführende Unterlage, Max. Chloridgesamtbelastung und –ausbreitung bei einer Porosität von 25%, Berührte Wasserrechte, Einlage 1
- Weiterführende Unterlage, Max. Chloridgesamtbelastung und –ausbreitung bei einer Porosität von 10%, Berührte Wasserrechte, Einlage 2
- Weiterführende Unterlage, Max. Chloridgesamtbelastung und –ausbreitung bei einer Porosität von 25%, Flurabstand mit HGW 100, Einlage 3

Projektänderung 2016:

- Zusammenfassung (Einlagen PAE 1-1 bis PAE 1-3)
- Forstrechtliches Einreichoperat (Einlagen PAE 2-1 und PAE 2-2)
- Technisches Projekt Straße S 8 – Übersichtspläne und Berichte (Einlagen PAE 3-1 und PAE 3-2)
- Detaillagepläne Gesamtprojekt (Einlagen PAE 4-1 bis 4-7)
- Detaillängenschnitte (Einlage 5-1)
- Querschnitte (Einlage PAE 6-1 bis PAE 6-3)
- Wasser: Grund- und Oberflächenwasser, Gewässerökologie (Einlagen PAE 7-1 bis PAE 7-5)

Weitere Unterlagen:

- Unterlagen betreffend wasserrechtliche Bewilligung für die Brunnen von Ing. Haindl (Beilage ./30 zur Verhandlungsschrift vom November 2016)
- Siedlungsbereich Invalidensiedlung, Objekthöhen (Beilage ./34 zur Verhandlungsschrift vom November 2016)
- Stellungnahme der ASFINAG Bau Management GmbH zur Einwendung Fam. Haindl vom 23.11.2016 (vom 23. Februar 2017)

- Stellungnahme der ASFINAG Bau Management GmbH zur Endfassung der Stellungnahme von Dr. Dragonetti vom 27.03.2017 (vom 9. Mai 2017)
- Stellungnahme der ASFINAG Bau Management GmbH zur „Stellungnahme und Gutachten zum Thema Triel“ vom 10. Juli 2017
- Stellungnahme der ASFINAG Bau Management GmbH zur „Stellungnahme RA Dr. List samt Gutachtensvorlage“ vom 14. November 2017
- Stellungnahme der ASFINAG Bau Management GmbH zur „Ergänzenden Stellungnahme und Gutachten zum Thema Triel“ vom 28. Februar 2018
- Stellungnahme der ASFINAG Bau Management GmbH vom 19. Oktober 2018 samt Stellungnahme zum Schreiben BMVIT vom 15.06.2018, Stellungnahme des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume betreffend Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes
- Verbesserungsauftrag Fachbereich Schalltechnik (Einlage WU 10-1)
- Stellungnahme der ASFINAG zur Stellungnahme der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH) vom 06.12.2016 sowie div. Privatpersonen vom 30.11.2016, 01.12.2016 und 04.12.2016 (vom 15. März 2017)
- Auskunft gem. §24c Abs. 8 UVP-G idgF, Schalltechnik: Bereich Invalidensiedlung und Helmahof

III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des Bescheides:

- Teilgutachten 01 Verkehr und Verkehrssicherheit, Februar 2016 in der Fassung der Ergänzung Teilgutachten 01 Verkehr und Verkehrssicherheit, September 2016
- Teilgutachten 02 Lärm, Februar 2016 in der Fassung der Ergänzung Teilgutachten 02 Lärm, September 2016
- Teilgutachten 03 Luftschadstoffe und Klima, Februar 2016 mit Ergänzung, 23. Mai 2016 in der Fassung Ergänzung Teilgutachten 03 Luftschadstoffe und Klima, September 2016
- Teilgutachten 04 Humanmedizin, Februar 2016 in der Fassung Ergänzung Teilgutachten 04 Humanmedizin, September 2016
- Teilgutachten 05 Tiere und deren Lebensräume, Februar 2016 in der Fassung Ergänzung Teilgutachten 05 Tiere und deren Lebensräume, September 2016
- Teilgutachten 06 Pflanzen und deren Lebensräume, Februar 2016 in der Fassung Ergänzung Teilgutachten 06 Pflanzen und deren Lebensräume, September 2016
- Ergänzung Teilgutachten 07 Gewässerökologie und Fischerei, September 2016
- Teilgutachten 08 Wildökologie, Jagd und Wald, Februar 2016 in der Fassung Ergänzung Teilgutachten 08 Wildökologie, Jagd und Wald, September 2016
- Ergänzung Teilgutachten 09 Boden und Landwirtschaft, September 2016
- Teilgutachten 10 Abfallwirtschaft, Februar 2016
- Ergänzung Teilgutachten 11 Oberflächenwasser und Straßenwässer, September 2016
- Ergänzung Teilgutachten 12 Hydrogeologie und Grundwasser, September 2016
- Teilgutachten 13 Raumplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild, Freizeit und Erholung, Februar 2016
- Teilgutachten 14 Kulturgüter, Februar 2016
- Teilgutachten 15 Erschütterungen, Februar 2016
- Umweltverträglichkeitsgutachten Februar 2016 und Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens, September 2016
- Forsttechnisches Gutachten Ergänzung, September 2016

- Verhandlungsschrift vom 5. bis 8. April 2016, 23. bis 25. Mai 2016 und 3. Juni 2016
- Verhandlungsschrift vom 21. bis 23. November und 30. November 2016
- Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärm vom 27. April 2017, 31. Mai 2017, 21. Juni 2017, 29. September 2017, 20. Dezember 2017, 21. Dezember 2017, 17. Jänner 2018, 15. März 2018, 21. September 2018 und 21. September 2018
- Stellungnahmen des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume vom 31. Mai 2017, 21. Dezember 2017, 19. Jänner 2018, 12. Juni 2018 und 10. Jänner 2019
- Stellungnahmen der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 16. Juni 2017 und 19. September 2017
- Stellungnahme des Sachverständigen für Hydrogeologie und Grundwasser vom 20. April 2017
- Stellungnahme des Sachverständigen für Oberflächenwasser und Straßenwässer vom 20. April 2017

IV. Nebenbestimmungen

Im Rahmen der Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie werden folgende Maßnahmen betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben als Nebenbestimmungen festgelegt, wobei die Ausführung der vorgeschriebenen Leistung oder die Herstellung des vorgeschriebenen Zustands bis zur Verkehrsfreigabe zu erfolgen hat, wenn sich nicht aus der konkreten Vorschreibung etwas Anderes ergibt.

IV.1. Bedingungen

1. Die Verkehrsfreigabe des Abschnittes „Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn“ der S 8 Marchfeld Schnellstraße ist nur unter der Bedingung zulässig, dass zuvor bzw. spätestens gleichzeitig der 1. Verwirklichungsabschnitt „Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn“ des Bundesstraßenbauvorhabens S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn zum Verkehr freigegeben wurde bzw. wird.
2. Die Verkehrsfreigabe des Abschnittes „Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn“ der S 8 Marchfeld Schnellstraße ist nur unter der Bedingung zulässig, dass die Windkraftanlagen 4, 5, 7 und 12 des Windparks Obersiebenbrunn zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe mit einer Rotorblattheizung ausgestattet sind. Die Steuerung der Rotorblattheizung ist so zu konfigurieren, dass Eisansatz an den Rotorblättern vermieden wird. Die Nachweise bezüglich der Installation und der entsprechenden Konfiguration sind vor der Verkehrsfreigabe des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens der UVP-Behörde zu übermitteln.

IV.2. Auflagen

Die Nummerierung der Auflagen erfolgt für die erste Ziffer nach der Nummerierung der Fachgebiete gemäß dem Maßnahmenkatalog des (ergänzten) Umweltverträglichkeitsgutachtens und des Fachgutachtens Forstrecht und für die zweite Ziffer in numerischer Reihenfolge.

IV.2.1. Allgemein

- 0.1. Eine Umweltbauaufsicht ist durch die Projektwerberin gemäß RVS 04.05.11 „Umweltbauaufsicht und Umweltbaubegleitung“ (Februar 2015) zu beauftragen. Die Umweltbauaufsicht hat zu kontrollieren, ob während der Ausführungsphase alle umweltrelevanten Vorgaben genehmigungskonform umgesetzt werden oder wurden. Die Umweltbauaufsicht hat fachliche Qualifikationen insbesondere für folgende Fachbereiche vorzuweisen:
- Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit (Anforderungsprofil in Anlehnung an RVS 02.02.31 und RVS 02.02.32)
 - Diese Bauaufsicht ist zumindest einen Monat vor Baubeginn zu bestellen.
 - Fachbereich Lärm (ggf. mit Verkehr gemeinsam)
 - Diese Bauaufsicht ist zumindest einen Monat vor Baubeginn zu bestellen.
 - Fachbereich Luft (Luftschadstofftechnische Bauaufsicht)
 - Diese Bauaufsicht ist zumindest einen Monat vor Baubeginn zu bestellen.
 - Fachbereich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (ökologische Bauaufsicht), mit folgenden Qualifikationen:
 - Pflanzen- und Tierökologie
 - Wildökologie
 - Waldökologie / Forsttechnik
 - Diese Bauaufsicht ist zumindest einen Monat vor Baubeginn zu bestellen.
 - Fachbereich Boden (bodenkundliche Bauaufsicht)
 - Diese Bauaufsicht ist zumindest einen Monat vor Baubeginn zu bestellen.
 - Fachbereich Abfallwirtschaft (abfallwirtschaftliche Bauaufsicht)
 - Diese Bauaufsicht ist zumindest einen Monat vor Baubeginn zu bestellen.
- 0.2. Die Ausschreibungsunterlagen für die Umweltbauaufsicht sind der UVP-Behörde drei Wochen vor der öffentlichen Bekanntmachung der Ausschreibung zur Überprüfung der Einhaltung der Kriterien der RVS 04.05.11 und der Auflage 0.1 vorzulegen. Findet keine öffentliche Ausschreibung statt, hat die Projektwerberin vor Bestellung einer Umweltbauaufsicht die Zustimmung der UVP-Behörde einzuholen.
- 0.3. Während der Bauphase hat die Projektwerberin unter Einbeziehung der Umweltbauaufsicht jeweils bis zum 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November eines Kalenderjahres einen Bericht über die Durchführung der im Einreichprojekt enthaltenen Maßnahmen und zusätzlich vorgeschriebenen Auflagen per Ende des vorangegangenen Kalenderquartals an die UVP-Behörde sowie an die mitwirkenden Genehmigungsbehörden zu erstatten (Statusberichte). 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).
- 0.4. Es ist mit Baubeginn eine geeignete, von der Projektwerberin und den bauausführenden Firmen sowie von der Umweltbauaufsicht unabhängige Anlaufstelle für Beschwerden der von Belastungen durch Bautätigkeiten betroffenen Anrainer einzurichten (z.B. Ombudsmann/Ombudsfrau). Auf diese Anlaufstelle ist in geeigneter Weise hinzuweisen (z.B. auf Baustellentafeln) und deren Adresse, E-Mailadresse und telefonische Erreichbarkeit bekannt zu geben.
- 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.
- 0.6. Der Baubeginn ist der UVP-Behörde und den mitwirkenden Genehmigungsbehörden spätestens zwei Wochen davor schriftlich mitzuteilen. Sofern in einer Auflage nicht

anders spezifiziert wird als Baubeginn jener Zeitpunkt gesehen, an welchem Arbeiten gemäß Bauphase 0 (Baustellenerschließung, Oberboden wird abgeschoben etc.) beginnen.

Die beiden folgenden Auflagen 0.7 und 0.8 differenzieren zwischen einer gleichzeitigen und nicht zeitgleichen Errichtung des gegenständlichen Vorhabens mit dem Vorhaben S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn. Je nachdem, ist eine der beiden Auflagen anzuwenden.

0.7. Routenkonzept für den vorhabensbedingten externen LKW-Baustellenverkehr bei nicht gleichzeitige Errichtung der S 8 West mit der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn (S 1 Lobau):

Die Projektwerberin hat ein Routenkonzept für den vorhabensbedingten externen LKW-Baustellenverkehr (LKW-Fahrten der S 8 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 der Auflage 2.2 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 Auflage, der Beschränkungen gemäß Planbeilage 1 und anhand der Ergebnisse der Detailevaluierung gemäß Auflage 2.2 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 Auflage 1.11 einzubeziehen.

Die Dokumentation der täglichen LKW-Fahrten ist der Umweltbauaufsicht monatlich bzw. jederzeit auf Anfrage zur Verfügung zu stellen.

0.8. Routenkonzept für den vorhabensbedingten externen LKW-Baustellenverkehr bei gleichzeitiger Errichtung der S 8 West mit der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn (S 1 Lobau):

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 in der Fassung des Erkenntnisses des BVwG vom 18. Mai 2018, Zl. W104 2108274-1) 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 der Auflage 2.2 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 Auflage, der Beschränkungen gemäß Planbeilage 1 und anhand der Ergebnisse der Detailevaluierung gemäß Auflage 2.2 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.

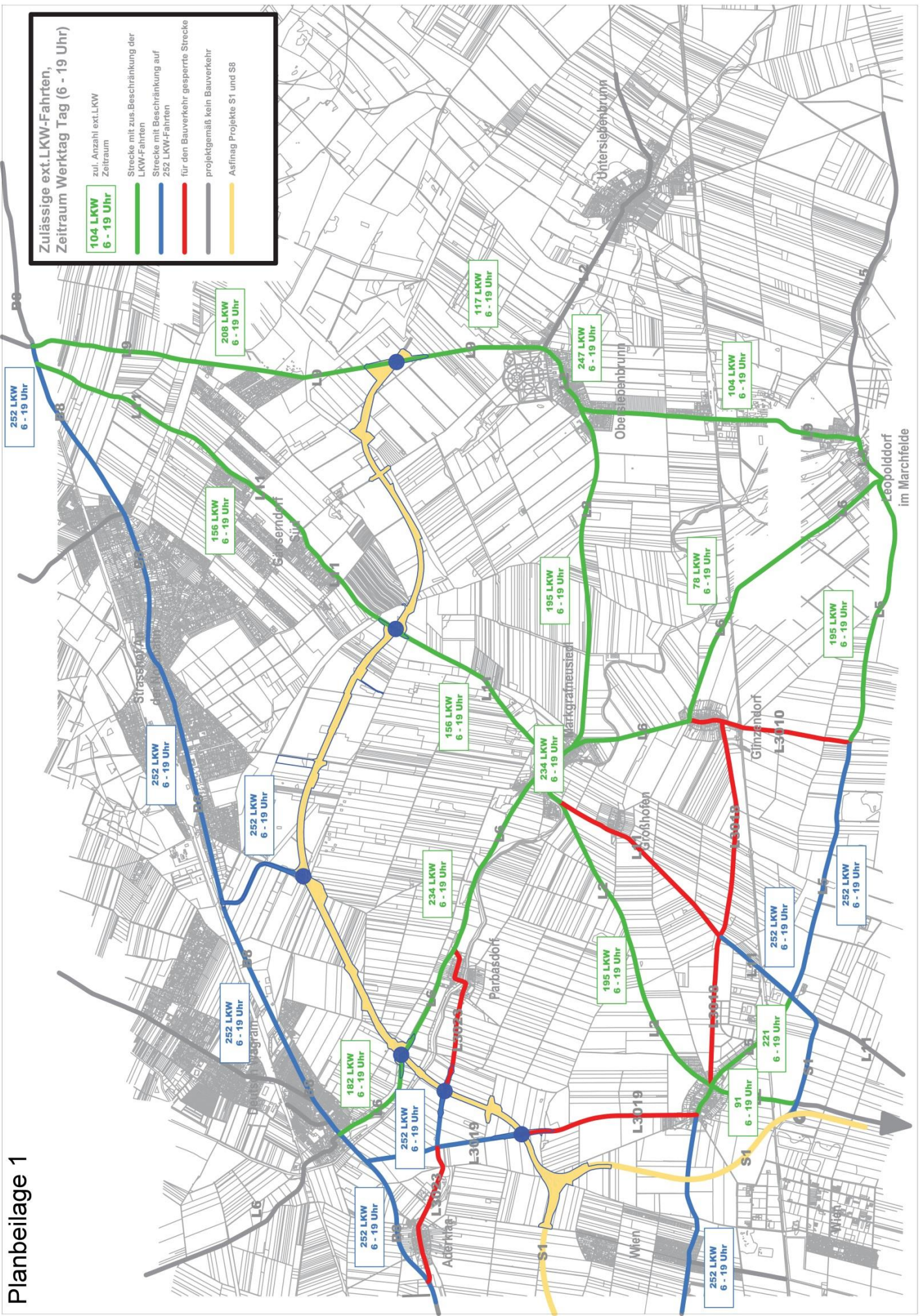
Die in dem zu erstellenden Routenkonzept festgelegten LKW-Belastungen sind mit der Routendokumentation zu vergleichen. Hierbei sind die Ergebnisse der automatischen Querschnittszählungen gemäß Auflage 1.11 einzubeziehen.

Die Dokumentation der täglichen LKW-Fahrten ist der Umweltbauaufsicht monatlich bzw. jederzeit auf Anfrage zur Verfügung zu stellen.

Planbeilage 1

Zulässige ext. LKW-Fahrten, Zeitraum Werktag Tag (6 - 19 Uhr)

- █ 104 LKW
zul. Anzahl ext. LKW Zeitraum
- █ Strecke mit zus. Beschränkung der LKW-Fahrten
- █ Strecke mit Beschränkung auf 252 LKW-Fahrten
- █ für den Bauverkehr gesperrte Strecke
- █ projektgemäß kein Bauverkehr
- █ Asfinag Projekte S1 und S8



IV.2.2. Verkehr und Verkehrssicherheit

Bauphase

- 1.1. Die Einhaltung der aus Gründen der Entlastungswirkung sowie der Überprüfung der Einhaltung der Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte definierten maximal zulässigen Lkw-Belastungen laut Routenkonzept der Bauphase ist durch ein Monitoring mit Verkehrszählungen zu kontrollieren. Die erforderlichen Zählstellen und Zählzeiten sind in den Auflagen 1.9 – 1.11 festgelegt. Die Details dieser Auflage sind in der Auflage 0.7 oder 0.8 dokumentiert.
- 1.2. 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 Sperren sind durch eine langfristige Informationsarbeit insbesondere den Nutzungsberechtigten anzukündigen.
- 1.3. Eine Verschmutzung der Fahrbahn durch Baustellenfahrzeuge und Staub der Baustelle im umliegenden Straßennetz ist sofort zu beseitigen. Hierzu sind tägliche Kontrollen nachweislich durchzuführen.
- 1.4. Vor Baubeginn hat die Bauwerberin für die Bauphase der S 8 West ein Routen- und Monitoringkonzept des LKW-Baustellenverkehrs inklusive eines Konzeptes zur Beweissicherung für das betroffene öffentliche Straßennetz unter Bedachtnahme auf die Auflage 2.2 zu erarbeiten. Die Details dieser Maßnahme sind in der Auflage 0.7 bzw. 0.8 festgelegt.

Betriebsphase

Erforderliche Auflagen zur nachhaltigen Sicherung der Entlastung des untergeordneten Straßennetzes

- 1.5. 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. Die ASFINAG hat sich dann bei den zuständigen Landesstraßenbehörden 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.). Sie hat darüber bis zum 15. des zweiten dem Kalenderquartal folgenden Monats an die UVP-Behörde sowie an die mitwirkenden Genehmigungsbehörden Bericht zu erstatten.

Erforderliche Auflagen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit

- 1.6. Die Empfehlungen des vorliegenden Verkehrssicherheitsaudits gemäß Tabelle in Kap. 6.2 der Einlage 1-4.1 des Einreichprojektes sind umzusetzen, ausgenommen die empfohlene Maßnahme, die negative Querneigung zur Kurvenaußenseite bei Radien $R \geq 2000$, laut

RVS 03.03.23, Pkt. 8.1.2 durch eine positive Querneigung und allen dafür notwendigen Begleitmaßnahmen zu ersetzen. Die im Entwurfsprojekt vorgesehene negative Querneigung für Radien $R \geq 2000$ ist beizubehalten.

- 1.7. Im Ortsgebiet von Gänserndorf, an der L9 und der L11 in Gänserndorf Süd kommt es zu starken Zunahmen der KFZ-Verkehrsbelastung gegenüber dem Referenzplanfall. Es sind geeignete Maßnahmen (z.B. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Tempo-30 und 70, Lkw-Durchfahrtsverbot usw.) zur Vermeidung eines Anstiegs der Verkehrsunfälle bzw. der Personenschäden trotz der zu erwartenden Zunahme der KFZ-Verkehrsnachfrage für diesen Bereich mit der zuständigen fachlichen Behörde und den betroffenen Gemeinden bis zur Verkehrsfreigabe der S8 West nachweislich abzuklären.
- 1.8. An der ASt. Deutsch-Wagram Teilknoten Ost, Zufahrt Rampe 11 zur L6, an der ASt. Markgrafneusiedl, Teilknoten Süd, Zufahrt Rampe 41 zur L11 und an der ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn, Zufahrt Rampe 31 zur L9 sind statt des gemeinsamen Linksabbiege- und Rechtsabbiegefahrstreifens bzw. Aufstellstreifens jeweils ein getrennter Linksabbiege- und Rechtsabbiegestreifen zu planen und umzusetzen.

Beweissicherung und Kontrolle

Bauphase

- 1.9. Monitoring durch automatische Querschnittszählstellen an den Ein- und Ausfahrten der Baustellen
Die Lkw-Belastungen sind an allen in der UVE definierten Baustellenein- und -ausfahrten sowie im umliegenden Straßennetz gemäß dem vorzulegenden Routenkonzept gemäß Auflage 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 S 8 West mit der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn**, sind die maximal zulässigen Lkw-Belastungen des umliegenden Straßennetzes gemäß dem Routenkonzept zur S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn, 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 UVP-Behörde zu übermitteln.
- 1.10. Monitoring der Lkw-Routen
Das Monitoringkonzept muss alle Informationen für die Überprüfung des Routenkonzeptes beinhalten und insbesondere die Art und Weise der Routendokumentation für alle Lkw-Fahrten mit Quelle, Ziel, Route unter Angabe der benutzten Streckenabschnitte des Straßennetzes, Lkw-Art, Tageszeit und Datum umfassen.
- 1.11. Monitoring durch automatische Querschnittszählstellen im öffentlichen Straßennetz

Zum Monitoring des Lkw-Baustellenverkehrs im öffentlichen Straßennetz (z.B. durch Seitenradar oder Schleifen) ist jeweils eine Zählung pro Monat für je eine Woche an jeder der angegebenen Zählstellen während der gesamten Bauzeit des betrachteten Bauabschnitts durchzuführen. Vor Baubeginn ist als Vergleichsbasis je eine Woche lang an jeder Zählstelle dieselbe Art der Zählung vorzusehen. Die Zählungen haben, unterschieden nach Lkw und sonstigen Fahrzeugen, getrennt für beide Richtungen und Tagesstunden zu erfolgen. Die Zählungen müssen während der gesamten Bauzeit durchgeführt, ausgewertet und laufend auf die Einhaltung der maximal zulässigen Lkw-Fahrten kontrolliert sowie monatlich der Umweltbauaufsicht übergeben werden. Die maximal zulässigen Lkw-Belastungen je Streckenabschnitt ist laut Routenplan während der Bauzeit auf dem öffentlichen Straßennetz festgelegt (siehe Auflage 1.1) Die Querschnittszählung dient zum Vergleich der Lkw-Belastungen laut Routenmonitoring und den Querschnittszählungen. Bei Überschreitung der maximal zulässigen Lkw-Fahrten je Streckenabschnitt (Belastung des Bestandes + Lkw-Belastung durch die Baumaßnahme der S 8) sind geeignete Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der Lkw-Belastung zu setzen. Der UVP-Behörde sind die Zählergebnisse im Zuge der Statusberichte quartalsweise zu übermitteln. Folgende Querschnittszählstellen sind festgelegt und gegebenenfalls in Abhängigkeit des vorzulegenden Routen- und Monitoring-Konzeptes sowie bei Überlappung der Bauphasen der S 8 West und S 1 im Einvernehmen mit der UVP-Behörde anzupassen:

- Querschnittszählung an der L2 im Bereich der Wiener Stadtgrenze bei Km. 0,1 (nach NÖGIS);
- Querschnittszählung an der L2 im Bereich des Km. 1,2 (nach NÖGIS);
- Querschnittszählung an der L2 im Bereich des Ortszentrums von Raasdorf;
- Querschnittszählung an der L3019 im Bereich der Ortsgrenze von Raasdorf;
- Querschnittszählung an der L2, Ortsanfang südwestlich von Markgrafneusiedl
- Querschnittszählung an der L2, Ortsende südöstlich von Markgrafneusiedl
- Querschnittszählung an der L6, südlich der Kreuzung mit der B8
- Querschnittszählung an der L6, südöstlich der Ortseinfahrt von Parbasdorf
- Querschnittszählung an der L6, nordwestlich der Ortseinfahrt Markgrafneusiedl
- Querschnittszählung an der L9, nördlicher Ortsanfang von Obersiebenbrunn
- Querschnittszählung an der L9, nördlich der ASt. Gänserdorf/Obersiebenbrunn
- Querschnittszählung an der L11 in Gänserdorf südlich der Kreuzung mit der B8
- Querschnittszählung an der L11 nördlich der ASt. Markgrafneusiedl
- Querschnittszählung an der L11 südlich der ASt. Markgrafneusiedl
- Querschnittszählung an der B8 im Bereich bei Km. 13,5 (nach NÖGIS), nahe der Wiener Stadtgrenze;
- Querschnittszählung an der B8 im Bereich des Km 14,3 (nach NÖGIS);
- Querschnittszählung an der B8 im Bereich des Ortszentrums von Strasshof.

Betriebsphase

1.12. Beweissicherung während der Betriebsphase für die S 8 West

Damit soll der Vergleich der tatsächlichen gegenüber der prognostizierten verkehrlichen Nachfrageentwicklung gewährleistet und die Unsicherheit der prognostizierten Erwartungswerte kontrolliert werden. Auf folgenden Streckenabschnitten sind permanente automatische Zählstellen einzurichten:

- Querschnittszählung auf der S 8 zwischen Knoten S 1/S 8 und der ASt. Deutsch Wagram

- Querschnittszählung auf der S 8 zwischen ASt. Marktgrafneusiedl und ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn
- Querschnittszählung auf der Spange S 8 – B 8.

Diese Zählstellen sind ab Betriebsbeginn der S 8 West jährlich auszuwerten und mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen des relevanten Planfalles 2019 und 2025 und in Fortsetzung bis 2030 zu vergleichen. Hierbei ist einerseits zu beachten, welcher relevante Netzausbau zum Zeitpunkt der Zählungen der Realität entspricht (abhängig von den realisierten ergänzenden Maßnahmen wie z.B. S1 Donauquerung etc.), und andererseits für den Vergleich mit den Zählwerten eine Interpolation der prognostizierten Verkehrsbelastungen zwischen den Prognosejahren durchzuführen. Ab 2025 sind für den Vergleich der Zählstellenwerte die Prognosewerte der Planfälle 2025 heranzuziehen, weil diese relevant für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit sind. Falls die prognostizierten Verkehrsbelastungen, getrennt betrachtet für Personen- und Lkw-Verkehr, 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. zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen der Reduktion des zulässigen Tempolimits mit der zuständigen Behörde) einzuleiten, um die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen. Nach Durchführung der Messungen und Auswertungen sind die Jahresergebnisse binnen 4 Monaten nach Ablauf des Kalenderjahres gesammelt, ausgewertet und interpretiert der UVP-Behörde zu übermitteln.

- 1.13. 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 nachstehenden Straßenabschnitten sind mit Hilfe von Stichproben Querschnittszählungen

- beginnend im Jahr vor der Inbetriebnahme der S 8 West und
- ein Jahr nach der Inbetriebnahme der S 8 West,
- sowie alle 5 Jahre (z.B. 2020, 2025) und in Fortsetzung bis 2030
- 4 mal pro Jahr einen Monat lang über das Jahr verteilt im Februar, Mai, August, November

durchzuführen, auf den JDTV werktags umzurechnen, auszuwerten und mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen zu vergleichen und zu interpretieren.

Wenn in einem Jahr der Zählung keine prognostizierten Ergebnisse eines Planfalles vorliegen, so ist zwischen den relevanten Planfällen für 2019 und 2025 linear zu interpolieren. Ab 2025 ist die prognostizierte Verkehrsbelastung eines relevanten Planfalls für 2025 zum Vergleich heranzuziehen, weil diese relevant für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit sind. Falls die prognostizierten Verkehrsbelastungen, getrennt betrachtet für Personen- und Lkw-Verkehr, 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 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. Nach Durchführung der Messungen und Auswertungen

sind die Jahresergebnisse binnen 4 Monaten nach Ende des entsprechenden Kalenderjahres gesammelt, ausgewertet und interpretiert der UVP-Behörde zu übermitteln.

Auf folgenden Streckenabschnitten sind die Zählstellen zu situieren:

- Querschnittszählung an der L2 im Bereich der Wiener Stadtgrenze bei Km. 0,1 (nach NÖGIS);
- Querschnittszählung an der L2 im Bereich des Km. 1,2 (nach NÖGIS);
- Querschnittszählung an der L2 im Bereich des Ortszentrums von Raasdorf;
- Querschnittszählung an der L3019 im Bereich der Ortsgrenze von Raasdorf;
- Querschnittszählung an der L2, Ortsanfang südwestlich von Markgrafneusiedl
- Querschnittszählung an der L2, Ortsende südöstlich von Markgrafneusiedl
- Querschnittszählung an der L2, zwischen Ober- und Untersiebenbrunn
- Querschnittszählungen an der L6, südlich der Kreuzung mit der B8
- Querschnittszählungen an der L6, südöstlich der Ortseinfahrt von Parbasdorf
- Querschnittszählungen an der L6, nördlich der Ortseinfahrt von Markgrafneusiedl
- Querschnittszählung an der L9, nördlicher Ortsanfang von Obersiebenbrunn
- Querschnittszählung an der L9, nördlich der ASt. Gänserdorf/Obersiebenbrunn
- Querschnittszählung an der L11 in Gänserdorf südlich der Kreuzung mit der B8
- Querschnittszählungen an der L11 nördlich der ASt. Markgrafneusiedl
- Querschnittszählungen an der L11 südlich der ASt. Markgrafneusiedl
- Querschnittszählung an der B8 im Bereich bei Km. 13,5 (nach NÖGIS), nahe der Wiener Stadtgrenze;
- Querschnittszählung an der B8 im Bereich des Km 14,3 (nach NÖGIS);
- Querschnittszählung an der B8 im Bereich des Ortszentrums von Strasshof;
- Querschnittszählung auf der Straße „Im Föhrenhölzl“ vor der Park&Ride-Anlage nördlich der Bahn im Bereich der Gemeinde Deutsch-Wagram.

IV.2.3. Lärm

Bauphase

- 2.1. Für die Bauphase ist eine Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 „Umweltbauaufsicht und Umweltbaubegleitung“ (1. Februar 2015) aus dem Fachbereich Lärm zu bestellen und öffentlich bekannt zu machen. Dies hat zumindest über die öffentlich zugänglichen Baustellenaushänge zu erfolgen. Diese hat auch die unter den Auflagen 2.22 – 2.24 beschriebenen Kontrollmessungen zu veranlassen, um die Einhaltung der Grenzwerte nach BStLärmIV zu überprüfen. Weiter obliegt ihr die Kontrolle der Bauzeitpläne hinsichtlich Lärmoptimierung und die Kontrolle der von der Baufirma vorzulegenden Fahrtroutenverteilungen in Hinblick auf die lärmtechnisch festgelegten, zulässigen LKW-Fahrten im öffentlichen Straßennetz und der Behördenauflagen.
- 2.2. 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 Auflage 0.7 bzw. 0.8. Insbesondere ist auch die Abstimmung hinsichtlich der möglichen gleichzeitigen Baustelle B 8/L 9 Umfahrung Gänserdorf in den Bauvertrag aufzunehmen. Die Koordinierung der Fahrtroutenverteilung hat gemäß Auflage 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 Auflage 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 Auflage 0.7 bzw. 0.8 ein Fahrtroutenkonzept vorzulegen, wo auch im Rahmen einer Detailuntersuchung der Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte nach § 10 Abs. 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.

- 2.3. 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) in Abstimmung mit der Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 aus dem Fachbereich Lärm nachweislich durchzuführen und in die Bauzeitpläne zu integrieren.
- 2.4. Damit keine vermeidbaren Massentransporte bei der Längsverfuhr und keine vermeidbaren Baustellenverkehre durch bewohnte Gebiete geführt werden, ist vor Beginn der Hauptbauarbeiten an der Trasse die in der jeweiligen Bauphase vorgesehene Baustraße entlang der Trasse zu errichten. Das heißt, die Baustraße ist jedenfalls zeitgerecht in der erforderlichen Länge zu errichten, damit die externen Transportfahrten entsprechend der Auflage 0.7 bzw. 0.8 auf die Ein- und Ausfahrten aufgeteilt werden können. Dies ist im Routenkonzept nach den lärmtechnischen Kriterien nach Auflage 2.2 darzulegen.
- 2.5. Der Betrieb der Aufbereitungsanlage hat sich auf die Betriebszeiten Montag bis Freitag, 06:00 – 19:00 Uhr, zu beschränken.
- 2.6. Betonierarbeiten nachts nach 22:00 Uhr sind nur in jenem Ausmaß zulässig, als diese Arbeiten vor 22:00 Uhr begonnen wurden und zur Fertigstellung dieser Betonierarbeiten, bzw. des Bauteilabschnittes dienen. Das heißt im Umkehrschluss, dass Bauteiltagesabschnitte, bei denen zwischen 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr mit den Betonierarbeiten begonnen wurde, auch nach 22:00 Uhr diese Betonierarbeiten inkl. Tagesrestarbeiten (Reinigen, Sicherungsmaßnahmen etc.) durchgeführt und abgeschlossen werden dürfen.
- 2.7. Die Information der Öffentlichkeit über den bevorstehenden Baubetrieb hat so zu erfolgen, dass jeweils vor lärmintensiver Bautätigkeit (Schlagen, Rammen von Spundwänden oder Pfahlfundamenten für Lärmschutzwände) in Abstimmung mit der

- Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 für den Fachbereich Lärm die unmittelbaren Nachbarn die Möglichkeit haben ihre Lebensumstände auf die Ereignisse anzupassen.
- 2.8. Die Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 aus dem Fachbereich Lärm hat die Umsetzung des von der Behörde genehmigten Routenkonzeptes zu überwachen.
 - 2.9. Die Errichtung der Pumpdruckleitung (ca. 5,7 km) mit der Ausleitung in den Rußbach kann Werktag-Tag bzw. Werktag-Abend erfolgen. Nachtarbeiten sowie Arbeiten an Sonn- und Feiertagen sind nicht zulässig.

Betriebsphase

- 2.10. Die projektierten Lärmschutzwände müssen schalldicht ausgeführt werden und folgende schalltechnische Eigenschaften aufweisen: Straßenseitig schallabsorbierend mit $DL\alpha \geq 8$ dB gemäß der ÖNORM EN-1793-1, Schalldämmmaß von DLR ≥ 27 dB gemäß der ÖNORM EN 1793-2.
- 2.11. Für alle Objekte nach Einlage WU 10-1,–Kapitel 3, „Objektseitige Maßnahmen“ Tabelle 1 zusätzlich Objekt W 151, alte Objektnummer WI 3, Hauswurzweg 24, das einen $L_n = 45,1$ dB nach Einlage WU 1-02 aufweist, sind als Teil des Vorhabens der Einbau von Schalldämmlüftern an den betroffenen Fassaden anzubieten. Dazu sind Detailuntersuchungen im Sinne von § 14 BStLärmIV durchzuführen.
- 2.12. Für alle Objekte, für die nach Teilgutachten Lärm 02, Anhang 02, passive Maßnahmen „LSF und SDL“ (Spalte Maßnahmen) ausgewiesen sind, zusätzlich Objekt AD 159, Aderklaa 19, sind entsprechend § 9 Abs. 3 BStLärmIV der Einbau von Schalldämmlüftern und der Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und Schallschutztüren in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren, anzubieten. 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.
- 2.13. Für alle Objekte, für die nach Teilgutachten Lärm 02, Kapitel 4.2.6, „Passive Lärmschutzmaßnahmen“, Tabelle „Objekte mit Einzelfallbeurteilung nach § 6 Abs. 3 mit SV-Maßnahmen“ eine Einzelbeurteilung (Spalte Anmerkung) ausgewiesen wird, sind entsprechend § 9 Abs. 3 BstLärmIV der Einbau von Schalldämmlüftern und der Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und Schallschutztüren in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren, anzubieten. 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.
- 2.14. Für alle Objekte der Zulaufstrecken, die nach Anhang 03 des Teilgutachtens Nr. 02, Lärm in der Spalte Maßnahme, Maßnahmen „LSF und SDL“ bzw. „LSF“ aufweisen, sind entsprechend § 9 Abs. 3 BStLärmIV der Einbau von Schalldämmlüftern und der Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und Schallschutztüren in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren, anzubieten. Dazu sind Detailuntersuchungen entsprechend § 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.
- 2.15. Für alle Objekte der Zulaufstrecken mit Wohnnutzung, für die nach **Anhang 05** des Teilgutachtens Nr. 02 Maßnahmen nach den Kriterien des Teilgutachtens Humanmedizin gefordert werden, sind entsprechend § 9 Abs. 3 BStLärmIV der Einbau von Schalldämmlüftern und der Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und Schallschutztüren in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren, anzubieten. Die Maßnahmen sind im Anhang 05 (Spalte Maßnahme) ersichtlich. Dazu sind Detailuntersuchungen entsprechend § 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.
 - 2.16. Werden Objekte durch die Projektwerberin mit Lärmschutzmaßnahmen ausgewiesen, die nicht in den Anhängen des Teilgutachtens bzw. in der Ergänzung zu Teilgutachten 02 Lärm enthalten sind, so sind diese ebenfalls in eine Detailuntersuchung im Sinne von § 14 BStLärmIV aufzunehmen.
 - 2.17. 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.
 - 2.18. Hermann Gebauer Straße von der Kreuzung mit dem Rautenweg (B229) bis zum Kreisverkehr mit der B 302 und den Anschlußrampen der S₂: Alle Objekte bzw. deren Fassaden, die bis zu 20 Meter von der Straßenachse entfernt situiert sind und Räume nach § 5 Abs. 1 Z 1 und Z 3 nach der VOLV aufweisen, sind für diese Räume Lärmschutzfenster bzw. Türen anzubieten, soweit bestehende Fenster und Türen keinen ausreichenden Schutz gewähren. 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 Verwaltungs- und Bürogebäude.
 - 2.19. Für alle Objekte „Betriebsgebäude“ der Zulaufstrecken, die nach Anhang 06 des Teilgutachtens Nr. 02 ausgewiesen sind, ist eine Detailuntersuchung im Sinne von § 14 der BStLärmIV durchzuführen. Für Objekte, die Räume nach § 5 Abs. 1 Z 1 und Z 3 nach der VOLV aufweisen, sind für diese Räume Lärmschutzfenster bzw. Türen anzubieten, soweit bestehende Fenster und Türen keinen ausreichenden Schutz gewähren. 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 Verwaltungs- und Bürogebäude.

- 2.20. Der Einbau der Schallschutzfenster und der Schalldämmlüfter 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.
- Anforderungen an den Schalldämmlüfter:
 Luftdurchsatz: min. 15-20m³/h und Person, mehrstufig regelbar
 Schalldämmung (Normschallpegeldifferenz) nach DIN EN ISO 140-10 größer 45 dB.
- 2.21. Im Zuge der Detailuntersuchung nach § 14 BStLärmIV sind in Bereichen von Pegelerhöhungen größer 1 dB zwischen den Nullplanfällen und den Vorhabensplanfällen jeweils zum Prognosezeitpunkt 2025 und etwas über diese Bereiche hinaus (nächste Gebäude außerhalb Grenzwertlinien, aber nicht weiter als 20 m außerhalb) auch jene Gebäude zu erfassen die bis zur Erlassung des Bescheides des gegenständlichen Vorhabens entweder neu errichtet, lärmtechnisch relevant umgebaut bzw. lärmtechnisch relevant ausgebaut (Dachbodenausbau etc.) wurden. Eine Abgrenzung pro Straßenzug kann über die maßgebenden Grenzwertlinien in der Höhe der jeweiligen vorhandenen Stockwerke getätigt werden. Ein ausgebautes Dachgeschoß ist bei der Abgrenzung jedenfalls zu berücksichtigen. Schneiden Gebäude die für sie maßgebenden Grenzwertlinien, so sind sie in die geschossweise Fassadenberechnung aufzunehmen und bei Grenzwertüberschreitungen nach BStLärmIV ist die Nutzung der Geschosse und ihre Öffnungen (Türen, Fenster) zu überprüfen und es sind bei Vorliegen von Aufenthaltsräumen gem. § 2 Abs. 2 BStLärmIV den betroffenen Nachbarn Lärmschutzmaßnahmen anzubieten. Maßgebende Grenzwertlinien sind jene mit Grenzwerten nach § 6 Abs. 2 bzw. Pegelerhöhungen größer 1 dB, wobei diese in der Höhe der jeweiligen, vorhandenen Stockwerke berechnet werden.

Beweissicherung und Kontrolle

Bauphase

- 2.22 Sollten Beschwerden wegen übermäßiger Lärmimmissionen einlangen, sind von der Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 für den Fachbereich Lärm – falls erforderlich – geeignete Maßnahmen (z.B. Schalldämpfer, Abschirmeinrichtungen, Reduzierung oder Veränderung des Einsatzes von Geräten, Geschwindigkeitsbeschränkungen) einzuleiten und innerhalb einer Woche zu erledigen. 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 Abs. 2 BStLärmIV mit einem Anpassungswert zu versehen. Unter Berücksichtigung der Einwirkzeit und Bezugszeiten sind die Baulärmindizes gemäß § 3 Abs. 2 BStLärmIV zu ermitteln und den Grenzwerten nach § 10 Abs. 4 BStLärmIV gegenüberzustellen.

- 2.23 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 Abs. 2 BStLärmIV mit einem Anpassungswert zu versehen. Unter Berücksichtigung der Einwirkzeit und Bezugszeiten sind die Baulärmindizes gemäß § 3 Abs. 2 BStLärmIV zu ermitteln und den Grenzwerten nach § 10 Abs. 4 BStLärmIV gegenüberzustellen.
- 2.24 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.

Betriebsphase

- 2.25 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 Auflage 2.26 vorzunehmen:
- Wien, Invalidensiedlung (Knoten S1/S8)
 - Aderklaa, Raasdorf
 - Deutsch Wagram
 - Parbasdorf
 - Straßhof, Markgrafneusiedl
 - Gänserndorf, Obersiebenbrunn
- Falls sich beim Monitoring Verkehr ergibt, dass die Verkehrsprognosen überschritten werden, sind die Maßnahmen im engeren Untersuchungsraum zu überprüfen und evaluieren.
- 2.26 Vor den Messungen (ca. 25 Stück verteilt an der S 8 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 innerhalb 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 04.02.11 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 zu Ungunsten 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.

2.27 Monitoring Zulaufstrecken:

- 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).
- 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 den über die Verkehrszählung aktualisierten Prognosewerten durchzuführen (siehe Abbildung Lärmmonitoring der Zulaufstrecken). 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, oder bei denen Überschreitungen nach § 6 Abs. 2 bis 5 BStLärmIV vorliegen, haben Anspruch auf objektseitige Lärmschutzmaßnahmen entsprechend § 9 BStLärmIV. Falls der Nachweis erbracht wird, dass die Verkehrszunahme nicht dem Vorhaben S 8 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) vorzunehmen ist, ist der nachstehenden Abbildung zu entnehmen.

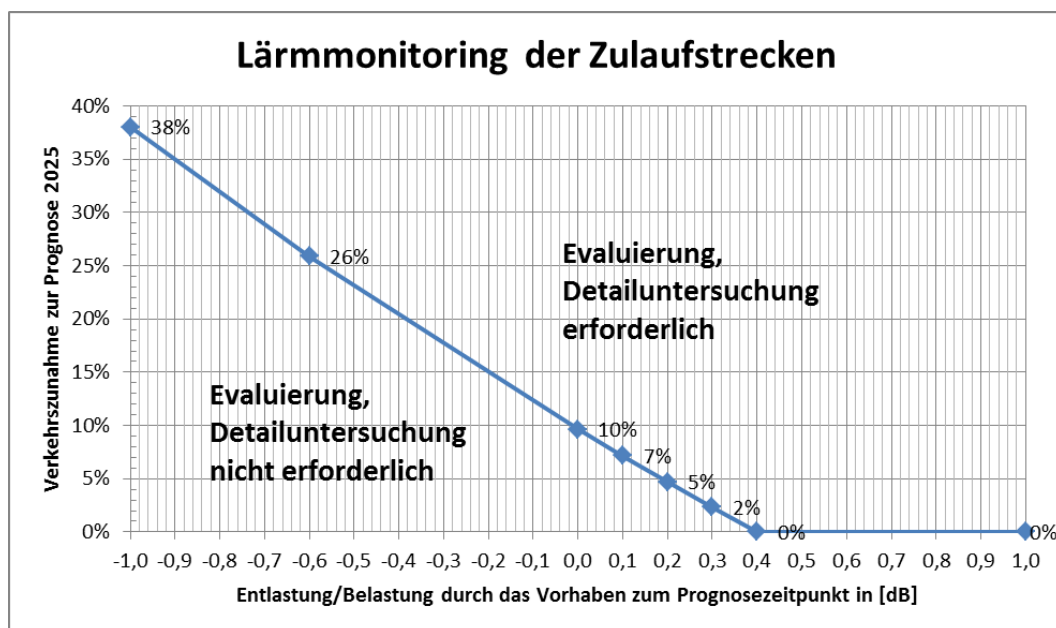


Abbildung: Lärmmonitoring der Zulaufstrecken

- Querschnittszählungen an den maßgebenden Zulaufstrecken nach den Vorgaben des Fachgebiets Verkehr und Verkehrssicherheit einschließlich der Querschnitte:
 - Querschnittszählung an der L6, südlich der Kreuzung mit der B8 und im Bereich von Parbasdorf
 - Querschnittszählung an der L11 nördlich und südlich der ASt. Markgrafneusiedl
 - Querschnittszählung an der L11 in Deutsch-Wagram südlich der Kreuzung mit der B8

- Sind an den maßgebenden Zulaufstrecken nach Punkt 2 dieser Auflage Maßnahmen bzw. zusätzliche objektseitige Maßnahmen an Fassaden erforderlich, so sind die Querschnittszählungen der in Verbindung stehenden belasteten Ortsdurchfahrten als weitere maßgebende Zulaufstrecken aufzunehmen, sofern nicht der Nachweis erbracht wird, dass die Verkehrszunahmen nicht dem Vorhaben S8-West zuzurechnen sind. Die belasteten Ortsdurchfahrten sind in der Einlage WU 1-05A in den Übersichtskarten der relevanten Straßenabschnitte ersichtlich. Die Querschnitte sind jedenfalls so zu wählen, dass auf den Verkehr in den Ortsdurchfahrten rückgeschlossen werden kann.
- Die Ergebnisse der Berechnungen, Nachweise und Evaluierungen sind der UVP-Behörde vorzulegen.

IV.2.4. Luftschadstoffe und Klima

Bauphase

- 3.1. 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.
- 3.2. Temporär beanspruchte Baustelleneinrichtungen, Materialzwischenlager, Baulager und dergleichen sind ausschließlich unmittelbar angrenzend an die Trasse zu errichten.
- 3.3. 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.
- 3.4. Befestigte Baustraßen sind nach Möglichkeit staubfrei zu halten und bei Bedarf durch Nassreinigung oder Straßenkehren zu reinigen.
- 3.5. 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).
- 3.6. Geschüttete Flächen und Böschungen sind zum vegetationstechnisch nächstmöglichen Zeitpunkt zu begrünen. Bis zu einer Begrünung sind diese Flächen nach Bedarf (bei trockenen Verhältnissen) feucht zu halten.
- 3.7. Der interne Baustellenverkehr ist durch entsprechende Wahl der Baustelleneinrichtungsflächen, der Zwischenlagerflächen und der Abstellplätze der Baumaschinen (möglichst nahe am jeweiligen Einsatzort) zu minimieren.
- 3.8. Im Bauprozess gewonnenes Material ist nach Möglichkeit wiederzuverwerten, um den LKW-Transportverkehr (An- und Abtransport) zu minimieren.

- 3.9. Leerfahrten insbesondere bei LKW Transporten sind durch Optimierung des Bauablaufs zu vermeiden.
- 3.10. Stehzeiten für Baumaschinen (im Leerlauf) sind durch zügig vorangehende Arbeitszyklen zu vermeiden.
- 3.11. 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.
- 3.12. 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.
- 3.13. Bei Materialaufbereitungen hat eine Staubbinding durch Feuchthalten des Materials mittels gesteuerter Wasserbedüsung beim Sieben und an den Förderbandübergabestellen zu erfolgen. Bei Umschlag von nicht erdfeuchtem Material hat eine Staubbinding durch Feuchthalten des Materials mittels gesteuerter Wasserbedüsung oder mittels automatischer oder manueller Berieselung zu erfolgen.
- 3.14. Eventuelle Feinzerkleinerungsanlagen sind mit Entstaubungsanlagen nach dem Stand der Technik zu bestücken. Es dürfen nur Zerkleinerungsmaschinen verwendet werden, die das Aufgabegut durch Druck zerkleinern. Förderbänder im Freien sind abzudecken und alle Übergabestellen sind zu kapseln.
- 3.15. Spritzbetonanwendungen sind im Nassspritzverfahren mit alkalifreien Zusatzmitteln auszuführen.
- 3.16. Die Füll- und Abzugsaggregate von Silos für staubhaltige oder feinkörnige Güter sind geeignet abzukapseln und allfällige Verdrängungsluft dem Stand der Technik entsprechend zu entstauben.
- 3.17. Lagerstätten mit Schüttgütern sind abzudecken oder ausreichend zu befeuchten.
- 3.18. 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.
- 3.19. 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.
- 3.20. Baumaschinen und Geräte mit Dieselmotoren mit mehr als 18 kW müssen den Vorgaben der 76. Verordnung über die Verwendung und den Betrieb von mobilen technischen Einrichtungen, Maschinen und Geräten in IG-L-Sanierungsgebieten (IG-L Off-RoadV) i.d.g.F. entsprechen.
- 3.21. Materialverfahren innerhalb der Baustelle dürfen nur entlang der Trasse durchgeführt werden. Der An- und Abtransport von Material hat entsprechend dem verbindlichen Routen- und Monitoringkonzept (Auflage 1.4) zu erfolgen.
Das Materialtransportkonzept für den externen Baustellenverkehr auf den im Baukonzept vorgesehenen 10 Zufahrtsstraßen ist im Hinblick auf eine möglichst

geringe Zusatzbelastung der Wohnbevölkerung zu erarbeiten und dessen Einhaltung ist durch die Umweltbauaufsicht zu kontrollieren.

- 3.22. Wenn aufgrund zu tiefer Lufttemperaturen eine Staubbildung mittels Beregnung nicht möglich ist, sind bei extremer Trockenheit (= kein Niederschlag innerhalb der letzten 48 Stunden) alle benutzten Fahr- und Manipulationsflächen zur Staubbildung mit Calcium-Magnesium-Acetat zu besprühen. Dabei ist 100 g CMA/m² in 25%-iger Lösung an jedem zweiten Betriebstag flächendeckend aufzubringen. Bei stabiler Schneedecke kann auf die Behandlung verzichtet werden. Der Einsatz ist in Umfang und Häufigkeit mit der Umweltaufsicht abzuklären.

Beweissicherung und Kontrolle

Bauphase

- 3.23. Während der Bauphase sind drei kontinuierliche Luftgütemessungen (PM₁₀, PM_{2.5}, 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 Berichtlegung 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 Zufahrtstrecken vorzusehen.

- 3.24. Die Baustellen sind während der Bauphase von einer fachlich einschlägig qualifizierten Umweltbauaufsicht laufend zu überprüfen. Die Umweltbaubegleitung hat die Umsetzung der vorgeschriebenen Maßnahmen zu veranlassen.

- 3.25. Die Umsetzung sämtlicher Auflagen ist während der gesamten Bauphase durchgehend zu dokumentieren und der Behörde auf Anfrage vorzulegen. Diese Aufzeichnung hat für jede einzelne Maßnahme und jeden Teilabschnitt zu enthalten: Maßnahme, Ort/Teilabschnitt, Beginn und Ende (Tag, Uhrzeit), eingesetzte Mengen (Wasser, CMA).

Betriebsphase

- 3.26. Falls die Ergebnisse der Querschnittszählungen auf der S 8 (getrennt für Personen- und Lkw-Verkehr gemäß Auflagen 1.12 und 1.13) über der prognostizierten Verkehrsbelastung liegen, ist zu überprüfen, ob dadurch der vorhabensbedingte Anteil der Immission an relevanten Stellen über der 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 Ausbreitungsmodellierung 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.
- 3.27. 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.

IV.2.5. Humanmedizin

Bauphase

Beschattung und Belichtung

- 4.1. Es darf keine kontinuierliche, den Jahreszyklus durchlaufende Beschattung der Anrainer durch Baustelleneinrichtungen, Materiallager etc. gegeben sein.
- 4.2. Die Be- und Ausleuchtung der Baustellenbereiche ist so zu gestalten, dass eine Blendung bzw. Ausleuchtung der Wohn- und Schlafräume der Anrainer nicht gegeben ist.

Betriebsphase

Lärm

- 4.3. 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.

- 4.4. Das Objekt W068 in der Harriegelgasse 17 (Caritas Haus Franziscus, betreutes Wohnen für Menschen mit schwerer intellektueller oder mehrfacher Behinderung sowie Tagesbetreuung für ältere Menschen, bietet auch pflegerische Unterstützung durch Pflegepersonal) ist einer Detailuntersuchung gemäß § 14 BStLärmIV zu unterziehen und es sind gegebenenfalls passive Lärmschutzmaßnahmen anzubieten.

Beschattung und Belichtung

- 4.5. Es ist sicherzustellen, dass die Be- und Ausleuchtung der Straße beim Betrieb (durch Straßenbeleuchtung und Fahrzeugscheinwerfer) so gestaltet ist, dass eine Blendung bzw. Ausleuchtung der Wohn- und Schlafräume der Anrainer nicht gegeben ist.

IV.2.6. Wildökologie, Jagd und Wald / Forstrecht

Bauphase

Auflagen zur Hintanhaltung nachteiliger Auswirkungen für die umliegenden Wälder:

- 8.1. Vor Beginn der Bauarbeiten sind alle benachbarten Waldbestände durch eine physische Absperrung (fixer Bauzaun oder Holzabplankung oder auf massiven Stehern befestigtes PE-Baustellenabsperrenetz mit einer Mindesthöhe von 1,60 m) von den Baubereichen abzugrenzen. Die Absperrung ist während der gesamten Bauzeit funktionstüchtig zu erhalten.
- 8.2. Das Befahren und das Ablagern von Materialien aller Art in nicht zur Rodung bewilligten Waldbeständen sind verboten.
- 8.3. Die Projektwerberin hat den Waldeigentümern gegebenenfalls nachweislich anzubieten, Schäden, die sich auf Grund der Rodungen oder der Bauarbeiten in den benachbarten Waldbeständen durch Windwurf oder andere mit der Errichtung des Vorhabens in direktem Zusammenhang stehende Ereignisse einstellen, auf eigene Kosten spätestens im Jahr nach dem Schadeintritt durch Rekultivierung in Abstimmung mit der örtlichen Bezirksverwaltungsbehörde zu beheben.
- 8.4. Das bestehende vom Vorhaben betroffene Forst- und Güterwegenetz ist während der gesamten Bauzeit soweit aufrechtzuerhalten, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse in bisherigem Umfang durchgeführt werden können.
- 8.5. Auf temporären Rodeflächen sind vor der Wiederaufforstung eventuelle Bodenverdichtungen durch Tiefenlockerung rückgängig zu machen.
- 8.6. Befristete Rodungen sind in der dem Bauende folgenden vegetationstechnisch nächstmöglichen Pflanzperiode mit standortgerechten Baumarten der potentiellen natürlichen Vegetation wiederzubewalden. Entlang neuer süd-, südost- und südwestseitiger Randlinien im Bereich angrenzender Bestände im Stangenholz-, Baumholz oder Altholzalter hat die Wiederbewaldung auf einem durchgehenden Streifen von 5 - 10 m Breite mit mindestens 30% raschwüchsigen, standortgerechten Pionierbaumarten (Silberweide, Weißpappel, Graupappel, Schwarzpappel, Traubenkirsche, Grauerle, Birke) zu erfolgen.

Auflagen zur Hintanhaltung nachteiliger Auswirkungen auf das jagdbare Wild:

- 8.7. Vor Baubeginn ist die Verfügungsberechtigung über die Grundflächen, auf denen die im Projekt vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen – insbesondere Gehölzpflanzungen im Bereich von Wildquerungshilfen - durchgeführt werden sollen, der UVP-Behörde schriftlich nachzuweisen.
- 8.8. Wildzäune entlang der S 8 sind mit Zaungitter entsprechend der RVS 04.03.12 Wildschutz auszuführen. Der Wildzaun muss hasen- und rehwilddicht sein und eine wirksame Höhe von mindestens 1,60 m aufweisen. Der Wildzaun ist auch schwarzwilddicht zu errichten, indem am unteren Ende des Gitters mindestens zwei Reihen Stacheldraht angebracht werden und das Gitter im Boden verankert wird. Sollte die Verwendung von Stacheldraht im Widerspruch zu tierschutz- oder naturschutzrechtlichen Bestimmungen stehen oder zum Umsetzungszeitpunkt nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen, dann kann im Einvernehmen mit der Umweltbauaufsicht auch eine geeignete Alternative zur Anwendung kommen.
- 8.9. Bei der Detailplanung der Wildwarneinrichtungen im Rahmen des Bauprojekts sind die Beobachtungen und Erkenntnisse der örtlichen Jägerschaft zu berücksichtigen. Die Wildwarnreflektoren sind nach dem Stand der Technik entsprechend der gültigen RVS 04.03.12 Wildschutz auszuführen.
- 8.10. Im Umkreis von 250 m von den vorgesehenen Grünbrücken dürfen außerhalb des in der UVE definierten Baufeldes keine Baustelleneinrichtungen, Lagerflächen, Maschinenabstellplätze, Materialaufbereitungsanlagen o. dgl. errichtet werden.
- 8.11. Bei jeder Wildquerungshilfe bzw. Wildtierpassage sind Anschlussleitpflanzungen gem. RVS 04.03.12 im Einvernehmen mit der forsttechnischen Bauaufsicht vorzunehmen. Für die Gehölzpflanzung ist Forstware folgender Mindestqualität zu verwenden: Pappel und Weide: Heister mit Ballen 150/200 cm, restliche Baumarten: Heister mit Ballen 100/150 cm.
- 8.12. Bei allen Wildtierpassagen (Objekte S8W_M05, S8W_M07, S8W_M10, S8W_M13, S8W_M15, S8W_M17) sind Blend- und Sichtschutzeinrichtungen gemäß RVS 04.03.12 anzubringen. Dabei sind an den Breitseiten von Wildüberführungen beiderseits Sichtschutzblenden bzw. Abschirmungswände mit einer Höhe anzubringen, die einen ausreichenden Sicht- und Blendschutz gewährleisten sowie ein Überspringen durch das Wild verhindert. Bei Wildunterführungen sind parallel zum Verkehrsweg oberhalb der Wildquerungshilfe beiderseits Sichtschutzblenden bzw. Abschirmungswände mit einer Höhe anzubringen, die einen ausreichenden Sicht- und Blendschutz gewährleisten. Die Mindesthöhe der Sichtschutzblenden hat 2 m zu betragen; bei Wildunterführungen sind die Sichtschutzblenden parallel zum Verkehrsweg so auszuführen, dass sie beidseits mindestens 60 m über das jeweilige Bauwerk hinausreichen.
- 8.13. Um die Annahme der Wildquerungshilfe zu optimieren, ist die Weiterführung der Blend- und Sichtschutzeinrichtungen parallel zum Verkehrsweg zu gewährleisten, sofern für anwechselndes Wild nicht ausreichender Sicht- und Blendschutz durch das Gelände gegeben ist.

Betriebsphase

Auflagen zur Hintanhaltung nachteiliger Auswirkungen für die umliegenden Wälder:

- 8.14. Die Projektwerberin hat den Waldeigentümern gegebenenfalls nachweislich anzubieten, Schäden, die sich in den benachbarten Waldbeständen durch Windwurf oder andere mit dem Betrieb des Vorhabens in direktem Zusammenhang stehende Ereignisse einstellen, auf ihre Kosten spätestens im Jahr nach dem Schadenseintritt

durch Rekultivierung in Abstimmung mit der örtlichen Bezirksverwaltungsbehörde zu beheben.

- 8.15. Das durch das Vorhaben unterbrochene oder sonst unbenütztbar gemachte bestehende Forst- und Güterwegenetz ist soweit wiederherzustellen und im Sinne des § 12 Abs. 1 BStG 1971 idgF zu erhalten, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können.

Auflagen zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen des Waldes:

- 8.16. Zur Wiederherstellung der durch die dauernde Rodung im Gesamtausmaß von 104.373 m² entfallenden Wirkungen des Waldes sind projektgemäß Ersatzaufforstungen im Mindestausmaß von 313.119 m² vorzunehmen.
- 8.17. Die Ersatzaufforstungen sind möglichst auf den im Einreichprojekt (Einlage 1-6.1 – 1-6.7) angeführten Aufforstungsflächen vorzunehmen. Können die dafür erforderlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern nicht erzielt werden, sind die Aufforstungen auf Nichtwaldböden möglichst im Nahbereich der Rodeflächen, jedenfalls aber in den Standortgemeinden (Deutsch-Wagram, Gänserndorf, Markgrafneusiedl, Obersiebenbrunn, Parbasdorf, Raasdorf) durchzuführen. Die Flächen haben hinsichtlich Gesamtumfang und Standortqualität jenen zu entsprechen, die im Einreichprojekt als Ersatzaufforstungen ausgewiesen wurden. Insbesondere haben die Ersatzaufforstungsflächen einen bewuchsfähigen Oberboden in einer Mindeststärke von 40 cm aufzuweisen; der durchwurzelbare Bodenhorizont hat eine Stärke von mindestens 200 cm aufzuweisen.
- 8.18. Eine planliche Darstellung der genauen Lage der Ersatzaufforstungsflächen und die Zustimmungserklärungen der Grundeigentümer sind der Behörde bis spätestens 4 Wochen vor Beginn der Rodungen vorzulegen. Die Vorschriften in Bezug auf die Einhaltung von Abständen zu landwirtschaftlichen Grundflächen nach dem NÖ Kulturländerschutzgesetz 2007 sind einzuhalten.
- 8.19. Für die Ersatzaufforstungen dürfen nur standortheimische Baum- und Straucharten verwendet werden, die der jeweiligen potentiellen Waldgesellschaft entsprechen. Der Laubholzanteil hat dabei 100% zu betragen. Die Mindestpflanzenanzahl hat bei den Bäumen 2.500 Stück je ha zu betragen, wobei eine Pflanzengröße von 50/70 bis 60/100 zu wählen ist. Für die Rand- und Traufengestaltung sind neben Bäumen auch heimische, standorttaugliche Sträucher wie Hasel, Gelber und Roter Hartriegel, Pfaffenhütchen etc. zu verwenden.
- 8.20. Die Ersatzaufforstungen sind – soweit sie nicht auf Grundflächen geplant sind, die für den Bau des Vorhabens temporär beansprucht werden – spätestens 1 Jahr nach Durchführung der Rodungen vorzunehmen. Ersatzaufforstungen auf Bauflächen des Vorhabens sind spätestens 1 Jahr nach Verkehrsfreigabe durchzuführen, wobei vor Durchführung der Aufforstungen Bodenverdichtungen mittels Tiefenlockerung rückgängig zu machen sind.
- 8.21. Die Ersatzaufforstungen sind mittels Zäunung oder Einzelschutz so lange vor Wildverbiss zu schützen, bis sie gesichert sind.

Auflagen zur Hintanhaltung nachteiliger Auswirkungen auf das jagdbare Wild:

- 8.22. Sämtliche Wildzäune, Wildquerungseinrichtungen, Wildwarnreflektoren, Blend- und Sichtschutzeinrichtungen sowie Wildleitstrukturen sind bis zur Verkehrsfreigabe

fertigzustellen, auf Bestandsdauer der S 8 vom Straßenhalter zu betreuen, ordnungsgemäß instand zu halten bzw. erforderlichenfalls instand zu setzen.

- 8.23. Die Funktionalität sämtlicher im Zuge des Vorhabens angelegter Wildleitstrukturen ist auf Bestandsdauer der S 8 sicher zu stellen. Sollte es zu Funktionsbeeinträchtigungen kommen, sind geeignete Maßnahmen zu setzen, um die Funktionalität wiederherzustellen (z.B. Gehölzpflanzungen, Beseitigung von Querungshindernissen), soweit dies im Wirkungsbereich des Straßenerhalters liegt.

Beweissicherung und Kontrolle

Bauphase

- 8.24. Zur Überwachung der Einhaltung der im Einreichprojekt enthaltenen Maßnahmen und der Auflagen ist eine fachlich einschlägig ausgebildete und befugte Umweltbauaufsicht für die Fachbereiche Forsttechnik (Ingenieurbüro oder Ziviltechnikerbüro oder allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Forstwirtschaft) und Wildökologie zu bestellen, welche die Überwachung der projekt- und bescheidgemäßen Bauausführung sowie der Durchführung der Ersatzaufforstung und der Pflegemaßnahmen bis zu Sicherung der Kulturen vorzunehmen hat.

Betriebsphase

- 8.25. Die Wildzäune sind während der gesamten Betriebsdauer von der zuständigen Straßenmeisterei im Rahmen der regelmäßigen Streckenkontrollen hinsichtlich ihres Zustandes zu prüfen. Sollten Mängel festgestellt werden, sind diese zu beseitigen. Die Kontrollergebnisse und ein Bericht über eventuelle Maßnahmen sind zumindest einmal jährlich schriftlich an die UVP-Behörde zu übermitteln.
- 8.26. Die im Rahmen des Vorhabens errichteten Wildquerungseinrichtungen sind in den ersten fünf Jahren nach Inbetriebnahme von einer fachkundigen Person (Wildökologe oder Wildökologin) hinsichtlich ihrer Annahme durch das Wild mittels Fotofallen laufend zu kontrollieren. Zusätzlich sind durch die fachkundige Person Begehungen der Wildquerungseinrichtungen in vierteljährlichen Intervallen durchzuführen. Sollten Mängel wie z.B. Querungshindernisse oder Lücken in der Anschlussleitpflanzung festgestellt werden, sind diese zu beseitigen. Die Kontrollergebnisse und ein Bericht über eventuelle Maßnahmen sind zumindest einmal jährlich spätestens zu Jahresende schriftlich an die UVP-Behörde zu übermitteln.

IV.2.7. Boden und Landwirtschaft

Bauphase

Boden

- 9.1 Temporär beanspruchte Baustelleneinrichtungsflächen, Materialzwischenlager, Baulager und Zufahrten haben sich auf die in den Einreichunterlagen dafür ausgewiesenen Flächen im vorgesehenen Flächenausmaß zu beschränken.
- 9.2 Das Befahren von Böden mit natürlichem Bodenaufbau außerhalb der im Grundbedarfsplan für die Bauphase ausgewiesenen Flächen ist durch geeignete Maßnahmen (z.B. Schutzeinrichtungen, Pönalen für Baufirmen) zu verhindern.

- 9.3 Temporär sowohl im Projektgebiet als auch außerhalb des Projektgebiets zwischengelagerter Ober- bzw. Unterboden, der wieder im Projektgebiet verwendet werden soll, ist durch geeignete Maßnahmen (Randgräben, gezielte Begrünung) gegen externe Beeinträchtigungen zu schützen (z.B. gegen das Eindringen von belasteten Oberflächenwässern). Die Zwischenlagerung des Bodens hat entsprechend der Rekultivierungsrichtlinie (vgl. Pkt. 3.4.3. der Richtlinie) zu erfolgen. Diese Maßnahmen sind in Abstimmung mit der Umweltbauaufsicht durchzuführen und zu dokumentieren.
- 9.4 Die Rekultivierung temporär beanspruchter Flächen oder Rest- oder Zwickelflächen ist ausschließlich mit – zuvor getrennt gelagertem - Oberboden / Humus aus dem Projektgebiet durchzuführen, sofern diese den Vorgaben und Richtwerten des Bundesabfallwirtschaftsplan (BAWP) entsprechen. Bei der Wiederherstellung dieser Böden ist neben der Eignung als Pflanzenstandort insbesondere auf die Puffer- und Filterfunktion der Böden besonderer Wert zu legen. Der Bodenaufbau hat entsprechend dem natürlichen vorhandenen Bodenprofil in Absprache mit der ökologischen Bauaufsicht zu erfolgen.
- 9.5 Für die Rekultivierung temporär beanspruchter landwirtschaftlicher Nutzflächen ist ausschließlich – zuvor getrennt gelagerter - Oberboden / Humus aus dem Projektgebiet nach Maßgabe des Bundesabfallwirtschaftsplan (BAWP) zu verwenden.
- 9.6 Die Richtlinien für die sachgerechte Bodenrekultivierung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen des Fachbeirates für Bodenfruchtbarkeit und Bodenschutz, Arbeitsgruppe Bodenrekultivierung sind verbindlich anzuwenden.
- 9.7 Der Einsatz von Tausalzen während des Baus ist nicht gestattet.

Landwirtschaft

- 9.8 Im Zuge des Baugeschehens sind Bauprovisorien zur Aufrechterhaltung der Verkehrsverbindungen für eine möglichst störungsfreie Bewirtschaftung der Landwirtschaftsflächen zu errichten.
- 9.9 Als Baustraßen benutzte landwirtschaftliche Wege sind in einem für landwirtschaftliche Zwecke benutzbaren Zustand zu erhalten.
- 9.10 Im Bereich von nachgewiesenermaßen bestehenden Anbauflächen von Heilkräutern oder von Sonderkulturen wie z.B. Aroniabeeren, deren Produkte eine ähnliche Wirkung wie Heilkräutern zugeschrieben wird, ist auf Basis der Produktionsrichtlinien der Bio Austria dem Eigentümer der betroffenen Heilkräuteranbauflächen die Einhaltung eines Mindestabstands von 50 m vom Rand der S8 (Betriebsumhüllende) infolge von Nutzungseinschränkungen durch die Projektwerberin zu ermöglichen.
- 9.11 Anstelle des Einsatzes von Asphalt-Recycling Baustoff auf Güterwegen ist der Einsatz von Kantkorn bzw. Betonrecycling zur Instandhaltung der Güterwege in Abstimmung mit den Erhaltern der Güterwege vorzusehen, um im Sommer Probleme mit verflüssigten Asphaltpartikeln bei Befahren dieser Güterwege zu vermeiden.
- 9.12 Da Materialumlagerungen und offene Bodenbereiche das Eindringen von invasiven Neophyten (z.B. Ragweed, Knöterich, Götterbaum...) begünstigen, ist von der Projektwerberin ein entsprechender Maßnahmenplan zur Neophytenüberwachung bzw. -bekämpfung in der Bauphase zu erstellen, mit der Umweltbauaufsicht abzustimmen und diese Maßnahmen entsprechend umzusetzen.

Betriebsphase

Landwirtschaft

- 9.13 Das bestehende landwirtschaftliche Wegenetz ist spätestens bis zur Verkehrsfreigabe wieder so wiederherzustellen, dass die für die ordnungsgemäße Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Bereichen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können.
- 9.14 Das landwirtschaftliche Wegenetz ist mit Ausweichstellen im Abstand von rd. 300 m zu errichten, wobei diese Ausweichstellen bevorzugt mit Einfahrten und Kurvenbauwerken kombiniert werden sollten.
- 9.15 Zur Vermeidung der Ausbreitung von Neophyten in den Randbereichen der Trasse (z.B. Ragweed, Knöterich, Götterbaum,...) im Betrieb ist ein entsprechender Maßnahmenplan zur Neophytenüberwachung bzw. -bekämpfung vor der Verkehrsfreigabe zu erstellen, mit der Umweltbauaufsicht abzustimmen und diese Maßnahmen entsprechend umzusetzen.

Beweissicherung und Kontrolle

Bauphase

- 9.16 Im Rahmen der Umweltbauaufsicht ist zur Behandlung bodenkundlicher Belange eine entsprechend qualifizierte Fachbauaufsicht zu installieren.
- 9.17 Vor Beginn der Bauarbeiten sind im Nahbereich der Trasse zur Beweissicherung jeweils 2 Bodenbeobachtungsstandorte (Bodenprofile) (je 2 im Abstand von 5 und 15 m südlich und nördlich vom Fahrbahnrand der S 8 im Bereich der Anschlussstelle Deutsch Wagram - und im Bereich zwischen S 8 - km 8 und km 9) zu erstellen und zu dokumentieren. Bei den Beweissicherungsstellen sind in Abstimmung mit der Umweltbauaufsicht Vegetationsproben und Bodenproben in einer Tiefenstufe bis 30 cm umfassend auf bodenchemische und bodenphysikalische Parameter zu analysieren und die Profile zu dokumentieren. Zusätzlich sind auch die Elemente Antimon (Sb) sowie die Elemente der Platingruppe (PGE) zu analysieren und zu dokumentieren.

Betriebsphase

- 9.18 In Abstimmung mit der Umweltbauaufsicht sind 4 Bodenbeobachtungsstandorte anzulegen (je 2 im Abstand von 5 und 15 m südlich und nördlich vom Fahrbahnrand der S 8 im Bereich der Anschlussstelle Deutsch Wagram - und im Bereich zwischen S 8 - km 8 und km 9), bei denen Vegetationsproben und Bodenproben in einer Tiefenstufe (bis 30 cm) zweimal binnen 5 Jahre hinweg boden-chemisch entsprechend den im Rahmen des Beweissicherung erhobenen Parameter (siehe Fachbericht - Einlage 3-6.4. Kap. 3.3.1 – Bodenbeweissicherung- chemisch physikalische Analytik) und zusätzlich Antimon (Sb) sowie die Elemente der Platingruppe (PGE) zu analysieren.

IV.2.8. Abfallwirtschaft

Bauphase

Abfall

- 10.1 Vor Beginn der Bauarbeiten ist die Erstellung eines Baustellenabfallkonzepts vorgesehen. Dazu ist das Handbuch für die Erstellung von Baustellenabfallwirtschaftskonzepten auf Großbaustellen (BMLuF 2004) heranzuziehen. Das Baustellenabfall-

konzept ist unter den Grundsätzen einer ordnungsgemäßen Abfallwirtschaft nach den Prioritäten Vermeidung – Verwertung – Entsorgung zu erstellen. Das Baustellenabfallkonzept ist entsprechend dem Baufortschritt anzupassen und fortzuschreiben. Mit der Erstellung des Baustellenabfallkonzeptes ist eine unabhängige fachkundige Person oder Unternehmen zu betrauen.

- 10.2 Für die Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Abfallbewirtschaftung für das Bauvorhaben ist ein Abfallbeauftragter zu bestellen, der während der gesamten Bauphase für alle abfallwirtschaftlichen Belange verantwortlich ist.
- 10.3 Vor Baubeginn ist eine chemisch-abfallwirtschaftliche Bauaufsicht zu installieren. Die chemisch-abfallwirtschaftliche Bauaufsicht hat Kenntnis über die Art, die Qualität und das Gefährdungspotenzial der im Rahmen des Vorhabens anfallenden Abfälle sowie über die bodenchemische Erkundung aufzuweisen. Die chemisch-abfallwirtschaftliche Bauaufsicht hat während der Bauphase projektbegleitend eine lückenlose Nachverfolgung der ordnungsgemäßen Analyse, Bewertung, Verwertung oder Deponierung der anfallenden Abfälle zu gewährleisten.
- 10.4 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.
- 10.5 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.

Altablagerungen bzw. Altstandorte

- 10.6 Sofern bei der Räumung von Altstandorten oder Altablagerungen Geruchsemissionen festgestellt werden, sind umgehend in Abstimmung mit der chemisch abfalltechnischen Bauaufsicht geeignete Maßnahmen (z.B. Vorbelüftung, Absaugung der Abbaufont und Abluftwäsche bzw. Abluftfiltrierung) zur Vermeidung zu treffen.
- 10.7 Sofern beim Abtransport von Material aus der Räumung von Altstandorten und Altablagerungen Geruchsbelästigungen nicht ausgeschlossen werden können, ist das Material so zu transportieren, dass Geruchsemission vermieden, zumindest weitgehend reduziert werden.
- 10.8 Die im UVP Fachbericht 02_06-01A zusammengestellten Fahrten beinhalten sämtliche An- und Abtransporte, sowie dadurch bedingte Leerfahrten. Für Transporte von Aushubmassen wurde die Verwendung von 3 Achs-LKWs zu Grunde gelegt. Dazu und zur Kontrolle der Einhaltung der Anzahl der maximalen Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten sind umfangreiche Auflagen vorgesehen. Der LKW-Baustellenverkehr hat ausschließlich über die im Projekt angegebenen Anschlüsse der Baustelleneinrichtungsflächen bzw. Bauflächen an das öffentliche Straßennetz zu erfolgen.
- 10.9 Vor allen Eintrittspunkten von LKW-Routen in das öffentliche Straßennetz sind ausreichende Reifenreinigungsmaßnahmen wie Reifenwaschanlagen, Abrollstrecken oder ähnliches vorzusehen.

- 10.10 Zur Errichtung der Brückenobjekte im Trassenbereich ist die Baustraße im Trassenbereich bereits derart fertig zu stellen, dass sämtliche Materialtransporte ausnahmslos über deren vorgesehene Anbindungen an das öffentliche Straßennetz erfolgt.
- 10.11 Bei staubenden Abbrucharbeiten ist zur Reduktion von Staubemissionen das Abbruchmaterial beim Bearbeiten (zerkleinern, abbrechen, transportieren) durch Besprühung/Bewässerung feucht zu halten.

Kriegsmittel

- 10.12 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.
- 10.13 An Verdachtsstandorten im gesamten Baubereich der S 8 sind mit geeigneten, vorzugsweise geophysikalischen Methoden Blindgängerortungen durchzuführen.
- 10.14 Vorhandene Auswertungen sind zu erheben und mit den Untersuchungen im Trassenbereich zu ergänzen. Die Auswertung der Ergebnisse über das gesamte Untersuchungsgebiet und die sich daraus ergebenden Maßnahmen hat in Berichtsform zu erfolgen. Der Bericht und die sich daraus ableitenden Maßnahmen sind vor dem jeweiligen Baubeginn der UVP-Behörde zur Kenntnis zu bringen.
- 10.15 Bei Aushubarbeiten hat in Verdachtsbereichen zusätzlich eine Baubegleitung durch eine befugte Fachfirma für Kampfmittelerkundung und Entminung zu erfolgen.

Betriebsphase

- 10.16 Zur Sicherstellung der gesetzeskonformen Abwicklung abfallwirtschaftlicher Aufgaben ist vor Betriebsbeginn ein Abfallwirtschaftskonzept zu erstellen, das neben einer detaillierten Regelung der Aufgaben und Zuständigkeiten eine Beschreibung der Durchführung der abfallwirtschaftlichen Maßnahmen während des Betriebs beschreibt und festlegt.

IV.2.9. Kulturgüter

Bauphase

- 14.1. Die Detailplanung der in der UVE beschriebenen archäologischen Maßnahmen hat in direkter Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt, Abteilung für Archäologie, zu erfolgen. In dieser Planung ist der zu diesem Zeitpunkt gültige Stand der Forschung (Prospektionen, Luftbildbefunde, archäologische Untersuchungen im direkten Umfeld der Trasse etc.) zu berücksichtigen. In folgenden Fundstellen haben auf jeden Fall archäologische Untersuchungen stattzufinden (partiell sind oben genannte Fundzonen hier zu Fundstellen zusammengefasst):
- Fundstelle 1: Aderklaa 235/1, 235/2, 236, 237/1, Deutsch-Wagram 212/3, 230/1, 230/2, 234, 235, 235/2, 213/1, 213/3, 2174, 2173, 2172, 2168, 2192
- Fundstelle 2: Deutsch-Wagram 1704, 1705, 1708/11, 1711, 1712, 1714, 1715, Parbasdorf 228/1, 229, 231
- Fundstelle 3: Deutsch-Wagram 1811, 1812/1
- Fundstelle 4: Deutsch-Wagram 1823, 1824, 1825/1, 1825/2

Fundstelle 5: Gänserndorf 1420/1,1373/1,1372/1, Obersiebenbrunn 506, 507, 513

Fundstelle 6: Obersiebenbrunn 485, 486, 487/1, 488/1, 502, 503

- 14.2. Die erforderlichen archäologischen Maßnahmen werden nicht durch das Bundesdenkmalamt durchgeführt, sondern sind von der Projektwerberin zu beauftragen.
- 14.3. Sollten bereits begonnene archäologische Untersuchungen bis zur Aufnahme der Errichtungsarbeiten des Vorhabens noch nicht abgeschlossen sein, muss die Projektwerberin sicherstellen, dass diese Untersuchungen nach dem Stand der Wissenschaft abgeschlossen werden können.
- 14.4. Sollten während der Errichtungsarbeiten des Vorhabens bisher nicht bekannte Fundstellen gefunden werden, muss die Projektwerberin sicherstellen, dass diese Fundstellen nach dem Stand der Wissenschaft untersucht werden können.

Beweissicherung und Kontrolle

Bauphase

- 14.5. Für die Bauphase ist eine baubegleitende archäologische Kontrolle und Überwachung vorzusehen. Diese hat sicher zu stellen, dass während der Errichtungsarbeiten des Vorhabens gefundene und bisher nicht bekannte Fundstellen nach dem Stand der Wissenschaft untersucht werden.

IV.2.10. Erschütterungen

Betriebsphase

- 15.1. Ein Jahr nach der Inbetriebnahme der S 8 West und im Jahr 2025 ist mittels einer der im Abschnitt 2.4.3 des TGA Erschütterungen beschriebenen Methoden (visuelle Kontrolle/ Fotodokumentation, Erschütterungsmessungen oder Messfahrten mit dem RoadSTAR: Messung der Längsebenheit und visuelle Zustandserfassung der Straßenoberfläche) zu erheben, ob die Fahrbahnoberfläche in folgenden Bereichen nach wie vor einen guten Zustand aufweist:
 - L 2 im Bereich Untersiebenbrunn
 - L 9 in Obersiebenbrunn, von der L2 bis zur nördlichen Ortseinfahrt
 - L 9 im Bereich Gänserndorf Süd
 - L 6 im Bereich Deutsch-Wagram
 - L 6 im Bereich Markgrafneusiedl
 - L 11 im Bereich Gänserndorf SüdGegebenenfalls können auch sinnvolle Kombinationen der einzelnen Methoden zur Anwendung kommen. Die Erhebung ist in einem Bericht zu dokumentieren und der UVP-Behörde vorzulegen.
- 15.2. Falls die Fahrbahnoberfläche - betrachtet ein Jahr nach der Inbetriebnahme der S8 West und im Jahr 2025 - zufolge von Rissen und/ oder Schlaglöchern keinen guten Zustand aufweist (siehe Abschnitt 2.4.3 des TGA Erschütterungen), ist in drei Gebäuden entlang der unter Auflage 15.1 angeführten Straßenabschnitte eine Detailevaluierung durchzuführen. Es sind hierbei drei Gebäude mit Holzdecken auszuwählen, die den geringsten Abstand vom Straßenrand besitzen. Im Rahmen der Detailevaluierung sind Immissionsmessungen im Wohnbereich über einen Zeitraum von 48 Stunden durchzuführen. Um jene Erschütterungen eliminieren zu können,

welche durch die Bauwerksbenutzer selbst verursacht werden, sind gleichzeitig Messungen im Fundamentbereich bzw. im Gelände außerhalb des Bauwerks vorzunehmen.

- 15.3. Falls der Richtwert für Emax eingehalten wird und es zu Überschreitungen des Richtwertes für Er,TAG kommt (dieser Parameter ist abhängig von der Anzahl der LKW's) und dies nachweislich auf die vorhabensbedingte verkehrliche Wirkung der S8 West zurückzuführen ist, hat die Projektwerberin beim zuständigen Straßenerhalter darauf hinzuwirken, dass der Straßenbelag saniert wird. Für diese Beurteilung ein Jahr nach der Inbetriebnahme der S8 West sind die LKW-Mengen des Planfalls Plf 1-C (2019) heranzuziehen. Für die Beurteilung im Jahr 2025 sind die LKW Mengen des Planfalls Plf 1-C (2025) bzw. Plf 1-E (2025) heranzuziehen.
- Kommt es zu keiner Sanierung des Belages, hat die ASFINAG immissionsmindernde Maßnahmen am betroffenen Objekt (z.B. Versteifung der Decken, etc.) anzubieten.

IV.2.11. Eisfall

- 16.1 Die ASFINAG hat durch Vereinbarung mit dem Betreiber des Windparks Obersiebenbrunn sicherzustellen, dass die Einschaltzeiten der Rotorblattheizungen der Windkraftanlagen 4, 5, 7 und 12 und die dabei vorherrschenden meteorologischen Gegebenheiten (in Nabenhöhe: Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur) aufgezeichnet werden und in einem auswertbaren Format jährlich der Behörde übermittelt werden.

V. Abspruch über die erhobenen Einwendungen

Soweit ihnen nicht durch Nebenbestimmungen Rechnung getragen wurde, werden die im Verfahren erhobenen Einwendungen als unzulässig zurückgewiesen bzw. als unbegründet abgewiesen bzw. gelten gemäß § 59 Abs. 1 AVG als miterledigt. Die verspäteten Einwendungen werden zurückgewiesen. Einwendungen, die sich auf zivilrechtliche Ansprüche beziehen, werden auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

VI. Kosten

Die Kostenentscheidung bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

VII. Rechtsgrundlagen

- §§ 16, 23a Abs. 1 Z 1, 24f Abs. 1 – 5, § 24f Abs. 8 (mit Ausnahme des vierten Satzes) und 46 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 80/2018
- § 9 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 58/2017
- § 19 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 80/2018

- § 24 Abs. 1, 3 und 3a und § 24f Abs. 6 und 7 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 87/2009
- § 4 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 96/2013
- §§ 7, 7a, 15, 26 Abs. 1 und 32 des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 7/2017
- § 20 des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 73/2018
- Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen (Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014
- §§ 17, 18, 19 und § 170 des Forstgesetzes 1975 (ForstG 1975), BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 56/2016
- Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991 idF BGBl. I Nr. 58/2018, insbesondere §§ 44a ff, 59 sowie 39 Abs. 3

BEGRÜNDUNG

I. Verfahrensgang

I.1. Antrag gemäß § 24a Abs. 1 UVP-G 2000

Mit Schreiben vom 19. Juli 2011, im BMVIT am selben Tag eingelangt, brachte die die ASFINAG Bau Management GmbH (ASFINAG BMG) als Bevollmächtigte der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) den Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVP-G 2000 und auf Erlassung eines teilkonzentrierten Genehmigungsbescheides gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 insbesondere in Verbindung mit § 24h Abs. 1 UVP-G 2000, § 4 Abs. 1 BStG 1971 und § 17 ForstG für das Bundesstraßenbauvorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) (Abschnitt West), im Bereich der Gemeinden Aderklaa, Raasdorf, Deutsch-Wagram, Parbasdorf, Markgrafneusiedl, Gänserndorf und Obersiebenbrunn ein.

Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Einreichprojekt 2010), einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE), angeschlossen.

Das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben ist ein Vorhaben gemäß § 23a Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 und daher einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 (in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012) sieht vor, dass der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens ist die Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 und die Rodung von Flächen, jeweils in Verbindung mit § 24f UVP-G 2000.

I.2. Bestellung bzw. Beiziehung von Sachverständigen

Von der internen UVP-Koordination für das gegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren wurden in Folge gemäß § 24c Abs. 1 UVP-G 2000 folgende Liste mit den erforderlichen Fachgebieten und einem Sachverständigenvorschlag mit einer fachlichen Auswahlbegründung erstellt:

Fachgebiete	Sachverständige
Verkehr und Verkehrssicherheit	Univ.-Prof. DI Dr. Gerd Sammer
Lärm	DI Andreas Neukirchen
Luftschadstoffe und Klima	Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik – Dr. Kathrin Baumann-Stanzer
Humanmedizin	Dr. Margit Winterleitner
Tiere und deren Lebensräume	Dr. Hans Peter Kollar
Pflanzen und deren Lebensräume	Dr. Andreas Traxler
Gewässerökologie	Dr. Karl Panek
Jagdwirtschaft, Wildökologie und Forstwirtschaft	DI Martin Kühnert
Boden, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft und Kriegsmittel	DI Dr. Kiril Atanasoff
Grundwasser und Oberflächengewässer	DI Wolfgang Stundner
Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Orts- und Landschaftsbild	DI Daniel Kampus
Kulturgüter	Dr. Martin Krenn

Gemäß § 24c Abs. 2 UVP-G 2000 wurde DI Wolfgang Stundner als externer UVP-Koordinator bestellt. Die genannten Sachverständigen (mit Ausnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet 13 Kulturgüter) und der externen UVP-Koordinator wurden jeweils mit Bescheid der UVP-Behörde gemäß § 24c Abs. 2 UVP-G 2000 als nichtamtliche Sachverständige bestellt. Der Sachverständige für Kulturgüter wurde als Amtssachverständiger gemäß § 52 Abs. 1 AVG beigezogen.

I.3. Verbesserungsaufträge und Projektänderungen

Nach Befassung der Sachverständigen mit dem Genehmigungsantrag vom 19. Juli 2011, der Umweltverträglichkeitserklärung sowie den Projektunterlagen (einschließlich des forstrechtlichen Einreichoperates) und nach Durchführung diesbezüglicher Besprechungen mit den Sachverständigen und Vertretern der Projektwerberin erteilte die Behörde der Projektwerberin mit Schreiben vom 24. Jänner 2012 einen Verbesserungsauftrag gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG (in Folge: „1. Verbesserungsauftrag“). Mit diesem Schreiben wurde die Projektwerberin unter Hinweis auf die Rechtsfolgen des § 13

Abs. 3 AVG aufgefördert, die geforderten Verbesserungen und Ergänzungen der Projektunterlagen und der Umweltverträglichkeitserklärung bis 12. Juni 2012 vorzunehmen.

Mit Schreiben vom 29. Mai 2012, ho. eingelangt am 1. Juni 2012, ersuchte die Projektwerberin um eine Fristverlängerung zur Vorlage der ergänzten und verbesserten Unterlagen bis 31. Juli 2012, die ihr mit Schreiben vom 5. Juni 2012 gewährt wurde.

Mit Schreiben vom 30. Juli 2012, ho. eingelangt am selben Tag, legte die Projektwerberin zur Erfüllung des 1. Verbesserungsauftrags verbesserte und ergänzte Unterlagen vor. Gleichzeitig teilte die Projektwerberin mit, dass in den vorgelegten Unterlagen auch die Projektänderung „Änderung des Entwässerungssystems der S 8 zur Versickerung chloridhaltiger Straßenwässer in den Untergrund“ dargestellt ist und beantragte, die Behörde möge das Vorhaben in der nunmehr geänderten Form genehmigen. Abschließend berichtete die Projektwerberin den mit Schreiben vom 19. Juli 2011 eingebrachten Genehmigungsantrag dahingehend, dass die Genehmigung gemäß § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 (und nicht wie fälschlicher Weise gemäß § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 bezeichnet) beantragt wird.

Die zuständige Fachabteilung IV/ST1 (nunmehr und in Folge nur noch IV/IVVS1) im BMVIT wurde in Folge ersucht, festzustellen, ob mit den Nachlieferungen der 1. Verbesserungsauftrag vom 24. Jänner 2012 erfüllt wurde. Weiters wurde die Abt. IV/IVVS1 für den Fall, dass die erste Frage bejaht werden kann, ersucht, festzustellen, ob die vorliegenden Plan- und Projektunterlagen, die Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit nunmehr insgesamt ausreichend und zur Auflage gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 geeignet sind. Gleichzeitig wurde auch ersucht, festzustellen, ob die Wirtschaftlichkeit des vorgelegten Projektes bestätigt werden kann.

Die Fachabteilung IV/IVVS1 bestätigte daraufhin die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Hinsichtlich der Erfüllung des Verbesserungsauftrages wurde festgehalten, dass einige Punkte des Verbesserungsauftrages aufgrund der Projektänderung obsolet wurden, dass aber die Prüfung durch die Sachverständigen einen weiteren Verbesserungsbedarf ergab.

Aufgrund der Projektänderung ergab sich zudem der Bedarf an Beiziehung eines Sachverständigen für den Fachbereich Hydrogeologie. Von der internen UVP-Koordination wurde Mag. Christian Wolf vorgeschlagen und in Folge gemäß § 24c Abs. 2 UVP-G 2000 zum nichtamtlichen Sachverständigen bestellt.

Fachgebiete	Sachverständige
Hydrogeologie	Mag. Christian Wolf

Weiters gab es – um jeglichen Anschein einer Befangenheit auszuschließen – einen Wechsel des Sachverständigen im Fachbereich Humanmedizin. Von der internen UVP-Koordination wurde Univ.-Prof. Dr. Gerald Haidinger vorgeschlagen und in Folge gemäß § 24c Abs. 2 UVP-G 2000 zum nichtamtlichen Sachverständigen bestellt.

Fachgebiete	Sachverständige
Humanmedizin	Univ.-Prof. Dr. Gerald Haidinger

Mit Schreiben vom 6. März 2013 erteilte daraufhin die ho. Behörde der Projektwerberin gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG den Auftrag (in Folge: „2. Verbesserungsauftrag“), Verbesserungen und Ergänzungen der Umweltverträglichkeitsklärung und der Projektunterlagen bis 14. Juni 2013 vorzunehmen.

Mit Schreiben vom 13. Juni 2013 ersuchte die Projektwerberin um Fristverlängerung bis 20. September 2013, welche ihr mit ho. Schreiben vom gleichen Tag gewährt wurde.

Mit Schreiben vom 10. September 2013, im bmvit am 18. September 2013 eingelangt, legte die Projektwerberin zur Erfüllung des 2. Verbesserungsauftrags verbesserte bzw. ergänzende Unterlagen vor. Ergänzend dazu teilte die Projektwerberin mit Schreiben vom 18. September 2013 mit, dass in den vorgelegten Unterlagen auch die „Änderung von Teilbereichen des Entwässerungssystems der S 8 speziell im Knoten S 1/S 8 zur Versickerung chloridhaltiger Straßenwässer in den Untergrund infolge der Bearbeitung des Verbesserungsauftrages der Behörde“ dargestellt ist und beantragte, das Vorhaben in der geänderten Form zu genehmigen.

Die Prüfung der vorgelegten verbesserten bzw. ergänzenden Unterlagen durch die Sachverständigen und die UVP-Koordination ergab die Notwendigkeit von Präzisierungen in den Fachgebieten Verkehr und Verkehrssicherheit, Oberflächenwasser und Straßenwässer sowie Hydrogeologie. Darüber hinaus ergab sich weiterer Verbesserungsbedarf bei den Unterlagen zum Fachgebiet Lärm. Der Projektwerberin wurde in Folge die Vornahme der erforderlichen Verbesserungen aufgetragen.

Die Projektwerberin übermittelte daraufhin die präzisierten Unterlagen digital am 25. Juni 2014 bzw. mit Schreiben vom 30. Juni 2014. In Folge bestätigte die Fachabteilung IV/IVVS1 die Erfüllung des 2. Verbesserungsauftrags sowie die Vollständigkeit und Auflagefähigkeit des Einreichprojektes 2010.

I.4. Mitantrag des Landes Niederösterreich

Mit Schreiben vom 3. April 2014, im bmvit am 7. April 2014 eingelangt, trat das Land Niederösterreich, vertreten durch Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH, dem Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 in der zum Zeitpunkt der Antragstellung (19.7.2011) geltenden Fassung dem Antrag der ASFINAG, beide jeweils mit Stand des geänderten antragsgegenständlichen Projekts vom 18. September 2013, hinsichtlich bestimmter Vorhabensteile als Mitantragstellerin bei.

I.5. Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden

Mit Schreiben des BMVIT vom 6. Dezember 2011 wurde der Genehmigungsantrag, die Projektunterlagen und eine Sachverständigenliste an die weiteren Genehmigungsbehörden sowie die mitwirkenden Behörden gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 und an den

Landeshauptmann von Niederösterreich als wasserwirtschaftliches Planungsorgan einschließlich einer Information über die Anberaumung einer ersten Koordinierungsbesprechung übermittelt.

Am 14. Dezember 2011 erfolgte in der ersten Koordinierungsbesprechung mit den mitwirkenden Behörden und den weiteren Genehmigungsbehörden eine Projektvorstellung und es wurden die Zuständigkeiten geklärt. Zudem wurde im Sinne der Verpflichtung gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 die übermittelte Liste der Fachbereiche und der dafür in Aussicht genommenen Sachverständigen besprochen. Seitens der ho. Behörde wurde darauf hingewiesen, dass gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 auf eine Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken sei. Die Vertreter der mitwirkenden Behörden erhoben keinen Einwand gegen die Sachverständigenliste und erklärten, deren Bestellung in ihren Genehmigungsverfahren zu prüfen.

Mit Schreiben vom 31. Oktober 2012 wurden den weiteren Genehmigungsbehörden und den mitwirkenden Behörden der Antrag der ASFINAG vom 30. Juli 2012 sowie die verbesserten und geänderten Projektunterlagen einschließlich der UVE übermittelt und zu einer zweiten Koordinierungsbesprechung eingeladen. Im Rahmen der zweiten Koordinierungsbesprechung am 13. November 2012 wurde die Projektänderung und mit den Vertretern der Behörden besprochen.

Mit Schreiben vom 20. Mai 2014 wurde unter Übermittlung des Antrages des Landes Niederösterreich zu einer weiteren Koordinierungsbesprechung eingeladen. Im Rahmen der dritten Koordinierungsbesprechung am 3. Juni 2014 wurde die weitere Projektänderung sowie der Antrag des Landes Niederösterreich vorgestellt und in Folge die Zuständigkeiten sowie die Koordinierungsverpflichtung des bmvit besprochen. Darüber hinaus wurde mitgeteilt, dass Mag. Wolf als Sachverständiger für den Fachbereich Hydrogeologie bestellt wurde. Im Hinblick auf die Verpflichtung gemäß § 24b UVP-G, wonach das bmvit gemeinsam mit den weiteren für die Erteilung von Genehmigungen zuständigen Behörden einen Zeitplan zu erstellen und diesen im Internet zu veröffentlichen hat, wurde ein Zeitplan mit den Vertretern der weiteren Genehmigungsbehörden erstellt.

Die Sachverständigenliste sowie der mit den weiteren Genehmigungsbehörden abgestimmte Zeitplan wurden auf der Homepage des bmvit veröffentlicht (siehe dazu Punkt I.6.)

I.6. Kundmachung der öffentlichen Auflage der Genehmigungsanträge und der Antragsunterlagen

Gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 58/2017 wurden die Genehmigungsanträge samt Beilagen, die o.a. weiteren Änderungsanträge und die Projektunterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung zur öffentlichen Einsicht in den Standortgemeinden Aderklaa, Raasdorf, Deutsch-Wagram, Parbasdorf, Markgrafneusiedl, Gänserndorf und Obersiebenbrunn sowie im BMVIT für die Dauer von acht Wochen, vom 14. Juli 2014 bis einschließlich 8. September 2014, aufgelegt. Gemäß § 9 UVP-G 2000 und §§ 44a f AVG wurde die öffentliche Auflage durch Edikt am 9. Juli 2014 im Amtsblatt zur Wiener Zeitung sowie im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Niederösterreich weit verbreiteter Tageszeitungen, nämlich in der Kronen Zeitung – Niederösterreich Ausgabe und im Kurier – Niederösterreich Ausgabe, kundgemacht. Ebenso erfolgte der Anschlag der Kundmachung des Vorhabens an den Amtstafeln der

Standortgemeinden. Gemäß § 9 Abs. 4 UVP-G 2000 wurde das Vorhaben auch im Internet kundgemacht. Die Kundmachung, der Bericht Umweltverträglichkeitserklärung sowie eine Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitserklärung sowie die Sachverständigenliste und ein Zeitplan gemäß § 24b UVP-G 2000 wurden auf der Homepage des bmvit veröffentlicht. Die Standortgemeinden bestätigten den Anschlag der Kundmachung sowie die Auflage der Unterlagen schriftlich gegenüber der Behörde.

Gleichzeitig wurden die Genehmigungsanträge, die Antragsänderungen und die Projektunterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung gemäß § 24a Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 an die mitwirkenden Behörden, die Standortgemeinden, die weiteren Genehmigungsbehörden, dem Landeshauptmann von Niederösterreich als wasserwirtschaftliches Planungsorgan, an den NÖ Umweltanwalt und dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zur Stellungnahme übermittelt.

Dem Vermessungsamt Gänserndorf wurden gemäß § 19 Abs. 2 ForstG 1975 nicht nur die Rodungspläne, sondern das komplette forstrechtliche Einreichoperat sowie alle Projektunterlagen in elektronischer Form übermittelt. Auch die zuständigen Arbeitsinspektorate wurde vom gegenständlichen Straßenbauvorhaben informiert und diesen die Gelegenheit gegeben, Stellung zu nehmen.

I.7. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage der Genehmigungsanträge und der Projektunterlagen

Bereits vor der öffentlichen Auflage der Genehmigungsanträge und der Projektunterlagen langten Stellungnahmen bzw. Einwendungen ein und zwar von Hr. Ing. Leopold Haindl vom 6. September 2013 und von der EVN Wasser Gesellschaft m.b.H. vom 4. September 2013.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage der Genehmigungsanträge und der Antragsunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und §§ 44a und 44b AVG langten bei der Behörde 54 Stellungnahmen bzw. Einwendungen fristgerecht ein. Eine Stellungnahme langte verspätet ein. Unter den fristgerecht eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen finden sich vier von Gemeinden (Parbasdorf, Gänserndorf, Deutsch-Wagram und Raasdorf), drei von anerkannten Umweltorganisationen (WWF Österreich, Forum Wissenschaft & Umwelt, Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales (VIRUS)) und sechs von Bürgerinitiativen.

Die Initiativen „*Bürgerinitiative Marchfeld*“, „*Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof*“, „*Rettet die Lobau – Natur statt Beton*“, „*Bürgerinitiative Netzwerk Verkehrsregion Wien-Nö*“, „*Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling*“ und die „*Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld*“ wurden vom bmvit nach Prüfung der Voraussetzungen darüber informiert, dass sie gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 die erforderliche Mindestzahl von 200 Unterstützern erreicht haben und nach Ansicht des bmvit auch die übrigen Voraussetzungen gemäß § 19 UVP-G 2000 erfüllt haben. Nach § 24f Abs. 8 UVP-G 2000 haben Bürgerinitiativen im Sinne des § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 Parteistellung im gegenständlichen UVP-Verfahren sowie in den übrigen Verfahren zur Genehmigung des Vorhabens und darüber hinaus berechtigt sind, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof und Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof zu erheben.

I.8. Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung und Vorlage ergänzender Unterlagen, Parteiengehör

Mit BGBl. II Nr. 215/2014 wurde die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen (BStLärmIV) erlassen, welche am 3. September 2014 in Kraft getreten ist. Nach § 1 gilt diese für betriebsbedingte und baubedingte Schallimmissionen von Bundesstraßenvorhaben, welche gemäß § 4 Abs. 1 oder § 4a des Bundesstraßengesetzes 1971 oder nach den Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 zu genehmigen sind. Es war daher die BStLärmIV auf das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben anzuwenden.

Die ho. Behörde erteilte der ASFINAG Bau Management GmbH daher mit Schreiben vom 13. Oktober 2014 den Auftrag, bis 21. November 2014 ergänzende Unterlagen vorzulegen, die eine Beurteilung gemäß der BStLärmIV ermöglichen.

Mit Schreiben vom 21. November 2014, bei der ho. Behörde am 21. November 2014 per e-mail eingelangt, übermittelte die Projektwerberin eine Auskunft gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 betreffend die Evaluierung Schalltechnik in Bezug auf die Vorgaben der BStLärmIV in digitaler Form. Die vorgelegten Unterlagen wurden vom Sachverständigen für Lärm geprüft und in Folge wurden der Projektwerberin die notwendigen Verbesserungen bzw. Ergänzungen in Besprechungen mitgeteilt. Mit Schreiben vom 1. Juli 2015 legte die Projektwerberin überarbeitete Unterlagen im Hinblick auf die BStLärmIV vor, die vom Sachverständigen als vollständig beurteilt wurden.

Darüber hinaus ergab sich im Zuge der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens die Notwendigkeit zur Vorlage ergänzender Unterlagen in den Fachbereichen Verkehr, Luftschadstoffe und Klima, Tiere und ihre Lebensräume sowie Grundwasser. Aufgrund dessen legte die Projektwerberin mit dem o.a. Schreiben vom 1. Juli 2015 als Auskunft gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 Weiterführende Unterlagen betreffend diese Fachbereiche vor.

Die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen wurden in Folge dem Parteiengehör unterzogen und wurde gemäß § 44f AVG mit Edikt vom 9. Juli 2015 in der Kronen Zeitung (NÖ Ausgabe), im Kurier (NÖ Ausgabe) und im Amtsblatt zur Wiener Zeitung kundgemacht, dass ein Schreiben des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend Parteiengehör zu den von der Projektwerberin vorgelegten Weiterführenden Unterlagen in den Standortgemeinden und im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie von 14. Juli 2015 bis 9. September 2015 zur öffentlichen Einsicht aufliegt. Mit dem angeführten Schriftstück wurden die Parteien des Verfahrens aufgefordert, zwecks Kenntnisnahme von den Ergänzenden Unterlagen Akteneinsicht zu nehmen und es wurde ihnen die Möglichkeit eingeräumt, bis 25. August 2015 eine schriftliche Stellungnahme dazu abzugeben. Als Service wurden neben dem Schriftstück die Unterlagen auch in den Standortgemeinden zur Einsicht aufgelegt und auf der Homepage des ho. Bundesministeriums veröffentlicht. Die Standortgemeinden bestätigten den Anschlag der Kundmachung sowie die Auflage der Unterlagen schriftlich gegenüber der Behörde.

I.9. Stellungnahmen im Zuge des Parteiengehört vom 9. Juli 2015, Weitere Ergänzenden Stellungnahmen

Im Rahmen des mit ho. Schreiben vom 9. Juli 2015 durchgeführten Parteiengehörs langten folgende Stellungnahmen ein:

- Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 25. August 2015
- Stellungnahme der Bürgerinitiative Marchfeld vom 25. August 2015
- Stellungnahme der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof vom 20. August 2015
- Stellungnahme von Ing. Wolfgang und Ingeborg Bloms vom 30. August 2015
- Stellungnahme von Eduard Stessl vom 9. September 2015

Darüber hinaus langten vor Fertigstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens folgende ergänzenden Stellungnahmen ein:

- Stellungnahmen der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof vom 28. Dezember 2014, 11. März 2015 und 7. April 2015
- Stellungnahme der Bürgerinitiative Marchfeld und der Umweltorganisation VIRUS vom 13. Oktober 2015 samt Erratum vom 28. Oktober 2015 und 2. Dezember 2015
- Stellungnahme von DI Herbert Hahn vom 18. Oktober 2015

Die im Zuge des Parteiengehörs bzw. ergänzend eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen wurden im Umweltverträglichkeitsgutachten berücksichtigt (siehe Punkt I.10.).

I.10. Ergänzende Unterlagen für den Fachbereich Lärm, Erstellung und öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens und Anberaumung einer mündlichen Verhandlung

Im Zuge der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens ergab sich die Notwendigkeit von weiteren Verbesserungen bzw. Ergänzungen der Projektunterlagen in den Fachbereichen Lärm bzw. Luftschadstoffe und Klima, die von der Projektwerberin nachgefordert wurden. Die Projektwerberin legte daraufhin mit Schreiben vom 16. November 2015 als Auskunft gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 ergänzende Unterlagen zur Evaluierung des Fachbereichs Schalltechnik in Bezug auf die Vorgaben gemäß BStLärmIV sowie die Ergebnisse einer Detailuntersuchung Helmahof vor. Im Detail umfassten diese Unterlagen eine Überarbeitung der Einlagen WU1-04-1 (Ergebnisse Zulaufstrecken Immissionstabellen gemäß BStLärmIV – Teil 1), WU1-04-2 (Ergebnisse Zulaufstrecken Immissionstabellen gemäß BStLärmIV – Teil 2) und WU1-05 (Ergebnisse Zulaufstrecken Übersichten gemäß BStLärmIV) bzw. ergänzende Einlagen WU7 (Ergänzungen Lärm gemäß Besprechung vom 11. September 2015) und WU8 (Detailuntersuchungen Helmahof). Aufgrund von Widersprüche in den Berichten legte die Projektwerberin geänderte bzw. ergänzte Berichte WU-1-04-2 (Ergebnisse Zulaufstrecken – Immissionstabellen BStLärmIV Teil 2) und WU7 (Ergänzungen Lärm) vor.

Nach den Bestimmungen und Vorgaben des § 24c UVP-G 2000 wurde das Umweltverträglichkeitsgutachten, bestehend aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten, den Teilgutachten (TGA) und den Stellungnahmenbänden 1 und 2 („Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen“) erstellt. Der Sachverständige für den Fachbereich Forst erstellte ein forsttechnisches Gutachten.

Das Umweltverträglichkeitsgutachten und seine Bestandteile sowie das forsttechnische Gutachten wurden von der internen UVP-Koordination auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit geprüft und zur öffentlichen Auflage freigegeben. Auch wurde bestätigt,

dass die Beantwortung der eingelangten Stellungnahmen vollständig und ausreichend für alle Fachbereiche erfolgte.

Gemäß § 44a Abs. 3 AVG wurde die mündliche Verhandlung durch Edikt vom 1. März 2016 im Amtsblatt zur Wiener Zeitung sowie im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Niederösterreich weit verbreiteter Tageszeitungen, nämlich in der Kronen Zeitung Niederösterreich und im Kurier Niederösterreich, jeweils am 3. März 2016, kundgemacht. Mit diesem Edikt wurde gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 auch die öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens (bestehend aus dem Gesamtgutachten, den Teilgutachten und den beiden Stellungnahmenbänden), des forsttechnischen Gutachtens und der ergänzenden Unterlagen gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 kundgemacht.

Sämtliche Unterlagen wurden gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 sowohl beim BMVIT als auch in den Standortgemeinden für die Zeit von 4. März 2016 bis 4. April 2016 zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Die Übernahme wurde bestätigt. Das Edikt wurde auch an den Amtstafeln der Standortgemeinden angeschlagen. Darüber hinaus wurden das Umweltverträglichkeitsgutachten, die Teilgutachten, das forsttechnische Gutachten und die ergänzenden Unterlagen auf der Homepage des BMVIT bereitgestellt.

Gemäß § 24e Abs. 1 UVP-G 2000 wurde das Umweltverträglichkeitsgutachten den mitwirkenden Behörden, der Umweltschutzkommission von Niederösterreich, dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan von Niederösterreich, den Projektwerberinnen sowie dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft übermittelt.

Die mündliche Verhandlung wurde gemäß § 16 UVP-G 2000 für den 5. April 2016 im Festsaal der Arbeiterkammer Bezirksstelle Gänserndorf in Gänserndorf anberaumt.

I.11. Ergänzende Stellungnahmen, Durchführung der mündlichen Verhandlung, weitere Verbesserungsaufträge und Projektänderung

Nach Kundmachung der öffentlichen Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens langten folgende ergänzende Stellungnahmen ein:

- Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 29. Februar 2016
- Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 2. März 2016
- Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 1. April 2016
- Stellungnahme der APG vom 10. März 2016
- Stellungnahme des Forums Wissenschaft & Umwelt vom 22. März 2016
- Stellungnahme der Bürgerinitiative BUH vom 22. März 2016
- Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 25. März 2016
- Stellungnahme der Grünen Bezirk Gänserndorf vom 1. April 2016
- Stellungnahme der Grünen Bezirk Gänserndorf vom 6. April 2016
- Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 4. April 2016
- Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 4. April 2016 – Rücknahme eines Punktes
- Stellungnahme der Bürgerinitiative BIM vom 4. April 2016
- Stellungnahme der Bürgerinitiative BUH vom 3. April 2016
- Stellungnahme der ÖKOenergie WP Obersiebenbrunn GmbH vom 7. April 2016
- Weitergeleitetes Schreiben von Michaela und Gerhard Rauscher an die ASFINAG

- Stellungnahme der ASFINAG BMG vom 5. April 2016

Die mündliche Verhandlung wurde vom 5. bis 8. April 2016 im Festsaal der Arbeiterkammer Bezirksstelle Gänserndorf durchgeführt und – nachdem sich in der mündlichen Verhandlung ergeben hat, dass Angaben in der Umweltverträglichkeitserklärung bzw. den Projektunterlagen betreffend die Fachbereiche Luftschadstoffe und Klima, Hydrogeologie und Grundwasser und Boden und Landwirtschaft fehlten bzw. aufgrund des Vorbringens in der Verhandlung von den Sachverständigen der UVP-Behörde nicht nachvollzogen werden konnten, am Ende des 4. Verhandlungstages auf den 23. Mai 2016 vertagt. Nach der Vertagung der mündlichen Verhandlung langten folgende ergänzende Stellungnahmen im ho. Bundesministerium ein:

- Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH vom 12. April 2016
- Stellungnahme von Franz Frohner vom 14. April 2016 – später zurückgezogen
- Ergänzende Stellungnahme von Gregor Iser vom 13. April 2016 – später zurückgezogen
- Stellungnahme von Andreas Karpfinger vom 13. April 2016 – später zurückgezogen
- Stellungnahme der Bezirksbauernkammer Gänserndorf vom 13. April 2016
- Stellungnahme von Herbert Schwarzecker vom 13. April 2016 – später zurückgezogen

Im Hinblick auf ein Vorbringen in der mündlichen Verhandlung wurde das Land Niederösterreich ersucht, der ho. Behörde Unterlagen betreffend das Projekt Bodenaushub-Hügeldeponie Kovanda GmbH zur Verfügung zu stellen, welche in Folge den Sachverständigen übermittelt und anschließend dem Land retourniert wurde. Weiters wurde auf Ersuchen der ho. Behörde vom Land Niederösterreich die Projektunterlagen betreffend das Deponieprojekt „Kleeblatt“ übermittelt, die ebenfalls an die Sachverständigen weitergeleitet wurden.

Darüber hinaus wurde die ÖKOENERGIE WP Obersiebenbrunn GmbH im Hinblick auf ihre Stellungnahmen ersucht, Unterlagen betreffend den Windpark Obersiebenbrunn vorzulegen bzw. wurde der Bescheid betreffend die Windparkanlagen im Bereich der ASt. Deutsch-Wagram angefordert. Zwecks Erstattung einer fachgutachterlichen Stellungnahme zu von der ho. Behörde dazu vorgegebenen Beweisfragen wurde DI Thomas Klopff zum nichtamtlichen Sachverständigen bestellt.

Thema	Sachverständige
Eisfall	DI Thomas Klopff

Die fachgutachterliche Stellungnahme wurde in fortgesetzten mündlichen Verhandlung behandelt.

Im Hinblick auf die Verhandlung wurde weiters der Projektwerberin mit Schreiben vom 15. April 2016 ein weiterer Verbesserungsauftrag gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG betreffend die Fachbereiche Luftschadstoffe, Hydrogeologie und Grundwasser sowie Boden und Landwirtschaft erteilt und hierfür eine Frist bis 6. Mai gesetzt.

Fristgerecht legte die Projektwerberin daraufhin mit Schreiben vom 4. Mai 2016 ergänzende Unterlagen vor, bestehend aus einer Stellungnahme der Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal vom 6. Mai 2016, einem Bericht „Weiterführende Unterlage gemäß Verbesserungsauftrag

gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG" (WU9) sowie ergänzend den Bericht „Grundwasserströmungsmodell Marchfeld“, vor.

Die ergänzenden Unterlagen wurden an die UVP-Koordination sowie die Sachverständigen der UVP-Behörde mit dem Ersuchen um Prüfung, ob aufgrund der vorgelegten Unterlagen ihr Teilgutachten bzw. gegebenenfalls auch das Umweltverträglichkeitsgutachten zu ergänzen wäre, übermittelt. Darüber hinaus wurden mit Schreiben vom 6. Mai 2016 den Parteien des Verfahrens – neben den Standortgemeinden, der NÖ Umweltschutzorganisation, dem ww. Planungsorgan, den konstituierten Bürgerinitiativen, den beteiligten Umweltorganisationen den Nachbarn gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000, die während der öffentlichen Auflage eine rechtserhebliche Einwendung erhoben haben – die ergänzenden Unterlagen zum Parteiengehör übermittelt. Weiters wurden die Unterlagen Ing. Neyder und Mag. Garber, die in der mündlichen Verhandlung Parteistellung beantragt haben, übermittelt. Mit dem ho. Schreiben wurden diese aufgefordert, Akteneinsicht im ho. Bundesministerium zu nehmen. Ergänzend wurden die Unterlagen auch auf der Homepage des bmvit zur Verfügung gestellt. Im Hinblick auf die Fortsetzung der mündlichen Verhandlung am 23. Mai 2016 wurde den Parteien die Möglichkeit eingeräumt, bis spätestens am Tag vor der Fortsetzung der Verhandlung zu den ergänzenden Unterlagen schriftlich bzw. während der fortgesetzten Verhandlung am 23. Mai 2016 mündlich Stellung zu nehmen. Darüber hinaus wurden die nachfolgenden Genehmigungsbehörden, die weiteren mitwirkenden Behörden und das Umweltbundesamt über die Vorlage von ergänzenden Unterlagen informiert. Mit demselben Schreiben wurde informiert, dass die mündliche Verhandlung am 23. Mai 2016 fortgesetzt wird.

Im Rahmen des Parteiengehörs bzw. ergänzend langten folgende schriftliche Stellungnahmen ein:

- Stellungnahme der Bürgerinitiative BUH vom 19. Mai 2016
- Stellungnahme der Grünen Bezirk Gänserndorf vom 24. Mai 2016

Die mündliche Verhandlung wurde von 23. bis 25. Mai 2016 im Festsaal der Arbeiterkammer Bezirksstelle Gänserndorf fortgesetzt.

In Bezug auf den Fachbereich Luftschadstoffe und Klima ergänzte die Sachverständige in der mündlichen Verhandlung basierend auf den von der Projektwerberin in WU9 vorgelegten Unterlagen ihr Teilgutachten.

In Bezug auf die zur Erfüllung des Verbesserungsauftrages vom 15. April 2016 vorgelegten Unterlagen zu den Fachbereichen Hydrogeologie und Grundwasser sowie Boden und Landwirtschaft teilten die Sachverständigen für diese Fachbereiche mit, dass der Verbesserungsauftrag nicht vollständig erfüllt wurde. Die Projektwerberin legte am 23. Mai 2016 nochmals ergänzende Unterlagen vor und zwar handelte es sich dabei um

- Erläuterungen zu Verbesserungsauftrag - Kurzbericht zu den Verbesserungsforderungen Fachbereich Hydrogeologie und Grundwasser
- Plan betreffend max. Chloridgeamtbelastung und -ausbreitung bei einer Porosität von 25 % - Berührte Wasserrecht
- Plan betreffend max. Chloridgeamtbelastung und -ausbreitung bei einer Porosität von 10 % - Berührte Wasserrecht
- Plan betreffend max. Chloridgeamtbelastung und -ausbreitung bei einer Porosität von 25 % - Flurabstand mit HGW 100

Diese Unterlagen wurden wiederum den Sachverständigen der ho. Behörde für die Fachbereiche Hydrogeologie und Grundwasser und Boden und Landwirtschaft übergeben, die feststellten, dass der Verbesserungsauftrag weiterhin nicht vollständig erfüllt war bzw. stellte der Sachverständige für den Fachbereich Hydrogeologie und Grundwasser nach Durchsicht der ergänzenden Unterlagen unplausible Ergebnisse fest.

Nachdem der Verbesserungsauftrag der ho. Behörde vom 15. April 2016 nicht vollständig erfüllt worden war und daher eine Vertagung betreffend die Fachbereiche Hydrogeologie und Grundwasser sowie der darauf aufbauenden Fachbereiche erforderlich wurde, wurde nach Erörterung der weiteren Fachbereiche zum Abschluss der Verhandlungsschrift über die bisherigen Verhandlungstage auf den 3. Juni 2016 im bmvit, Radetzkystraße 2, 1030 Wien, Raum EA08 vertagt und an diesem Tag die Verhandlung zur Durchsicht und Unterfertigung der Verhandlungsschrift über die bisherigen Verhandlungstage fortgesetzt. Im Rahmen der Durchsicht der Niederschrift wurden Einwände gegen die Niederschrift zu Protokoll genommen. Anschließend wurde die Verhandlung betreffend den Fachbereiche Hydrogeologie und Grundwasser und die darauf aufbauenden Fachbereiche auf den 21. November 2016 vertagt.

Gemäß § 44e Abs. 3 AVG wurde die Verhandlungsschrift über die bisherigen Verhandlungstage vom 10. Juni 2016 bis einschließlich 8. Juli 2016 in den Standortgemeinden und im BMVIT zur öffentlichen Einsicht aufgelegt, wobei die Auflage der Verhandlungsschrift entsprechend kundgemacht wurde. Die Verhandlungsschrift wurde auch auf der Homepage des BMVIT zur Verfügung gestellt. Die Standortgemeinden bestätigten gegenüber der UVP-Behörde die ordnungsgemäße Kundmachung und Auflage der Verhandlungsschrift. Während der Auflage der Niederschrift langten weitere Einwände der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof vom 29. Juni 2016, von Fr. DI Strapetz vom 30. Juni 2016, der Umweltorganisation VIRUS vom 8. Juli 2016 und der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling vom 7. Juli 2016 ein. Es wird diesbezüglich auf Punkt IV.2. der Begründung verwiesen.

Die Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof übermittelte weiters mit Schreiben vom 3. Juni 2016 eine ergänzende Stellungnahme.

Mit ho. Schreiben vom 28. Juni 2016 wurde der Projektwerberin ein weiterer Verbesserungsauftrag gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 in Verbindung mit § 13 Abs. 3 AVG betreffend die Fachbereiche Lärm, Hydrogeologie und Grundwasser sowie Boden und Landwirtschaft unter Setzung einer Frist bis 31. August 2016 erteilt.

Mit Schreiben vom 31. August 2016 übermittelte die Projektwerberin die überarbeiteten Projektunterlagen gemäß Verbesserungsauftrag sowie die „Projektänderung 2016“ hinsichtlich der Adaptierung des Entwässerungssystems des gegenständlichen Abschnitts der S 8 Marchfeld Schnellstraße. Ergänzend teilte sie mit, dass mit der Weiterführenden Unterlage WU-10 der Verbesserungsauftrag für den Fachbereich Lärm erfüllt wird. Von einer Nachreichung von Unterlagen zu den Fachbereichen Hydrogeologie und Grundwasser sowie Boden und Landwirtschaft werde abgesehen, da die Verbesserungsforderungen aufgrund der Projektänderung nicht mehr relevant seien. Weiter stellte die ASFINAG BMG im Vollmachtsnamen der ASFINAG den Antrag, die Behörde möge dem weiteren Genehmigungsverfahren das Vorhaben in der nunmehr durch die „Projektänderung 2016“

geänderten Form zu Grunde legen und dem Projekt die beantragten und erforderlichen Genehmigungen zu erteilen.

Nach Durchsicht der vorgelegten Unterlagen erteilte die ho. Behörde der Projektwerberin mit Schreiben vom 9. September 2016 gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 in Verbindung mit § 13 Abs. 3 AVG den Auftrag, bezüglich der Fachbereiche Lärm, Luftschadstoffe und Grundwasser Verbesserungen und Ergänzungen der Unterlagen vorzunehmen.

Die Projektwerberin legte daraufhin mit Schreiben vom 20. September 2016 die verbesserten Unterlagen vor. Nach Durchsicht stellten die Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche fest, dass mit den Nachlieferungen der Verbesserungsauftrag erfüllt worden war. In Folge wurden Ergänzungen der Teilgutachten 01 Verkehr und Verkehrssicherheit, 02 Lärm, 03 Luftschadstoffe und Klima, 04 Humanmedizin, 05 Tiere und deren Lebensräume, 06 Pflanzen und deren Lebensräume, 07 Gewässerökologie und Fischerei, 08 Wildökologie, Jagd und Wald, 09 Boden und Landwirtschaft, 11 Oberflächenwässer und Straßenwässer und 12 Hydrogeologie und Grundwasser sowie eine Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens und des Forsttechnischen Gutachtens eingeholt. In einzelnen Fachbereichen ersetzte die Ergänzung des Teilgutachtens das ursprüngliche Teilgutachten zur Gänze.

Mit Edikt vom 6. Oktober 2016, kundgemacht am 11. Oktober 2016 in der Kronen Zeitung – Niederösterreich Ausgabe, im Kurier – Niederösterreich Ausgabe und im Amtsblatt zur Wiener Zeitung, wurde kundgemacht, dass ein Schriftstück betreffend Parteiengehör zu den von der ASFINAG vorgelegten Unterlagen sowie den o.a. Gutachtensergänzungen gemäß § 44f Abs. 2 AVG iVm § 24f Abs. 14 UVP-G 2000 in den Standortgemeinden und im BMVIT von 12. Oktober 2016 bis einschließlich 7. Dezember 2016 zur Einsicht aufliegt. Mit diesem Schreiben wurden die Parteien aufgefordert, in die von der ASFINAG vorgelegten Unterlagen, die Projektänderung 2016 sowie die ergänzten Gutachten gemäß § 17 AVG Akteneinsicht zu nehmen. Gleichzeitig wurde im Rahmen des Parteiengehörs Gelegenheit gegeben, bis spätestens 18. November 2016 eine schriftliche Stellungnahme an das BMVIT abzugeben bzw. in der fortgesetzten mündlichen Verhandlung ab 21. November 2016 dazu Stellung zu nehmen. Weiters wurde auf die Fortsetzung der mündlichen Verhandlung hingewiesen. Sämtliche Unterlagen wurden auch auf der Homepage des BMVIT veröffentlicht.

Im Zuge des Parteiengehörs langten die folgenden schriftlichen Stellungnahmen ein:

- Stellungnahme Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal vom 17. November 2016
- Stellungnahme Grüne Gänserndorf vom 17. November 2016
- Stellungnahme BUH vom 17. November 2016
- Stellungnahme Land Niederösterreich vom 22. November 2016

Die mündliche Verhandlung wurde am 21., 22. und 23. November 2016 im Festsaal der Arbeiterkammer Bezirksstelle Gänserndorf fortgesetzt und nach Vertagung auf den 30. November 2016 zur Durchsicht und Unterfertigung der Niederschrift über die fortgesetzte mündliche Verhandlung am 30. November 2016 geschlossen. Im Rahmen der Durchsicht der Niederschrift am 30. November 2016 wurden von Hrn. Rehm und den Vertretern der Projektwerberin (ASFINAG BMG) sprachliche Anmerkungen zur Niederschrift gemacht, die direkt eingearbeitet wurden. Die Einwände gegen die Niederschrift von Fr. Matysek für die Bürgerinitiative Rettet die Lobau – Natur statt Beton und Hr. Ing. Haindl wurden protokolliert und als Beilagen zur Niederschrift genommen.

Gemäß § 44e Abs. 3 AVG wurde die Verhandlungsschrift über die fortgesetzte mündliche Verhandlung vom 7. Dezember 2016 bis einschließlich 4. Jänner 2017 in den Standortgemeinden und im BMVIT zur öffentlichen Einsicht aufgelegt, wobei die Auflage der Verhandlungsschrift entsprechend kundgemacht wurde. Die Verhandlungsschrift wurde auch auf der Homepage des BMVIT zur Verfügung gestellt. Die Standortgemeinden bestätigten gegenüber der UVP-Behörde die ordnungsgemäße Kundmachung und Auflage der Verhandlungsschrift. Während der Auflage der Niederschrift langten weitere Einwände von Fr. DI Strapetz vom 27. Dezember 2016 und der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof vom 21. Dezember 2016 (einschließlich einer ergänzenden Stellungnahme) ein. Es wird diesbezüglich auf Punkt IV.2 der Begründung verwiesen.

I.12. Weiteres Ermittlungsverfahren betreffend die Fachbereiche Lärm, Luftschadstoffe und Klima, Oberflächen- und Straßenwässer sowie Hydrogeologie und Grundwasser; Teilweiser Schluss des Ermittlungsverfahrens

Am 6. Dezember 2016 wurden von mehreren Personen, die im Verfahren zuvor keine Einwendungen erhoben haben, Stellungnahmen bei der ho. Behörde eingebracht; dabei handelt es sich um Hr. Schediwy, Mag. Garber, Hr. Grossleitner, Fr. Tinhof, Fr. Holzhammer, Hr. Holzhammer, Hr. Bekiaris, Fr. Bekiaris. Darüber hinaus übermittelte die Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof mit Schreiben vom 6. Dezember 2016 eine ergänzende Stellungnahme.

Die ergänzend eingelangten Stellungnahmen wurden an die Projektwerberin mit dem Ersuchen, die Gebäudehöhen der in den Stellungnahmen genannten Objekte zu prüfen, und bei Bedarf eine ergänzende Lärmberechnung und eine diesbezügliche Stellungnahme vorzulegen, übermittelt. Mit e-mail vom 20. März 2017 übermittelte die Projektwerberin daraufhin – nach Verbesserung der ursprünglich am 30. Jänner 2017 bzw. 15. März 2017 eingereichten Unterlagen – die „*Stellungnahme der ASFINAG zur Stellungnahme der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH) vom 06.12.2016 sowie div. Privatpersonen vom 30.11.2016, 01.12.2016 und 04.12.2016*“.

Die ho. Behörde holte zu den vorgelegten Stellungnahmen bzw. der Stellungnahme der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof vom 21. Dezember 2016, soweit sich diese nicht auf die Niederschrift über die mündliche Verhandlung bezog, Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärm vom 27. April 2017 und 21. Juni 2017, des Sachverständigen für Hydrogeologie und Grundwasser vom 20. April 2017 und des Sachverständigen für Oberflächen- und Straßenwässer vom 20. April 2017 ein.

Darüber hinaus wurde im April 2017 die Version 3.3. des Handbuchs Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA; siehe <http://www.umweltbundesamt.at/en/hbefa/>) veröffentlicht. Nachdem sich daraus Änderungen bei der Beurteilung im Fachbereich Luftschadstoffe und Klima ergeben, wurde von der ho. Behörde dazu eine fachgutachterliche Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe vom Juni 2017 eingeholt.

Die Stellungnahme der Projektwerberin und die eingeholten fachgutachterlichen Stellungnahmen wurden in Folge dem Parteiengehör unterzogen und gemäß § 44f AVG mit Edikt vom 4. Juli 2017 in der Kronen Zeitung (NÖ Ausgabe), im Kurier (NÖ Ausgabe) und im Amtsblatt zur Wiener Zeitung kundgemacht, dass ein Schreiben des Bundesministers für

Verkehr, Innovation und Technologie betreffend Parteiengehör zu den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen sowie den fachgutachterlichen Stellungnahmen für jedermann von 6. Juli 2017 bis einschließlich 1. September 2017 im BMVIT und in den Standortgemeinden zur öffentlichen Einsicht aufliegt. Mit dem Schreiben wurden die Parteien des Verfahrens aufgefordert, zwecks Kenntnisnahme von den Ergänzenden Unterlagen bzw. fachgutachterlichen Stellungnahmen Akteneinsicht zu nehmen und es wurde ihnen die Möglichkeit eingeräumt, bis 11. August 2017 eine schriftliche Stellungnahme dazu abzugeben. Als Service wurden neben dem Schriftstück auch die Unterlagen in den Standortgemeinden zur Einsicht aufgelegt und auf der Homepage des ho. Bundesministeriums veröffentlicht. Die Standortgemeinden bestätigten den Anschlag der Kundmachung sowie die Auflage der Unterlagen schriftlich gegenüber der Behörde.

Im Rahmen des Parteiengehörs langten Stellungnahmen von Fr. DI Strapetz vom 10. August 2017, der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof vom 7. August 2017, der Umweltorganisation VIRUS vom 11. Juli 2017 und der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling vom 10. August 2017 ein. Soweit es sich bei den darin erhobenen Einwänden nicht um Rechtsfragen bzw. um eine Wiederholung des bisherigen Vorbringens handelt, wurden Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärm vom 29. September 2017 und 21. Dezember 2017 und der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 19. September 2017 eingeholt und in Folge den jeweiligen Parteien mit ho. Schreiben vom 12. Februar 2018 zum Parteiengehör gemäß § 45 Abs. 3 AVG übermittelt.

Es langten in Folge Stellungnahmen der Umweltorganisation VIRUS vom 5. März 2018, der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof vom 5. März 2018 und 6. März 2018 und der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling vom 5. März 2018 ein.

Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling wurde, soweit es sich nicht um eine Wiederholung des bisherigen Vorbringens bzw. Rechtsfragen handelt, eine fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 15. März 2018 eingeholt.

Im Hinblick auf die ergänzende Stellungnahme der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof wurden vom internen UVP-Koordinator mit e-mail vom 22. Mai 2018 ergänzende Unterlagen nachgefordert, die mit Schreiben der Projektwerberin vom 19. Juni 2018 vorgelegt wurden. Nach Prüfung der Unterlagen durch den Sachverständigen für Lärm ergab sich geringfügiger Ergänzungsbedarf, woraufhin die Projektwerberin mit Schreiben vom 21. August 2018 eine ergänzte Auskunft vorlegte.

In Folge wurde vom Sachverständigen für Lärm eine fachgutachterliche Stellungnahme zum Vorbringen der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof vom 5. März 2018 sowie eine fachgutachterliche Stellungnahme zu den ergänzend vorgelegten Unterlagen, jeweils datiert mit 21. September 2018, eingeholt.

Im Übrigen handelte es sich bei den Stellungnahmen bzw. auch bei der ergänzend eingelangten Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 10. Juli 2018 um eine Wiederholung des bisherigen Vorbringens bzw. Rechtsfragen. Ergänzend ist festzuhalten, dass die Bürgerinitiative Marchfeld sich mit Schreiben vom 12. Juli 2018 dem bisherigen Vorbringen der Umweltorganisation VIRUS seit 4. April 2016 anschloss.

Die Stellungnahmen zum Vorbringen der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling und der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof wurden gemäß § 45 Abs. 3 AVG den jeweiligen Parteien zum Parteiengehör unter Einräumung einer zweiwöchigen Frist übermittelt. Die ergänzenden Auskünfte der Projektwerberin sowie die dazu eingeholte Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm wurden allen Parteien des Verfahrens unter Einräumung einer Frist von zwei Wochen zum Parteiengehör übermittelt.

Im Rahmen des Parteiengehört langten Stellungnahmen von Hr. DI Hahn vom 23. Oktober 2018, von Hr. Mag. Strapetz vom 23. Oktober 2018, von Fr. DI Strapetz vom 23. Oktober 2018, der Umweltorganisation VIRUS vom 24. Oktober 2018, der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling vom 23. Oktober 2018 sowie der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof vom 23. Oktober 2018 ein. Den von mehreren Parteien eingebrachten Anträgen auf Erstreckung der Frist zur Abgabe einer Stellungnahme wurde nicht stattgegeben.

Nachdem seitens der Fachabteilung IV/IVVS1 festgestellt wurde, dass das Vorbringen der Parteien bereits im Rahmen des bisherigen Verfahrens vorgebracht und behandelt wurde, anhand der vorliegenden Unterlagen beantwortet werden kann und dass keine neuen Tatsachen vorgebracht wurden, die für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens unter Umständen relevant sein können, konnte von der Einholung weiterer fachgutachterlichen Stellungnahmen abgesehen werden und es war die Entscheidungsreife in den Fachbereichen 01 Verkehr und Verkehrssicherheit, 02 Lärm, 03 Luftschadstoffe und Klima, 04 Humanmedizin, 06 Pflanzen und deren Lebensräume, 07 Gewässerökologie und Fischerei, 08 Wildökologie, Jagd und Wald (einschließlich dem Verfahren nach dem ForstG 1975), 09 Boden und Landwirtschaft, 10 Abfallwirtschaft, 11 Oberflächenwässer und Straßenwässer, 12 Hydrogeologie und Grundwasser, 13 Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild, 14 Kulturgüter und 15 Erschütterungen gegeben. Daher wurde das Ermittlungsverfahren gemäß § 39 Abs. 3 AVG iVm §§ 16 Abs. 3 und 24 Abs. 7 UVP-G 2000 mit Wirkung vom 13. Dezember 2018 für geschlossen erklärt. Dies wurde den Verfahrensparteien mit Schreiben vom 11. Dezember 2018 mitgeteilt.

Am 13. Dezember 2018 und damit nach Schluss des Ermittlungsverfahrens für den Teilbereich Luftschadstoffe und Klima langte eine weitere ergänzende Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS ein. Eine weitere ergänzende Stellungnahme der Bürgerinitiative Netzwerk Verkehrsregion Wien-Nö langte am 7. März 2019 ein.

Mit der nach Schluss des Ermittlungsverfahrens eingelangten Stellungnahmen erfolgt keine Auseinandersetzung.

I.13. Weiteres Ermittlungsverfahren betreffend Auswirkungen auf den Triel

Im Rahmen der fortgesetzten mündlichen Verhandlung im November 2016 erstatteten Ing. Haindl und Rechtsanwalt Dr. List ein Vorbringen bezüglich des Triels. Zusätzlich präsentierte Dr. Zwicker sein diesbezügliches Gutachten und von Dr. List wurde die „*Analysis of the environmental impact assessment of the western section of the S8 Marchfeld expressway on the subject of Stone Curlew*“ von Dr. Dragonetti vorgelegt. Nachdem eine umfassende Auseinandersetzung des Sachverständigen mit diesen Gutachten in der mündlichen Verhandlung nicht möglich war, wurde von der ho. Behörde eine schriftliche Stellungnahme des Sachverständigen angekündigt.

Mit Schreiben bzw. e-mail vom 24. Februar 2017 übermittelte die ASFINAG BMG eine „*Stellungnahme zur Einwendung der Fam. Haindl betreffend Triel vom 23.11.2016*“.

Mit Schreiben vom 27. März 2017 legte die List Rechtsanwalts GmbH eine beglaubigte Übersetzung des Gutachtens bzw. ergänzten Gutachtens von Dr. Dragonetti vor.

Daraufhin erstattete die ASFINAG BMG mit Schreiben vom 10. Mai 2017 eine „*Stellungnahme zur Endfassung der Stellungnahme von Dr. Dragonetti betreffend Triel vom 27.03.2017*“, datiert mit 9. Mai 2017.

Die ho. Behörde holte zu den in der Verhandlung vorgebrachten sowie zu den nachträglich vorgelegten Stellungnahmen bzw. Gutachten zum Thema Triel fachgutachterliche Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärm und des Sachverständigen für Tiere und deren Lebensräume ein.

Die eingelangten Stellungnahmen bzw. Gutachten sowie die eingeholten fachgutachterlichen Stellungnahmen der Sachverständigen der ho. Behörde wurden in Folge mit Schreiben vom 12. Juni 2017 den Parteien, welchen diesbezügliche subjektiv-öffentliche Rechte zukommen, sohin den Bürgerinitiativen, Umweltorganisationen, Standortgemeinden, NÖ Umwelthanwaltschaft, und den Projektwerbern zum Parteiengehör übermittelt. Darüber hinaus wurden diese auch den mitwirkenden Behörden sowie dem BMLFUW (nunmehr BMNT) zur Kenntnis und Abgabe einer Stellungnahme übermittelt.

Im Zuge des Parteiengehörs langten Stellungnahmen der NÖ Umwelthanwaltschaft vom 5. Juli 2017, der Umweltorganisation VIRUS vom 3. Juli 2017, der ASFINAG vom 10. Juli 2017 und der List Rechtsanwalts GmbH in Vertretung der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld und der Fam. Haindl vom 13. Juli 2017 ein.

Nach Aufforderung durch die ho. Behörde übermittelte die ASFINAG BMG am 14. November 2017 eine „*Stellungnahme der ASFINAG zur 'Stellungnahme RA Dr. List samt Gutachtensvorlage'*“.

Mit Schreiben vom 11. Jänner 2018 legte die List Rechtsanwalts GmbH eine Replik von Dr. Zwicker zur Stellungnahme der ASFINAG vom 14. November 2017 vor.

Die ho. Behörde holte zu den eingebrachten Stellungnahmen fachgutachterliche Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärm (vom 20. Dezember 2017 und 17. Jänner 2018) und des Sachverständigen für Tiere und deren Lebensräume (vom 21. Dezember 2017 und 19. Jänner 2018) ein, welche in Folge zusammen mit den Stellungnahmen der Parteien mit ho. Schreiben vom 31. Jänner 2018 dem Parteiengehör unterzogen wurden.

Im Rahmen des neuerlichen Parteiengehörs langten Stellungnahmen der Bürgerinitiative BNWN vom „2. September 2014“, der ASFINAG BMG vom 28. Februar 2018, der Umweltorganisation VIRUS vom 28. Februar 2018 und – nach Fristverlängerung – der List Rechtsanwalts GmbH in Vertretung der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld und der Fam. Haindl vom 14. März 2018 ein.

Die Fachabteilung IV/IVVS1 stellte dazu zusammengefasst fest, dass dieses Vorbringen bereits im Rahmen des bisherigen Verfahren vorgebracht und ausreichend behandelt wurde. Es konnte daher von der Einholung weiterer fachgutachterlicher Stellungnahmen abgesehen werden.

Mit Stellungnahme vom 12. Juni 2018 teilte der Sachverständige für Tiere und deren Lebensräume mit, dass sich 2018 die Situation bezüglich des Triels geändert habe, da nunmehr in einem Grundstück auf der geplanten Trasse mindestens ein Rufrevier und ein Brutrevier des bestehe. Da der Triel nun so nahe an der Trasse brüte, dass davon ausgegangen werden müsse, dass die Trasse eine Teilfläche des Brutraums des Triels beanspruche, seien nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf den Brutbestand des Triels im Vogelschutzgebiet nicht auszuschließen. Diese Stellungnahme wurde mit Schreiben vom 15. Juni 2018 an die Projektwerberin mit der Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme übermittelt.

Die Projektwerberin übermittelte daraufhin mit Schreiben vom 19. Oktober 2018 ihre Stellungnahme zur fachgutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume (datiert mit 4. Oktober 2018).

Mit e-mail vom 23. Oktober 2018 übermittelte die Umweltorganisation VIRUS eine Stellungnahme in Bezug auf das ergänzende Ermittlungsverfahren bezüglich Triel. Mit Schreiben vom 26. November 2018 übermittelte die List Rechtsanwalts GmbH in Vertretung der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld und der Fam. Haindl eine Stellungnahme. Weiters übermittelte die Umweltorganisation VIRUS mit e-mail vom 3. Dezember 2018 eine weitere ergänzende Stellungnahme.

Die ho. Behörde holte daraufhin eine fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume ein. Die Stellungnahme der Projektwerberin vom 4. Oktober 2018 sowie die fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen vom 10. Jänner 2019 wurden in Folge mit Schreiben vom 1. Februar 2019 den Parteien, welchen diesbezügliche subjektiv-öffentliche Rechte zukommen, sohin den Bürgerinitiativen, Umweltorganisationen, Standortgemeinden, NÖ Umweltschutz, und den Projektwerbern zum Parteiengehör übermittelt. Darüber hinaus wurden diese auch den mitwirkenden Behörden zur Kenntnis und Abgabe einer Stellungnahme übermittelt. Den Parteien wurde eine Frist zur Abgabe ihrer Stellungnahme bis 26. Februar 2019 eingeräumt.

Im Rahmen des Parteiengehörs langten Stellungnahmen der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld sowie der Fam. Haindl, vertreten durch die List Rechtsanwalts GmbH, vom 25. Februar 2019 samt einer „Replik auf Stellungnahme zum Triel S 8 Marchfeld Schnellstraße von Dr. H.P. Kollar vom 10.01.2019“ von Dr. Zwicker, der Umweltorganisation VIRUS vom 26. Februar 2019 und der Umweltorganisation WWF vom 26. Februar 2019 ein. Ergänzend dazu langte eine Stellungnahme der Bürgerinitiative Marchfeld vom 4. März 2019 ein.

Nachdem seitens der Fachabteilung IV/IVVS1 festgestellt wurde, dass das Vorbringen der Parteien bereits im Rahmen des bisherigen Verfahrens vorgebracht und behandelt wurde, anhand der vorliegenden Unterlagen beantwortet werden kann und dass keine neuen Tatsachen vorgebracht wurden, die für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens unter Umständen relevant sein können, konnte von der Einholung einer weiteren

fachgutachterlichen Stellungnahme abgesehen werden und war daher die Entscheidungsreife auch im Fachbereich 05 Tiere und deren Lebensräume gegeben. Daher wurde das Ermittlungsverfahren gemäß § 39 Abs. 3 AVG iVm §§ 16 Abs. 3 und 24 Abs. 7 UVP-G 2000 mit Wirkung vom 8. März 2019 für geschlossen erklärt. Dies wurde den Verfahrensparteien mit Schreiben vom 6. März 2019 mitgeteilt.

I.14. Weitere Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden

Am 2. August 2018 fand eine weitere Koordinierungsbesprechung mit Vertretern der für die Genehmigung nach dem NÖ NschG zuständigen Behörde, nämlich der BH Gänserndorf, statt, in der diese über den aktuellen Stand des ergänzenden Ermittlungsverfahrens betreffend den Triel informiert wurden.

Weitere Koordinierungsbesprechungen fanden am 9. Jänner 2019 mit einer Vertreterin des Landeshauptmanns von Niederösterreich als Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 und am 27. März 2019 mit Vertretern der BH Gänserndorf und der NÖ Landesregierung als zuständige Naturschutzbehörden statt. Im Sinne des § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 war Gegenstand der Besprechungen, wie die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in den Genehmigungen der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 bzw. der BH Gänserndorf und NÖ Landesregierung berücksichtigt werden und somit eine Abstimmung darüber, welche von den Maßnahmen von der ho. Behörde und welche vom Landeshauptmann von Niederösterreich als Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 bzw. den Naturschutzbehörden zu übernehmen sind.

II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang

II.1. Zuständigkeit

Das gegenständliche Vorhaben ist gemäß § 23a Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Gem. § 46 Abs. 23 UVP-G 2000 sind auf Vorhaben, für die ein Genehmigungsverfahren nach dem dritten Abschnitt vor dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 77/2012 eingeleitet wurde, die Bestimmungen des §§ 24 Abs. 1, 3, 3a und 7, des § 24a Abs. 3, und des § 24f Abs. 6 und 7 in ihrer Fassung vor Inkrafttreten dieser Novelle anzuwenden. Da die Projektwerberin mit Antrag vom 19. Juli 2011 die Erteilung der erforderlichen Genehmigungen für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben beantragt und die dafür erforderlichen Unterlagen vorgelegt hat, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dessen Rahmen die nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen von ihr anzuwenden sind, die ansonsten von ihr oder einem/r anderen Bundesminister/in zu vollziehen sind. Im gegenständlichen Verfahren handelt es sich dabei neben dem Verfahren zur Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 um das Verfahren gemäß § 17 ForstG 1975.

Das Vorhaben gemäß § 23a UVP-G 2000 umfasst sowohl die Errichtung einer Bundesstraße als auch – vorhabensbedingt – die Verlegung von Landesstraßenteilen. Dem

Genehmigungsantrag der Erstantragstellerin ASFINAG auf Errichtung der Bundesstraße ist daher das Land Niederösterreich betreffend die zur Durchführung des Bundesstraßenbauvorhabens auch erforderliche Verlegung von Landesstraßenteilen zuständigkeithalber beigetreten.

Der Antrag des Landes Niederösterreich betreffend die Verlegung von Landesstraßenteilen entspricht dem Vorhabensbegriff gemäß § 2 Abs. 2 UVP-G 2000, wonach ein Vorhaben die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen ist. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

Das Vorhaben gemäß § 23a UVP-G 2000 umfasst sowohl die Errichtung einer Bundesstraße als auch – vorhabensbedingt – die Verlegung von Landesstraßenteilen. Wie auch der VwGH mehrmals ausgesprochen hat (vgl. Erkenntnis vom 19. Dezember 2013, Zl. 2011/03/0160), ist Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung die Prüfung der Umweltverträglichkeit des zur Bewilligung eingereichten Vorhabens. Was unter einem Vorhaben im Sinne des UVP-G 2000 zu verstehen ist, ergibt sich aus § 2 Abs. 2 UVP-G 2000. In diesem Zusammenhang hat der VwGH bereits festgehalten, dass der Begriff des Vorhabens im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 weit zu verstehen ist (Hinweis Erkenntnis vom 31. Juli 2007, Zl. 2006/06/0221, und Erkenntnis vom 23. Juni 2010, Zl. 2007/03/0160). Dieser weite Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 erfordert es, ein oder mehrere Projekt(e) in seiner (ihrer) Gesamtheit und unter Einbeziehung jener Anlagen und Anlagenteile, die für sich nicht UVP-pflichtig wären, zu beurteilen. Es ist auf den räumlichen und sachlichen Zusammenhang der einzubeziehenden Anlagen oder Eingriffe abzustellen; liegt ein solcher Zusammenhang vor, ist von einem Vorhaben auszugehen.

Die gegenständlichen Verlegungen bzw. Überführungen der Landesstraßen L3019, L3023, L6, L11 und L9 dienen der Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen gemäß § 12 Abs. 1 BStG 1971. Werden gemäß § 12 Abs. 1 BStG 1971 durch den Bau einer Bundesstraße bestehende Straßen und Wege oder Zu- und Abfahrten unterbrochen oder sonst unbenützlich gemacht, so hat der Bund (Bundesstraßenverwaltung) auf seine Kosten die erforderlichen Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen in diesem Bereich zu treffen. Die Errichtung der Kreisverkehrsanlagen im Zuge der Anbindung der Spange B 8 an die B 8 dient dem Anschluss des Vorhabens an das untergeordnete Straßennetz. Der räumliche und sachliche Zusammenhang kann somit bejaht werden, die gegenständlichen Verlegungen von Landesstraßenteilen sind somit Vorhabensbestandteil. Es ist auch davon auszugehen, dass die Vorhabensteile für sich nicht UVP-pflichtig sind, da einer Beantragung durch das Land Niederösterreich eine entsprechende Vorprüfung voraussetzt.

II.2. Beziehung von Sachverständigen und Koordinierung mit den mitwirkenden Behörden

Die Festlegung der Fachbereiche, für die ein Sachverständiger zu bestellen ist und die Auswahl der Sachverständigen und des externen UVP-Koordinators erfolgte durch die zuständige Fachabteilung IV/IVVS1 (Umweltkoordination), welche die fachliche Qualifikation der ausgewählten Personen überprüfte und aktenmäßig begründete. Gemäß § 24c Abs. 2 UVP-G 2000 (nunmehr § 3b Abs. 1 UVP-G 2000) ist die Beziehung von nichtamtlichen

Sachverständigen (als Prüfgutachter oder UVP-Koordinator) auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 und 3 AVG zulässig. Weiters erklärt § 24c Abs. 2 UVP-G 2000 die Bestellung von fachlichen Anstalten, Instituten und Unternehmen als Sachverständige zulässig.

Gemäß § 53 Abs. 1 AVG sind nichtamtliche Sachverständige ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen. Die Ablehnung kann vor der Vernehmung des Sachverständigen, später aber nur dann erfolgen, wenn die Partei glaubhaft macht, dass sie den Ablehnungsgrund vorher nicht erfahren oder wegen eines für sie unüberwindbaren Hindernisses nicht rechtzeitig geltend machen konnte.

Gemäß § 7 Abs. 1 AVG haben sich Verwaltungsorgane der Ausübung ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen:

1. in Sachen, an denen sie selbst, einer ihrer Angehörigen (§ 36a) oder eine von ihnen vertretene schutzberechtigte Person beteiligt sind;
2. in Sachen, in denen sie als Bevollmächtigte einer Partei bestellt waren oder noch bestellt sind;
3. wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen;
4. im Berufungsverfahren, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides oder der Berufungsvorentscheidung (§ 64a) mitgewirkt haben.

Von der ho. Behörde wurde gemäß § 53 iVm § 7 AVG im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z.B. VwGH 12. Mai 1992, 91/08/0139) bereits vor der Bestellung jedes Sachverständigen geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wobei der Schwerpunkt insbesondere auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen, gelegt wurde.

Der Amtssachverständige wurde im Wege der Amtshilfe gemäß Art. 22 B-VG der ho. Behörde zur Verfügung gestellt.

Aus den eingeholten Stellungnahmen bzw. Unbefangenheitserklärungen der Sachverständigen konnte von der ho. Behörde keine Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe festgestellt werden.

Gemäß § 52 Abs. 4 AVG wurden die beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen beeidet, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der geforderten Art im Allgemeinen beeidet waren.

Gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 haben die mitwirkenden Behörden gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 sowie die neben der nach § 24 Abs. 1 zuständigen Behörde nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung eines gemäß § 23a oder § 23b UVP-pflichtigen Vorhabens zuständigen Behörden an der fachlichen und rechtlichen Beurteilung des Vorhabens im erforderlichen Ausmaß mitzuwirken und Vorschläge für die erforderlichen Fachbereiche und jeweiligen Fachgutachter/innen zu erstatten. Gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 ist im Rahmen der Koordinierungsverpflichtung des Bundesministers/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf die

Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken. Mit Vertretern der Behörden gemäß § 24 Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 wurde die Beziehung der Sachverständigen im zweiten teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren bzw. im Naturschutzverfahren besprochen. Im Zuge dieser Besprechungen wurde seitens der UVP-Behörde auf eine Kontinuität der Sachverständigen im weiteren Verfahren hingewirkt. Damit ist die UVP-Behörde ihrer diesbezüglichen Koordinierungsverpflichtung nachgekommen.

Gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 ist im Zuge der notwendigen Koordinierung insbesondere auch abzustimmen, wie die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in den einzelnen Genehmigungen berücksichtigt werden. Die kompetenzmäßige Aufteilung der Maßnahmen aus dem (ergänzenden) Umweltverträglichkeitsgutachten wurde abschließend – jeweils im Zuge einer eigenen Koordinierungsbesprechung – zwischen der ho. Behörde und den Behörden gemäß § 24 Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 (jeweils idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012) abgestimmt.

II.3. Überprüfung der Antrags- und Projektunterlagen

Vor Durchführung des Anhörungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 war festzustellen, ob das eingereichte Projekt samt Umweltverträglichkeitserklärung und materienrechtlichem Einreichoperat vollständig und mängelfrei und somit zur öffentlichen Auflage geeignet ist. Dabei sind folgende Rechtsgrundlagen maßgeblich:

Gemäß § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 hat der Projektwerber/in die Projektwerberin bei der Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 einen Genehmigungsantrag einzubringen, der die nach den in § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 genannten Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung in der jeweils erforderlichen Anzahl enthält. Diese Dokumente sind, soweit technisch möglich, auch elektronisch einzubringen. Nicht als erforderlich gelten Nachweise über Berechtigungen, soweit diesbezüglich in einer Verwaltungsvorschrift die Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat auch anzugeben, ob und in welcher Weise er/sie die Öffentlichkeit vom Vorhaben informiert hat. Wurde ein Mediationsverfahren durchgeführt, so sind die Ergebnisse an die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 zu übermitteln.

§ 24a Abs. 2 UVP-G bestimmt, dass die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 dem Projektwerber/der Projektwerberin gemäß § 13 Abs. 3 AVG die Ergänzung des Genehmigungsantrages oder der Umweltverträglichkeitserklärung aufzutragen hat, wenn im Genehmigungsantrag Unterlagen gemäß § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 fehlen oder die Angaben in der Umweltverträglichkeitserklärung unvollständig sind, auch wenn sich dies erst im Zuge des Genehmigungsverfahrens ergibt.

Gemäß § 13 Abs. 3 AVG ermächtigen Mängel schriftlicher Anbringen die Behörde nicht zur Zurückweisung. Die Behörde hat vielmehr von Amts wegen unverzüglich deren Behebung zu veranlassen und kann dem Einschreiter die Behebung des Mangels mit der Wirkung auftragen, dass das Anbringen nach fruchtlosem Ablauf einer gleichzeitig zu bestimmenden, angemessenen Frist zurückgewiesen wird. Wird der Mangel rechtzeitig behoben, so gilt das Anbringen als ursprünglich richtig eingebracht.

Ergänzend dazu ist festzuhalten, dass es im Ermessen der Behörde steht, entweder einen förmlichen Verbesserungsauftrag zu erteilen oder die Behebung des Mangels auf andere Weise zu verlangen (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, Rz 28 zu § 13, *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, Rz 47 zu § 5).

Gemäß § 24a Abs. 6 UVP-G 2000 ist der Antrag in jeder Lage des Verfahrens abzuweisen, wenn sich im Zuge des Verfahrens auf unzweifelhafte Weise ergibt, dass das Vorhaben bestimmten Genehmigungsvoraussetzungen in einem Maße zuwiderläuft, dass diese Mängel durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen oder Ausgleichsmaßnahmen nicht behoben werden können.

Die gegenständlichen Unterlagen wurden gemäß den oben angeführten Bestimmungen von den Sachverständigen der UVP-Behörde dahingehend geprüft, ob sie für eine öffentliche Auflage geeignet, d.h. ob sie vollständig und mängelfrei im Sinne der oben zitierten Bestimmungen sind, sodass eine sachgerechte inhaltliche Prüfung der Projektunterlagen durch die Sachverständigen als auch durch die Öffentlichkeit erfolgen konnte.

Diese Prüfung ergab, dass die Unterlagen teilweise insoweit Mängel aufwiesen, als für die Beurteilung durch die Sachverständigen Unterlagen fehlten bzw. der Informationsgehalt für die Bürgerinnen und Bürger zwecks Wahrung ihrer Rechte nicht ausreichend war. Gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 in Verbindung mit § 13 Abs. 3 AVG wurde daher der Projektwerberin ein Verbesserungsauftrag erteilt.

Weitere Verbesserungsaufträge bzw. Nichterfüllung von Verbesserungsaufträgen

Im Hinblick auf die weiteren im Verfahren erteilten Verbesserungsaufträge wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Im Hinblick auf die nicht vollständige Erfüllung eines Verbesserungsauftrages wird festgehalten, dass dann, wenn der Einschreiter dem Verbesserungsauftrag nicht innerhalb der tatsächlich gesetzten Frist zur Gänze nachkommt, die Behörde gemäß § 13 Abs. 3 AVG befugt ist, das Anbringen mit verfahrensrechtlichem Bescheid zurückzuweisen. Die nur teilweise Erfüllung des Verbesserungsauftrages ist der gänzlichen Unterlassung der Mängelbehebung gleichzusetzen (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, Rz 30 zu § 13). Es gibt jedoch keinen Anhaltspunkt dafür, dass die Behörde verpflichtet ist, einen Zurückweisungsbescheid zu erlassen, wenn ein Verbesserungsauftrag nicht zur Gänze erfüllt wurde. Der ho. Behörde erschien es diesbezüglich aus verfahrensökonomischen Gründen zweckmäßig, einen weiteren Verbesserungsauftrag zu erteilen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass kein Rechtsanspruch der Parteien auf Einhaltung der Verfahrensbestimmung des § 13 Abs. 3 AVG und einem diesbezüglichen Vorgehen besteht. Eine Verfahrenspartei hat nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes kein Recht darauf, dass die Planunterlagen und sonstigen Belege vollständig und der Rechtslage entsprechend der Behörde vorgelegt werden (vgl. Erkenntnis des BVwG vom 11. Jänner 2017, Zl. W113 2120038-1/135E mwN).

II.4. Projektänderungen Juli 2012, September 2013 und August 2016

II.4.1. Projektänderung Juli 2012

Mit Schreiben vom 30. Juli 2012 übermittelte die Projektwerberin ergänzend zu den zur Erfüllung des Verbesserungsauftrages geforderten Unterlagen auch geänderte Projektunterlagen, in denen laut Schreiben die Projektänderung „Änderung des Entwässerungssystems der S 8 zur Versickerung chloridhaltiger Straßenwässer in den Untergrund“ dargestellt ist und beantragte, die Behörde möge das Vorhaben in der nunmehr geänderten Form genehmigen.

Gemäß § 13 Abs. 8 AVG kann ein verfahrenseinleitender Antrag in jeder Lage des Verfahrens geändert werden, wenn durch die Antragsänderung die Sache ihrem Wesen nach nicht geändert wird und die sachliche und örtliche Zuständigkeit nicht berührt werden.

Eine Wesensänderung liegt dann vor, wenn es sich in Wahrheit nicht um eine Änderung des ursprünglichen Antrags, sondern um ein neues, anderes Vorhaben handelt, wenn also die Projektidentität verloren geht, die geänderten Umstände Entscheidungsrelevanz haben und die daher grundsätzlich geeignet sind, die Entscheidung zu beeinflussen (vgl. *Altenburger/Berger*, UVP-G², Rz 4 zu § 5).

Die Erläuterungen zu § 13 Abs. 8 AVG (vgl. AB 1167 BlgNR 20. GP zur AVG-Novelle 1998) betonen ausdrücklich die „Änderungsfreundlichkeit des Gesetzes, sodass im Zweifel nicht von einer das Wesen verändernden Antragsänderung auszugehen ist (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, Rz 45 zu § 13 und *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, Rz 29 zu § 5). Bei Änderungen im erstinstanzlichen Verfahren führt weder der Umstand, dass durch die Änderung der Kreis an betroffenen Personen erweitert wird, noch der Umstand, dass bisher Betroffene anders betroffen sind, zu einer Wesensänderung (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, § 13 Rz 46). Bei der Abgrenzung zwischen Projektänderung und Wesensänderung ist auf die Auswirkungen der Änderungen auf die Schutzgüter des UVP-G 2000 abzustellen (vgl. *Ennöckl/Raschauer*, Kommentar zum UVP-G², § 5 Rz 6).

Die Projektänderung vom 30. Juli 2012 beinhaltete nunmehr zusammengefasst, dass die chloridhaltigen (Straßen-)Winterwässer nicht wie im ursprünglichen Einreichprojekt gesammelt und in den Rußbach abgeleitet werden, sondern dass diese über entsprechende Bauwerke in den Untergrund versickert werden. D.h. dass sämtliche Straßenwässer ganzjährig zur Versickerung gebracht werden, keine Einleitung der Straßenwässer in einen Vorfluter erfolgen, Straßenwässer dezentral versickert werden und damit im Vergleich zum eingereichten Projekt ein Großteil der Becken sowie eine Druckleitung entfällt, der Regelquerschnitt eine geringere Breite aufweist und im Bereich Steilwall die Straßenwässer gesammelt, über Hebewerke auf Geländeneiveau gehoben und über Becken zur Versickerung gebracht werden. Zusammengefasst stellte der UVP-Koordinator auf Grundlage der eingereichten Projektunterlagen fest, dass nicht davon auszugehen ist, dass Schutzgüter durch die Projektänderung wesentlich beeinflusst werden. Aus Sicht der ho. Behörde war bei der Frage der Wesensänderung auch zu berücksichtigen, dass sich weder der Trassenverlauf noch der Anfangs- und Endpunkt des gegenständlichen Vorhabens geändert haben.

Gegenständlich lag daher kein Anhaltspunkt für eine Wesensänderung vor, da die Änderungen nicht so wesentlich waren, dass die Projektidentität verloren ging. Auch eine Änderung der Zuständigkeit der Behörde hat sich aus dem Änderungsantrag nicht ergeben.

II.4.2. Projektänderung September 2013

Mit Schreiben vom 18. September 2013 legte die Projektwerberin u.a. auch Unterlagen vor, in denen die „Änderung von Teilbereichen des Entwässerungssystems der S 8 speziell im Knoten S 1/S 8 zur Versickerung chloridhaltiger Straßenwässer in den Untergrund infolge der Bearbeitung des Verbesserungsauftrages der Behörde“ dargestellt ist und beantragte, das Vorhaben in der geänderten Form zu genehmigen. Konkret wurden Entwässerungsrohre im Knotenbereich S 1/S 8 ergänzt, eine Dammschultermulde ergänzt und die geplanten mechanischen Filter zwischen Absetzbecken und Bodenfilter entfielen und die Funktion wird durch die Tauchwand übernommen.

Nach ho. Ansicht handelt es sich bei den vorgenommenen Änderungen jedenfalls nicht um solche Änderungen, durch die die Projektidentität verloren ging. Es hat sich auch die Zuständigkeit der ho. Behörde nicht geändert.

II.4.3. Projektänderung August 2016

Mit Schreiben vom 31. August 2016 legte die ASFINAG die Projektänderung 2016 vor und beantragte, dem weiteren Genehmigungsverfahren das Vorhaben in der durch die „Projektänderung 2016“ geänderten Form zu Grunde zu legen und dem Projekt die beantragten und erforderlichen Genehmigungen zu erteilen.

Das eingereichte Projekt in der Form, wie es auch dem Umweltverträglichkeitsgutachten vom Februar 2016 zugrunde gelegt wurde, sah eine ganzjährige Versickerung der gesammelten Straßenwässer über Bodenfiltermulden bzw. Bodenfilterbecken entlang der Trasse vor. Im Rahmen der Projektänderung August 2016 wurde das Entwässerungssystem dahingehend geändert, dass die gereinigten Straßenwässer im Betriebsfall Winter über eine Stafette an Pumpwerken zuerst entlang der Trasse zu einem Pumpwerk in die Nähe des Objekts S8W_M16 (Wirtschaftswegbrücke bei S 8 km 12,7) geleitet werden. Von dort werden die Wässer in einer Druckleitung entlang von Wirtschaftswegen in Richtung Rußbach gepumpt. Die Einleitung in den Rußbach erfolgt südlich der Kläranlage bei Glinzendorf. Im Betriebsfall Sommer werden die Straßenwässer über Drainrohre, die unter den Bodenfilterbecken installiert sind, im Nahbereich der S8 Trasse versickert. Die Bodenfilterbecken funktionieren im Betriebsfall Sommer als Pufferbecken. Die Errichtung des geänderten Entwässerungssystems bzw. der Druckleitung zum Rußbach erfolgt gem. den Einreichunterlagen in Bauphase 3 und wurde im Baukonzept, im Umweltbericht (Einlage PAE 1.1), in den umweltfachlichen Berichten und im Forstrechtlichen Einreichoperat berücksichtigt. Aufgrund der Projektänderung sind zusätzlich 9 m² befristete und 70 m² unbefristete Rodungen erforderlich.

Dazu ist festzuhalten, dass sich durch die Projektänderung weder der Trassenverlauf noch die Stationierung der Anschlussstellen gegenüber dem Projekt geändert haben, die Stationierung und die Trassenlänge des Vorhabens somit unverändert bleiben. Auch hat sich die Rodungsfläche um 9 m² bei den befristeten Rodungen (bei insgesamt 48.038 m² befristeten Rodungen) und 70 m² bei 104.373 m² unbefristeten Rodungen nur sehr geringfügig erhöht, so wie sich der gesamte Flächenverbrauch des Vorhabens durch die Projektänderung auch nur sehr geringfügig erhöht hat. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Schutzgüter ist festzuhalten, dass nach dem vorgelegten Umweltbericht die Projektänderung nahezu keine bis geringfügige Auswirkungen für die Bau- und Betriebsphase hat, und auch

die Beurteilungen gegenüber dem Einreichprojekt unter Berücksichtigung der gegenständlichen Optimierung unverändert bleiben. Diese Beurteilung wurde durch die Ergänzung der Teilgutachten bzw. des Umweltverträglichkeitsgutachtens dahingehend bestätigt, dass durch das geänderte Projekt keine wesentlichen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach § 1 UVP-G 2000 auftreten und somit keine wesentliche Beeinflussung von Schutzgütern vorliegt.

Es ergibt sich auch hier kein Anhaltspunkt dafür, dass die Änderung August 2016 so wesentlich gewesen wäre, dass die Identität des Projektes verloren ging. Auch die Zuständigkeit des ho. Bundesministers wurde dadurch nicht berührt.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass das geänderte Projekt dem Parteiengehör unterzogen wurde.

II.5. Grenzüberschreitende Umweltauswirkungen

Gemäß § 10 UVP-G 2000 hat die Behörde, wenn das Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt eines anderen Staates haben könnte, oder wenn ein Staat, der von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein könnte, ein diesbezügliches Ersuchen stellt,

1. diesen Staat so früh wie möglich und sofern für die Berücksichtigung grenzüberschreitender Auswirkungen sinnvoll bereits im Vorverfahren, spätestens jedoch wenn die Öffentlichkeit informiert wird, über das Vorhaben zu benachrichtigen, wobei eine Beschreibung des Vorhabens, verfügbare Informationen über mögliche grenzüberschreitende Auswirkungen und gegebenenfalls das Konzept der Umweltverträglichkeitserklärung beizuschließen sind,
2. ihn über den Ablauf des UVP-Verfahrens und die Art der möglichen Entscheidung zu informieren und ihm eine angemessene Frist für die Mitteilung einzuräumen, ob er am UVP-Verfahren teilzunehmen wünscht oder nicht.

Gemäß Artikel 2 des Abkommens zwischen der Regierung der Slowakischen Republik und der Österreichischen Bundesregierung über die Umsetzung des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen, BGBl. III Nr. 1/2005, haben sich die Ursprungsparteien gegenseitig über Vorhaben gemäß Art. 1 Abs. 1 dieses Abkommens, sohin über Vorhaben, bei denen eine Vertragspartei auf Grund ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften eine UVP durchführt (Ursprungspartei) und die erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Umwelt der anderen Vertragspartei haben könnten, zu informieren.

Die ho. Behörde holte zur Frage, ob mit dem Vorhaben bzw. dem geänderten Vorhaben erhebliche grenzüberschreitende Umweltauswirkungen verbunden sein können, Stellungnahmen der Sachverständigen ein, welche zum Ergebnis kamen, dass durch das Vorhaben bzw. geänderte Vorhaben keine über die Geringfügigkeit hinausgehenden grenzüberschreitenden Vorhabenswirkungen zu erwarten sind. Aufgrund dieser Stellungnahmen kam die ho. Behörde zum Ergebnis, dass das Vorhaben keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt eines anderen Staates haben kann. Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (nunmehr BMNT) wurde seitens der ho. Behörde darüber informiert.

Im Umweltverträglichkeitsgutachten bzw. der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens aufgrund der Projektänderung August 2016 wurde diese fachgutachterliche Einschätzung nochmals bestätigt und festgehalten, dass durch das Vorhaben keine über die Geringfügigkeit hinausgehenden grenzüberschreitenden Vorhabenswirkungen auf die Schutzgüter benachbarter Länder zu erwarten sind.

Eine Notifikation gemäß § 10 UVP-G 2000 bzw. gemäß § 2 Abs. 1 des Abkommens zwischen der Regierung der Slowakischen Republik und der Österreichischen Bundesregierung über die Umsetzung des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen, BGBl. III Nr. 1/2005, war somit nicht erforderlich.

II.6. Großverfahren gemäß § 44a ff AVG, Kundmachung der verfahrenseinleitenden Anträge und weitere Kundmachungen

Das gegenständliche Verwaltungsverfahren wurde von der Behörde als Großverfahren im Sinne der §§ 44a ff AVG eingeleitet.

§ 44a Abs. 1 AVG sieht als Voraussetzung für die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen vor, dass an der Verwaltungssache voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind. Gemäß dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 11. Oktober 2007, Zl. 2006/04/0250, bedeutet die Wortfolge „voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt“, dass die Behörde eine Prognoseentscheidung zu treffen hat, wobei sich die Rechtmäßigkeit dieser Entscheidung nach den Verhältnissen vor Durchführung des Ermittlungsverfahrens richtet. Nach den Materialien (NR: GP XX AB 1167 S 119; BR AB 5676 S 642) muss sich die „getroffene Prognoseentscheidung ... auf konkrete Tatsachen oder Erfahrungssätze stützen können“.

Die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass an diesem Verwaltungsverfahren voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, stützt sich auf den Umstand, dass es sich beim gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhaben um ein 14,755 km langes Straßenbauvorhaben im Nahbereich von mehreren Siedlungen handelt. Erfahrungsgemäß ist dabei nach den bisherigen von der ho. Behörde geführten Verfahren nach dem UVP-G 2000 in Verbindung mit § 4 BStG 1971 von mehr als 100 Beteiligten auszugehen.

Die Kundmachung des Antrages durch Edikt hat zur Folge, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig – innerhalb der Einwendungsfrist – bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben (§ 44b Abs. 1 AVG). Die Tage des Postlaufes sind in die Einwendungsfrist nicht einzurechnen. Gegenständlich wurden die Anträge mit Edikt kundgemacht. Auf die Rechtsfolgen der Präklusion wurden im Edikt betreffend die Kundmachung der verfahrenseinleitenden Anträge im Sinne der Judikatur des VwGH hingewiesen (siehe z.B. Zl. 2003/06/0099). § 44b abs. 1 AVG knüpft den Eintritt der Präklusionswirkung allein an die Kundmachung des Antrages durch Edikt nach § 44a AVG (vgl. Hengstschläger/Leeb, AVG, zu § 44b). Im Großverfahren geht die Parteistellung verloren, soweit nicht entsprechende Einwendungen vorgebracht wurden.

II.7. Parteiengehör zu den Unterlagen gemäß BStLärmIV bzw. weiterer ergänzender Unterlagen

Mit BGBl. II Nr. 215/2014 wurde die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen (BStLärmIV) erlassen, welche am 3. September 2014 in Kraft getreten ist. Nach § 1 gilt diese für betriebsbedingte und baubedingte Schallimmissionen von Bundesstraßenvorhaben, welche gemäß § 4 Abs. 1 der § 4a des Bundesstraßengesetzes 1971 oder nach den Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 zu genehmigen sind. Übergangsbestimmungen gibt es nur insoweit, als es gemäß § 16 Abs. 1 zulässig ist, bei Bundesstraßenbauvorhaben, die vor Inkrafttreten der Verordnung zur Genehmigung eingereicht wurden, anstelle des Anpassungswertes gemäß § 11 Abs. 2 auch andere dem Stand der Technik entsprechende Anpassungswerte zu verwenden. Es ist daher die BStLärmIV auf das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben anzuwenden.

Nach Aufforderung durch die ho. Behörde wurden von der ASFINAG Bau Management GmbH ergänzende Unterlagen vorgelegt, welche einerseits die Evaluierung des Fachbereichs Lärm in Bezug auf die Vorgaben der BStLärmIV betraf, andererseits aber auch weitere Fachbereiche. Um allfällige Stellungnahmen dazu bereits im Umweltverträglichkeitsgutachten berücksichtigen zu können, wurden diese Unterlagen vor Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens gemäß § 45 Abs. 3 AVG dem Parteiengehör unterzogen.

Dem Anspruch der Partei eines Verwaltungsverfahrens von dem Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis zu erlangen und dazu Stellung zu nehmen, kann auch durch die Aufforderung der Behörde zur Akteneinsicht Genüge getan werden (VwGH 12. April 1983, 82/11/0252).

Das Parteiengehör wurde in Folge im Wege des Großverfahrens durchgeführt. Gemäß § 44f Abs. 1 AVG kann, wenn der Antrag gemäß § 44a Abs. 1 AVG kundgemacht worden ist (was im gegenständlichen Verfahren erfolgte), die Behörde Schriftstücke durch Edikt zustellen. Hiezu hat sie gemäß § 44a Abs. 3 AVG zu verlautbaren, dass ein Schriftstück bestimmten Inhalts bei der Behörde zur öffentlichen Einsicht aufliegt; auf die Bestimmungen des Abs. 2 ist hinzuweisen. Mit Ablauf von zwei Wochen nach dieser Verlautbarung gilt das Schriftstück als zugestellt. Nach § 24f Abs. 14 UVP-G 2000 ist, wenn die Zustellung behördlicher Schriftstücke gemäß § 44f AVG durch Edikt erfolgt, die öffentliche Auflage abweichend von § 44f Abs. 2 AVG bei der zuständigen Behörde und in der Standortgemeinde vorzunehmen.

Die Auflage des Schriftstücks (ho. Schreiben vom 9. Juli 2015), welches eine Aufforderung zur Akteneinsicht zwecks Gewährung von Parteiengehör beinhaltete, wurde daher mit Edikt kundgemacht und für acht Wochen öffentlich aufgelegt. Für alle Parteien bestand die Möglichkeit, binnen vier Wochen ab Zustellung dieses Schreibens, sohin bis 25. August 2018, eine schriftliche Stellungnahme abzugeben.

Die Auflagefrist von 8 Wochen ergibt sich gem. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, § 44f Rz 4 daraus, dass es sich bei dem zuzustellenden Schriftstück um einen letztinstanzlichen Bescheid handeln kann, gegen den innerhalb von 6 Wochen nach Zustellung die Beschwerde bei den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechtes offen steht. Da das Schriftstück erst nach 2 Wochen als zugestellt gilt, ergibt sich diesfalls eine Frist von insgesamt 8 Wochen.

Bei der zweiwöchigen Frist gemäß § 44f AVG handelt es sich um eine verfahrensrechtliche Frist, die am Tag der Verlautbarung des Edikts zu laufen beginnt. Für die Abgabe einer Stellungnahme wurde den Parteien eine weitere Frist von vier Wocheneingeräumt; insgesamt stand den Parteien somit eine Frist von bis zu sechs Wochen ab Verlautbarung des Edikts zur Verfügung (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, § 44f Rz 5). Die gewählte Frist für die Abgabe einer Stellungnahme ist als angemessen anzusehen im Hinblick auf den geringen Umfang der aufgelegten Dokumente, vor allem in Relation zu der sechswöchigen Auflagefrist gem. § 9 UVP-G bei der öffentlichen Auflage der gesamten Projektunterlagen.

Wie den Erläuternden Bemerkungen zu § 44f AVG zu entnehmen ist, stellt § 44f Abs. 1 dritter Satz auf eine Zweifel ausschließende Weise klar, dass das Schriftstück mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung als zugestellt gilt (sodass auch seine spätere "Zusendung" gemäß § 44f Abs. 2 keine Zustellwirkung auslöst). Die Verzögerung der Zustellwirkung um zwei Wochen hat zur Folge, dass den Parteien im Ergebnis bis zu sechs, mindestens jedoch vier Wochen für die Abfassung einer Berufung zur Verfügung stehen. Die in § 44f Abs. 2 verankerte Auflagefrist wurde mit acht Wochen festgesetzt, weil es sich bei dem zuzustellenden Schriftstück um einen letztinstanzlichen Bescheid handeln kann, gegen den innerhalb einer Frist von sechs Wochen die Beschwerde bei den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechtes offensteht. Demgemäß muss die von der Behörde festgelegte Frist zur Abgabe einer Stellungnahme, wie auch die Berufungsfrist, nicht mit dem Zeitraum der Auflage (acht Wochen) übereinstimmen.

II.8. Erstellung und Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens, Anberaumung einer Mündlichen Verhandlung

Das gemäß § 24c UVP-G 2000 zu erstellende Umweltverträglichkeitsgutachten sowie die Teilgutachten wurden von allen Sachverständigen unterfertigt und von der ho. Behörde auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit überprüft.

Gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 ist das Umweltverträglichkeitsgutachten unverzüglich bei der Behörde und in der Standortgemeinde mindestens vier Wochen lang zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Diese Auflage ist in geeigneter Form kundzumachen. § 9 Abs. 2 und § 44b Abs. 2 zweiter bis vierter Satz AVG sind anzuwenden.

Demgemäß erfolgte die Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens gemeinsam mit den Teilgutachten, den beiden Stellungnahmenbänden sowie dem forsttechnischen Gutachten und den Ergänzenden Unterlagen gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 (dabei handelte es sich um Ergänzungen bzw. Adaptierungen der bereits zuvor dem Parteiengehör unterzogenen Einlagen WU1-04-1, WU1-05 sowie um Ergänzungen zum Fachbereich Lärm (WU7) sowie um Detailuntersuchungen Helmahof (WU8)) für den Zeitraum vom 4. März 2016 bis 4. April 2016.

Die öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens, der Teilgutachten, der Stellungnahmenbände sowie der Ergänzenden Unterlagen gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 wurde mit Edikt kundgemacht.

Nach § 44d Abs. 1 AVG kann die Behörde eine mündliche Verhandlung gemäß § 44a Abs. 3 AVG durch Edikt anberaumen, wenn der Antrag gemäß § 44a Abs. 1 AVG kundgemacht worden ist oder gleichzeitig kundgemacht wird. Es wurde daher in einem die mündliche Verhandlung gemäß § 44a Abs. 3 AVG kundgemacht.

II.9. Mündliche Verhandlung

Gemäß § 24 Abs. 7 in Verbindung mit § 16 Abs. 1 UVP-G 2000 und gemäß § 44d Abs. 1 AVG wurden für die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 anzuwendenden Verwaltungsvorschriften eine mündliche Verhandlung in der Standortgemeinde Gänserndorf (Festsaal der Arbeiterkammer Bezirksstelle Gänserndorf) abgehalten, da dieser Ort der Sachlage nach nicht zuletzt im Hinblick auf die Erreichbarkeit durch die Beteiligten am zweckmäßigsten erschien. Unter Beachtung des § 43 AVG wurde die Verhandlung durchgeführt und den Parteien das Recht auf Gehör gewährt sowie den anderen Beteiligten Gelegenheit geboten, bei der Feststellung des Sachverhaltes mitzuwirken.

Gemäß § 43 AVG kann der Verhandlungsleiter die mündliche Verhandlung auch vertagen. Nach *Hengstschläger/Leeb*, AVG, § 43 Rz 10, liegt es im Ermessen, das im Gesetz nicht ausdrücklich determiniert ist. Die Vertagung kann „nach Bedarf“ (zB wegen fortgeschrittener Zeit oder weil noch weitere Sachverständige geladen werden müssen) durch Verfahrensordnung während der mündlichen Verhandlung mündlich verfügt werden.

Die ho. Behörde machte im Rahmen der mündlichen Verhandlung davon Gebrauch, als sie die Verhandlung am 8. April 2016 zwecks Überprüfung der Unterlagen durch die ho. Behörde und die behördlich bestellten Sachverständigen auf den 23. Mai 2016 vertagte. Die Verfahrensparteien wurden in der mündlichen Verhandlung darüber informiert bzw. wurden diese zusätzlich auch schriftlich informiert. In der fortgesetzten mündlichen Verhandlung am 25. Mai 2016 vertagte die ho. Behörde die Verhandlung auf den 3. Juni 2016 zur Durchsicht und Unterfertigung der Niederschrift über die bisherigen Verhandlungstage und anschließend auf den 21. November 2016, worüber die Parteien wiederum auch schriftlich informiert wurden. Gemäß § 14 AVG wurde eine Verhandlungsschrift über die bisherigen Verhandlungstage angefertigt und diese in Folge gemäß § 44e Abs. 3 AVG bei der Behörde und bei den Gemeinden über die gesetzliche Frist hinaus für vier Wochen zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Über die fortgesetzte mündliche Verhandlung vom 21. bis 23. November und 30. November 2016 wurde ebenfalls eine Verhandlungsschrift gemäß § 14 AVG erstellt und diese anschließend gemäß § 44e Abs. 3 AVG für vier Wochen zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

Bei Durchsicht der Niederschriften vorgebrachte Einwendungen wegen Unrichtigkeit bzw. Unvollständigkeit wurden gemäß § 14 Abs. 4 AVG der Niederschrift angeschlossen.

II.10. Ergänzendes Ermittlungsverfahren

Im Zuge des Ergänzenden Ermittlungsverfahrens (siehe Punkte I.12. und I.13 der Begründung) wurden zu einzelnen Themen ergänzende Stellungnahmen bzw. Unterlagen von der Projektwerberin vorgelegt und fachgutachterliche Stellungnahmen von Sachverständigen der ho. Behörde eingeholt.

Diese Stellungnahmen waren gemäß § 45 Abs. 3 AVG dem Parteiengehör zu unterziehen. Dazu ist festzuhalten, dass sich das Recht auf Parteiengehör auf den von der Behörde gemäß § 37 AVG festzustellenden maßgebenden Sachverhalt bezieht. Den Parteien ist daher gemäß § 37 iVm § 45 Abs. 3 AVG das (bisherige) Ergebnis des Ermittlungsverfahrens vorzuhalten, das

sind insbesondere all jene rechtserheblichen Tatsachen, die das zuständige Organ als erwiesen erachtet und daher seiner Entscheidung zugrunde zu legen beabsichtigt. Welcher Sachverhalt für die Entscheidung maßgeblich ist, hängt von den anzuwendenden Vorschriften ab (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, 2. Ausgabe 2014, § 45 Rz 24).

Auch wenn ein behördlicher Sachverständiger in einem ergänzenden Gutachten, in dem ergänzende Klarstellungen und Aussagen enthalten sind, insgesamt zum gleichen Ergebnis wie in dem in der selben Angelegenheit abgegebenen vorangegangenen Gutachten kommt, wird, wenn den Verfahrensparteien keine Gelegenheit geboten wird, das ergänzende Gutachten zur Kenntnis und dazu Stellung zu nehmen, der Grundsatz des Parteiengehörs verletzt, weil die Verfahrensparteien den im ergänzenden Gutachten enthaltenen ergänzenden Klarstellungen und Aussagen ein Gutachten eines privaten Sachverständigen hätten entgegensetzen können (vgl. VwGH vom 2. Februar 1988, 87/07/0088).

Den Parteien wurde jeweils eine angemessene Frist zur Abgabe einer Stellungnahme eingeräumt. Das Parteiengehör erfolgte dabei teilweise durch direkte Zusendung an die Parteien, teils nach den Bestimmungen des Großverfahrens gemäß § 44 f AVG. Hinsichtlich der Voraussetzungen zur Heranziehung des § 44f AVG und der Fristen wird auf die Ausführungen zu Punkt II.7 der Begründung verwiesen. Ergänzend dazu ist festzuhalten, dass es nach *Hengstschläger/Leeb*, AVG, Rz 1 zu § 44f, im Ermessen der Behörde liegt, von der Möglichkeit der Zustellung gemäß § 44f Gebrauch zu machen oder nach dem Zustellgesetz vorzugehen. Nicht gefordert ist, dass auch eine etwaige mündliche Verhandlung durch Edikt anberaumt wurde (AB 1998, 33) oder dass am Verfahren im Zeitpunkt der Zustellung noch immer mehr als 100 Personen beteiligt sind. Nach ho. Ansicht ist es demnach zulässig, von der Anwendung des Großverfahrens abzugehen und nach dem Zustellgesetz vorzugehen, und zu einem späteren Zeitpunkt wieder die Bestimmungen des Großverfahrens anzuwenden.

Im Hinblick auf das Parteiengehör zu fachgutachterlichen Stellungnahmen des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume bzw. der Projektwerberin zu diesem Themenkreis wird festgehalten, dass gemäß der Judikatur des VwGH, siehe z.B. Zl. 2002/05/0081 vom 20. Juli 2004, durch die Vogelschutz-RL oder die FFH-RL keine individuellen Rechte für den Einzelnen begründet werden. In diesem Zusammenhang ist auch auf das Erkenntnis des VwGH vom 21. Februar 2013 zur S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Zl. 2012/06/0189 zu verweisen, *wonach zu Fragen des Naturschutzes (es handelt sich dabei um landesgesetzliche Vorschriften, die von der belangten Behörde nicht zu vollziehen waren) den Nachbarn im Sinne des § 24f Abs. 8 iVm § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 im zugrunde liegenden Verwaltungsverfahren kein Mitspracherecht zukommt*. Der VwGH hielt weiters fest, *dass die Verfahrensrechte der Nachbarn nur so weit reichen, als ihnen subjektiv-öffentliche Rechte eingeräumt sind* (vgl. dazu das Erkenntnis des VwGH vom 28. April 2009, Zl. 2009/06/0015, mwN). Angesichts dessen wurde nur den Formalparteien, den Bürgerinitiativen, die sich im Verfahren konstituiert haben, und den am Verfahren beteiligten Umweltorganisationen, konkret der Umweltorganisation VIRUS, dem WWF und dem Forum Wissenschaft & Umwelt, diesbezüglich Parteiengehör gewährt.

II.11. Schluss des Ermittlungsverfahrens

Gemäß § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 gilt § 16 Abs. 3 auch für Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000. Nach § 16 Abs. 3 UVP-G 2000 in der Fassung BGBl. I Nr. 80/2018, der mangels

Übergangsbestimmung unmittelbar auf das Verfahren anwendbar war, ist § 39 Abs. 3 AVG mit der Maßgabe anzuwenden ist, dass neue Tatsachen und Beweismittel bis spätestens in der mündlichen Verhandlung vorzubringen sind und der Schluss des Ermittlungsverfahrens auch für einzelne Teilbereiche der Sache erklärt werden kann. § 39 Abs. 4 erster und zweiter Satz und Abs. 5 AVG sind in UVP-Verfahren nicht anzuwenden.

Die Behörde kann daher bei Entscheidungsreife den Schluss des Ermittlungsverfahrens auch für einzelne Teilbereiche der Sache erklären, dass dann ein absolutes Neuerungsverbot in erster Instanz bewirkt. Die Erklärung hat gemäß § 39 Abs. 3 AVG nach Möglichkeit in der mündlichen Verhandlung, in allen anderen Fällen schriftlich zu ergehen. Bei dieser Erklärung handelt es sich um eine nicht selbständig anfechtbare Verfahrensordnung.

Nachdem seitens der Fachabteilung IV/IVVS1 festgestellt wurde, dass im Rahmen des Parteienghört betreffend den Fachbereich Lärm (siehe Punkt I.12 der Begründung) keine Tatsachen oder Beweismittel vorgebracht wurden, die zu einem anderslautenden Ergebnis führen konnten und keine weiteren Ermittlungen erforderlich waren, war die Entscheidungsreife in allen Fachbereichen – mit Ausnahme des Fachbereiches Tiere und ihre Lebensräume – gegeben und es wurde das Ermittlungsverfahren hinsichtlich dieser Fachbereiche mit Wirkung vom 13. Dezember 2018 geschlossen. Diese Verfahrensordnung wurde den Parteien des Verfahrens mit Schreiben vom 11. Dezember 2018 zugestellt (vgl. ErläutRV 275 BlgNR 26. GP Zu Z 24 und 25). Mit den nach Schluss des Ermittlungsverfahrens zu diesen Fachbereichen eingelangten Stellungnahmen erfolgte keine Auseinandersetzung.

Ebenso wurde nach Vorliegen der Entscheidungsreife im Fachbereich Tiere und ihre Lebensräume das Ermittlungsverfahren hinsichtlich dieses Fachbereichs mit Wirkung vom 8. März 2019 geschlossen (siehe Punkt I.13 der Begründung). Diese Verfahrensordnung wurde den Parteien mit Schreiben vom 6. März 2019 zugestellt.

II.12. Zeitplan

Gemäß § 24b Abs. 1 UVP-G 2000 in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 hat die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 gemeinsam mit den sonstigen für die Erteilung von Genehmigungen zuständigen Behörden einen Zeitplan für den Ablauf der Verfahren zu erstellen, in dem für die einzelnen Verfahrensschritte unter Berücksichtigung der durch Art, Größe und Standort des Vorhabens notwendigen Erhebungen und Untersuchungen Fristen festgelegt werden. Der Zeitplan ist im Internet zu veröffentlichen. Erhebliche Überschreitungen des Zeitplans sind in den Genehmigungsbescheiden zu begründen.

Demgemäß wurde ein mit den sonstigen Genehmigungsbehörden abgestimmter Zeitplan auf der Homepage des BMVIT veröffentlicht. Dieser prognostizierte und mit möglichst knappen Fristen für die einzelnen Verfahrensschritte kalkulierte Zeitplan konnte aus folgenden Gründen nicht eingehalten werden:

Am 3. September 2014 trat die Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014, in Kraft. Dies bedeutete eine im Verfahren zu beachtende Änderung der Rechtslage für den Fachbereich Lärm. Die Projektwerberin wurde diesbezüglich aufgefordert, ergänzende Unterlagen gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 vorzulegen. Die ho. Behörde hat dazu vor Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens Parteienghör gewährt, um allfällige Stellungnahmen noch berücksichtigen zu können.

Im Zuge der mündlichen Verhandlung ergab sich die Notwendigkeit, der Projektwerberin weitere Verbesserungsaufträge zu erteilen und zu den vorgelegten Unterlagen sowie den dazu eingeholten Gutachtensergänzungen Parteiengehör zu gewähren bzw. auch das Entwässerungssystem des gegenständlichen Vorhabens nochmals geändert, was eine Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens zur Folge hatte.

In der mündlichen Verhandlung wurden darüber hinaus umfangreiche Gegengutachten zur möglichen Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes bzw. des Triels vorgelegt, die vom Sachverständigen der ho. Behörde aufgrund der Detaillierung und des Umfangs erst nach Schluss der mündlichen Verhandlung beantwortet werden konnten.

Nach der mündlichen Verhandlung langten bei der ho. Behörde zudem noch zahlreiche Stellungnahmen zu den Fachbereichen Tiere und ihre Lebensräume, Lärm, Luftschadstoffe und Klima, Oberflächen- und Straßenwässer sowie Hydrogeologie und Grundwasser ein, mit denen sich die ho. Behörde auseinandersetzen hatte und anschließend Parteiengehör gewährt wurde. Darüber hinaus wurde aufgrund der Aktualisierung des Handbuchs Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs auf Version 3.3 das Ermittlungsverfahren im Fachbereich Luft ergänzt und dazu ebenfalls Parteiengehör gewährt. Zudem ergab sich aufgrund der Feststellung eines Brutreviers des Triels auf der geplanten Trasse die Notwendigkeit einer weiteren Ergänzung des Ermittlungsverfahrens einschließlich der Durchführung eines Parteiengehörs.

Im Einzelnen wird auf den unter Punkt I. der Begründung dargestellten Verfahrensgang verwiesen.

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass dem Zeitplan und den darin festgelegten Fristen keine Verbindlichkeit zukommt, sondern der Zeitplan der behördeninternen Ablaufplanung und -gliederung des Verfahrens dient (vgl. z.B. *Eberhartinger-Tafill/Merl*, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Kommentar, § 7 und § 24b).

III. Erhobene Beweise

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurden Gutachten aus den Fachbereichen 01 Verkehr und Verkehrssicherheit, 02 Lärm, 03 Luftschadstoffe und Klima, 04 Humanmedizin, 05 Tiere und deren Lebensräume, 06 Pflanzen und deren Lebensräume, 07 Gewässerökologie und Fischerei, 08 Wildökologie, Jagd und Wald, 09 Boden und Landwirtschaft, 10 Abfallwirtschaft, 11 Oberflächenwässer und Straßenwässer, 12 Hydrogeologie und Grundwasser, 13 Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild, 14 Kulturgüter und 15 Erschütterungen, ein Umweltverträglichkeitsgutachten sowie ein forsttechnisches Gutachten eingeholt. Weiters wurde eine fachgutachterliche Stellungnahme zum Thema Eisfall eingeholt.

Aufgrund der Projektänderung 2016 wurden die Gutachten aus den Fachbereichen 01 Verkehr und Verkehrssicherheit, 02 Lärm, 03 Luftschadstoffe und Klima, 04 Humanmedizin, 05 Tiere und deren Lebensräume, 06 Pflanzen und deren Lebensräume, 07 Gewässerökologie und Fischerei, 08 Wildökologie, Jagd und Wald, 09 Boden und Landwirtschaft, 11 Oberflächenwässer und Straßenwässer, 12 Hydrogeologie und Grundwasser, das

Umweltverträglichkeitsgutachten sowie das forsttechnische Gutachten ergänzt bzw. ersetzt diese teils das ursprüngliche Gutachten. Soweit in Folge diese Gutachten behandelt werden, so sind sie in der ergänzten Fassung zu verstehen.

Das eingereichte Projekt wurde unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen, d.h. es wurden von den im Verfahren beigezogenen Sachverständigen die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens geprüft sowie die Maßnahmen zur Verringerung bzw. Verhinderung von Auswirkungen und Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-G 2000 erarbeitet.

Vom Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung ausgehend wurde weiters die Frage nach der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens fachlich beurteilt. Wesentliche Aussagen dazu finden sich bereits in dem zum Umweltverträglichkeitsgutachten erbrachten gutachterlichen Ausführungen. Zudem wurden die Fachfragen im Zusammenhang mit der Rodungsgenehmigung im forsttechnischen Gutachten beantwortet.

III.1. Umweltverträglichkeitsgutachten

Von der Behörde wurde ein Untersuchungsrahmen festgelegt und ein Prüfbuch erstellt, in dem die Fragen an die Sachverständigen in vier Bereiche gegliedert wurden:

- Fragenbereich 1: Alternativen, Nullvariante, Trassenvarianten
- Fragenbereich 2: Auswirkungen, Maßnahmen und Kontrolle
- Fragenbereich 3: Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes
- Fragenbereich 4: Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen

Im Fragenbereich 1 wurden die Vor- und Nachteile der von der ASFINAG geprüften Alternativen sowie die Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens begutachtet. Es wurde untersucht, ob die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der geprüften Trassenvarianten ausreichend dargelegt und fachlich begründet und es wurden die Angaben der Projektwerberin im Hinblick auf Plausibilität, Schlüssigkeit und Vollständigkeit geprüft.

Im Fragenbereich 2 wurden die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens geprüft sowie die Maßnahmen zur Verhinderung von umweltrelevanten Auswirkungen und Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-G 2000 erarbeitet.

Im Fragenbereich 3 wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes beurteilt. Dabei wurden insbesondere die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne für die Fachgebiete Verkehr, Raumplanung, Wald, Boden und Landwirtschaft, Oberflächen- und Grundwasser bzw. Siedlungswasserwirtschaft und Naturschutz beurteilt. Weiters wurde geprüft, ob die Raumplanung bei der Trassenstudie ausreichend berücksichtigt wurde bzw. inwieweit Zwangspunkte bei der Trassenführung vorlagen.

Im Fragenbereich 4 folgte eine fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen. Diesbezüglich wird auf Punkt IV. der Begründung verwiesen.

Von den Sachverständigen im UVP-Verfahren wurden auch Maßnahmen definiert, die über die in der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellten und aufgelisteten Maßnahmen hinausgehen bzw. Änderungen zu diesen darstellen.

Die Sachverständigen kamen in ihren Teilgutachten zusammengefasst zu folgenden Ergebnissen hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens:

III.1.1. Verkehr und Verkehrssicherheit

Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum gliedert sich in das Planungs- und das Untersuchungsgebiet. Das Planungsgebiet ist jener Bereich, in dem konkrete Maßnahmen des eingereichten Projektes vorgesehen sind. Es entspricht dem engeren Untersuchungsgebiet für die Verkehrsuntersuchung zum gegenständlichen Projekt und umfasst das Marchfeld zwischen der Donau und den an der B8 liegenden Gemeinden. Für diesen Bereich wird der Verkehr des gesamten Hauptstraßennetzes erfasst und modellmäßig behandelt. In die Modellierung einbezogen sind der Binnenverkehr, der Ziel- und Quellverkehr sowie der Durchgangs- und auch der österreichische Transitverkehr in Bezug auf das engere Untersuchungsgebiet. Das Untersuchungsgebiet für die Verkehrsuntersuchung (gesamter räumlicher Bereich, der mittels eines Verkehrsmodells für das motorisierte Straßenverkehrsnetz behandelt wurde) erstreckt sich auf Grund der weiträumigen Beziehungen im Verkehrssystem auf die gesamte Ostregion Österreichs sowie darüber hinausgehend, soweit andere Bundesländer oder internationale Quellen oder Ziele betroffen sind. Das sind die Bundesländer Niederösterreich, Wien und das Burgenland. Darüber hinaus sind auch die angrenzenden Bundesländer Oberösterreich und Steiermark sowie das angrenzende Ausland der Slowakei Teil des im Verkehrsmodell behandelten Raums. Damit ist sichergestellt, dass die untersuchten verkehrlichen Planfälle die wesentlichen verkehrlichen Wirkungen im gesamten relevanten Raum der S 8 West beinhalten.

Alternativen, Trassenvarianten

Von der Projektwerberin wurde eine Vielzahl von Trassenalternativen und Straßennetzvarianten inklusive begleitende ÖV-Maßnahmen, Nullvarianten bzw. Nullplanfälle, Trassen- und Straßennetzvarianten geprüft. Die Struktur der in der Verkehrsuntersuchung geprüften Alternativen und Varianten ist in mehrere Ebenen gegliedert. In einer Tabellenübersicht sind die untersuchten Planfälle dargestellt. Im Einreichprojekt sind auch Ergebnisse der vorhergehenden Strategischen Prüfung Verkehr der Marchfeld Straße durch das Land Niederösterreich aus dem Jahre 2005 angeführt.

Alternativenprüfung – Verkehrsmittelübergreifende Szenarien: Eine Darstellung einer intermodalen Prüfung von alternativen intermodalen Szenarien zur S8 durch die ASFINAG erfolgte nicht, obwohl im Einreichprojekt 8 untersuchte intermodale Alternativen angeführt werden. Laut Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs ist eine intermodale Untersuchung im Rahmen einer UVP nicht notwendig.

Alternativenprüfung – Trassenvarianten der strategischen Prüfung Verkehr der Marchfeld Straße und des Vorprojekts: Im Rahmen der Strategischen Prüfung Verkehr 2005 sowie der Vorarbeiten zum Vorprojekt 2007 wurden eine Reihe von Trassenführungen im Planungsgebiet der S8 untersucht und in Form von Nutzen-Kosten-Untersuchungen bewertet. Zwei der Trassenvarianten liegen nördlich bzw. südlich der B8 mit der Querung der

March bei Angern. Diese Varianten wurden wegen der Querung sehr sensibler Bereiche (Natura 2000 Schutzgebiet) von der weiteren Betrachtung als in Frage kommende Trassenvarianten für die S8 wegen des großen Erheblichkeitsrisikos ihrer Auswirkungen ausgeschieden. Zwei Varianten, die die March bei Marchegg queren, weisen ein geringeres Erheblichkeitsrisiko auf und wurden im Rahmen des Vorprojekts weiter in die Betrachtung einbezogen. Diese unterscheiden sich im westlichen Teil der Trasse durch eine nördliche Lage näher an der B8 und eine südlichere Lage, weiter von der B8 entfernt (Varianten Mitte-Süd und Süd). Im Rahmen des Vorprojektes wurden diese verbliebenen Varianten (Korridor Nord und Süd) weiter untersucht und mittels Nutzen-Kosten-Untersuchung einander gegenübergestellt. Für den westlichen Abschnitt (S1 bis nordöstlich von Untersiebenbrunn) und für den Abschnitt Mitte (nordöstlich von Untersiebenbrunn bis B49) wurde die Variante Nord, für den Abschnitt Ost (B49 bis zur Staatsgrenze) wurde die Variante Süd zur Weiterverfolgung im Einreichprojekt empfohlen.

Untersuchte Netzvarianten des Einreichprojektes der S8 – Teilausbauvarianten, Anschlussstellen und begleitende Ausbaumaßnahmen: Die untersuchten Straßennetzvarianten haben folgende Systematik, um alle relevanten Verkehrsnachfragewirkungen zu beschreiben: (1) Bestand 2011, (2) Vergleichsplanfälle R 2019 und 2025, (3) Planfälle (Nullplanfälle) ohne S8 West mit verschiedenen Teilausbauvarianten des S1 und begleitende Ausbauvarianten, (4) Planfälle mit S8 West mit verschiedenen Teilausbauvarianten der S1 und begleitende Ausbauvarianten, (5) Beurteilungsplanfall 1-Max 2025 und (6) Informative Planfälle mit S8 West und Spange Seestadt + Stadtstraße mit kompletter S1 und verschiedenen begleitenden Ausbauvarianten.

Ist-Zustand, Befundung 1

Im Ist-Zustand 2011 zeigen sich im Straßennetz des engeren Untersuchungsgebiets die folgenden Probleme im Verkehrsablauf, die sich bis zum Jahre 2025 mit hoher Wahrscheinlichkeit verstärken werden: Hohe Verkehrsbelastungen auf der B8 zwischen Wien und Gänserndorf zwischen 15.100 und 25.400 Kfz/24h im JDTV des Werktagverkehrs, hohe Verkehrsbelastungen der Einfahrten an den Wiener Stadtgrenze aus dem Osten (Breitenleer Straße 11.000 Kfz/24h, auf der B3 Esslinger Hauptstraße 17.700 Kfz/24h); hohe Verkehrsbelastungen in vielen Ortsgebieten, insbesondere mit Schwerverkehr durch die regionalen Schottertransporte, z.B. in Raasdorf (13.200 Kfz/24h, 1.400 Lkw/24h), in Markgrafneusiedl (10.100 Kfz/24h, 1.300 Lkw/24h); Ausweichverkehr im untergeordneten Netz aufgrund von Überlastungen der Haupttrouten. Durch die teilweise zu Spitzenzeiten stattfindenden Überlastungen bewirkt dies vor allem in Ortsbereichen eine hohe Umweltbelastung und für attraktive bzw. wirtschaftlich starke Siedlungsgebiete eine nicht ausreichende Erreichbarkeit.

Nullplanfälle, Entwicklung ohne S8 West

Es wurden eine Reihe von sogenannten Nullplanfällen untersucht, also Planfälle ohne der S8 West sowie mit und ohne die S1 Schwechat-Süßenbrunn komplett bzw. S1 Teilrealisierung (Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn) und Planfälle mit und ohne der Landesstraßenvorhaben Umfahrung Groß-Enzersdorf und Umfahrung Raasdorf. Damit werden alle relevanten Wirkungen der in Diskussion stehenden Straßennetzvarianten der S8 West im Planungsgebiet offengelegt. Insbesondere geht es um die Wirkung der S8 West in Verbindung mit dem Teilrealisierungsabschnitt der S1 ohne Lobautunnel und dem Vollrealisierungsabschnitt der S1 mit Lobautunnel Schwechat – Süßenbrunn und um die

Wirkungen mit und ohne der Landesstraßenumfahrungen von Raasdorf und Groß-Enzersdorf, sowie der beiden anderen Landesstraßenausbauprojekte der Umfahrung Gänserndorf und Gänserndorf Süd sowie der Spange L2-L9.

Die Teilrealisierung des Ausbaivorhabens der S1 ohne Lobautunnel ist die Voraussetzung für die Inbetriebnahme der S8 West. Die untersuchten Nullplanfälle dienen der verkehrlichen Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens S8 West im Zusammenhang mit anderen Straßenausbauprojekten. Zur Beurteilung der Umweltauswirkungen wurden die Planfälle Plf R (ohne das Vorhaben S1 Schwechat – Süßenbrunn), Plf 0-C (mit Teilrealisierung der S1 Schwechat – Süßenbrunn von Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn) und Plf 0-E (mit S1 Schwechat – Süßenbrunn und den Umfahrungsprojekten Groß-Enzersdorf und Raasdorf) herangezogen, um einen sachgerechten Wirkungsvergleich der Verkehrsnachfrage des Einreichprojekts zu gewährleisten.

Verkehrliche Ist-Situation und ihre zu erwartende Entwicklung, Befundung 2

Die derzeitige Situation ist durch folgende Charakteristika und prognostische Erwartungen geprägt. Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Verkehrsstärken mit Hilfe eines Verkehrsmodells ermittelt wurden, dessen Ergebnisse naturgemäß eine Schätzung darstellen. Diese Prognose wurde unter definierten verkehrspolitischen Rahmenbedingungen erstellt. In der Prognose sind beschlossene und bis zum Zieljahr 2025 zu erwartende Maßnahmenrealisierungen beinhaltet. Die derzeitige Entwicklung der Verkehrsnachfrage seit 2008 enthält Auswirkungen der Wirtschaftskrise, insgesamt wird aber damit gerechnet, dass bis 2025 diese Wirtschaftskrise durch eine langfristige positive Wirtschaftsentwicklung überwunden sein wird. Die verkehrliche Ist-Situation lässt sich folgendermaßen charakterisieren:

- Die Verkehrsbelastung der B8 zwischen der Anschlussstelle der S1 und Strasshof hat im Bestand eine Größe von 25.400 bis 18.900 Kfz pro Werktag, die bis 2025 bis zu über 33.000 Kfz/Werktag laut Prognose steigen wird. Dies wird zu Überlastungen und negativen Umweltauswirkungen insbesondere im Bereich Strasshof und Deutsch-Wagram führen.
- Nordöstlich von Strasshof sind die Verkehrsbelastungen der B8 im Bestand geringer und betragen bei Angern 5.300 Kfz pro Werktag. In diesem Bereich ist bis 2025 mit Abnahmen der Verkehrsbelastung zu rechnen, da die Fertigstellung der A5 großräumige Verlagerungen und Entlastungen der B8 bewirken wird.
- 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.
- Markant sticht die starke Zunahme der Verkehrsbelastung der B49 zwischen Engelhartstetten und Bad Deutsch-Altenburg (Donauquerung) hervor, die erst durch den Ausbau der S1 Lobau mit der Donauquerung entlastet werden wird.
- Die Kfz-Verkehrsbelastung der B3 liegt im Bestand 2011 zwischen der Wiener Stadtgrenze und der A23 bei ca. 20.000 bis 30.000 KFZ pro Werktag, sodass es in Spitzenstunden zu Überlastungen und KFZ-Stau kommt. Der Bestand 2011 zeigt im Bereich der B3 in Wien östlich des Biberhaufenwegs 27.000 Kfz pro Werktag. In Zukunft ist bis 2025 (Planfall R 2025) unter den derzeit zu erwartenden verkehrspolitischen Rahmenbedingungen mit einer Steigerung auf bis zu 33.000 KFZ pro Werktag zu rechnen. Das bewirkt eine Zunahme der bestehenden Kapazitätsüberlastungen, ein verstärktes Ausweichen in das untergeordnete Straßennetz sowie Zunahmen der negativen Umweltauswirkungen wie

Lärm- und Abgasbelastung. Die Kapazitätsüberlastung wird sich auf mehrere Stunden des Tages erweitern.

- Durch den abgeschlossenen Ausbau eines Teiles der Nord Autobahn A5 und der S2 sowie der bereits realisierten Teile der S1 (West, Nord und Süd) ist ein verstärkter Druck auf die Tangential- und Radialverbindungen als Verbindung der S1 West/A5 mit der A4/S1 Süd entlang der östlichen Wiener Stadtgrenze erfolgt. Dies wird auch durch die Belegung der regionalen wirtschaftlichen Entwicklung durch die Ostöffnung bewirkt. Dieser Kfz-Verkehr ist mit dem bestehenden Straßennetz unter den gegebenen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, weder in Wien noch im Umland von Wien, ohne Stau und ohne zusätzliche Umweltbeeinträchtigung zu bewältigen. Es zeigt sich auch, dass der geplante Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf Grund der geringen Besiedelungsdichte und fortschreitenden Zersiedelung nicht allein in der Lage ist, die zukünftige Verkehrssituation und Erreichbarkeit unter den vorgegebenen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zufrieden stellend zu lösen.
- Die Erreichbarkeit des Untersuchungsraums verschlechtert sich in der Trendprognose ohne S8 für den regionalen KFZ-Verkehr zwischen Niederösterreich und Wien.
- Die erwünschte zunehmende wirtschaftliche Integration des Wiener und Niederösterreichischen Raumes und der grenznahen Bereiche der Slowakei (Bratislava) lässt verstärkte Zunahmen der prognostizierten Verkehrsnachfrage erwarten, die durch die bestehende Straßenverkehrsinfrastruktur trotz geplanter ÖV-Investitionen, insbesondere durch die flächenhafte Zersiedelung und unter den vorhandenen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, nicht mit einer ausreichenden Qualität aufgenommen werden kann.

Im Marchfeld gibt es mehrere Abbaugelände für Kies und Schotter. Hier ist vor allem das Projekt Marchfeldkogel zu nennen, das in der Nähe von Markgrafneusiedl geplant ist und einen Schotterabbau und eine Deponierung umfasst (arealConsult 2011). Die Transporte sind stark in Richtung Wien orientiert. Diese Lkw's für den Schottertransport passieren dabei viele Ortsdurchfahrten und bewirken eine starke Belastung der Bevölkerung in den betroffenen Orten. Dies betrifft vor allem die Orte Raasdorf, Markgrafneusiedl, Obersiebenbrunn, Untersiebenbrunn, Parbasdorf, Deutsch-Wagram und Leopoldsdorf i.M. Diese verkehrlichen Auswirkungen sind in den Planfällen nach den derzeit vorhandenen Unterlagen so weit wie möglich berücksichtigt.

Auswirkungen des Vorhabens, Gutachten

Bauphase

Für die Bauphase sind zwei Varianten zu behandeln: Erste Variante: die Bauphase der S8 West erfolgt nicht in zeitlicher Überlappung mit der S1. Dann erfolgt eine Limitierung der max. zulässigen Lkw-Fahrten über die Baustellen-Zu- und -abfahrten und über die streckenweise festgelegte maximale LKW Menge je Tag (6 bis 22 Uhr) und Abend (19 bis 22 Uhr); Zweite Variante: Die Bauphase der S8 West und der S1 Abschnitt Schwechat bis Süßenbrunn oder Teilabschnitte der S1 erfolgen in voller oder teilweiser zeitlicher Überlappung. In diesem Fall sind die Lkw-Fahrten während der Bauphase der S1 Lobau bei der Einhaltung der streckenweise festgelegte maximale LKW Menge je Tag (6 bis 22 Uhr) und Abend (19 bis 22 Uhr) zusätzlich zu berücksichtigen. Das heißt, dass sich während der Bauphase die zulässige Anzahl der Lkw-Fahrten für die S8 West entsprechend verringert.

In jedem Fall hat die Projektwerberin 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.

Betriebsphase

Für die Quantifizierung der Verkehrsnachfrage des Einreichprojekts der S8 West und des damit zusammenhängenden hochrangigen Straßennetzes wurden alle relevanten Planfälle für die Inbetriebnahme des Einreichprojektes (neben dem Bestandsplanfall mit Bezugsjahr 2011 und den Planfällen R 2019 sowie R Referenz 2025, die in Abschnitt 2 aufgelistet sind) im Rahmen der UVE dokumentiert und für die Prognosejahre 2019 und 2025 ermittelt. Die maßgebenden Planfälle für die UVE zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen und in weiterer Folge der vorhabensbedingten Umweltauswirkungen des Einreichprojektes sind im Folgenden aufgelistet. Sie beinhalten auch weitere verkehrserregende Projekte im näheren Untersuchungsgebiet, wie geplante Nutzungen (z.B. das Projekt des Marchfeldkogels als Restmassendeponie und Schottergewinnung) und zukünftig zu erwartende Nutzungen auf Grund der Erreichbarkeitsverbesserung durch die S 8.

Der Planfall 1-E 2025 berücksichtigt neben allen Netzabschnitten des Nullplanfalls 0-E (=0-B) den Einreichplanfall der S8 West zwischen dem Knoten S1/S8 und der ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9). Dieser Planfall enthält die S1 Lobau im Vollrealisierungsabschnitt Knoten Schwechat (A 4) – Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2). Die zur Realisierung geplanten begleitenden Projekte des Landes NÖ, nämlich die Umfahrungen für Raasdorf und Groß-Enzersdorf, sind in diesem Planfall berücksichtigt. Nicht beinhaltet sind die Ortsumfahrungen Gänserndorf, Gänserndorf Süd und die Spange L2-L9. Das bedeutet, dass die vorhabensbedingten Umweltauswirkungen für das relevante Straßennetz ohne diese drei letztgenannten Landesstraßenprojekte beurteilt wurden. Für diese Landesstraßenprojekte sind eigene Genehmigungsverfahren beim Land Niederösterreich erforderlich.

Der Planfall 1-C 2025 entspricht dem Einreichplanfall der S8 West mit Teilausbau der S1 Lobau zwischen dem Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2) und ASt Groß-Enzersdorf. Damit werden die mittelfristigen und langfristigen Gesamtwirkungen des geplanten Straßennetzes ohne den Lobautunnel der S1 dargestellt. In diesem Planfall sind keine der genannten Umfahrungen des niederösterreichischen Landesstraßennetzes beinhaltet.

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.

Insgesamt führt die S 8 Marchfeld Schnellstraße vom KN S 1/S 8 bis zur ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn zu Entlastungen in stark belasteten Teilen des untergeordneten Straßennetzes im Marchfeld. Dazu zählen vor allem der B 8 Korridor und die Landesstraßen L11, L6 und L2, wodurch wesentliche Zielsetzungen des Vorhabens erreicht werden können. Die Zulaufstrecken zu den Anschlussstellen werden naturgemäß signifikant stärker belastet. Dies betrifft vor allem die Strecken L 9 und L 11 zwischen Gänserndorf und der S 8 sowie die L 2 östlich von Obersiebenbrunn. Festzuhalten ist, dass die begleitend geplanten Landesstraßenabschnitte, die Ortsumfahrungen im Nahbereich der S1 Lobau, nämlich die Umfahrungen für Raasdorf und Groß-Enzersdorf, sowie die Umfahrung Gänserndorf und die Spange L2-L9 weitere Entlastungseffekt besiedelter Gebiete an den derzeitigen Landesstraßen bewirken (können), wenn sie zeitgleich mit der S1 Lobau bzw. der S8 West realisiert werden.

Die S8 West hat sowohl eine die Erreichbarkeit verbessernde, den Straßenverkehr auf dem übergeordneten Straßennetz bündelnde und das untergeordnete Straßennetz teilweise

entlastende Wirkung. Das heißt, dass der auf das derzeitige Straßennetz im Planungsgebiet und dem übrigen untergeordneten Straßennetz verteilte Verkehr auf dem vorliegenden Ausbauabschnitt der S8 West konzentriert geführt wird. Es ist allerdings festzuhalten, dass einerseits durch die S8 West eine durch die Erreichbarkeitsverbesserung für den Straßenverkehr bewirkte Kfz-Verkehrsinduktion entsteht und andererseits auf den Zu- und Abgangsstrecken zur und von der S8 gewisse Mehrbelastungen auftreten, die eine entsprechende Beachtung benötigen, was in der UVE auch realisiert wurde.

Grenzüberschreitende Auswirkungen der Verkehrsnachfrage durch die S 8 West

Die Ergebnisse der Abschätzung der Kfz-Verkehrsnachfrage zeigen, dass durch die S 8 West keine relevanten Veränderungen der Verkehrsnachfrage auf dem Gebiet der Slowakei zu erwarten sind, da die S8 West primär die regionale Erreichbarkeit des Gebietes östlich von Wien und nördlich der Donau mit Wien verbessert.

Zweck des Vorhabens aus verkehrlicher Sicht

Mit der Errichtung der S8 Marchfeld Schnellstraße zwischen Knoten S1/S8 und Staatsgrenze bei Marchegg werden u. a. folgende langfristigen Ziele verfolgt:

- Schaffung einer hochrangigen Verbindung der Städte Wien und Bratislava sowie deren Einzugsbereiche; Lückenschluss zum „Regionenring“ durch Verbindung mit der S1;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im untergeordneten Netz durch Reduktion der Verkehrsmengen vor allem in den Ortszentren: Es ist festzuhalten, dass die Verkehrssicherheit in der Gesamtbetrachtung nicht erhöht wird, weil die Zunahme der Kfz-Verkehrsleistung durch die S8 West die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch innerörtliche Entlastungseffekte insgesamt kompensiert, wenn nicht zusätzlich verkehrsberuhigende Maßnahmen für innerörtliche entlastete Straßen realisiert werden. Diese liegen aber nicht im Kompetenzbereich der Projektwerberin.
- Verbesserung der straßenorientierten Erreichbarkeit der Regionen, Attraktivierung der Standorte Wien und Bratislava (Infrastruktur, Nahversorgung), dadurch Erhöhung der Attraktivität bestehender Wirtschaftsstandorte und Schaffung von Rahmenbedingungen für zukünftige Entwicklungen; Verbesserung der Anbindung der Bezirkshauptstadt Gänserndorf an die Bundeshauptstadt;
- Sicherung des Standortes im internationalen Wettbewerb durch Verbesserung der Erreichbarkeit (in) der Region;
- Verbesserung der Verkehrsqualität im hochrangigen und nachrangigen Straßennetz;
- Erhöhung der Lebensqualität durch Verringerung der Emissionen in den meisten Ortsdurchfahrten.

Die S 8 West ist ein erster Ausbauschnitt, der mit den vorhin aufgelisteten Zielen konform geht.

Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle

Die Abschätzung der zukünftigen Verkehrsnachfrage erfolgt mit Hilfe eines Verkehrsmodells, dessen Ergebnisse eine Schätzung darstellen und naturgemäß einer Streuung unterliegen. 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. Durch ein vorgesehenes 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 Monitorings sichergestellt. Das gilt für die prognostizierten Entlastungseffekte, die Einhaltung der Umweltgrenzwerte und des jeweiligen Irrelevanzkriteriums der Umwelteffekte. Dies erfolgt mit automatischen Querschnittszählstellen an den Ein- und Ausfahrten der Baustellen, sowie permanent auf den Nebenstraßen während der Bauphase und in einem vorgeschriebenen Zeitintervall während der Betriebsphase. 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.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit ist das Vorhaben „S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9)“ unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

III.1.2. Lärm

Engerer Untersuchungsraum

Der engere Untersuchungsraum wurde so gewählt, dass sämtliche lärmtechnisch relevanten Siedlungen bis zu einem L_{eq} -Nacht-Wert L_n zwischen größer 35 dB(A) und 40 dB(A) erfasst sind. Die räumliche Ausdehnung des engeren Untersuchungsraumes geht damit auch über den Projektanfang und das Projektende hinaus.

Damit ist die Beurteilung von betriebsbedingtem Schall nach § 6 Abs. 1 – 4 der BStLärmIV ausreichend möglich und damit ausreichend abgegrenzt.

Für die Berechnungen des baubedingten Schalls bei der Errichtung des Vorhabens wurden die Objekte des engeren Untersuchungsraumes herangezogen in jenen Siedlungen, die lärmtechnisch dem Baustellenbetrieb am Nächsten situiert sind. Die Ergebnisse der Objektberechnungen zeigen (Einlage WU 2-02 bzw. WU 7A, Anhang 4 und WU 10-1, Anhang 5 für den Wiener Bereich), dass die noch weiter entfernten Siedlungen lärmtechnisch nicht mehr relevant sind. Die Projektänderungen 2016 mit den Änderungen an der Entwässerung und mit der neu geplanten Druckrohrleitung mit Ausleitung in den Rußbach erfordern keine Ausweitung des Untersuchungsraums.

Es ist damit der Untersuchungsraum ausreichend gewählt worden.

Weiterer Untersuchungsraum

Über den engeren Untersuchungsraum hinaus wurde dieser hinsichtlich der Zulaufstrecken großräumig erweitert. Dies ermöglicht, die Auswirkungen des vorhabenbedingten Verkehrs auf den Zulaufstrecken auf die Bevölkerung zu ermitteln und zu beurteilen. Systembedingt nimmt der vorhabensbedingte Verkehr mit seiner Entfernung von der S8 und seinen steigenden Verzweigungsmöglichkeiten ab. Es wurden durch Berechnung im erweiterten Straßennetz jene Straßenabschnitte ermittelt, die einerseits Pegeldifferenzen über der Irrelevanzgrenze von 1 dB(A), Vorhabensplanfall zu Nullplanfall, aufweisen oder aber eine Erhöhung größer 0,4 dB(A) in Zusammenhang mit einem hohen L_{den} größer 70 dB(A) bzw.

$L_{\text{night}} = L_n$ größer 60 dB(A) im Nullplanfall aufweisen. Nach § 6 Abs. 3 der BStLärmIV ist bei Überschreitung von $L_{\text{den}} = 65,0$ dB(A) oder $L_{\text{night}} = 55,0$ dB(A) eine Einzelfallbeurteilung erforderlich. Diese erfolgt durch den Sachverständigen für Humanmedizin.

Die gewählte Abgrenzung des Untersuchungsraums deckt sich mit den Kriterien des Sachverständigen für Humanmedizin.

Nach den Kriterien des Fachbereichs Humanmedizin sind dann Maßnahmen erforderlich, wenn eine Pegelerhöhung durch das Vorhaben in der zugehörigen Planfallkombination (Vorhabensplanfall zu Nullplanfall) von größer 0,4 dB(A) vorliegt und gleichzeitig ein L_{den} größer 70 dB(A) bzw. ein L_{night} größer 60 dB(A) im Nullplanfall vorliegt.

Die ermittelten Straßenabschnitte, bei denen weitergehende Berechnungen an den Objekten vorgenommen wurden, zeigen, dass der vorgelegte erweiterte Untersuchungsraum hinreichend die Auswirkungen des vorhabensbedingten Verkehrs auf den Zulaufstrecken nach den Bestimmungen der BStLärmIV beschreibt.

Die Beschränkungen des Baustellenverkehrs im öffentlichen Netz und die geforderten Maßnahmen erlauben die Einhaltung der Grenzwerte nach BStLärmIV. Der erweiterte Untersuchungsraum im Zusammenhang mit den Beschränkungen für den Baustellenverkehr und den geforderten Maßnahmen ist damit für die Beurteilung ausreichend.

Die Projektänderungen 2016 mit den Änderungen an der Entwässerung und mit der neu geplanten Druckrohrleitung mit Ausleitung in den Rußbach erfordern keine Ausweitung des Untersuchungsraums.

Alternativen, Trassenvarianten

Für die Auswahl von Trassenvarianten stellt die Lärmbelastung nur eines von vielen Kriterien dar. In der Gesamtauswahl als Zusammenschau aller Kriterien wurde jene Variante Nord im gegenständlichen Abschnitt West gewählt, die auch hinsichtlich des Kriteriums Immissionen als bessere Variante beurteilt wurde.

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

Bei Unterbleiben des Vorhabens werden die bereits bei der Bestandsanalyse für das Jahr 2011 festgestellten Verkehrsbelastungen im bestehenden Straßennetz durch die Verkehrszunahmen und damit auch die Lärmbelastung weiter steigen. Vor allem ist mit hohen Belastungen auf der B 8 zwischen Wien und Gänserndorf und mit entsprechenden Belastungen in Süßenbrunn, Deutsch-Wagram und Strasshof zu rechnen. Im Weiteren sind die Ortsdurchfahrten durch den Schwerverkehr und durch den Ausweichverkehr im untergeordneten Netz aufgrund von Überlastungen der Haupttrouten zukünftigen, vermehrten Lärmbelastungen ausgesetzt.

Aus fachlicher lärmtechnischer Sicht ist offensichtlich, dass bei Unterbleiben des Vorhabens S8 die Lärmbelastung für die ansässige Wohnbevölkerung an den Ortsdurchfahrten weiter steigen wird, da die Entlastungseffekte der S8 wegfallen würden. Das Unterbleiben wäre damit die schlechteste Variante.

Ist-Zustand, Befundung

Der lärmtechnische IST-Zustand im Bereich der geplanten Trasse der S8 West wurde in Einlage 3-1.3, Messbericht, Stand November 2010 in Form von Kurz- und Langzeitmessungen

festgehalten. Die Messungen als Momentaufnahmen des Gesamtlärms wurden im Zeitraum Juni bis September 2009 durchgeführt.

Nullvariante

Aus den Nullplanfällen des Fachbeitrag Verkehrs wurden die schalltechnisch beurteilungsrelevanten Szenarien einer Lärmbetrachtung unterzogen. Sie dienen der Beurteilung der Wirkungen des jeweiligen zugehörigen S 8 Vorhabensplanfalles zum Prognosezeitpunkt 2025

Nullplanfälle Lärm	
Pf R	Status Quo 2025 ohne S1 (Schwechat-Süßenbrunn) und S8
Pf 0-B (0-E)	2025 mit S1 komplett ohne S8 mit Umfahrungen Groß-Enzersdorf und Raasdorf
Pf 0-C	2025 mit S1 Teilrealisierung Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn ohne S8 ohne NÖ-Umfahrungen

Auswirkungen des Vorhabens, Gutachten

Bauphase

Für alle Bauphasen kann festgehalten werden, dass alle Immissionspegel nach BStLärmIV unter den Grenzwerten des § 10 Abs. 4 der BStLärmIV liegen.

Es sind daher keine objektseitigen Maßnahmen nach § 13 BStLärmIV für die Bauphasen erforderlich.

Minderungsmaßnahmen nach § 12 BStLärmIV sind jedenfalls erforderlich, da Schwellenwerte nach § 10 Abs. 1 leg. cit. in den Bauphasen überschritten werden

Bei Einhaltung der zulässigen LKW-Fahrten 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 4 Wochen vor Baubeginn ein Fahrtroutenkonzept vorzulegen, wo auch der Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte nach § 10 Abs. 4 leg. cit. zu erbringen ist. Dieser Nachweis kann über die Emissionen des Baustellenverkehrs im öffentlichen Straßennetz und den erforderlichen Abstand (Straßenmitte zu Fensterfront) geführt werden. Können die erforderlichen Abstände bei Gebäuden nicht eingehalten werden, haben die betroffenen Nachbarn Ansprüche auf objektseitige Lärmschutzmaßnahmen gemäß § 13 BStLärmIV.

Betriebsphase

Betrachtet man die Ergebnistabellen der Einlage WU 7A, Anhang 3 (Immissionstabelle Wien Betriebsphase) und Blatt 13 bis 15 der Einlage WU 7A mit der zugehörigen farbigen Darstellung des Immissionseintrages Nacht (S8max + S1) der Objektfassaden in der Invalidensiedlung, so gibt es Objekte, wo an Objektfassaden in den Obergeschoßen der $L_n = 45$ dB geringfügig überschritten wird.

Auch die Neuberechnung der adaptierten und ergänzten Objekte für den Wiener Bereich (Immissionsbereich Wien Invalidensiedlung) in Einlage WU 10-1, Anhang 3, Immissionstabelle Wien Betriebsphase mit Darstellung der Ergänzungen in Einlage WU 10-1, Anhang 2, Blatt 13 zeigt keine Überschreitungen des Immissionseintrags $L_{den} = 55$ dB nach § 6 Abs. 1 der BStLärmIV.

Betrachtet man die Neuberechnung der adaptierten und ergänzten Objekte für den Wiener Bereich (Immissionsbereich Wien Invalidensiedlung) mit den Ergebnistabellen der Einlage

WU 10-1, Anhang 3 (Immissionstabelle Wien Betriebsphase) des Immissionseintrages Nacht ($S_{8max} + S_1$) der Objektfassaden in der Invalidensiedlung, so gibt es Objekte wo an Objektfassaden in den Obergeschoßen der Immissionseintrag $L_n = 45$ dB geringfügig überschritten wird.

Ein Objekt W166 in der Maulbeergasse 20 weist im Obergeschoß (SW 2) nach Einlage WU 10-1 im PLf S_1+S_{8max} zusätzlich zu den im Teilgutachten 02 Lärm ausgewiesenen Objekten einen $L_n > 45$ dB auf.

Für diese Objekte bestehen Ansprüche auf den Einbau von Schalldämmlüftern (SDL) in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden ohne Austausch bestehender Fenster.

In Gänserndorf Süd liegen Objekte an der Landesstraße L11 und L9, bei denen eine Überschreitung der Grenzwerte für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung nach § 6 Abs. 3 der BStLärmIV und eine Pegelerhöhung durch das Vorhaben mit mehr als 1 dB vorliegt. Für diese Objekte werden Lärmschutzfenster, Lärmschutztüren und Schalldämmlüfter nach § 9 BStLärmIV gefordert.

Weiter werden für Objekte in Gänserndorf Süd die Immissionsgrenzwerte gemäß § 6 Abs. 2 BStLärmIV (Beurteilung der Unzumutbarkeit) überschritten und nach § 9 BStLärmIV Lärmschutzfenster/türen und Schalldämmlüfter im Vorhaben vorgesehen.

Die Zulaufstrecken wurden umfangreich ausgewertet und bei Überschreitungen von Grenzwerten gemäß der BStLärmIV und den Kriterien des Teilgutachtens Humanmedizin Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen festgestellt.

Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle

Für die Bauphase ist eine Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 „Umweltbauaufsicht und Umweltbaubegleitung“ (1. Februar 2015) aus dem Fachbereich Lärm zu bestellen. Es ist ein Fahrtroutenkonzept nach lärmtechnischen Kriterien zu erstellen und der UVP-Behörde vorzulegen. Zur Beweissicherung werden Kontrollmessungen durchgeführt, die zulässigen LKW-Fahrten des Baustellenverkehrs im öffentlichen Straßennetz werden überwacht.

Für alle Objekte, die nach BStLärmIV einen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen haben, sind entsprechend § 9 leg. cit. der Einbau von Schalldämmlüftern und der Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und Schallschutztüren in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren, anzubieten.

Für alle Objekte „Betriebsgebäude“, die einem L_{den} größer 65 dB und einer Pegelerhöhung von mehr als 1 dB ausgesetzt sind, ist eine Detailuntersuchung im Sinne von § 14 der BStLärmIV durchzuführen. Für Objekte, die Räume nach § 5 Abs. 1, Z 1 und Z 3 der VOLV aufweisen, sind für diese Räume Lärmschutzfenster bzw. -türen anzubieten, soweit bestehende Fenster und Türen keinen ausreichenden Schutz gewähren.

Kontrollmessungen an der S 8 im Bereich der Siedlungen und ein Monitoring über die Verkehrszuwächse sind zur Beweissicherung bzw. als begleitende Kontrolle vorgesehen.

Gesamtbewertung

Die Auswirkungen des Vorhabens auf durch das Vorhaben belastete Siedlungen und Orte werden durch aktive Maßnahmen (Lärmschutzwände, lärmarme Fahrbahnbeläge, Trasse im Einschnitt), passive Lärmschutzmaßnahmen und durch Lärminderungsmaßnahmen nach § 12 BStLärmIV auf ein vertretbares Maß gemindert.

Die gesetzten Maßnahmen in Verbindung mit der geforderten Beweissicherung und begleitenden Kontrolle (Monitoring) ermöglichen ein nachhaltiges Nachjustieren von Maßnahmen bei von den Prognosen abweichenden Bedingungen.

Aus Sicht des Fachgebietes Lärm ist das Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Teilgutachten 02 Lärm bzw. in der Ergänzung zu Teilgutachten 02 Lärm als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die vorhabensbedingten Auswirkungen durch den Wirkfaktor Lärm sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.3. Luftschadstoffe und Klima

Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum für den Ist-Zustand umfasst das Marchfeld, die Lobau, Aspern und den Bezirk Gänserndorf. Der Untersuchungsraum für die Emissionsanalyse umfasst das Marchfeld und das hochrangige Netz südlich der Donau (A 4, A 6), den Regionerling sowie die A 5. Die Größe des Untersuchungsraums Immission gemäß RVS 04.02.12 wird durch jenen Luftschadstoff bestimmt, dessen Immissionszusatzbelastung in der größten Entfernung zum projektierten Emittenten als nicht mehr unerheblich einzustufen ist. Der Untersuchungsraum für die Immissionsanalyse umfasst daher jenen Bereich, in welchem Zusatzbelastungen beziehungsweise Entlastungen von mindestens $0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 infolge des Projektes zu erwarten sind sowie jedenfalls die zur Trasse und zu den Zulaufstrecken zu den Anschlussstellen nächstgelegenen Siedlungsgebiete und Wohngebäude.

Zusätzlich wurde die verkehrsbedingte Zusatzbelastung durch Luftschadstoffe in einem erweiterten Untersuchungsraum, im Bereich der B 49 (Raum Angern, Groißenbrunn, Engelhartstätten, Bad Deutsch-Altenburg) sowie an der B 8 in Talesbrunn untersucht, da sich hier aufgrund von projektbedingten Verkehrsverlagerungen in den verkehrlichen Planfällen zur S 8 Abschnitt West teilweise höhere Verkehrszahlen ergeben als in den Referenzplanfällen (weiterführende Unterlage WU 3 Luftschadstoffe).

Der Untersuchungsraum Luft wurde damit ausreichend groß gewählt, so dass alle von Luftschadstoffen beeinflussten Flächen erfasst werden.

Für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Mikroklima wurde ein etwa 100 m breiter Streifen links und rechts der geplanten Trasse betrachtet. Dieser Untersuchungsraum ist zur Beurteilung der projektbedingten Auswirkungen auf das Mikroklima ausreichend.

Alternativen, Trassenvarianten

Nach der strategischen Prüfung des Projekts „Marchfeld Straße: Abschnitt Landesgrenze Wien/NÖ (S1) – Staatsgrenze bei Marchegg bzw. Angern“ wurden im Vorprojekt 2008 für den Abschnitt West (S1 bis nordöstlich Untersiebenbrunn) die Variante Nord im Korridor Mitte-Süd und die Variante Süd im Korridor Süd hinsichtlich der Wirkungen auf Luft und Klima untersucht. Bei Realisierung der Variante Nord wären bei den nächsten Wohnanrainern im Jahresmittel maximale Zusatzbelastungen für Feinstaub (PM₁₀) und für Stickstoffdioxid (NO₂) unter der Irrelevanzschwelle zu erwarten. Gleichzeitig sind im Untersuchungsgebiet

entlang der Ortsdurchfahrten sehr hohe Entlastungseffekte für PM10 und NO₂ im Vergleich zum Referenzplanfall gegeben.

Für die Variante Süd ergab die Ausbreitungsmodellierung geringfügige Zusatzbelastungen an den Siedlungsrändern von Markgrafneusiedl, Glinzendorf und Obersiebenbrunn sowie vereinzelt in Pysdorf. Entlang der Ortsdurchfahrten wären jedoch hohe Entlastungseffekte im Vergleich zum Referenzplanfall gegeben.

Für den Abschnitt West wurde aufgrund nachvollziehbarer Schlussfolgerungen die Variante Nord zur Weiterverfolgung im Einreichprojekt empfohlen.

Ist-Zustand, Befundung

Messdaten der Vorbelastung der Luftschadstoffe NO₂, NO, O₃, SO₂ und PM10 liegen im Untersuchungsraum an den Luftgütemessstellen Gänserndorf, Glinzendorf, Hainburg und Wolkersdorf des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung, sowie NO₂ und NO für April bis September 2007 an der Messstelle Flugfeld Aspern des Laboratoriums für Umweltanalytik GmbH vor.

In den letzten Jahren liegen die Jahresmittelwerte um 15 µg/m³ NO₂ (Grenzwert: 30 µg/m³ NO₂). Die PM10-Messungen ergeben seit 2003 annähernd gleich bleibende Jahresmittelwerte von rund 28 µg/m³ PM10 (Grenzwert: 40 µg/m³ PM10). Die zulässige Anzahl an Tagen mit Tagesmittelwerten über 50 µg/m³ PM10 (IG-L: 25 Tage, EU-Richtlinie: 35 Tage) wurde an den Stationen im Untersuchungsraum in manchen Jahren überschritten.

Das Untersuchungsgebiet liegt nach der NÖ Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung Feinstaub (LGBl. 8103/1-0, zuletzt geändert LGBl. Nr 31/2015) im Sanierungsgebiet Wiener Umland.

Die Belastung im Ist-Zustand durch Luftschadstoffe ist hinsichtlich der Feinstaubkonzentrationen als hoch, hinsichtlich der übrigen relevanten Luftschadstoffe als gering einzustufen.

Die klimatischen Verhältnisse im Untersuchungsraum, geprägt durch pannonisches Klima mit geringen Jahresniederschlägen, warmen, trockenen Sommern und relativ milden Wintern, werden auf Basis langjähriger Messungen der Lufttemperatur, der Luftfeuchte, des Niederschlags, der Nebeltage und des Windes im UVE Fachbericht Luft und Klima ausführlich erläutert. Es wurden keine klimatisch besonders sensiblen Bereiche identifiziert.

Nullvariante

Bei Gleichbelassung des bestehenden Streckennetzes ist mit einer erheblichen Zunahme des Verkehrs auf den radialen Zufahrtsrouten B8, L2 und B3 Richtung Wien, mit Verkehrszunahmen auf den östlichen Wiener Stadteinfahrten und Verkehrszunahmen auf der S 2 und auf der A 23 Südosttangente Wien zu rechnen. Wichtige Verkehrsverlagerungseffekte im untergeordneten – siedlungsnahen – Straßennetz würden bei Nichtdurchführung des Projekts nicht erfolgen, positive Effekte auf die Luftgüte- und Wohnsituation der nächsten Anrainer würden somit ausbleiben.

Auswirkungen des Vorhabens, Gutachten

Bauphase

Gemäß Bauphasenkonzept erstreckt sich das Bauvorhaben über eine Gesamtbauzeit von etwa 3 Jahren, wobei die Bauphasen 3 und 4 vom 4. Quartal des 1. Baujahres bis zum 3. Quartal des 3. Baujahres das höchste Transportaufkommen (interne und externe LKW-

Fahrten) erwarten lassen. Es wurden in der Beurteilung der maximal zu erwartenden Immissionen in der Bauphase Staubemissionen durch Manipulation von Schüttgütern, Staub- und Motoremissionen durch Fahrbewegungen, Motoremissionen durch Baugeräteeinsatz (Feinstaub und Stickoxide) sowie Staubemissionen durch Winderosion berücksichtigt.

Die höchsten prognostizierten NO_2 -Zusatzbelastungen erreichen im Baujahr mit der stärksten Bautätigkeit sowie unter Berücksichtigung des maximal zu erwartenden Baustellenverkehrs auf der jeweils den Anrainern nächstgelegenen Zufahrtsstraße bei den nächsten Anrainern $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Unter Berücksichtigung einer bestehenden Hintergrundbelastung von rund $17 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_x$ liegt auch bei den am meisten betroffenen Anrainern die Gesamtbelastung in der Bauphase im Jahresmittel mit 20 bis $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei rund 60% des Grenzwertes. Auch für den maximalen NO_2 -Halbstundenmittelwert sind in der Bauphase keine Überschreitungen des IG-L Grenzwerts von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu erwarten.

Die Genehmigungskriterien des IG-L werden an allen betrachteten Immissionspunkten eingehalten; die Auswirkungen durch NO_2 -Immissionen in der Bauphase sind damit – gemessen an den Genehmigungskriterien für den Gesundheitsschutz - als gering zu bewerten.

Im Baujahr mit der stärksten Bautätigkeit sowie unter Berücksichtigung des maximalen Baustellenverkehrs auf der jeweils den Anrainern nächstgelegenen Zufahrtsstraße erreichen die prognostizierten PM_{10} -Zusatzbelastungen im Jahresmittel mit bis zu $2,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ rund 7 % des Grenzwertes nach IG-L. Ausgehend von einer Grundbelastung von rund $25 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{PM}_{10}$, ermittelt aus den Luftgütemessungen in Gänserndorf und Glinzendorf über den Zeitraum 2008 bis 2015, wird in der Gesamtbelastung auch bei den meist betroffenen Anrainern mit maximalen Immissionswerten bis rund $28 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{PM}_{10}$ der Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nach IG-L sicher eingehalten.

In Genehmigungsverfahren sind nach § 20 Abs. 3 IG-L im gegenständlichen Fall 35 Tage mit Tagesmittelwerten größer $50 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{PM}_{10}$ pro Jahr zulässig. Die Anzahl der zusätzlichen Tage mit Überschreitungen wurde in der UVE aus dem Zusammenhang des PM_{10} JMW und den TMW-Überschreitungen abgeleitet. Bei einer Grundbelastung von 21 Überschreitungstagen pro Jahr liegt die Gesamtbelastung in der stärksten Bauphase mit 32 Überschreitungstagen knapp unter der zulässigen Anzahl an Überschreitungstagen. Dieser Wert stellt eine „worst case“-Abschätzung dar, da der zugrundeliegende Jahresmittelwert unter der Annahme berechnet wurde, dass alle Monate mit dem höchsten Transportaufkommen und Baumaschineneinsatz in ein Kalenderjahr fallen sowie dass der maximale Transportverkehr über die jeweils den Anrainern nächstgelegenen Zufahrtsstraßen erfolgt.

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_{10}) wurde in der Immissionsprognose zusätzlich behandelt und der entsprechende Beitrag zu der baubedingten Immissionszusatzbelastung ausgewiesen.

Die $\text{PM}_{2,5}$ -Zusatzbelastungen im stärksten Baujahr unter Berücksichtigung des maximalen Baustellenverkehrs liegen bei den am meisten betroffenen Anrainern bei rund 4 % des Grenzwertes von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Die Zusatzbelastungen zur Staubdeposition in der Bauphase sind nach den Ergebnissen der Immissionsberechnung an einigen Aufpunkten mit rund $8 \text{mg}/\text{m}^3$ (entspricht 5 % des Grenzwertes nach IG-L) geringfügig erhöht. Bei einer Grundbelastung von $50 \text{mg}/\text{m}^3$ ergibt sich auch im stärksten Baujahr unter Berücksichtigung des maximalen Baustellenverkehrs keine Überschreitung des IG-L-Grenzwertes von $210 \text{mg}/\text{m}^3$.

Die vorgesehenen staubmindernden Maßnahmen werden im UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima noch präzisiert und zum Teil auch ergänzt. Damit werden die Emissionen nach dem Stand der Technik begrenzt und die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter möglichst geringgehalten.

Sonstige baubedingte Emissionen wie Kohlenmonoxid (CO), Schwermetalle und Benzo(a)pyren sind deutlich geringer als in der Betriebsphase. Da relevante nachteilige Auswirkungen durch diese Stoffe auch für die Betriebsphase ausgeschlossen werden können, sind auch für die Bauphase keine nachteiligen Auswirkungen durch diese Stoffe zu erwarten. Aufgrund der zeitlichen Begrenzung sind die Auswirkungen der Bautätigkeit auf die mikroklimatischen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet (lokal erhöhte Wärmeproduktion, höhere Albedo der Baustellenflächen, stärkerer Oberflächenabfluss von Niederschlagswasser infolge der Verdichtung des Bodens im Baustellenbereich) als nicht relevant einzustufen, zumal eine bleibende Wirkung auszuschließen ist.

Betriebsphase

In der Immissionsprognose wurden die Zusatzbelastungen an Luftschadstoffen in den Ausbauplanfällen 1-C/2025 (S8 West mit Teilrealisierung S1 ergänzt durch den Maximalplanfall auf den Abschnitten der S8 und im Knoten S1/S8) und 1-E/2025 (S8 West, mit Komplettausbau S1 und Umfahrungen Groß-Enzersdorf und Raasdorf) den folgenden Vergleichsfällen gegenübergestellt: Bestand 2011; Nullplanfall 0-C/2025 (ohne S8, mit Teilrealisierung S1), 0-B/2025 (ohne S8, mit Komplettausbau S1 und Umfahrungen Groß-Enzersdorf und Raasdorf) und Referenzplanfall R/2025 (ohne S8, ohne Realisierung S1, ohne Umfahrungen der NÖ Gemeinden im Untersuchungsgebiet). Zusätzlich wurden die vorhabenbedingten Immissionen im Jahr der Verkehrsfreigabe (2019) untersucht.

Gegenüber dem Nullplanfall (0-B/2025) nehmen die Emissionen bei Planfall 1-E oder je nach Parameter bei Projektumsetzung um 1,5% bis 2,8% zu. Im Vergleich zum Referenzplanfall (R/2025) liegen die Gesamtemissionen beim Planfall 1-E/2025 aufgrund der höheren Verkehrsgeschwindigkeiten, des geringfügig induzierten Verkehrs und den z.T. längeren Fahrstrecken etwas höher.

Aufgrund der Änderungen im verkehrlichen Mengengerüst durch die Errichtung der S 8 Marchfeld Schnellstraße ergeben sich im Jahr der Verkehrsfreigabe ebenso wie im Prognosejahr 2025 Belastungen, aber auch Entlastungen entlang der einzelnen Straßenzüge im Untersuchungsraum. Besonders ausgeprägt sind die Entlastungen (im Jahresmittel um bis zu 1-2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2) im Bereich der B 8 in Aderklaa, Deutsch Wagram, Strasshof und Gänserndorf sowie entlang der L 11 in Markgrafneusiedl. Irrelevante Zunahmen in der NO_2 -JMW Immissionsbelastung (d.h. $<0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2) ergeben sich abschnittsweise auf den Zubringerrouten zur S 8 wie entlang der L 9 zur ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn, der L 11 zwischen Gänserndorf und der ASt Markgrafneusiedl sowie der Spange Strasshof. Es sind weder 2019 noch 2025 Überschreitungen der geltenden Grenzwerte für NO_x und NO_2 zu erwarten.

Hinsichtlich des PM_{10} -Jahresmittelwerts im Jahr der Verkehrsfreigabe ebenso wie im Prognosejahr 2025 ergeben sich im Vergleich zum Nullplanfall an allen Aufpunkten verkehrsbedingte Zusatzbelastungen von weniger als 3 % des Grenzwerts. Die Immissionszusatzbelastung für PM_{10} kann daher gemäß RVS 04.02.12 als unerheblich beurteilt werden. Der PM_{10} -Grenzwert im Jahresmittel wird eingehalten.

Hinsichtlich der maximalen PM_{10} -Tagesmittelwerte bewirkt die Projektrealisierung der S8 West Verbesserungen in Deutsch Wagram, in Strasshof, in Raasdorf, in Markgrafneusiedl und in Obersiebenbrunn. Diesen Entlastungen stehen örtlich geringfügige Zusatzbelastungen (ein bis zwei Tage mehr pro Jahr mit Tagesmittelwerten $> 50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10}) in Obersiebenbrunn,

Untersiebenbrunn, Gänserndorf und Groß-Enzersdorf gegenüber. Die gemäß § 20 Abs. 3 Z 1 IG-L im gegenständlichen Fall zulässige Anzahl von 35 Tagen mit Tagesmittelwerten über 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 wird jedoch nach den Immissionsberechnungen nicht überschritten.

Die PM2,5-Zusatzbelastungen bei Projektrealisierung sind an allen Aufpunkten irrelevant. Grenzwertüberschreitungen sind für PM2,5 nicht zu erwarten. Auch die Staubdeposition nimmt nur in Obersiebenbrunn lokal geringfügig zu, in Deutsch Wagram, Raasdorf und Markgrafneusiedl hingegen ab.

Bei CO, SO₂, NMHC und Benzol sind die Änderungen der Konzentrationsniveaus sehr gering. Auch Zusatzbelastung durch Staubinhaltsstoffe (Blei, Arsen, Nickel und Cadmium) kann aufgrund der in den Einreichunterlagen zitierten Untersuchungen an der A2 und A22 aufgrund von Analogieüberlegungen als unerheblich eingestuft werden. Es ist mit keiner relevanten Änderung in der Bilanz der Schadgase mit Ozonbildungspotential zu rechnen.

Die Grundbelastung der Deposition für Stickstoffverbindungen wird für die Waldgebiete im Untersuchungsraum mit 15 kg(N)/ha.a, für Schwefelverbindungen mit 6 kg(S)/ha.a abgeschätzt. Die entsprechenden Depositionswerte für Wiesen- und Ackerflächen werden mit 12 kg(N)/ha.a und 5 kg(S)/ha.a angegeben. Die Gesamtbelastung erreicht im Nahbereich der Trasse der S8 etwa 16 kg(N)/ha.a. Die Zusatzdeposition für Schwefelverbindungen ist vernachlässigbar gering ($< 0.05\text{kgS}/\text{ha.a}$).

In der Winterperiode kann im Nahbereich der Trasse aufgrund der Salzstreuung ein erhöhter partikelgebundener Chlorideintrag in der Staubdeposition auftreten. Vergleichbare Messungen zeigen im unmittelbaren Nahbereich der Trasse für die Winterperiode erhöhte Chlorideinträge (0,4 g/m²d in 10 m Entfernung), bei Lärmschutzwänden weniger als 0,1 g/m²d Chloriddeposition im unmittelbaren Nahbereich.

Das kleinräumige Klima im Untersuchungsgebiet wird durch das Projekt nicht nennenswert beeinflusst. Es kommt zu keiner zusätzlichen Ausbildung von Kaltluftseen. Die Versiegelung (geringere Verdunstung, geringfügige Temperaturerhöhung) bleibt auf den unmittelbaren Trassenbereich beschränkt. Die entlang der Trasse im gegenständlichen Abschnitt geplanten Bauwerke, wie Brücken, Dämme, Rampen und Lärmschutzwände, bewirken eine lokale Ablenkung und eventuell Abbremsung des Windes im unmittelbaren Nahbereich. Es sind jedoch keine grundsätzlichen oder nennenswerten Änderungen der vorherrschenden Windverhältnisse zu erwarten.

Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Luftschadstoffen in der Bauphase sind bereits im Baukonzept weitgehend enthalten und gelten somit als Projektbestandteil. Ergänzend werden im vorliegenden Teilgutachten für die Bauphase teilweise zusätzliche Maßnahmen vorgeschlagen, z.B. eine regelmäßige Reinigung der Reifenwaschanlage und Staubreduktion mittels Befeuchtung bzw. Einhausung bei allen Transportvorgängen und Materialmanipulationen, sowie zusätzlich empfohlen: ein Mindestabstand von 500m zwischen Baustelleneinrichtungen (Lagerstätten und Materialaufbereitung) und Wohnanrainern, sofern nicht bereits in den Immissionsberechnungen berücksichtigt; Partikelfiltersysteme für Baumaschinen und Geräte mit Dieselmotoren mit mehr als 18 kW.

Für die Betriebsphase sind keine Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Luftschadstoffen erforderlich. Hinsichtlich des Schutzgutes Klima sind für die Bauphase und die Betriebsphase keine Maßnahmen erforderlich.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes „Luftschadstoffe und Klima“ ist das Vorhaben „S8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9)“ unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Luft und Klima sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als geringfügig einzustufen.

III.1.4. Humanmedizin

Zusammenfassung der zu erwartenden Auswirkungen der Luftschadstoffimmissionen auf den Menschen:

Bauphase

Aus medizinischer Sicht haben die prognostizierten zusätzlichen durch den Bau bedingten Belastungen mit NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} und Staubdeposition keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit / das Wohlbefinden (unzumutbare Belästigung) der Anrainer, wenn die geforderten Maßnahmen aus dem Teilgutachten 3 Luftschadstoffe und Klima und dem Gutachten Humanmedizin umgesetzt werden. Die Grenzwerte werden überall auch mit den zusätzlichen Immissionen der Bauphase eingehalten.

Maßnahmen/Auflagen Bauphase

Aus humanmedizinischer Sicht sind zur Verringerung der Feinstaubbelastung im betroffenen Gebiet Reifenwaschanlagen bei den Ausfahrten aus dem Baustellenbereich vorzusehen (siehe auch Maßnahmenvorschlag Teilgutachten 3 Luftschadstoffe und Klima).

Betriebsphase

Aus humanmedizinischer Sicht sind negative Auswirkungen auf Gesundheit/Wohlbefinden (unzumutbare Belästigung) der Anrainer durch eine toxische Wirkung von Luftschadstoffen während der dargestellten Betriebsphasen mit Sicherheit auszuschließen.

Maßnahmen/Auflagen Betriebsphase

Aus humanmedizinischer Sicht sind neben den bereits im Projekt und im Teilgutachten 3 Luft und Klima enthaltenen Maßnahmen keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Zusammenfassung der zu erwartenden Auswirkungen der prognostizierten Schallimmissionen auf den Menschen:

Bauphase

Aus humanmedizinischer Sicht sind negative Auswirkungen auf die Gesundheit / das Wohlbefinden (keine unzumutbare Belästigung) der Anrainer durch Schallimmissionen während der Bauarbeiten in den einzelnen Bauabschnitten auszuschließen, wenn die im Projekt vorgesehenen und im Teilgutachten 2 Lärm sowie im gegenständlichen Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden.

Maßnahmen/Auflagen Bauphase

Aus humanmedizinischer Sicht sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Betriebsphase

Aus humanmedizinischer Sicht sind negative Auswirkungen auf die Gesundheit / das Wohlbefinden (unzumutbare Belästigung) der Anrainer durch Schallimmissionen während der dargestellten Betriebsphasen mit Sicherheit auszuschließen, wenn die im Projekt vorgesehenen und im Teilgutachten 2 Lärm sowie im gegenständlichen Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden.

Maßnahmen/Auflagen Betriebsphase

Aus humanmedizinischer Sicht sind in der Betriebsphase (zusätzlich zu den im Teilgutachten 02 Lärm, Anhang 03 bzw. Anhang 05 ausgewiesenen Wohnobjekten) den Schulen Dürnkrot, Hauptstraße 8 und Untersiebenbrunn, Hauptstraße 12, sowie den Kirchen Süßenbrunn - Süßenbrunner Platz 9, Rutzendorf - Ortsstraße, Oberweiden – Kirchengasse und Schönfeld – Hauptstraße objektseitige Maßnahmen anzubieten.

Zusammenfassung der zu erwartenden Auswirkungen der prognostizierten Erschütterungsimmissionen auf den Menschen:

Bauphase

Aus humanmedizinischer Sicht sind negative Auswirkungen auf die Gesundheit / das Wohlbefinden (keine unzumutbare Belästigung) der Anrainer durch Erschütterungsimmissionen während der Bauarbeiten in den einzelnen Bauabschnitten auszuschließen, wenn die im Projekt vorgesehenen und im Teilgutachten 15 Erschütterungen vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden.

Maßnahmen/Auflagen Bauphase

Aus humanmedizinischer Sicht sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

Betriebsphase

Es wird zu untersuchen sein, ob sich auf den Zulaufstrecken die Fahrbahnoberflächen signifikant verschlechtert haben. Ansonsten werden in der Betriebsphase bei den Anrainern keine durch das Projekt hervorgerufenen Erschütterungen auftreten, damit sind negative Auswirkungen auf die Gesundheit / das Wohlbefinden (keine unzumutbare Belästigung) der Anrainer durch Erschütterungsimmissionen während der Betriebsphase auszuschließen.

Maßnahmen/Auflagen Betriebsphase

Aus humanmedizinischer Sicht sind keine Maßnahmen erforderlich.

Zusammenfassung der zu erwartenden Auswirkungen der prognostizierten Beschattung bzw. Licht-Immissionen auf den Menschen:

Bauphase

Eine unzumutbare Belästigung der nächstgelegenen Wohnanrainer durch Beschattung/Ausleuchtung von Wohn- und Schlafräumen ist auszuschließen.

Maßnahmen/Auflagen Bauphase

Eine kontinuierliche, den Jahreszyklus durchlaufende Beschattung der Anrainer durch Baustelleneinrichtungen, Materiallager etc. darf nicht gegeben sein.

Die Be- und Ausleuchtung der Baustellenbereiche ist so zu gestalten, dass eine Blendung bzw. Ausleuchtung der Wohn- und Schlafräume der Anrainer nicht gegeben ist.

Betriebsphase

Beschattungen bzw. die in der Betriebsphase einwirkenden Lichtimmissionen sind als nicht erheblich zu bewerten, unzumutbare Belästigungen sind nicht zu erwarten, eine Gefahr für die Gesundheit besteht nicht.

Maßnahmen/Auflagen Betriebsphase

Es ist sicherzustellen, dass die Be- und Ausleuchtung der Straße beim Betrieb (durch Straßenbeleuchtung und Fahrzeugscheinwerfer) so gestaltet ist, dass eine Blendung bzw. Ausleuchtung der Wohn- und Schlafräume der Anrainer nicht gegeben ist.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin ist das unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Humanmedizin sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.5. Tiere und ihre Lebensräume

Untersuchungsraum

Für das Schutzgut „Tiere und ihre Lebensräume“ wird das Marchfeld als Lebensraum für vom Vorhaben möglicherweise betroffene Tierarten und Tiergruppen betrachtet. Für bestimmte mobile Arten und Gruppen, beispielsweise für Vogelarten, die das Projektgebiet von March und Thaya oder von den Donau-Auen her aufsuchen, geht der Untersuchungsraum natürlich darüber hinaus. Geschützte Tierarten und ihre Lebensräume werden gesondert vor allem für das benachbarte Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse behandelt. Damit umfasst der Untersuchungsraum dieses Teilgutachtens jedenfalls den Wirkraum des weitreichendsten Wirkfaktors für Tiere, das ist der Lärm, geht aber für mögliche Auswirkungen auf Nutzungsbeziehungen und durchziehende Arten darüber hinaus. Im Teilgebiet Markgrafneusiedl des Vogelschutzgebietes Sandboden und Praterterrasse und im Raum nördlich davon bis zum Waldrand von Strasshof an der Nordbahn wurden in den Jahren 2014 und 2015 Vogelarten und ihre Lebensräume ergänzend zu vorhandenen Daten kartiert. Dadurch wurde der sich ständig ändernden Situation im Abbaugelände bei Markgrafneusiedl und sonstigen Änderungen, die seit Einreichung des Vorhabens eingetreten sind, Rechnung getragen.

Alternativen, Trassenvarianten

Alternativen und Trassenvarianten werden in den Einreichunterlagen ausreichend beschrieben. Im Hinblick auf das Schutzgut Tiere und ihre Lebensräume ist die geprüfte Trassenvariante entlang der Ostbahn relevant. Diese Trassenführung würde etwa den gleichen Flächenverbrauch wie die Einreichtrasse verursachen, sie würde weniger Trennwirkung herbeiführen, weil sie über weite Strecken einer vorhandenen Infrastrukturtrasse, der Bahnstrecke 117 Stadlau – Marchegg Bahnhof, folgen würde, sie

würde hinsichtlich Lärm keine möglichen Auswirkungen auf die geschützte Vogelart Triel im Vogelschutzgebiet Sandboden Praterterrasse bei Markgrafneusiedl haben, und sie würde weniger Wald als Lebensraum von Vögeln und Fledermäusen mit entsprechenden Maßnahmenerfordernissen beanspruchen.

Ist-Zustand, Befundung

Das Vorhaben S8 Marchfeld Schnellstraße ist im nordwestlichen Marchfeld als Straßenverbindung zwischen der ebenfalls vorgesehenen Straße S1 und der bestehenden Straße L9, Gänserndorfer Straße, als westlicher Teil der S8 Marchfeld Schnellstraße, die schließlich mit der Querung der March bei Marchegg Bahnhof eine hochrangige Straßenverbindung zwischen Wien und Bratislava herstellen soll, vorgesehen. Im Abschnitt auf der Praterterrasse bei Parbasdorf liegt die Trasse im offenen Intensivackerland, führt an einem Wäldchen auf einer ehemaligen Lössaufwehung vorüber (beim „Napolenstein“), das kleinflächig von einer Anpassung der zuführenden Straße berührt wird, quert dann den Rußbach und steigt durch den Wagram, eine natürliche Höhenstufe mit Kiefernwald und verbuschendem Trockenrasen, auf die Gänserndorfer Terrasse. Im offenen Ackerland vor dem Kleinen Wagram ist z.B. Brutraum der Feldlerche und des Rebhuhns sowie Lebensraum Wirbelloser und Kleinsäuger der spärlichen Wegränder und Grassäume an Gehölzen betroffen. Mit einer Wirtschaftswegquerung ist eine Grünbrücke vorgesehen. Im Anstieg auf den Kleinen Wagram ist ein verbuschender Trockenrasen und ein Kiefernforst betroffen, Lebensraum kennzeichnender Wirbelloser, der Zauneidechse und typischer verbreiteter Vogelarten, darunter ein Brutplatz des Neuntöters.

Im Verlauf auf der Gänserndorfer Terrasse liegt die Trasse fast durchwegs im Einschnitt. Betroffen ist wieder offenes Intensivackerland, in dem wieder eine Grünbrücke vorgesehen ist, und im Verlauf an einem Gehölz, dem Wald bei Hagerfeld, ist auch eine Ruderalfläche mit Buschbestand, der ein weiteres Brutpaar des Neuntöters beherbergt, betroffen. Diese Ruderalfläche wird für die Anschlussstelle Strasshof beansprucht. Im Bogen nordwestlich um das Vogelschutzgebiet bei Markgrafneusiedl herum berührt die Trasse ein Vorkommensgebiet des Ziesels, das hier entlang eines alten Flugfeldes und vor allem auf einer aktuellen Brache vorkommt, die im Zuge des Vorhabens vergrößert werden soll. Hier ist eine Aufrechterhaltung der Verbindung zwischen den beiden Gebieten für das Ziesel mittels Kleintierdurchlässen vorgesehen. Im Verlauf nördlich am Vogelschutzgebiet vorüber liegt die Trasse im Einschnitt mit Damm nach Süden hin, so dass sich eine abschirmende Wirkung von 7 m Höhe ergibt, wodurch Auswirkungen durch Lärm auf das Hauptschutzgut des Vogelschutzgebietes, den Triel, verhindert werden sollen. Der Triel brütet hier in Schottergruben im Abbaugelände bei Markgrafneusiedl südlich der Trasse in einem fachlich gut betreuten Bestand (einem von 2 in Österreich). Nördlich vom Vogelschutzgebiet ist auch eine Grünbrücke von 50m Breite vorgesehen. Es werden einige stillgelegte Gruben und eine aktuell im Abbau befindliche Grube sowie ein Teich gequert. Abbaugelände ist Lebensraum für eine eigene Artengemeinschaft mit einem hohen Anteil an Wirbellosern, z.B. steilwandbewohnenden Hymenopteren (Grabwespen, Wildbienen), ferner von Amphibien, im Abbaugelände kommen auch Flussregenpfeifer, Uferschwalbe und Bienenfresser vor. Ein früherer Brutplatz der Rohrweihe in einer gequerten still gelegten Schottergrube besteht nicht mehr.

Im Abstieg von der Gänserndorfer Terrasse liegt die Trasse im Wald, der hier in die Fortsetzung des Kleinen Wagrams überleitet. Das Waldgebiet besteht zum Teil aus naturnahem Eichenwald und ist von Lichtungen und Grassäumen durchsetzt. Es ist Lebensraum und Aktionsraum von Fledermäusen. Die Zauneidechse ist hier ebenfalls häufig,

und unter den Vögeln erreicht die in der Kulturlandschaft der Niederungen selten gewordene Vogelart Baumpieper hohe Dichten. Vor dem Austritt aus dem Wald ist eine Grünbrücke vorgesehen. Nach dem Austritt aus dem Wald liegt die Trasse in durch Windschutzstreifen gekammertem Ackerland am Fuße des Kleinen Wagrams, quert im Bogen nach Süden einen Gehölzstreifen mit Leitlinienfunktion für Fledermäuse und führt wieder durch offenes Ackerland zur Straße L 9, in die sie einbindet. Zuvor ist wieder eine Grünbrücke vorgesehen. Von der Trasse der S 8 Marchfeld Schnellstraße in der Flur Klingefeld weg ist der Bau einer Druckrohrleitung zum Rußbach vorgesehen. Die Trasse der Rohrleitung springt bei einer Feldwegquerung (Objekt M16) von der Trasse der S 8 ab und verläuft entlang Wirtschaftswegen zum Rußbach, wo sie im Bereich einer Kläranlage mit einem Auslaufbauwerk einmündet. Davon sind jeweils Randbereiche von Lebensräumen von Tieren in Feldgehölzen, Feldern und Wegrändern sowie im Ufergehölz am Rußbach betroffen.

Nullvariante

Bei Ausbleiben des Vorhabens bleibt das Intensivackerland undurchschnitten und ohne lebensraumverbessernde Flächen, das Zieselgebiet auf der Gänserndorfer Terrasse bleibt unbeeinflusst und die Zieselbrache auf ihre Bestandsdauer voraussichtlich so groß wie derzeit, und Ruderalflächen und Abbaugelände entlang der Trasse bleiben ihrer weiteren anthropogen gesteuerten Entwicklung überlassen. Für den Triel ändert sich hinsichtlich der Lärmkulisse im Umfeld nichts.

Auswirkungen des Vorhabens, Gutachten

Bauphase

Die Projektwirkung der Flächenbeanspruchung im offenen Ackerland, im Abbaugelände nördlich vom Vogelschutzgebiet und im Wald tritt mit der Herstellung einer durchgehenden Baustraße entlang der Trasse ein, an der Rußbachquerung z.B. schon früher. Maßnahmen zur Vermeidung von Flächenverlusten für entsprechende Tierarten, das sind besonders die auch als Schirmarten heranzuziehenden Arten Feldlerche, Rebhuhn, Kiebitz und Neuntöter, sind daher so rechtzeitig umzusetzen, dass sie mit der Bauphase bereits wirksam sind. Von der Baustelle ist zudem vor allem Trennwirkung zu erwarten, die sich bei den gequerten Strukturen, dem Rußbach, dem Wagram und den Gehölzen, vor allem auf bodenlebende Tiere und strukturgebundene Fledermäuse auswirkt. Auswirkungen durch Lärm und Licht sollen aufgrund Kurzzeitigkeit und mit Maßnahmen gering gehalten werden.

Betriebsphase

Das Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße legt ein Verkehrsband in einige der für das Marchfeld typischen großen unzerschnittenen Tafeln in der Offenlandschaft. Die bleibenden Auswirkungen sind Flächenverbrauch, örtliche Trennwirkung und Fernwirkung vor allem durch Dauerlärm. Um nachteilige Auswirkungen durch bleibende Beanspruchung von Lebensraum zu vermeiden, sind die Flächen zur Lebensraumverbesserung im Offenland, die Brutflächen beim Abbaugelände (Kiebitz, Neuntöter, Pionierstandorte) und die Maßnahmen im Wald auf Bestandsdauer des Vorhabens aufrecht zu erhalten und fachlich zu betreuen. Um die Trennwirkung herabzusetzen, sind die vorgesehenen Maßnahmen in ihrer hier angepassten Form geeignet. Bei Umsetzung der Maßnahmen verbleiben keine erheblichen Auswirkungen im Sinne des UVP-G.

Schutzgebiete

Sensibelste geschützte Art im Auswirkungsbereich des Vorhabens ist der Triel im Vogelschutzgebiet Sandboden Praterterrasse im Gebietsteil Markgrafneusiedl. Die überwiegend dämmerungs- und nachtaktive Vogelart Triel ist für ihre Kommunikation vor allem zur Brutzeit auf die Wahrnehmung leiser Laute angewiesen. Anhand einer Modellierung der Auswirkungen des Straßenlärms mittels einer bioakustischen Studie wird Verkleinerung des Kommunikationsraums im Brutgebiet des Triels im Schotterabbaugelände bei Markgrafneusiedl um 3,8% gegenüber dem Zustand ohne Projekt errechnet. Diese Auswirkung wird als nicht erheblich eingestuft. Ein Monitoring des Kommunikationsraums wird vorgeschlagen. Da keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Triel durch Flächenverbrauch, Trennwirkung oder Lärm im Vogelschutzgebiet zu erwarten sind, und da auch keine nachteiligen Auswirkungen auf weitere geschützte Vogelarten im Vogelschutzgebiet zu erwarten sind, steht das Vorhaben nicht im Widerspruch mit den Erhaltungszielen für das Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse. Insbesondere ist auch das Verbreitungsgebiet der Großstrappe nicht betroffen.

Artenschutz

Die Verbotstatbestände der Störung am Nest, der Beunruhigung oder der Tötung werden aufgrund der Maßnahmen für den Triel (Tieflage, Abschirmung, Lage des Wildschutzzauns) nicht erfüllt. Für einige Arten, von denen Teile der Bruträume und Lebensräume vom Vorhaben beansprucht werden, wie Neuntöter und Zauneidechse, sind vorgezogene Maßnahmen zur Bereitstellung von Fortpflanzungsstätten und Lebensraum vorgesehen. Es ist daher kein Verbotstatbestand gegeben.

Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle

Es sind 39 ha Brutfläche für die Feldlerche, in die die vorgesehenen Brachestreifen für das Rebhuhn eingebunden werden können, 8 ha Brutfläche für den Neuntöter, 1,5 ha Brutfläche für den Kiebitz und 13 ha Waldverbesserungsflächen und einige weitere kleinere Flächen zur Vermeidung von Verlusten an Lebensraum für Trockenbiotopbewohner am Kleinen Wagram, Pionierstandortarten im Abbaugelände und für Tiere der für den pannonischen Trockenbereich typischen Kiefernforste erforderlich. Die Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Konnektivität der Landschaft beim Abbaugelände für das Ziesel waren dem Stand des Wissens anzupassen, es sind Rohrdurchlässe statt der Kleintierdurchlässe herzustellen, und es ist für das Aufrechterhalten bestimmter Mähmuster zur Zielenkung zu sorgen. Die Zieselschutzwände sind überklettersicher auszuführen. Die Amphibienleiterichtung ist unter fachlicher Betreuung im Detail herzustellen und laufend zu betreuen. Waldverbesserungsmaßnahmen sind in erweiterter Form, den Habitatansprüchen der betroffenen Arten gerecht werdend, einzurichten, und für Fledermäuse, die im Wald am Kleinen Wagram östlich der Gänserndorfer Terrasse betroffen sind, ist die spezielle Maßnahme der Baumsicherung bis zum Totholzstadium außerhalb des Einflussbereiches nicht nur der S 8, sondern auch des absehbaren Vorhabens Windpark Markgrafneusiedl III und V umzusetzen. Zum Nachweis der Wirksamkeit der projektseitigen Maßnahmen für den Triel ist Monitoring des Trielbestandes geeignet. Dem Berichtswesen über alle Maßnahmen wird große Bedeutung beigemessen.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Tiere und deren Lebensräume ist das Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere und ihre Lebensräume sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.6. Pflanzen und ihre Lebensräume

Untersuchungsraum

Für das Schutzgut „Pflanzen und ihre Lebensräume“ wird das Marchfeld als Lebensraum für vom Vorhaben möglicherweise betroffene Lebensraumtypen und Vegetationstypen betrachtet. Vom Vorhaben beanspruchter Grund wird besonders behandelt. Um der Landschaftsdynamik im Schotterabbaugelände bei Markgrafneusiedl gerecht zu werden, wurden dort Vegetation und Lebensraumtypen im Jahr 2014 aktualisierend nachkartiert, der gesamte übrige Raum wurde auf Aktualität der Angaben in den Einreichunterlagen überprüft.

Alternativen, Trassenvarianten

Alternativen und Trassenvarianten werden in den Einreichunterlagen ausreichend beschrieben. Im Hinblick auf das Schutzgut Pflanzen und ihre Lebensräume ist die geprüfte Trassenvariante entlang der Ostbahn relevant. Diese Trassenführung würde etwa den gleichen Flächenverbrauch wie die Einreichtrasse verursachen, sie würde zu weniger Zerschneidung der Lebensraumbänder und –komplexe am Kleinen Wagram, am Rußbach und im Schottergrubengebiet führen, weil sie über weite Strecken einer vorhandenen Infrastrukturtrasse, der Bahnstrecke 117 Stadlau – Marchegg Bahnhof, folgen würde, und sie würde weniger Wald mit entsprechenden Maßnahmenanforderungen betreffen.

Ist-Zustand, Befundung

Das Vorhaben ist im nordwestlichen Marchfeld als Straßenverbindung zwischen der ebenfalls vorgesehenen Straße S1 und der bestehenden Straße L9, Gänserndorfer Straße, als westlicher Teil der S8 Marchfeld Schnellstraße, die schließlich mit der Querung der March bei Marchegg Bahnhof eine hochrangige Straßenverbindung zwischen Wien und Bratislava herstellen soll, vorgesehen. Im Abschnitt auf der Praterterrasse bei Parbasdorf liegt die Trasse im offenen Intensivackerland, führt an einem Wäldchen auf einer ehemaligen Lössaufwehung vorbei (beim „Napolenstein“), das kleinflächig von einer Anpassung der zuführenden Straße berührt wird, quert dann den Rußbach und steigt durch den Wagram, eine natürliche Höhenstufe mit Kiefernwald und verbuschendem Trockenrasen, auf die Gänserndorfer Terrasse. Am Napoleonstein ist Trockenrasen betroffen. Im Anstieg auf den Kleinen Wagram ist ein verbuschender Trockenrasen und ein Kiefernforst betroffen, letzterer wird zur Gänze beansprucht. Zur Minderung nachteiliger Auswirkungen sind die Anlage von Trockenrasen und trassenbegleitenden Magerrasensäumen sowie die Aufforstung und Begründung von Wald im Trassenumfeld vorgesehen.

Im Verlauf auf der Gänserndorfer Terrasse liegt die Trasse teilweise im Einschnitt. Betroffen ist wieder offenes Intensivackerland, in dem eine Grünbrücke vorgesehen ist, und im Verlauf

an einem Gehölz, dem Wald bei Hagerfeld, ist auch eine Ruderalfläche mit Buschbestand und Trockenrasenanteil betroffen. Diese Ruderalfläche wird für die Anschlussstelle Strasshof beansprucht. Im Zuge eines Zubringers zur B 8 ist Trockenrasen und Ruderalvegetation an der Nordbahn betroffen. Nördlich vom Schotterabbaugelände ist eine Grünbrücke von 50m Breite vorgesehen. Es werden einige stillgelegte Gruben und eine aktuell im Abbau befindliche Grube sowie ein Teich gequert.

Im Abstieg von der Gänserndorfer Terrasse liegt die Trasse im Wald, der hier in die Fortsetzung des Kleinen Wagrams überleitet. Das Waldgebiet besteht zum Teil aus naturnahem Eichenwald und ist von Lichtungen und Grassäumen durchsetzt. Vor dem Austritt aus dem Wald ist eine Grünbrücke vorgesehen. Nach dem Austritt aus dem Wald liegt die Trasse in durch Windschutzstreifen gekamertem Ackerland am Fuße des Kleinen Wagrams, quert im Bogen nach Süden einen Gehölzstreifen und führt wieder durch offenes Ackerland zur Straße L 9, in die sie einbindet. Zuvor ist wieder eine Grünbrücke vorgesehen.

Von der Trasse in der Flur Klingensfeld weg ist die Verlegung einer Druckrohrleitung unter Wegrändern entlang Wirtschaftswegen zum Rußbach vorgesehen. Davon sind keine sensiblen Pflanzenstandorte betroffen, sondern Intensivackerland und Wegränder sowie der gepflanzte Gehölzsaum des Rußbachs, überwiegend Weiden, als Teil des Marchfeldkanalsystems.

Vom Vorhaben betroffen sind somit Trockenrasen auf einem früheren Dünenstandort im Marchfeld, Ruderalflächen mit Trockenrasenanteil im Schotterabbaugelände und an einer Bahnlinie auf der Gänserndorfer Terrasse, und zum Teil naturnaher Wald.

Nullvariante

Bei Unterbleiben des Vorhabens würde die Ist-Situation bezüglich Vegetation fortgeschrieben werden. Die vorgesehene Initiierung und Verbesserung von Trockenrasen würde eine Sicherung der entsprechenden Flächen bedeuten, die der fortschreitenden Veränderung von Trockenrasen im Marchfeld durch Ruderalisierung und Beanspruchung zumindest lokal entgegenwirken würde, dies würde wegfallen. Ebenso würde die Waldverbesserung wegfallen, die zumindest einige Bestände in naturnaher Form erhalten wird.

Auswirkungen des Vorhabens, Gutachten

Bauphase

Mit der Baufeldfreimachung und der Herstellung einer durchgehenden Baustraße setzt die Hauptwirkung des Vorhabens auf die Vegetation, die Flächenbeanspruchung, ein. Maßnahmen der Trockenrasenverpflanzung bzw. Heudrusch und Einsaat auf Empfängerflächen sind beim Trockenrasen am Napoleonstein vorgesehen. Zu den Aufgaben einer Umweltbauaufsicht, die einzusetzen ist, zählt die Kontrolle der physischen Abgrenzung sensibler Flächen vom Baugeschehen und die Kontrolle der Einhaltung der Grundbeanspruchungsgrenzen.

Betriebsphase

Die bleibenden Auswirkungen des Vorhabens sind Flächenverbrauch im offenen Ackerland, auf Ruderalflächen und Trockenrasen im Schotterabbaugelände bei Markgrafenriedl, beim Gehölz am Napoleonstein, am Kleinen Wagram und an der Nordbahn sowie Beanspruchung und Unterbrechung von Gehölzen am Rußbach und am Kleinen Wagram, der Geländestufe zwischen der Praterterrasse, dem tiefer gelegenen Teil des Marchfeldes, und der

Gänserndorfer Terrasse, dem höher gelegenen und trockeneren Teil des Marchfeldes, sowie von Windschutzgürteln und einem Feldgehölz. Maßnahmen zur Initiierung von Trockenrasen, Begründung von Gehölzen und Waldverbesserung sind vorgesehen. Auswirkungen durch Schadstoffimmissionen in sensible Lebensraumtypen sind nicht zu erwarten, da Stickstoffeinträge unter den entsprechenden Grenz- und Richtwerten liegen. Nachteilige Auswirkungen auf die Vegetation durch Veränderung des Wasserhaushaltes sind nicht zu erwarten, weil das Straßenwasser über Beckenanlagen und Rohrleitungen abgeleitet wird. Nachteilige Auswirkungen auf das nahegelegene Europaschutzgebiet nach der FFH-Richtlinie Pannonische Sanddünen sind nicht zu erwarten, weil in den Gebieten keine Grundbeanspruchung vorgesehen ist und Fernwirkungen nicht in dieses Gebiet reichen.

Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle

Als Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen ist die Initiierung von Trockenrasen und Ruderalflächen, die Ersatzaufforstung von Flächen in weit größerem Ausmaß als die beanspruchten Flächen, und ökologische Waldverbesserung im Wald am Kleinen Wagram vorgesehen. Zur Initiierung von Trockenrasen wird es in diesem Gutachten als notwendig erachtet, bei der Situierung der Flächen die Standorteignung mehr zu berücksichtigen und einen Teil der Maßnahmen als Pflegemaßnahmen auf bestehenden, verbuschenden Trockenrasen umzusetzen. Zu Ersatzaufforstungen wird in diesem Gutachten vorgeschlagen, den Anteil an Schwarzkiefernrtrups zu erhöhen.

Es ist ein Monitoring mit Berichtswesen zur zielgerechten Entwicklung der Trockenrasenflächen und der Gehölze umzusetzen.

Gesamtbewertung

Die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase durch Grundbeanspruchung werden als vertretbar eingestuft, weil ausreichende Wirksamkeit der Maßnahmen für den sensibelsten Lebensraumtyp, den Trockenrasen beim Napoleonstein, erwartet wird. Die Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase durch Schadstoffeintrag und Veränderung des Wasserhaushaltes für die Vegetation werden als geringfügig eingestuft, weil die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Minderung baustellenbedingter Auswirkungen gemäß dem Stand der Technik vorausgesetzt wird.

Die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens in der Betriebsphase durch Grundbeanspruchung werden als vertretbar eingestuft, weil zielgerechte Entwicklung der vorgesehenen Ersatzflächen und Flächen der Lebensraumverbesserung unter fachlicher Betreuung erwartet wird. Die Auswirkungen des Vorhabens in der Betriebsphase durch Schadstoffeintrag und Veränderung des Wasserhaushaltes für die Vegetation werden als geringfügig eingestuft, weil die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Minderung betriebsbedingter Auswirkungen nach dem Stand der Technik, wie Versickerungsflächen und Puffer- und Absetzbecken, vorausgesetzt wird.

Da durch das Vorhaben kein Grund innerhalb des FFH-Europaschutzgebiets „Pannonische Sanddünen“ beansprucht wird, sind nachteilige Auswirkungen auf geschützte Lebensraumtypen im Europaschutzgebiet durch Beanspruchung oder Verkleinerung auszuschließen. Da das Europaschutzgebiet „March-Thaya-Auen“ etwa 12 km vom Vorhaben entfernt liegt und auch keine indirekten Auswirkungen des Vorhabens etwa durch Änderung der Verkehrszahlen im weiteren Umfeld zu erwarten sind, steht das Vorhaben nicht im Widerspruch zu den Erhaltungszielen in diesen Schutzgebieten.

Aus Sicht des Fachgebietes Pflanzen und ihre Lebensräume ist das Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Pflanzen und ihre Lebensräume sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.7. Gewässerökologie und Fischerei

Untersuchungsraum

Die Trasse der S 8 vom Knoten S 1/S 8 bis zur ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) quert den Rußbach und den begleitenden Mühlgraben. Ebenfalls berührt vom Projekt wird der Obersiebenbrunner Kanal. Im Sinne des NGP (BMLFUW 2010 sowie Entwurf 2015) sowie der Vorgaben der QZV Ökologie OG sind daher die Detailwasserkörper DWK 408390002 (Rußbach von Fl.km 0,00 – 39,26) sowie DWK 411730002 (Obersiebenbrunner Kanal von Fl.km 0,00 – 2,63) als Fließgewässer-Untersuchungsraum bzw. -Beurteilungsraum zu verstehen. Die vom Vorhaben betroffenen stehenden Gewässer (Amphibiengewässer) werden in den beiden Teilgutachten 5 und 6 (Tiere bzw. Pflanzen und deren Lebensräume) behandelt. Die im Wasserbuch geführten Teichanlagen, welche sich entlang des Rußbaches bzw. im Nahbereich von für den Baustellenverkehr vorgesehenen Straßen sowie im Grundwasserabstrombereich der Trasse befinden, werden mitbetrachtet.

Alternativen, Trassenvarianten

Betrachtet man die S 8 als Gesamtprojekt (S 8 West, Mitte und Ost), so war die Einschätzung der Realisierbarkeit einer künftigen Marchquerung für die Trassenauswahl vorentscheidend. Da für die nördlichen Varianten (Marchquerung bei Angern) ein deutlich höheres Konfliktpotential angenommen wurde, gab es im Rahmen einer Natura 2000 – Alternativenprüfung eine Empfehlung für die Trassenkorridore „Mitte-Süd“ (in weiterer Folge als „Variante Nord“ bezeichnet) und „Süd“ (in weiterer Folge als „Variante Süd“ bezeichnet) (mit einer künftigen Marchquerung bei Marchegg). Da die Südvariante eine höhere Anzahl an Gewässerquerungen bedingt hätte, wurde in weiterer Folge die „Variante Nord“ aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie und Fischerei mit einem höheren Zielerfüllungsgrad bewertet.

Ist-Zustand, Befundung

Rußbach

Der Detailwasserkörper DWK 408390002 des Rußbaches wird derzeit gemäß Nationalem Gewässerbewirtschaftungsplan (NGP, Entwurf 2015) mit einem unbefriedigenden Zustand bewertet. Ausschlaggebend für die Gesamtbewertung ist die hydromorphologische Komponente des Ökologischen Zustands.

In struktureller Hinsicht zeigt sich der Rußbach deutlich beeinträchtigt: Ufer- und Sohldynamik sind durch die baulichen Maßnahmen stark eingeschränkt und allenfalls lokal geringfügig entwickelt, die Sohle ist zum Grundwasser hin abgedichtet. Das natürliche Abflussgeschehen wird durch die Dotation mit Donauwasser über den Marchfeldkanal vollständig überlagert. Zwischen Deutsch-Wagram und Parbasdorf erstreckt sich zu beiden

Seiten des Rußbaches ein Ufergehölzsaum, der rechtsufrig teilweise auch lückig, linksufrig hingegen breiter entwickelt ist. Unterhalb des Obersiebenbrunner Kanals sind Ufergehölze hingegen spärlicher vorhanden. Die Hydromorphologie ist in beiden Abschnitten mit Zustandsklasse 3 (stark beeinträchtigt) zu bewerten.

In stofflicher Hinsicht legen die Indikatoren eine geringfügige bis mäßige Belastung nahe. Bezüglich der saprobiellen (organischen) Belastung liegt ein guter Zustand vor. Auch hinsichtlich der Trophie (Nährstoffbelastung) wird meist der gute Zustand erreicht, temporär kann aber eine höhere trophische Belastung angezeigt werden. Die Aufwuchsalgen-gemeinschaft (Phytobenthos) indiziert einen guten bis mäßigen Zustand. Die bodenlebende wirbellose Fauna (Makrozoobenthos) erbringt schwankende Ergebnisse von „gut“ bis „unbefriedigend“, sie ist geprägt von ubiquistischen, von der Donau eingewanderten pontokaspischen Faunenelementen. Im Falle des Chlorids sowie der prioritären Stoffe werden die geltenden Umweltqualitätsnormen eingehalten.

Befischungsergebnisse aus dem Jahr 2013 ermittelten unter Zugrundelegung eines adaptierten Leitbilds (noch knapp) einen guten fischökologischen Zustand. Andere Befischungen aus demselben Jahr erbrachten, mit dem ursprünglichen Leitbild gerechnet, einen mäßigen bis unbefriedigenden Zustand. Anhand einer aktuellen Befischung aus dem Jahr 2016 zeigt sich, je nach verwendetem Leitbild, ein (gerade noch) guter bis unbefriedigender Zustand.

Obersiebenbrunner Kanal

Dies ist ein künstliches, vom Rußbach dotiertes Gewässer. Im Entwurf des NGP 2015 wird ein mäßiges oder schlechteres Potential ausgewiesen.

Stehende Gewässer (Amphibiengewässer)

Die vom Vorhaben betroffenen stehenden Gewässer (Amphibiengewässer) werden in den Teilgutachten 5 und 6 (Tiere bzw. Pflanzen und deren Lebensräume) behandelt. Exemplarisch werden im gegenständlichen Teilgutachten zwei Kleingewässer erwähnt: Ein im Trassenverlauf liegender Teich bzw. Weiher befindet sich in einer ehemaligen Kiesgrube südlich von Strasshof. Rund 80 % der Uferlinie zeigen einen teilweise breiten Röhrichtbestand mit den in NÖ geschützten Rohrkolben-Arten *T. latifolia* und *T. angustifolia*. Ein 680 m langer, rund 5 m breiter wasserführender Graben liegt trassennahe unmittelbar nördlich des vorhin genannten Weihers. Der Querschnitt ist teilweise mit Röhricht zugewachsen.

Teichanlagen (Wasserbuch)

Jene Teichanlagen, die im Verlauf des Rußbaches, nahe einer für den Baustellenverkehr vorgesehenen Straße oder im Grundwasserabstrombereich der Trasse liegen, werden aufgelistet und beschrieben (Abfrage aus dem Wasserbuch via NÖ Atlas 4.0).

Nullvariante

Aufgrund des prognostizierten steigenden Verkehrsaufkommens ist unter Beibehaltung der derzeitigen Entwässerungspraxis im niederrangigen Straßennetz von einer Zunahme des direkten und indirekten Eintrags verkehrsbedingter Schadstoffe auszugehen. Bei Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ist die geplante Reinigung der Straßenabwässer der S8 vor Einleitung in den Rußbach als vorteilhaft gegenüber der bestehenden Entwässerung der niederrangigen Verkehrsverbindungen zu bewerten, da im untergeordneten Straßennetz meist keine Reinigung der Straßenwässer erfolgt.

Auswirkungen des Vorhabens, Gutachten

Bauphase

Rußbach: Durch die Bautätigkeit (Brückenquerung, Einleitstelle) wird es temporär zu erhöhten Trübefrachten im Rußbach kommen, die allerdings durch entsprechende Maßnahmen verringert werden können.

Im Querungsbereich der Trasse sowie im Bereich des zu errichtenden Einlaufbauwerks wird es durch die Entfernung der Ufergehölze bzw. der Ufervegetation lokal zu einem Strukturverlust kommen.

Die Attraktivität des Fischereireviers wird zusätzlich durch Baulärm und Zugangsbeschränkungen während der Bauphase beeinträchtigt.

Obersiebenbrunner Kanal: Durch die vorgesehene Bautätigkeit nahe am Gewässer sowie den erforderlichen Baustellenverkehr kann es während der Bauphase durch Windverfrachtung von Staub zu sehr geringen stofflichen Einträgen kommen.

Stehende Gewässer (Amphibiengewässer): Die vom Vorhaben betroffenen stehenden Gewässer (Amphibiengewässer) werden in den Teilgutachten 5 und 6 (Tiere und deren Lebensräume, Pflanzen und deren Lebensräume) behandelt. Exemplarisch werden im gegenständlichen Teilgutachten zwei Kleingewässer erwähnt: Da die Trasse über einen Teich/Weiher südlich von Strasshof führt, kommt es zu einem Lebensraumverlust. Bereits in Bauphase 0 werden aber zwei Ersatzgewässer nordwestlich der ASt Markgrafneusiedl errichtet. Beim nördlich dieses Teiches liegenden Graben kann es während der Bauphase durch Windverfrachtung von Staub zu sehr geringen stofflichen Einträgen kommen.

Teichanlagen (Wasserbuch): Bei der linksufrigen Aufweitung des Rußbaches wird es während der Bauphase temporär zu erhöhten Trübefrachten kommen, die allerdings durch entsprechende Maßnahmen verringert werden können. Bei jenen Teichanlagen, die nahe einer für den Baustellenverkehr vorgesehenen Straße liegen, kann es während der Bauphase kann es durch Windverfrachtung von Staub zu sehr geringen stofflichen Einträgen kommen.

Betriebsphase

Rußbach: Durch die Einleitung der Winterstraßenwässer kommt es zu einer Erhöhung der Chloridimmission im Rußbach. Da das Qualitätsziel gemäß Qualitätszielverordnung Ökologie, Oberflächengewässer, klar eingehalten wird, ist davon auszugehen, dass es zu keiner Verschlechterung des ökologischen Zustands des Rußbaches kommen und die Zielerreichung gemäß Nationalem Gewässerbewirtschaftungsplan nicht verhindert wird. Die Berechnungen von Spitzenbelastungen (Lastfall 2) zeigen, dass toxische Auswirkungen auf die Flora und Fauna ausgeschlossen werden können.

Der dauerhafte lokale Verlust an Ufergehölzen im geplanten Querungsbereich der S 8 sowie im Bereich des Ausleitungsbauwerks für die Winterstraßenwässer kann durch gewässernahe Ersatzpflanzungen kompensiert werden.

Im unmittelbaren Querungsbereich verbleibt eine Beeinträchtigung des Fischereireviers durch Lärmbelästigung.

Obersiebenbrunner Kanal: Es ist davon auszugehen, dass es in der Betriebsphase zu keinen projektbedingten Eingriffen kommt.

Stehende Gewässer: Die vom Vorhaben betroffenen stehenden Gewässer (Amphibiengewässer) werden in den Teilgutachten 5 und 6 (Tiere und deren Lebensräume, Pflanzen und deren Lebensräume) behandelt. Exemplarisch werden im gegenständlichen Teilgutachten zwei Kleingewässer erwähnt: Der Lebensraumverlust beim o.a. Teich/Weiher wird durch die Errichtung zweier Ersatzgewässer nordwestlich der ASt Markgrafneusiedl

bereits in Bauphase 0 kompensiert. Beim nördlich des Weihers befindlichen Graben ist von keiner Beeinträchtigung während der Betriebsphase auszugehen.

Teichanlagen (Wasserbuch): Bei der linksufrigen Aufweitung des Rußbaches wird es durch die Einleitung der Winterstraßenwässer in den Rußbach zu einer Erhöhung der Chloridimmission im Rußbach kommen. Da das Qualitätsziel gemäß Qualitätszielverordnung Ökologie, Oberflächengewässer, klar eingehalten wird, ist davon auszugehen, dass es zu keiner Verschlechterung des ökologischen Zustands des Rußbaches kommt (Lastfall 1). Die Berechnungen von Spitzenbelastungen (Lastfall 2) zeigen, dass toxische Auswirkungen auf die Flora und Fauna ausgeschlossen werden können. Die übrigen Teichanlagen sind in der Betriebsphase vom Vorhaben nicht betroffen.

Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle

Zu den in der UVE dargestellten Maßnahmen sind aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie und Fischerei in der Bauphase zusätzliche Maßnahmen erforderlich. Diese betreffen u.a. die temporäre Verrohrung des Mühlgrabens, die Errichtung des Brückenbauwerks über den Rußbach und den Mühlgraben sowie die Herstellung des Einleitbauwerks.

Für die Betriebsphase ist ein Monitoring der Chloridbelastung sowie der biologischen Qualitätskomponenten (Phytobenthos, Makrozoobenthos, Fische) im Rußbach erforderlich.

Gesamtbewertung

Die gewählte Trassenführung und die den Fachbereich Gewässerökologie und Fischerei betreffenden Aspekte des Projektes (u.a. die bauliche Ausführung der Rußbachquerung und das gewählte Entwässerungskonzept) sowie die von Projektanten- und Gutachterseite festgelegten Maßnahmen führen zu geringen verbleibenden Beeinträchtigungen. Der ökologische Zustand der erfassten Qualitätselemente sowie des Detailwasserkörpers DWK 804390002 insgesamt wird durch das Vorhaben nicht verschlechtert, allfällige Sanierungsmaßnahmen und die Zielerreichung gemäß Nationalem Gewässerbewirtschaftungsplan werden nicht verhindert. Auch eine Verschlechterung des ökologischen Zustands des Obersiebenbrunner Kanals durch die geplante Rohrquerung kann ausgeschlossen werden. Die im NGP angegebenen Ziele werden durch das Projekt nicht gefährdet.

Aus Sicht des Fachgebietes Gewässerökologie und Fischerei ist das Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Gewässerökologie und Fischerei sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

III.1.8. Wildökologie, Jagd und Wald

Untersuchungsraum

Der engere Untersuchungsraum wurde zur Beschreibung der vom Vorhaben voraussichtlich erheblich beeinflussten Umwelt in der UVE mit einem rd. 500 m (Wald) bzw. rd. 1.000 m

(Wild und Jagd) umfassenden Streifen beidseits der Trassenachse abgegrenzt. Dieser Bereich umfasst die dauernden und befristeten Grundbeanspruchungen sowie jenen Bereich, der v.a. durch mikroklimatische Veränderungen, Immissionen von Luftschadstoffen, Trennwirkungen und Beeinträchtigung der Lebensraumqualität indirekt betroffen sein könnte.

Fragestellungen des regionalen Waldzustandes, der Vorbelastung durch Immissionen und der regionalen Waldausstattung wurden im erweiterten Untersuchungsraum behandelt, der zumindest die vom Vorhaben berührten Katastralgemeinden umfasst. Für einige Fragestellungen wurden auch regionale Daten (Forstbezirk Gänserndorf – Mistelbach) herangezogen.

Bei der Darstellung der Auswirkungen auf die Jagd wurden die von der Trasse betroffenen Jagdreviere herangezogen; für Aussagen über großräumige Funktionszusammenhänge (z.B. überregionale Wildtierkorridore) wurde der Untersuchungsraum auf die gesamte Region Weinviertel und Marchfeld erweitert.

Alternativen, Trassenvarianten

Als Ergebnis der durchgeführten SP-V wurde empfohlen, eine Schnellstraße zwischen Wien und der Staatsgrenze bei Marchegg weiter zu verfolgen. Aufgrund der besseren Vereinbarkeit mit den räumlichen Entwicklungszielen, der besseren verkehrlichen Wirkung und auch der kürzeren Durchquerung des Natura 2000 – Gebietes ist der Korridor Mitte-Süd zu präferieren. Eine Umsetzung der ÖV-Ausbaumaßnahmen gemäß S-Bahn Konzept ist dabei anzustreben.

Im Rahmen des Vorprojektes wurden drei Abschnitte (West, Mitte, Ost) jeweils in zwei Korridoren (Nord und Süd) untersucht und mittels Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) einander gegenübergestellt. Für den Abschnitt West (S 1 bis nordöstlich Untersiebenbrunn) und für den Abschnitt Mitte (nordöstlich Untersiebenbrunn bis B 49) wurde die Variante Nord, für den Abschnitt Ost (B 49 bis Staatsgrenze) wurde die Variante Süd zur Weiterverfolgung im Einreichprojekt empfohlen.

Den Bestimmungen des UVP-G, wonach die wesentlichen Auswahlgründe für die eingereichte Trasse darzulegen sind, wurde aus Sicht des Fachbereiches Wildökologie, Jagd und Wald entsprochen.

Die in der Projektgeschichte zum Einreichprojekt und zum Vorprojekt angeführte Beurteilung der Trassenvarianten ist für den Fachbereich Wildökologie, Jagd und Wald nachvollziehbar dargestellt.

Ist-Zustand, Befundung

Ist-Zustand Wald und Forstwirtschaft

Die natürlichen potentiellen Waldgesellschaften außerhalb der Auwaldgebiete (Pannonischer Traubeneichen-Hainbuchenwald, sonstige Eichenmischwälder) wurden zum Teil durch naturferne Kiefern- und Robinienforste ersetzt.

Der westliche Teil des engeren Untersuchungsraums ist von intensiver ackerbaulicher Nutzung geprägt. Dementsprechend weist dieses Gebiet eine nur mehr relikthafte Waldausstattung in Form von Waldremisen, Gewässersäumen und Windschutzanlagen auf.

Im mittleren und östlichen Teil fallen auch Teile größerer, zusammenhängender Waldflächen in den engeren Untersuchungsraum. Es handelt sich dabei teilweise um naturnahe Eichenmischwälder, zum Teil um naturferne Kiefern- und Robinienforste.

Insgesamt ist die Waldausstattung als nicht ausreichend einzustufen. Meist handelt es sich um Restbestände auf für die Landwirtschaft ungünstigen Standorten oder um Bestockungen

zur Stabilisierung von erosionsanfälligen Sandböden. Große zusammenhängende Waldkomplexe sind im Untersuchungsraum nur im Bereich zwischen Deutsch-Wagram und Weikendorf vorhanden.

Die Wertigkeit der Schutzfunktion der Waldflächen ist wegen der winderosionsgefährdeten Tschernosemböden als hoch einzustufen. Weiters gilt es anzumerken, dass diese Wälder aufgrund des § 21 Abs.1 ForstG außerdem sogenannte „Standortschutzwälder“ sind, deren Standort durch die abtragenden Kräfte von Wind, Wasser oder Schwerkraft gefährdet ist und die eine besondere Behandlung zum Schutz des Bodens und des Bewuchses sowie zur Sicherung der Wiederbewaldung erfordern (u.a. Wälder auf Flugsand- oder Flugerdeböden). Die hohe Wohlfahrtswirkung der Waldflächen im Untersuchungsgebiet ist insbesondere im geringen Bewaldungsprozent und in der hohen Bedeutung des Waldes für den Klimaausgleich, die Reinigung und Erneuerung der Luft sowie des Wassers (grundwassernahe Bestände) begründet.

Die größeren zusammenhängenden Waldbestände in Ortsnähe sind auch in Bezug auf die mittlere bis hohe Erholungsfunktion von Bedeutung.

Ist-Zustand Wildökologie und Jagd

Durch die seit Jahrhunderten intensive landwirtschaftliche Nutzung des Marchfeldes weist das Gebiet nördlich der Donau-Auen einen weitgehend offenen, „ausgeräumten“ Landschaftscharakter auf. Gehölzstrukturen sind meist nur kleinflächig in Form von Windschutzanlagen und Kleinwaldflächen („Remisen“) sowie im Bereich der Ufergehölzsäume des Rußbaches vorhanden. Nur am nördlichen und östlichen Rand des engeren Untersuchungsraumes sind südlich von Deutsch-Wagram, Strasshof und Gänserndorf einige größere, zusammenhängende Waldflächen vorhanden.

Aus wildökologischer Sicht sind diese Waldreste wichtige Einstands- und Deckungsflächen, in der offenen Kulturlandschaft, insbesondere die verbliebenen Heckenstrukturen und Windschutzgürtel.

In der weitgehend ausgeräumten Agrarlandschaft des Marchfeldes finden waldgebundene Tierarten nur mehr wenige Strukturen, die als Vernetzungselemente dienen. Kleinräumige Vernetzungselemente stellen der Rußbach und die Windschutzanlagen v.a. im Osten des Untersuchungsraumes dar, großräumig zusammenhängende Vernetzungselemente fehlen jedoch. Die ursprünglich bestehenden Rotwildwechsel zwischen den Donauauen über das Marchfeld zu den großen Waldgebieten im Norden sind dadurch nahezu nicht mehr nutzbar.

Das Rehwild ist die dominierende Schalenwildart im Untersuchungsgebiet. Es ist als Kulturfolger sehr anpassungsfähig und kommt auch in der offenen Intensivagrarlandschaft in größerer Dichte vor („Feldreh“), wo es teilweise auch im Herbst und Winter tagsüber bleibt.

Heute kommt Rotwild in der Region im Wesentlichen nur mehr in den südlich gelegenen Donauauen, in den Marchauen im Osten und in den isolierten, zusammenhängenden Waldgebieten (Hochleithen Wald, Matzner Wald) im Norden vor. Das Marchfeld selbst ist für das Rotwild als Lebensraum kaum mehr geeignet.

Rotwildfernwechsel sind im engeren Untersuchungsraum nicht (mehr) vorhanden; die aktuellen Migrationsachsen verlaufen nördlich und südlich des Untersuchungsraumes; v.a. zwischen Hochleithen Wald und Matzner Wald sowie entlang der Donau und in den Marchauen.

Die Schwarzwildbestände stiegen mit der Intensivierung des Maisanbaus ab den 1960er Jahren an. Schwarzwild kommt nun nicht mehr nur in Waldgebieten wie den Donau- und den Marchauen, sondern auch im Bereich landwirtschaftlicher Intensivflächen vor.

Nullvariante

Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile bei Unterbleiben des Vorhabens sind ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet. Relevante Auswirkungen durch Unterbleiben des Vorhabens sind für die Bereiche Verkehr, Siedlungs- und Wirtschaftsraum und Immissionen gegeben.

Hinsichtlich Wald und Forstwirtschaft sowie jagdliche Nutzungen und wildökologische Verhältnisse sind bei Unterbleiben des Vorhabens keine Auswirkungen gegeben.

Auswirkungen des Vorhabens, Gutachten

Auswirkungen auf Wald und Forstwirtschaft

Bauphase

Bei Verwirklichung der S 8 West beträgt das gesamte Ausmaß der beantragten Waldflächeninanspruchnahme (inkl. Projektänderung 2016):

befristete Rodungen im Gesamtausmaß von 48.038 m² (ca. 4,80 ha)

dauernde Rodungen im Gesamtausmaß von 104.373 m² (ca. 10,44 ha)

Gesamtrodefläche: 152.411 m² (ca. 15,24 ha)

Aufgrund der nicht ausreichenden Waldausstattung in den betroffenen Katastralgemeinden, und der überwiegend hohen Schutz- und Wohlfahrtsfunktion im Untersuchungsraum kommt dem zu erwartenden Waldflächenverlust und den Auswirkungen auf die überwirtschaftlichen Waldfunktionen eine besondere Bedeutung zu.

Die Waldausstattung wird in einigen Katastralgemeinden durch die befristeten und dauernden Rodungen zwar (vorübergehend) um bis zu 3,9% verringert, die regionale Waldausstattung wird durch das Vorhaben jedoch insgesamt mit nur 1% nur geringfügig vermindert. Dabei sind die vorgesehenen Maßnahmen (Wiederbewaldung befristeter Rodeflächen, Ersatzaufforstungen zur Kompensation der Dauerrodungen) nicht berücksichtigt, da sie in der Bauphase noch nicht oder nur zum Teil wirksam sind.

Größere Flächenverluste in Wäldern mit hoher Schutzfunktion ergeben sich nur durch die Durchschneidung eines größeren, zusammenhängenden Waldkomplexes südlich des Siedlungsraumes Strasshof/Gänsersdorf. In diesem Waldbereich fallen insgesamt rd. 6,2 ha befristete und dauernde Rodungen an.

Bei der Beurteilung der verlorengehenden Schutzwirkung des Waldes im Bereich der Rodeflächen ist zu berücksichtigen, dass im Bereich der befestigten S 8 und der begrüneten Böschungen und Ausgleichsflächen künftig keine erosionsgefährdeten offenen Flächen mehr vorhanden sind, wodurch sich eine Verstärkung der Winderosionen auf den Teil der Bauphase vor Befestigung bzw. Begrünung offener Flächen beschränkt. Aber auch in dieser Phase wird die Bodenerosion durch Wind aufgrund der geforderten staubmindernden Maßnahmen stark vermindert. Die Auswirkungen der Rodungen auf die Schutzfunktion des Waldes werden daher für die Bauphase als vertretbar eingestuft.

Mit dem Aufwachsen der Wiederaufforstungen und Ersatzaufforstungen wird die Schutzwirkung des Waldes mittelfristig wiederhergestellt; bei Umsetzung der im Projekt vorgesehenen Ersatzaufforstungen im Umfang der dreifachen Dauerrodungsfläche im Vergleich zum Ist-Zustand sogar deutlich verbessert.

Die Wohlfahrtsfunktion des Waldes (Wirkungen auf Wasserhaushalt, Klima und Luftqualität) wird durch die geplanten Rodungen von insgesamt 15,24 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 1%) vermindert, was vertretbaren Auswirkungen entspricht. Durch die vorgesehenen Maßnahmen (Wiederbewaldung befristeter Rodeflächen, Ersatzaufforstung

zur Kompensation der Dauerrodungen) wird die Wohlfahrtswirkung des Waldes mit zunehmendem Aufwachsen der Bestände wiederhergestellt und in weiterer Folge durch die größeren Ersatzaufforstungen gegenüber dem Ist-Zustand sogar verbessert.

Für die Bauphase werden die Auswirkungen auf die Erholungsfunktion auch unter Berücksichtigung der baubedingten Verlärmung von Waldflächen insgesamt als geringfügig eingestuft, da in der Umgebung genügend Waldflächen als Ausweichmöglichkeiten für naturnahe Erholung vorhanden sind.

In der Projektänderung 2016 ist die Einleitung der gesammelten Winterwässer in den Rußbach vorgesehen, was die Errichtung einer rd. 5,7 km langen Druckrohrleitung, die vom Bereich Klingensfeld-Johannesfeld bis zur Kläranlage Markgrafneusiedl über Feld- und Güterwege verläuft. Da die Leitung im Wegeplanum liegt, werden dort keine zusätzlichen Waldflächen benötigt. Nur im Bereich des Einlaufbauwerks beim Rußbach wird im Bereich des Uferbegleitgehölzes eine zusätzliche Waldfläche benötigt, wobei die zusätzliche dauernde Rodung 70 m² und die zusätzliche befristete Rodung 9 m² beträgt. Die zusätzlichen Rodungen sind aufgrund der geringen Flächengröße aus waldökologischer und forstfachlicher Sicht nicht relevant.

Die Auswirkungen auf Wald werden unter Einbeziehung der Folgen für die Waldausstattung und die überwirtschaftlichen Waldfunktionen für die Bauphase insgesamt als vertretbar eingestuft.

Betriebsphase

Bei Verwirklichung der S 8 West beträgt das Ausmaß der beantragten Waldflächeninanspruchnahme in der Betriebsphase (inkl. Projektänderung 2016):

dauernde Rodungen im Gesamtausmaß von 104.373 m² (ca. 10,44 ha)

Auf alle Katastralgemeinden im Trassenbereich bezogen, beträgt der dauernde Waldflächenverlust durch Rodungen 10,44 ha; dies entspricht 0,7 % der Gesamtwaldfläche von 1545,20 ha. Die in der Projektänderung 2016 vorgesehen zusätzliche dauernde Rodung im Ausmaß von 70 m² ist aufgrund der geringen Flächengröße aus waldökologischer und forstfachlicher Sicht nicht relevant.

Zum Ausgleich des Waldflächenverlustes durch Dauerrodungen sind Ersatzaufforstungen im Ausmaß der 3-fachen Dauerrodungsfläche; das entspricht einer Gesamtfläche von 313.119 m² durchzuführen.

Die Auswirkungen der Rodungen in der Betriebsphase entsprechen zu Beginn jenen der Bauphase. Da aber für die dauernden Rodungen im Einreichprojekt Ersatzaufforstungen im 3-fachen Flächenausmaß der Dauerrodungsfläche vorgesehen sind, nehmen die nachteiligen Auswirkungen auf den Wald und seine Wirkungen mit fortschreitender Dauer der Betriebsphase ab. Mit dem Aufwachsen der Ersatzaufforstungen werden sowohl die Schutzwirkung des Waldes als auch die Wohlfahrtswirkung und die Erholungswirkung wiederhergestellt und bei einer Zunahme der Waldfläche im Vergleich zum Ist-Zustand sogar verbessert.

Die Auswirkungen durch Flächenbeanspruchung von Wald (Rodungen) – unter Einbeziehung der Folgen für die Waldausstattung und die überwirtschaftlichen Waldfunktionen können daher – gemessen an den ersten Jahren - für die Betriebsphase als vertretbar eingestuft werden. Danach werden die Auswirkungen geringer und nach dem Wirksamwerden der Ersatzaufforstungen ist eine Verbesserung des Ist-Zustandes zu erwarten.

Die Auswirkungen durch qualitative Veränderungen des Grundwasser- und Bodenwasserhaushalts werden als geringfügig eingestuft, da infolge der Projektänderung 2016 die im Zuge der Straßenentwässerung erfassten salzhaltigen Winterwässer nicht mehr versickert, sondern in einen Vorfluter abgeleitet werden sollen.

Die Auswirkungen auf Wald werden unter Einbeziehung der Folgen für die Waldausstattung und die überwirtschaftlichen Waldfunktionen sowie der qualitativen Veränderungen des Grundwasser- und Bodenwasserhaushalt für die Betriebsphase insgesamt als vertretbar eingestuft.

Auswirkungen auf Wild und Jagd

Bauphase

Insgesamt beträgt die Flächenbeanspruchung von Lebensräumen in der Bauphase dauerhaft 139,64 ha und befristet 93,26 ha. Der gesamte Flächenbedarf in der Bauphase beträgt damit 232,90 ha.

In der Projektänderung 2016 ist zusätzlich die Einleitung der gesammelten Winterwässer in den Rußbach vorgesehen, was die Errichtung einer rd. 5,7 km langen Druckrohrleitung, die vom Bereich Klingensfeld-Johannesfeld bis zur Kläranlage Markgrafneusiedl über Feld- und Güterwege verläuft. Da die Leitung im Wegeplanum liegt, werden dort keine zusätzlichen Bauflächen benötigt. Nur im Bereich der Kläranlage Markgrafneusiedl ist auf einer Länge von rd. 115 lfm eine Ackerfläche bis zum Rußbach (samt Uferbegleitgehölz) zu queren, wobei der zusätzliche Flächenbedarf rd. 540 m² beträgt. Diese Maßnahmen ist aufgrund der geringen Flächengröße und der Lage unmittelbar angrenzend an die Kläranlage aus wildökologischer und jagdfachlicher Sicht nicht relevant.

Im westlichen Teilraum vom geplanten Knoten S1/S8 bis zur geplanten ASt. Strasshof, der von Intensivackerbau geprägt ist, und in dem nur wenige Waldflächen und Strukturelemente vorhanden sind, gehen durch die Flächenbeanspruchung mit Ausnahme kleinflächiger Verluste durch Querung linearer Gehölzstrukturen am Rußbach und am Terrassenübergang fast nur Ackerbauflächen als Wildlebensräume verloren. Aufgrund der im Verhältnis zur weiten Agrarlandschaft des westlichen Marchfelds relativ geringen Verluste an Offenlandschaft und den nur kleinflächigen Verlusten an Waldflächen und sonstigen Gehölzstrukturen werden die Auswirkungen durch direkte Lebensraumverluste unter Berücksichtigung der mäßigen Ist-Sensibilität als geringfügig bewertet.

Auch der nördliche Teilraum vom Bereich der geplanten ASt. Strasshof bis zur geplanten ASt. Markgrafneusiedl ist zum Teil von Intensivackerbau geprägt, es sind jedoch durch einige größere Waldflächen und ehemalige, teilweise wieder bestockte Schotterabbauf Flächen deutlich mehr Strukturen für Wildtiere vorhanden, als im östlichen Teilraum. In diesem Teilraum kommt es durch den Bau der S 8 zwar vorwiegend zu Beanspruchungen von Ackerbauflächen, jedoch auch zu größeren Waldflächenbeanspruchungen (rd. 1,1 ha im Randbereich eines größeren zusammenhängenden Waldkomplexes östlich von Deutsch-Wagram und rd. 6,2 ha befristete und dauernde Rodungen unmittelbar östlich der ASt. Markgrafneusiedl). Im Bereich von S8-km 9,5 kommt es zu Flächenverlusten in einer ehemaligen, zum Teil wiederbewaldeten Schottergrube. Bei der gegebenen hohen Sensibilität des Ist-Zustandes im Bereich der Waldflächen und der ehemaligen Schottergrube werden die Flächenverluste unter Berücksichtigung der vorgesehenen Rekultivierungen als vertretbar bewertet.

Im östlichen Teilraum Klingensfeld bis zur geplanten ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn sind durch Windschutzstreifen, Waldremisen und nahegelegene größere, zusammenhängenden Waldflächen relativ gute Strukturen und Lebensraumverhältnisse für Wildtiere gegeben. Der Verlust an Waldflächen und sonstigen Gehölzstrukturen durch den Bau der S8 ist in diesem Teilraum gering, da keine größeren, zusammenhängenden Waldflächen durchschnitten werden. Neben vorwiegend Intensivackerland sind auch einige Kleinwaldflächen und Windschutzstreifen von Flächenbeanspruchungen betroffen. Bei der gegebenen mäßigen

Sensibilität des Ist-Zustandes des Ackerlandes und der hohen Sensibilität der Waldflächen (die jedoch nur in geringem Umfang betroffen sind) werden die Flächenverluste unter Berücksichtigung der vorgesehenen Rekultivierungen als vertretbar bewertet.

Zusammenfassend werden die Auswirkungen auf das Wild durch Flächeninanspruchnahme während der Bauphase als vertretbar eingestuft. Die Auswirkungen sind nicht nur als geringfügig einzustufen, auch weil die im Einreichprojekt vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen, die Ersatz- und Wiederaufforstungen, Böschungsgestaltungen und sonstigen Gestaltungsmaßnahmen in der Bauphase noch nicht oder zumindest nicht voll wirksam sind.

Die Auswirkungen auf die Jagd durch den Bau der S 8 West werden als vertretbar eingestuft, da auch bei den durch das Vorhaben stark betroffenen Revieren eine Nutzung der verbleibenden Revierteile trotz Störungen und Zerschneidungen auch weiterhin möglich ist.

Betriebsphase

Die Auswirkungen des Lebensraumverlustes, der sich aus der dauernden Flächenbeanspruchung durch das Vorhaben ergibt, sind wie in der Bauphase zu bewerten. Bei Wirksamwerden der im Einreichprojekt dargestellten Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen kann dieser Flächenverlust infolge der qualitativen und quantitativen Aufwertung des verbleibenden Wildtierlebensraums zumindest mittelfristig soweit kompensiert werden, dass die Auswirkungen der Flächenbeanspruchung in der Betriebsphase mittelfristig als geringfügig eingestuft werden können. Wesentlich für diese Einstufung sind die im Einreichprojekt dargestellten Projektmaßnahmen zur qualitativen Aufwertung des verbleibenden Lebensraums. Da diese Maßnahmen teilweise erst mittelfristig (z.B. nach dem Aufwachsen der Gehölzstrukturen) vollständig wirksam werden, sind die Auswirkungen im ersten Jahrzehnt der Betriebsphase nicht als geringfügig, sondern als vertretbar einzustufen. Durch die Projektänderung 2016 wird zusätzlich zu dem im UVP-Teilgutachten Wildökologie, Jagd und Wald bewerteten Lebensraumverlust eine Fläche von 70 m² im Bereich des Ufergehölzes des Rußbaches für das Einlaufbauwerk für die Ableitung der Winterwässer benötigt. Dieser zusätzliche Flächenverbrauch ist so geringfügig, dass mit keinen relevanten zusätzlichen Auswirkungen zu rechnen ist.

Die Errichtung von hochrangigen Straßen ist ohne Maßnahmen gewöhnlich mit gravierenden Auswirkungen durch Barriereeffekte und ökologischen Trennwirkungen (Lebensraumfragmentierung, Verinselung von Tierhabitaten, Be- oder Verhinderung des genetischen Austausches, Wanderhindernisse) verbunden. Da bei der S 8 West durchgehend Wildschutzzäune geplant sind (sofern nicht Lärmschutzwände deren Funktion übernehmen), werden Wildunfälle zwar weitgehend verhindert, gleichzeitig entsteht dadurch jedoch eine Vollbarriere.

Im Bereich der geplanten S 8 West sind auf rd. 14,8 km Länge insgesamt 4 Wildtierpassagen bzw. Wildquerungsmöglichkeiten vorgesehen, die der Kategorie C entsprechen, sowie 2 Wildtierpassagen der Kategorie B vorgesehen. Die in der RVS 04.03.12 Wildschutz genannten Mindestzahlen für Wildquerungen sind damit erfüllt. Die geforderten Mindestabstände zu Siedlungen und Windkraftanlagen werden eingehalten. Die Errichtung einer Wildtierpassage der Kat. A ist nicht erforderlich, da im Abschnitt West der S 8 kein überregional bedeutender Wildtierkorridor für Großwildarten berührt wird.

Durch die geplanten Wildtierpassagen wird die durch die Vollbarriere der S 8 unterbrochene Durchgängigkeit von Wildwechseln und Vernetzung von Lebensräumen weitgehend wiederhergestellt.

Die Auswirkungen durch Zerschneidungen und die Barrierewirkungen werden in der Betriebsphase bei hoher Eingriffserheblichkeit unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehenen, hoch wirksamen Maßnahmen als vertretbar eingestuft.

Die Auswirkungen auf die Jagd durch den Betrieb der S 8 West werden als vertretbar eingestuft, da auch bei den durch das Vorhaben stark betroffenen Revieren eine Nutzung der verbleibenden Revierteile trotz Störungen und Zerschneidungen auch weiterhin möglich ist.

Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle

Für das Fachgebiet Wald wurden Maßnahmen zur Hintanhaltung oder Verminderung nachteiliger Auswirkungen für die umliegenden Wälder sowie solche zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen des Waldes festgelegt.

Als wesentliche Maßnahmen sind die Sicherung benachbarter Bestände, die Minimierung der Staubbildung, die Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit der Waldfläche und die naturnahe Bestockung und Ausgestaltung der Wiederbewaldungs- und Ersatzaufforstungsflächen sowie deren Schutz bis zur Bestandssicherung zu nennen.

Die vom Projektwerber vorgesehenen Maßnahmen sind Projektbestandteil und damit ebenso umzusetzen, wie die zusätzlich in diesem Teilgutachten geforderten Maßnahmen.

Für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd werden die in der UVE dargestellten Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung nachteiliger Auswirkungen auf Wildtiere und die Jagdwirtschaft teilweise präzisiert. Weiters wurden Maßnahmen zur qualitativen Verbesserung der Wildtierpassagen formuliert (Blendschutz). Ziel ist es, durch die Konkretisierung dieser Maßnahmen negative nachteilige Auswirkungen durch dieses Projektvorhaben zu minimieren bzw. auszugleichen.

Zur Beweissicherung und Kontrolle wird die Einsetzung einer Umweltbauaufsicht für die Fachbereiche Forsttechnik und Wildökologie sowie eine Kontrolle der Wildzäune und ein Monitoring der Wildquereinrichtungseinrichtungen gefordert.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Wildökologie, Jagd und Wald ist das Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter jagdbares Wild sowie Wald sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.9. Boden und Landwirtschaft

Untersuchungsraum

Für das geplante Vorhaben wird grundsätzlich zwischen einem fachspezifischen engeren Untersuchungsgebiet, das von den Auswirkungen des Vorhabens möglicherweise direkt durch Flächen berührt ist und in dem der Ist-Zustand flächendeckend erfasst wird („Detailkartierungsbereich“), und einem erweiterten Untersuchungsgebiet unterschieden, für das der Ist-Zustand - soweit er von Auswirkungen des Vorhabens indirekt (z.B. durch Wechselwirkungen) berührt wird - ausschließlich anhand vorhandener Daten und Stichprobenuntersuchungen ohne Kartierungen beschrieben wird.

Alternativen, Trassenvarianten

Im Zuge der Erstellung des ggst. Projektes wurden von der Projektwerberin verschiedene Trassenvarianten und alternative Lösungsmöglichkeiten geprüft. Diese sind im Vorprojekt und im Einreichprojekt dargestellt.

Das eigentliche Vorprojekt wurde im Jahr 2007 erstellt. Im Rahmen einer Alternativenprüfung wurden Konfliktzonen mit ausgewiesenen Natura 2000-Gebieten im Planungsgebiet geprüft und innerhalb dieser Konfliktzonen betroffene Schutzgebiete analysiert. Darauf aufbauend erfolgte die Ermittlung des Gesamtrisikos für jede Konfliktzone und eine Zusammenfassung des Gesamtrisikos in den Alternativen. Durch die Alternativenprüfung gemäß Natura 2000 wurden jene Trassenkorridore und -varianten mit hohem Risiko ausgeschieden.

Entsprechend den Ergebnissen der vorausgegangenen Planungsschritte wurden mit Beginn des Vorprojektes 2007 die S 8 in drei Teilabschnitte unterteilt (West, Mitte und Ost).

Die Gliederung in Teilabschnitte ist sinnvoll, da die Trassenvarianten der einzelnen Abschnitte miteinander beliebig kombinierbar sind. Auf Grund der möglichen Kombinierbarkeit der Varianten der Einzelabschnitte miteinander konnte im Vorprojekt eine Variantenauswahl für jeden einzelnen Abschnitt vorgenommen werden.

Daraus wurde eine Variantenempfehlung entwickelt, welche auf Basis der Wirkungsanalyse, Nutzwertanalyse Kosten-Wirksamkeits-Analyse mit Sensitivitätsanalyse die Umsetzung für den zuerst zu errichtenden Abschnitt West KN S 1 / S 8 bis L9 (ASt. Gänserndorf) empfiehlt. Das Schutzgut Boden war bei der Bewertung nicht ausschlaggebend.

Für die Fachbereiche Boden und Landwirtschaft ergaben sich im Rahmen dieses Vorprojektes auf Grund des Vorkommens hochwertiger Ackerböden (Tschernoseme), der Erreichbarkeit durch befestigte Wirtschaftswege und der arrondierten Flurformen abschnittsweise als zumindest „hoch“ bis „sehr hoch“ (im Bereich der Praterterrasse), ansonsten als „mäßig“ (im Bereich der Gänserndorfer Terrasse) zu beurteilen sind.

Die Eingriffsintensität wurde in Bezug auf den durchschnittlichen Bodenverbrauch sowie Beeinträchtigungen der Bewirtschaftungsverhältnisse (Flurzerschneidung und Trennwirkung) – je nach Trassenabschnitt und der edaphischen und nutzungsspezifischen Verhältnisse – als „mäßig“ bis „hoch“ beurteilt. Eine hohe Eingriffsintensität ergibt sich auf der Praterterrasse infolge des durchschnittlichen Bodenverbrauches von 8,1 ha/km, der lokalen Trennwirkungen sowie des Entstehens lokal ungünstiger Flurformen und auf der Gänserndorfer Terrasse durch einen durchschnittlichen Bodenverbrauch von 8,5 ha/km, eine deutliche Trennwirkung der landwirtschaftlichen Wege, bereichsweise ungünstige Flurformen sowie die randliche Beanspruchung eines Bewässerungsfeldes. In der Obersiebener Bucht liegt der durchschnittliche Bodenverbrauch bei 7,5 ha/km, weiters ergeben sich lokale Trennwirkungen und lokal ungünstige Zerschneidungen der Feldstücke. Daraus resultiert eine mäßige Eingriffsintensität.

Dazu sind aber mögliche Kompensationsmaßnahmen in Abhängigkeit von den Auswirkungen dargestellt, sodass dem Gesamtergebnis des Vorprojektes 2007 mit der Empfehlung Variante „Nord“ aus Sicht der Fachbereiche Boden und Landwirtschaft gefolgt werden kann.

Den Bestimmungen des UVP-G, wonach die wesentlichen Auswahlgründe für die eingereichte Trasse darzulegen sind, wurde damit aus Sicht des Fachbereiches Boden und Landwirtschaft entsprochen.

Die in der Projekthistorie zum Einreichprojekt und dem Vorprojekt angeführte Beurteilung der Trassenvarianten sind für das Schutzgut Boden und die Nutzung Landwirtschaft nachvollziehbar dargestellt.

Nullvariante

Bei Unterbleiben des Vorhabens sind keine Auswirkungen auf Boden und Landwirtschaft gegeben. Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens sind ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet.

Ist- Zustand

Der Ist-Zustand für das Schutzgut Boden und die landwirtschaftliche Nutzung wurde von der Projektwerberin in der Einlage 3-6.4 Fachbericht „Boden und Rohstoffe“ sowie Einlage 3-6.1 „Landwirtschaft“ erfasst und analysiert. Die von Seiten der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen und Daten sind soweit nachvollziehbar und für die Beurteilung des Ist-Zustandes ausreichend.

Boden

Der Fachbereich „Boden“ inklusive der generellen Betrachtung der Bodennutzung zur „Rohstoffgewinnung“ von Sanden und Kiesen im Untersuchungsraum erstreckt sich für den Abschnitt West der S 8 vom Knoten S1 / S8 bis zur ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9). Das Projektgebiet liegt im östlichen und nördlichen Wiener Becken, das im Tertiär verlandete und im Quartär seine heutige Landschaftsform mit den Terrassen des Marchfeldes und des Wiener Raumes erhielt.

Hauptsächlich durch den Einfluss des Klimas haben sich aus diesem Ausgangsmaterial im Laufe von Jahrhunderten Böden entwickelt, die man in die Gruppe der Tschernoseme (Steppenschwarzerden) stellen kann. Auf der höher gelegenen Gänserndorfer Terrasse haben Löss tiefgründigere Tschernoseme ausgebildet. Im zentralen Bereich der Gänserndorfer Terrasse kommen auf großen Gebieten Paratschernoseme vor, das sind Areale, die aus dem "Älteren Flugsand" hervorgegangen sind. Diese Böden sind wegen ihrer leichten Bodenart, der geringeren Wasserspeicherkapazität und Seichtgründigkeit bei weitem nicht so fruchtbar wie Tschernoseme.

Die wichtigsten Bodentypen im Untersuchungsgebiet sind Tschernoseme, Paratschernoseme, daneben auch Feuchtschwarzerdeböden und vereinzelt Auböden. Entsprechend dem Grad der Pedogenese und in Abhängigkeit vom Ausgangssubstrat, der morphologischen Lage und dem Wassereinfluss haben sich dazu unterschiedlichen Subtypen entwickelt.

Die Böden des Untersuchungsgebietes weisen neutrale bis schwach alkalische pH-Werte und eine mittlere bis hohe Kationenaustauschkapazität auf. Der Kationenaustauschkapazität (KAK) ist im Untersuchungsraum als hoch einzustufen, der Humusgehalt als schwach humos bis mittelhumos.

Der natürliche Bodenwert im Untersuchungsgebiet reicht von mittel bis hochwertigem Ackerland.

Landwirtschaft

Der Untersuchungsraum ist Teil des landwirtschaftlichen Hauptproduktionsgebietes „Marchfeld“. Aufgrund der Lage und des enormen Siedlungsdrucks im Bereich der im Einzugsbereich des Ballungsraums Wien liegenden Gemeinden kommt es zu einer

sukzessiven Reduzierung landwirtschaftlicher Produktionsflächen zugunsten neuer Siedlungs- und Gewerbegebiete.

Der überwiegende Anteil der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe im Untersuchungsgebiet wird im Haupterwerb geführt. Generell spielt die landwirtschaftliche Nutzung im Vergleich zur Forstwirtschaft eine deutlich übergeordnete Rolle.

Im Untersuchungsgebiet überwiegt die ackerbauliche Nutzung (durchschnittlich 95 % der landwirtschaftlich genutzten Fläche), der aufgrund des hohen Versorgungsgrades der landwirtschaftlichen Nutzflächen mit Bewässerungen (Gemüseanbau insbesondere im Marchfeld), eine besonders hohe Bedeutung zukommt. Die Wasserversorgung erfolgt überwiegend über Feldbrunnen und genossenschaftliche Bewässerungsanlagen.

Den flächenmäßig bedeutendsten Anteil der ackerbaulichen Nutzung im Untersuchungsgebiet nimmt der Anbau von Weizen ein, weiters der Anbau von Gemüse und Zuckerrüben.

Die Tierhaltung spielt aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten und der überdurchschnittlich guten Bodenbonitäten eine vergleichsweise untergeordnete Rolle.

Das landwirtschaftliche Wirtschaftswegenetz ist sehr gut ausgebaut; die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Nutzflächen ist in einem befriedigenden Ausmaß gegeben.

Klima

Das Untersuchungsgebiet liegt im pannonisch-kontinentalen Klimaraum mit semiarider Ausprägung im Winter und trocken subhumider im Sommer.

Die Jahresdurchschnittstemperaturen liegen um 9,4 °C in Obersiebenbrunn und Deutsch-Wagram.

Die Terrassenebenen im Marchfeld weisen ein günstiges Wärmeklima auf. Mit Jahresniederschlägen um 550 mm im Marchfeld und 590 mm in Obersiebenbrunn und 612 mm in Deutsch-Wagram zählt das Marchfeld zu den trockensten Gebieten Österreichs. Bis zu 60 % des Niederschlags fallen in der Vegetationsperiode. Bei einer potenziellen Verdunstung von rund 560 mm und den häufig auftretenden, kräftigen NW- und W-Winden kann es vor allem im Sommer zu Austrocknungstendenzen kommen.

Die Windverteilung zeigt zu allen Jahreszeiten ein Überwiegen von Westwinden mit einem Häufungsmaximum im Sommer und einem Minimum im Winter. Zudem wehen auch häufig Winde aus SE. Die durchwegs kräftigen Winde haben austrocknende Wirkung und führen vor allem im Frühjahr bei fein aufgefrorener Frostgare sowie im Spätsommer und Herbst nach Aberntung der Felder zur Abtragung und Ausblasung der Bodenkrume („Flugerde“).

Immissionssituation – Schadstoffvorbelastung

Grundbelastung der Luft

Bis auf die für den Osten Österreichs typischen hohen Ozonwerte ist die Vorbelastung der Luft durch pflanzenrelevante Schadstoffe als gering bis mittel einzustufen; die einschlägigen Grenz- und Richtwerte wurden durchwegs eingehalten.

Grundbelastung des Bodens

Die Ergebnisse der Bodenzustandserhebung (Bodenbeweissicherung) sowie der Luftschadstoffberechnungen ergeben keine Hinweise auf eine relevante Vorbelastung des Bodens durch industrielle oder verkehrsbedingte Schadstoffeinträge.

Grundbelastung von Pflanzen

Aus den dargestellten Daten der Grundbelastung der Luft ergaben sich keine Hinweise auf eine relevante Schadstoffbelastung der Vegetation im Bereich der geplanten Trasse.

Grundbelastung von Tieren

Aufgrund der geringen Vorbelastung von Böden und Pflanzen ist nicht von einer relevanten Schadstoffanreicherung über die tierische Nahrungskette auszugehen. Eine erhebliche Schadstoffvorbelastung von Tieren ist daher nicht zu erwarten.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Flächenbeanspruchung: Insgesamt beträgt die Flächenbeanspruchung natürlichen Bodens in der Bauphase dauerhaft 139,64 ha und befristet 93,26 ha, in Summe also 232,90 ha. Davon entfallen 195,08 ha auf landwirtschaftliche Flächen, 14,28 ha auf Wald und 23,54 ha auf sonstige Flächen, die gesamt in der Bau- und Betriebsphase beansprucht werden.

Davon erfolgt in der Bauphase eine befristete, temporäre Flächeninanspruchnahme von 78,71 ha landwirtschaftlichen Nutzflächen, 4,80 ha Wald und 9,76 ha auf sonstigen Flächen.

Die permanente Flächenbeanspruchung in der Bauphase (und damit in der späteren Betriebsphase) beträgt 139,64 ha, wovon landwirtschaftliche Nutzflächen im Ausmaß von 116,37 ha, Abbauf Flächen zur Rohstoffgewinnung von 6,12 ha, Gewässerflächen von 0,39 ha, versiegelte Verkehrsflächen im Ausmaß von 6,51 ha, sonstige versiegelte Flächen von 0,77 ha sowie 9,49 ha Wald benötigt werden.

In Summe werden also in der Bauphase an landwirtschaftlicher Nutzfläche 195,08 ha, Abbauf Flächen für Rohstoffgewinnung 10,62 ha, Gewässerflächen 0,54 ha, versiegelte Verkehrsflächen 4,8 ha, sonstige versiegelte Flächen 0,5 ha und Waldflächen im Ausmaß von 6,1 ha benötigt.

Zusätzlich werden im UVP Teilgutachten 05 (Tiere und deren Lebensräume) Ausgleichsflächen im „worst case szenario“ im Ausmaß von rd. 39 ha gefordert, die durchwegs im Bereich landwirtschaftlicher Nutzflächen von der Projektwerberin erworben werden müssen, was den tatsächlichen permanenten Flächenverbrauch von landwirtschaftlichen Nutzflächen insgesamt auf max. rd. 116,37 ha + 39 ha = 155,37 ha erhöht. Diese Ausgleichsflächen befinden sich außerhalb der Betriebsumhüllenden und werden als ökologische Ausgleichsflächen zwar der landwirtschaftlichen Nutzung dauerhaft entzogen, nicht jedoch dem Naturraum.

Durch die Summe der Abtragsmassen von insgesamt 694.200 m³ Oberboden und 2.217.900 m³ (aufgelockert) Bodenaushub (Schotter, Ausande) kommt es zu Veränderungen des natürlichen Bodenaufbaus. Als Oberboden werden 190.200 m³ wieder eingebaut, 1.644.600 m³ Bodenaushub (~ 74,2 %) werden im Projektgebiet wieder eingebaut. Es wird davon ausgegangen, dass die verbleibenden rd. 231.700 m³ in den Wirtschaftskreislauf übergeführt werden können.

Der Wiedereinbau des anfallenden Humus umfasst im Wesentlichen Aufforstungsflächen, Rekultivierungsflächen, Ausgleichsflächen, Böschungen, Grünbrücken und Dämme etc.

Auswirkungen auf die regionale Bedeutung der landwirtschaftlichen Nutzung sind jedoch nicht zu erwarten, da der Flächenverlust im Verhältnis zur gesamten regionalen landwirtschaftlichen Nutzfläche gering ist. Daher werden die Projektauswirkungen durch Flächenbeanspruchung für die landwirtschaftliche Nutzung und durch Veränderung des natürlichen Bodenaufbaus in der Bauphase als vertretbar eingestuft.

Auswirkungen durch Schadstoffbelastung: Da die baubedingten Emissionen von Luftschadstoffen nur in der Bauphase vorübergehend und kurzfristig auf den Boden einwirken, sind keine relevanten Veränderungen des Bodenchemismus – weder durch Staubbiederschlag noch durch Stickstoffeinträge – zu erwarten. Die Auswirkungen des Vorhabens durch Luftschadstoffe auf Boden und Landwirtschaft werden daher für die Bauphase als geringfügig eingestuft.

Auswirkungen durch Wasserhaushaltsveränderungen: Bei Einhaltung der einschlägigen Vorschriften für den Betrieb von Baumaschinen und der im Einreichprojekt vorgesehenen Maßnahmen sind in der Bauphase keine wesentlichen Auswirkungen durch qualitative Veränderungen des Wasserhaushaltes in Bezug auf das Schutzgut Boden zu erwarten. Für Feldbrunnen, die durch die Errichtung der S 8 direkt betroffen sind, sind Ersatzwasserversorgungen vor Baubeginn zu errichten, sodass quantitativ und qualitativ eine gleichwertige Versorgung in der Bauphase sichergestellt wird.

Veränderungen des Mikroklimas: Der Charakter des Untersuchungsgebietes entlang der geplanten S 8-Trasse, die geringe Relieffhöhe und die klimatischen Gegebenheiten (starke und häufige Winde) reduzieren die Gefahr der Entstehung von Kaltluftseen und damit die Gefahr einer negativen Veränderung des Mikroklimas.

Durch den Trassenverlauf der S 8 und die vorgesehenen baulichen Maßnahmen sind keine wesentlichen Auswirkungen auf die vorherrschenden Windverhältnisse zu erwarten. Direkte Auswirkungen auf die Umgebung beschränken sich aber auf wenige Meter neben der Fahrbahn, wodurch auch die Gesamtverdunstung nicht wesentlich beeinflusst wird. Der Verdunstungsverlust durch die Versiegelung wird zudem durch vorgesehene Versickerung und die Straßenbegleitpflanzungen kompensiert. Die Auswirkungen durch Beschattung, insbesondere durch Bauwerke und durch Gehölzpflanzungen sind in der Bauphase nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf Funktionszusammenhänge: In der Bauphase ist im trassennahen Bereich mit zeitlich begrenzten Erschwernissen in Bezug auf landwirtschaftliche Funktionszusammenhänge zu rechnen. Die Trennwirkung während des Baugeschehens kann durch ein provisorisches Wegenetz weitgehend verhindert werden, Rest- und Zwickelflächen werden abgelöst.

Betriebsphase

Flächenbeanspruchung: Der dauerhafte Flächenverbrauch von natürlichem Boden für den Betrieb der S 8 beträgt 139,64 ha. Davon entfallen 116,37 ha auf landwirtschaftliche Flächen, 9,5 ha auf Wald und 13,78 ha auf sonstige Flächen, die dauernd beansprucht werden.

Zusätzlich werden im Teilgutachten 05 noch Ausgleichsmaßnahmen im max. Ausmaß von 39 ha gefordert. Diese Flächen werden zwar dem Naturraum nicht entzogen, stehen jedoch für eine landwirtschaftliche Nutzung nicht mehr zur Verfügung.

Aufgrund der Lage des Projektgebiets und der Tatsache, dass auch nach dem Bau der S 8 ausgedehnte Flächen mit natürlichen Böden im Bereich des Marchfeldes vorhanden sein werden und ein Teil der Flächenbeanspruchung rekultiviert wird, werden die Auswirkungen durch Flächenbeanspruchung in der Betriebsphase in Bezug auf das Schutzgut Boden als vertretbar eingestuft.

Insgesamt beträgt die im Projekt beantragte dauernde Flächenbeanspruchung landwirtschaftlicher Nutzflächen in der Betriebsphase 116,37 ha. Durch die zusätzlich geforderten zusätzlichen Ausgleichsflächen erhöht sich der Verlust an landwirtschaftlicher Nutzfläche im „worst case szenario“ auf in Summe 116,37 ha + 39 ha = 155,37 ha. Von den gesamten, für den Betrieb im „worst case szenario“ benötigten 169,37 ha werden 45,4 ha oder 26,81% dauernd versiegelt. Vom permanenten Flächenverbrauch werden demnach 123,97 ha oder 73,19% nicht versiegelt (Böschungen, Anrampungen, Becken, Mulden, Ausgleichsflächen, udgl.): 74,4 ha und auf Grund der Forderung in den UVP Teilgutachten 05 im „worst case szenario“ von zusätzlich max. 39 ha werden für Gestaltungs- und Ausgleichsflächen herangezogen.

Auswirkungen auf die regionale Bedeutung der landwirtschaftlichen Nutzung sind jedoch wegen des im Verhältnis zur regionalen Agrarnutzfläche geringen Flächenverlustes nicht zu erwarten. Daher werden die Projektauswirkungen durch Flächenbeanspruchung für die landwirtschaftliche Nutzung in der Betriebsphase als vertretbar eingestuft.

Auswirkungen durch Schadstoffbelastung: Zur Beurteilung nachteiliger Auswirkungen auf den Boden durch Emissionen von Luftschadstoffen sind vorhabensbedingte Depositionen von Schwermetallen und Stickstoff zu bewerten.

Durch das Vorhaben sind nur geringe bis vernachlässigbare Depositionen und daher auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Boden zu erwarten.

Zu den Auswirkungen von Stickstoffdioxid auf landwirtschaftliche Nutzpflanzen ist festzustellen, dass der Langzeit-Vegetationsrichtwert der Österreichischen Akademie der Wissenschaften zum Schutz der Vegetation auch in unmittelbarer Trassennähe eingehalten wird. Die betriebsbedingte Zusatzbelastung liegt im größten Teil der Trasse im Bereich von rd. 10% des Grenzwertes. Eine relevante Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Nutzflächen kann ausgeschlossen werden. Die Auswirkungen auf die Landwirtschaft durch NO₂-Immissionen sind daher als geringfügig anzusehen.

Hinsichtlich Schwermetallen und organischen Schadstoffen ist auf aktuelle Vergleichsuntersuchungen im Nahbereich stark befahrener Straßen zu verweisen, bei denen beim derzeitigen Stand der Kfz-Technologie keine relevanten Schwermetallanreicherungen in Böden und Pflanzen festzustellen waren. Dies gilt auch für die Elemente der Platingruppe (PGE), für die keine Grenzwerte vorliegen.

Auswirkungen durch Wasserhaushaltsveränderungen: Qualitative Änderungen des Wasserhaushaltes und damit verbundene Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind in der Betriebsphase durch diffuse Einträge aus dem Winterdienst zu betrachten.

Beim gegenständlichen Vorhaben werden die gereinigten Straßenabwässer aus dem Winterdienst gesammelt und in den Vorfluter Rußbach abgeleitet. Die Straßenwässer aus dem Sommerbetrieb (gesammelte Niederschlagswässer ohne Tausalzbelastung) werden lokal versickert. Eine solche Versickerung hat grundsätzlich einen positiven Effekt auf den Wasserhaushalt, da in dieser niederschlagsarmen Region Wässer aus versiegelten Flächen nicht abgeleitet werden. Voraussetzung ist ein weitgehender Rückhalt von Stoffen aus Verkehrsemissionen in funktionierenden Humusfiltermulden und Humusfilterbecken.

Die Aufnahme von Chlorid kann entweder über die Bodenlösung im Wurzelraum oder durch Bewässerungswasser bei zusätzlichen Wassergaben erfolgen.

Die Durchwurzelungstiefe von Nutzpflanzen kann bei Böden mit entsprechender Zusammensetzung bis zu 2 m reichen. Zusätzlich ist auch noch ein kapillarer Grundwasseranstieg von rd. 1 m anzusetzen. Die von den Pflanzen aufgenommene Chlorid-Dosis ist dabei von der Chlorid-Konzentration in der Bodenlösung bzw. im Grundwasser und

von der Verweildauer salzbelasteter Wässer im Wurzelraum abhängig. Berechnungsbeispiele für die Auswirkungen auf salzempfindliche und salzunempfindliche Kulturen über Transferrechnungen sind im UVE Fachbericht 03_06-01_B „Boden und Landwirtschaft“ dargestellt. Hierbei erkennt man, dass neben der Konzentration auch der Dauer der Einwirkung eine beträchtliche Bedeutung zukommt.

Eine Beeinflussung salzempfindlicher Nutzpflanzen tritt entsprechend der Abschätzung aus dem UVE Fachbericht 03_06-01_B „Boden und Landwirtschaft“ bei einem Flurabstand < 2 m und einer Chloridkonzentration im Bodenwasser von 100 mg/l bereits nach zwei Wochen, bei einem Chloridgehalt von 200 mg/l bereits nach einer Woche ein.

Bei salzunempfindlichen Nutzpflanzen und bei einem Flurabstand < 2 m und einer Chloridkonzentration im Bodenwasser von 200 mg/l ergibt die Abschätzung eine Beeinträchtigung nach 5 bis 6 Wochen.

Das Marchfeld weist Niederschlagsmengen von rd. 380 – 820 mm/a, im Mittel von 550 mm auf. Bei diesen klimatischen Bedingungen spielt die Bewässerung im Großteil des Marchfeldes eine wesentliche Rolle und wird sowohl im Gemüsebau als auch bei z.B. Zuckerrübenbau angewandt. Die Bewässerung erfolgt sowohl zu Vegetationsbeginn als auch bei geringen Niederschlägen außerhalb der Winterperiode.

Das Salz „Chlorid“ wird im Grundwasser weder abgebaut noch an der Bodenmatrix adsorbiert. Eine Reduktion der Konzentration erfolgt demnach nur durch Verdünnung mit chloridärmeren Wässern.

Im ÖWAV Arbeitsbehelf Nr. 11 „Bewässerungswasser“ wird die Chloridverträglichkeit von Kulturpflanzen u.a. auf Basis einer von der FAO herausgegebenen Tabelle angeführt.

Hier wird für sehr chloridempfindliche Beerenfrüchte ein maximal zulässiger Grenzwert von 115 mg/l für Bewässerungswasser angesetzt.

Grundsätzlich muss aber berücksichtigt werden, dass nicht nur der Chloridgehalt alleine für die Eignung als Bewässerungswasser aussagekräftig ist, sondern auch der SAR Wert (Natrium Adsorptionswert), der RSC (Natrium-Carbonat-Restwert) und der Gesamtsalzgehalt.

Demnach kann davon ausgegangen werden, dass im Bewässerungswasser unter den Bedingungen (SAR < 0,2 mval/l, ges. LF 720 – 830 μ S/cm) entsprechend FAO Chloridgehalte bis 115 mg/l als obere Grenze im Bewässerungswasser für chloridempfindliche Pflanzen angesetzt werden können.

Bei Ableitung der chloridhaltigen Wässer aus dem Winterdienst zum Rußbach zeigt sich, dass im unmittelbaren Nahbereich der Trasse durch die streusalzhältige Verkehrsgischt die Chloridkonzentrationen selbst bei Annahme einer erhöhten Hintergrundbelastung und eines niedrigsten Grundwasserstandes im Grundwasser durchwegs unter 115 mg Cl/l zu liegen kommen, wobei im Rahmen einer Abschätzung in der Ergänzung des TGA 12 „Hydrogeologie und Grundwasser“ auch Werte geringfügig über 115 mg/l errechnet wurden.

Auf Basis dieses „Worst Case“ Szenarios ist davon auszugehen, dass für die Feldberegnungsbrunnen B 042 und B044, die sich in einem Korridor rd. 45 m – 120 m südlich der Trasse befinden, Ersatzwasserversorgungen vorzusehen sind. Zudem sind aufgrund der unmittelbaren Nahelage der Brunnenanlagen B004 und 837 GF zur Trasse auch für diese Anlagen entsprechende Ersatzwasserversorgungen vorzusehen.

Um die tatsächlich auftretenden Wirkungen von gegebenenfalls auftretender streusalzhältiger Verkehrsgischt auf den Boden und die Bewässerungsbrunnen im Nahbereich dokumentieren zu können, wird ein Monitoring des Bewässerungswassers und der Entwicklung des Chloridgehalts bzw. der SAR/RSC –Werte und des Gesamtsalzgehalts vorgeschlagen.

Die Ableitung von chloridhaltigen Wässern aus dem Winterdienst zum Rußbach und die Einleitung in diesen während der Winterperiode hat auf Grund der hohen Verdünnung keinen Einfluss auf das zur Bewässerung aus dem Rußbach entnommenen Bewässerungswasser. Es ergeben sich bei den in der Projektänderung 2016 angeführten Lastfällen 1 und 2 Werte bis vor die ARA Engelhartstetten Chloridwerte bis 115 mg/l und eignet sich demnach auch für die Bewässerung (in Bezug auf den Chloridgehalt) von chloridsensiblen Kulturen.

Im Hinblick auf die Tatsache, dass das Flächenausmaß der in den Fachberichten angeführten Beeinträchtigung im Vergleich zur Gesamtanbaufläche des Marchfeldes gering ist, sind in Summe negative Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Produktion durch die geringfügig erhöhte Chloridkonzentration wenn überhaupt im Grundwasser nur lokal gegeben.

In diesem Zusammenhang ist auch festzuhalten, dass durch die Ausbringung von chloridhaltigem Wirtschaftsdünger gegebenenfalls ein Chlorideintrag erfolgt (KCl), der aber schon aus Gründen des Feldbaus erforderlich ist. Die Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung können bei Einhaltung der im Einreichprojekt vorgesehenen und in der UVP zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen als vertretbar eingestuft werden.

Veränderungen des Mikroklimas: Aufgrund der Windhäufigkeiten und den topographischen Gegebenheiten ist mit keiner Verschlechterung der mikroklimatischen Verhältnisse (Entstehung von Kaltluftlagerungen, Windverhältnisse, Schneebindung, Temperatur und Verdunstung, Beschattung) zu rechnen.

Auswirkungen auf Funktionszusammenhänge: Wesentliche Auswirkungen durch Veränderung der Funktionszusammenhänge in der Betriebsphase sind durch die Wiederherstellung des landwirtschaftlichen Wegenetzes nicht zu erwarten. Für unrentable landwirtschaftliche Nutzflächen sind Ablösen bzw. Entschädigungen vorgesehen.

Grenzüberschreitende Auswirkungen

Für das Schutzgut Boden und die Landwirtschaft sind keine grenzüberschreitenden Auswirkungen zu erwarten.

Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle

Sämtliche erforderlichen Maßnahmen sind in Kapitel 5 detailliert beschrieben. Im Interesse einer Minimierung bzw. Verhinderung von Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und die landwirtschaftliche Nutzung sind die Flächenbeanspruchungen auf ein Mindestmaß und das Befahren von Böden bzw. landwirtschaftlicher Flächen auf die dafür ausgewiesenen Bereiche zu beschränken.

Angrenzende Böden- und Landwirtschaftsflächen sind durch Absperrungen zu schützen. Bei der Rekultivierung landwirtschaftlicher Flächen sind die Richtlinien für die sachgerechte Bodenrekultivierung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen des Fachbeirates für Bodenfruchtbarkeit und Bodenschutz, Arbeitsgruppe Bodenrekultivierung, anzuwenden.

Zur Beweissicherung und Kontrolle wird die Einsetzung einer Umweltbauaufsicht gefordert. Bestehende Nutzwasserbrunnen und Beregnungsanlagen sind über die gesamte Betriebszeit funktionsfähig zu erhalten, so dass eine Wassernutzung für landwirtschaftliche Zwecke in bisherigem Umfang bzw. im Rahmen des bestehenden wasserrechtlichen Konsenses möglich ist. Sollte die Nutzung der Nutzwasserbrunnen infolge des Vorhabens aus quantitativen oder qualitativen Gründen nicht oder nicht mehr in dem bewilligten Ausmaß möglich sein, so ist

den Nutzungsberechtigten ein Ersatzbrunnen oder ausreichend Ersatzwasser zur Verfügung zu stellen.

Bezüglich der Qualität des Bewässerungswassers sind bei einem vorhabensbedingten Auftreten eines erhöhten Chloridgehalts die im gegenständlichen sowie die im Fachgutachten 12 Hydrogeologie und Grundwasser festgeschriebenen Maßnahmen zu setzen.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes 09 Boden und Landwirtschaft ist das Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.10. Abfallwirtschaft

Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum für diesen Indikator umfasst eine Breite von 1 km beiderseits der Projektsachse. Darin wurden sämtliche bekannten oder vermuteten Altstandorte und Altlasten erhoben und jene, die direkte Berührungspunkte mit Bauwerken des Vorhabens aufweisen bzw. diese beeinflussen oder beeinflusst werden, detaillierter untersucht. Aus Sicht des Fachgebietes wird der Untersuchungsraum als ausreichend angesehen.

Alternativen, Trassenvarianten

Im Rahmen einer Alternativenprüfung im Vorprojekt wurden Konfliktzonen mit ausgewiesenen Natura 2000-Gebieten im Planungsgebiet geprüft und innerhalb dieser Konfliktzonen betroffene Schutzgebiete analysiert. Darauf aufbauend erfolgte die Ermittlung des Gesamtrisikos für jede Konfliktzone und eine Zusammenfassung des Gesamtrisikos in den Alternativen. Durch eine Alternativenprüfung gemäß Natura 2000 wurden jene Trassenkorridore und -varianten mit hohem Risiko ausgeschieden.

Entsprechend den Ergebnissen der vorausgegangenen Planungsschritte wurden mit Beginn des Vorprojektes 2007 die S 8 in drei Teilabschnitte unterteilt (West, Mitte und Ost).

Die Gliederung in Teilabschnitte ist sinnvoll, da die Trassenvarianten der einzelnen Abschnitte miteinander beliebig kombinierbar sind. Auf Grund der möglichen Kombinierbarkeit der Varianten der Einzelabschnitte miteinander konnte im Vorprojekt eine Variantenauswahl für jeden einzelnen Abschnitt vorgenommen werden.

Daraus wurde von der Projektwerberin eine Variantenempfehlung erarbeitet, die die Umsetzung für den in einer ersten Ausbaustufe zu errichtenden Abschnitt West empfiehlt.

Für den Fachbereich Abfallwirtschaft kann festgehalten werden, dass dieser Fachbereich auf die Trassenentscheidung keinen Einfluss hatte.

Die in der Projekthistorie zum Einreichprojekt und dem Vorprojekt angeführten Beurteilungen der Trassenvarianten sind nachvollziehbar dargestellt.

Den Bestimmungen des UVP-G, wonach die wesentlichen Auswahlgründe für die eingereichte Trasse darzulegen sind, wurde damit aus Sicht des Fachbereiches Abfallwirtschaft entsprochen.

Nullvariante

Bei Unterbleiben des Vorhabens gibt es keine Auswirkungen auf den Fachbereich Abfallwirtschaft. Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens sind ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet. Bei der Nullvariante fällt demnach kein weiterer Abfall an, allerdings werden auch potentielle Altstandorte und Altlasten nicht geräumt bzw. saniert. Aus diesem Grund gibt es zwar keine Verbesserung der bestehenden Situation, aber auch keine Verschlechterung, somit keine Veränderung.

Ist- Zustand

Der Ist-Zustand umfasst die Teilbereiche Massen- und Abfallkonzept, Altlasten, Altstandorte und Kriegsmittel und wurde von der Projektwerberin im UVE Fachbericht Geologie Geotechnik, im Fachbericht Ergebnisse Feld und Laboruntersuchungen, im Lageplan Geologie-Geotechnik-Mineralabbau-Ablagerungen sowie im Fachbericht Baukonzept und Materialbewirtschaftung erfasst und analysiert.

Die von Seiten der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen und Daten sind soweit nachvollziehbar und für die Beurteilung des Ist-Zustandes ausreichend.

Für den Abschnitt West der S 8 ist eine Gesamtbauzeit von 36 Monaten vorgesehen. Diese gliedert sich in Summe in eine Vorbereitungsphase (Phase 0) und 5 Bauphasen, wobei in Phase 1 und 2 die erforderlichen Objekte, in Phase 3 die Erdarbeiten, in der Phase 4 der Oberbau und die Entwässerung und in Phase 5 die Schlussarbeiten durchgeführt werden.

Eventuell erforderliche Räumungen von Altlasten und Verdachtsflächen werden bereits in der Vorbereitungsphase durchgeführt.

In Bezug auf den Themenbereich Abfallwirtschaft berücksichtigen die Massenangaben die Haupttrasse sowie die Anschlussstellen (Rampen, Objekte, etc.). Das Massenverwertungskonzept basiert auf den Rahmenbedingungen, dass eine Aufbereitungsanlage und eine Zwischenlagerfläche errichtet werden. Damit ist keine Deponierung von Überschussmassen erforderlich, der Überschuss an Oberboden und Schotter wird dem Wirtschaftskreislauf zugeführt.

Der überwiegende Teil der Abtragsmassen wird zwischen der ASt. Deutsch Wagram und der ASt. Markgrafneusiedl gewonnen und entweder im unmittelbaren Baubereich (für Steilwall bzw. Dämme) wieder eingebaut oder in die Bereiche Knoten S 1 / S 8 (Baulosanfang) bis ASt. Deutsch Wagram (Abschnitt 1) bzw. ASt. Markgrafneusiedl bis ASt. Gänserndorf / Obersiebenbrunn (Baulosende) verführt und eingebaut.

Die Bilanzierung des Oberbodenabtrags zu Oberbodenauftrag ergibt in der Gesamtbilanz einen Überschuss von rd. 504.000 m³, der im Zuge von zulässigen Geländemodellierungen bzw. -anpassungen im Bereich landwirtschaftlicher Flächen verwertet werden soll.

Die Bilanzierung der Erdmassen ergibt einen Überschuss von rd. 573.300 m³ an disponiblen Bodenaushub, der zu einem geringen Teil aus Ausand und zum überwiegenden Teil aus Schotter besteht.

Ein Teil des Materials kann teilweise direkt oder sonst nach entsprechender Aufbereitung für die Herstellung der unteren und der oberen Tragschicht verwendet werden. Ein Teil des Abtragmaterials ist auch für die Auffüllung des Banketts und als Filterkies einsetzbar.

Für die Gesamtbilanz (abhängig von der Beurteilung des Aushub- und Abtragsmaterials) ergibt sich so ein vorläufiger Überschuss der Erdmassen von 231.700 m³. Es wird davon ausgegangen, dass die gesamte Kubatur der verbleibenden Überschussmassen (Schotter, Ausand) dem Wirtschaftskreislauf zugeführt werden kann.

Im Rahmen der Detailplanung für die Ausschreibung ist vorgesehen, auf Basis der dann vorliegenden Ergebnisse, ein Abfallkonzept gem. BAWP 2011 zu erstellen, in dem festzuhalten ist, welche Abfälle mit welchen Schlüsselnummern im Detail anfallen und wie diese ordnungsgemäß entsorgt werden.

Im Bereich Gänserndorfer Terrasse sind große Flächen als Mineralrohstoffgewinnungsflächen ausgewiesen und genehmigt. Ein Teil dieser Flächen ist bereits ausgebeutet oder derzeit in Betrieb. Neben Verfüllungen nach Mineralrohstoffgesetz (wurden und werden einige ehemalige Abbaufelder auch als Deponie geführt, wobei wasserrechtliche Genehmigungen überwiegend für Bodenaushub- und Baurestmassenqualität bestehen.

Im Trassennahbereich der S 8 befinden sich mehrere (ehemalige) Materialgewinnungsstätten, MinroG-Verfüllungen oder Deponien. Direkt von der Trasse berührt (innerhalb der Bau- bzw. Betriebsumhüllenden liegend bzw. diese schneidend) werden zwei Deponiestandorte.

Weitere Deponien sind zwar im weiteren Umkreis vorhanden, liegen aber nicht im Trassenbereich. Eine Kommunikation der Verfüllung mit dem Grundwasser ist zwar prinzipiell nicht auszuschließen, bis dato sind jedoch keine auffälligen Veränderungen (durch allfällige Schadstoffemissionen aus Verfüllkörpern) im Grundwasser zu erkennen bzw. dokumentiert.

Im Bereich der Trasse liegt das ehemalige Flugfeld Deutsch-Wagram, das im Ersten und Zweiten Weltkrieg und während der Besatzungszeit in Betrieb war. In und um diesen Bereich sind noch zahlreiche Kriegsrelikte zu erwarten. Darüber hinaus kam es im Raum um Markgrafneusiedl zu Gefechten, wodurch der Kriegsmittelerkundung vor Baubeginn in den Bereichen, die noch nicht anthropogen (Kiesabbau) beeinflusst sind, eine sicherheitstechnisch hohe Bedeutung zu.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Wie aus den Unterlagen ersichtlich ist, ergibt sich, ergibt sich aus der Errichtung der S 8 ein Massenüberschuss. Nachdem es sich bei dem im Baustellenbereich anfallenden Bodenaushub durchwegs um qualitativ hochwertige Sande und Kiese handelt, kann davon ausgegangen werden, dass diese auch wirklich im Wirtschaftskreislauf unterzubringen sind.

Nur ein geringer Teil wird tatsächlich im Bereich von Bodenaushubdeponien entsorgt werden müssen. Nachdem im Umfeld der geplanten Trasse der S 8 im Großraum Deutsch-Wagram und Markgrafneusiedl genügend Bodenaushubdeponien vorhanden sind, kann davon ausgegangen werden, dass mehr als ausreichend Deponievolumen zur Verfügung steht.

Die an den Wirtschaftskreislauf abgegebenen Mengen an hochwertigen Sanden und Kiesen bedeuten ein zusätzliches Verkehrsaufkommen an den Zu- und Ablaufstrecken der Baustelle, diesbezüglich werden aber im TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit Maßnahmen formuliert.

Eine Ablagerung von Bodenaushub als Geländeauffüllung außerhalb des Projektgebiets wird nicht vorgesehen.

Grundsätzlich steht einer Verwertung von Bodenaushub im Baulos nichts entgegen, wenn das Bodenmaterial die Anforderungen an eine Wiederverwertung erfüllt. Diese Anforderungen an die Wiederverwertung von Bodenaushub sind im BAWP 2011 festgelegt.

Von der Projektwerberin wird dazu ausgeführt, dass vor der Detailplanung für die Ausschreibung auf Basis der dann vorliegenden Ergebnisse der vertieften abfallwirtschaftlichen Baugrunderkundung ein Abfallkonzept gem. BAWP 2011 erstellt wird. Bezüglich der Baustellenabfälle wird von der Projektwerberin vor Baubeginn durch eine fachkundige Person ein Baustellenabfallwirtschaftskonzept erstellt, dass von der Behörde zu prüfen sein wird und die baustellenrelevanten Abfälle und ihre fachgerechte Entsorgung behandelt. Dazu werden auch Auflagen formuliert, welche besonders den Schutz von Böden und des Grundwassers in der Bauphase sowie die ordnungsgemäße Zwischenlagerung und Entsorgung der Abfälle vorschreiben.

Durch die ordnungsgemäße Zwischenlagerung und Entsorgung der anfallenden nicht gefährlichen und gefährlichen Abfälle sind somit vertretbare Auswirkungen auf die Umwelt durch Abfälle in der Bauphase zu erwarten.

Im Fall der bekannten, durch die Trassenumhüllende gequerten Deponiestandorte werden diese im Einschnitt bzw. durch den teilverfüllten Raum gequert. Für diese beiden erfolgt die teilweise Räumung im Trassen(Erdbau)bereich.

Hierbei werden Ablagerungen für die von der Trasse der S 8 berührten Teilbereiche komplett geräumt und somit saniert, sodass aus dem Trassenbereich keine Gefahren für die Schutzgüter Boden oder Wasser auftreten können.

Als mögliche Standorte zur Deponierung von ausgehobenen Massen aus der Räumung der Deponien sind geeignete Standorte im UVE Fachbericht Geologie_Geotechnik (Einlage 03_11-01_B) mit genügend freiem Volumen im Umfeld von 7-10 km angeführt.

Blindgänger bilden auch 70 Jahre nach Ende des 2. Weltkrieges ein ernst zu nehmendes Problem. Dies betrifft vor allem kriegswichtige Standorte wie Flughäfen, Bahnknotenpunkte und Bahntrassen, Raffinerien, industrielle Ballungsräume, Brücken und dgl., die das bevorzugte Ziel von Luftangriffen darstellten. Demnach sind im gesamten Trassenbereich Blindgängerortungen durchzuführen.

Bei landwirtschaftlich genutzten Flächen sind in allen Fällen derartige Untersuchungen im Allgemeinen nur nach der Erntezeit durchführbar.

Demnach werden Auflagen formuliert, die eine entsprechende Kriegsmittelsuche vor Baubeginn im Trassenbereich der S 8 vorschreiben.

Betriebsphase

Nach Ansicht des Gutachters fallen auch in der Betriebsphase gefährliche bzw. nicht gefährliche Abfälle im Projektgebiet an. Die anfallenden Abfälle sind vor allem auf Maßnahmen bei der Erhaltung und bei Sanierungen der Brücken, Gewässerschutzanlagen und Tiefbauten zu erwarten. Weiters fallen Abfälle bei laufenden Arbeiten wie dem Winterdienst, der Straßenreinigung, Schälgut der Bankette und der Pflege der Grünflächen und des Bewuchses an.

Die Entsorgung der bei diesen Tätigkeiten anfallenden Abfälle muss befugten Sammlern und Entsorgern übertragen werden. Die ordnungsgemäße Durchführung ist auch in der Betriebsphase entsprechend der Aufzeichnungspflichten des AWG nachzuweisen. Hierzu werden Maßnahmen formuliert, die eine ordnungsgemäße Entsorgung der beim Betrieb der S 8 anfallenden Abfälle sicherstellen. Weiters wird die Erstellung eines betrieblichen Abfallwirtschaftskonzepts gefordert, in dem die Vorgangsweise für die Sammlung und Entsorgung aller während des Betriebs anfallenden Abfälle dargestellt wird.

Da die im Bereich der geplanten Trasse der S 8 vorhandenen Deponien, Altstandorte und etwaige Altablagerungen geräumt werden, sind auch keine Auswirkungen für den Bereich Abfälle und Altlasten in der Betriebsphase gegeben.

In der Betriebsphase sind keine Auswirkungen durch Kriegsrelikte zu erwarten.

Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle

Bauphasen

In den Einreichunterlagen sind Maßnahmen formuliert, die den Bereich der Abfallwirtschaft, aber auch den Bereich der Kriegsmittelsuche betreffen. Zu nennen wäre hierbei die erforderliche Erstellung eines Baustellenabfallwirtschaftskonzepts nach der Detailplanung und vor Veröffentlichung der Ausschreibung und die entsprechende Bilanzierung der Massenabfallentsorgung zum Nachweis der gesetzeskonformen Entsorgung. Hingewiesen wird auch, dass bezüglich der Abfuhr des Materials zu entsprechenden Deponien auch verkehrliche Rahmenbedingungen einzuhalten sein werden. Dazu werden Maßnahmen vorgeschlagen.

Betriebsphase

Für den Bereich Abfallwirtschaft ist vor Aufnahme des Betriebs für die Betriebsphase ein Abfallwirtschaftskonzept zu erstellen, das den Vorgaben des AWG zu entsprechen hat.

Beweissicherung und Kontrolle

Für die Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Abfallbewirtschaftung für das Bauvorhaben ist ein Abfallbeauftragter von der Projektwerberin zu bestellen, der während der gesamten Bauphase für alle abfallwirtschaftlichen Belange verantwortlich ist. Darüber hinaus ist eine chemisch-abfallwirtschaftliche Bauaufsicht zu installieren, die in Zusammenarbeit mit dem Abfallbeauftragten während der Bauphase projektbegleitend eine lückenlose Nachverfolgung der ordnungsgemäßen Analyse, Bewertung, Verwertung oder Deponierung der anfallenden Abfälle zu gewährleisten hat.

Bei Feststellung von kontaminierten Bereichen während der Bauphase, welche durch die Bauarbeiten eine Gefährdung für die Boden- und Grundwasserqualität erwarten lassen, sind die Bauarbeiten unverzüglich einzustellen und die wasserrechtliche Bauaufsicht zu benachrichtigen. Die zuständige Behörde ist umgehend zu verständigen und ein entsprechendes Sicherungs- und Entsorgungskonzept vorzulegen bzw. eine allenfalls erforderliche behördliche Genehmigung zu erwirken.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes ist das Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens aus dem Fachbereich Abfallwirtschaft heraus sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.11. Oberflächenwässer und Straßenwässer

Untersuchungsraum

Zur Beurteilung der Vorhabenswirkungen zum Fachgebiet Oberflächenwasser werden das Trassenumfeld, im Besonderen die Querung Rußbach und der Mühlgraben betrachtet.

Zu Vorhabenswirkungen durch die Straßenentwässerung werden der Nahbereich der S 8 sowie vorhabensbedingt verlegte Landes- und Gemeindestraßen betrachtet. Der Rußbach wird bis zu seiner Mündung in die Donau betrachtet.

Der von den Fachberichtserstellern gewählte Untersuchungsraum wird zur Beurteilung vorhabensbedingter Umweltwirkungen als ausreichend erachtet.

Alternativen, Trassenvarianten

Im Rahmen der 1999 erstellten GSD-Studie (Gestaltung des Straßennetzes im Donaeuropäischen Raum) wurde für die Verbindung Wien – Bratislava eine verkehrsträgerübergreifende Korridoruntersuchung empfohlen. Diese wurde in Form einer verkehrsträgerübergreifenden Netz- und Korridoruntersuchungen erforderlich. Sie wurde durch die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) erstellt und für die gesamte Ostregion Ende 2000 abgeschlossen. Darauf aufbauend hat das Land Niederösterreich 2004 eine dreiphasige Korridoruntersuchung im Bereich des Marchfeldes durchführen lassen. Ergebnis war die Empfehlung einer Schnellstraße in einem Korridor Mitte-Süd.

Ergebnis der anschließenden SP-V (strategische Prüfung im Verkehrsbereich) war die Aufnahme einer hochrangigen Straßenverbindung zwischen der Landesgrenze Wien/NÖ (S1) und der Staatsgrenze bei Marchegg bzw. Angern in das Verzeichnis 2 zum Bundesstraßengesetz. Im Zuge der Aufnahme der S 8 Marchfeld Schnellstraße in diese Anlage des Bundesstraßengesetzes wurden seitens des bmvit Maßnahmen definiert, die im Zusammenhang mit der Umsetzung der S 8 zu beachten sind.

Mit dem Vorprojekt und der Aufbereitung der Trassenauswahl und –optimierung wurde den darin geforderten Maßnahmen Rechnung getragen. So wurden im Rahmen des Vorprojektes 3 Abschnitte (West, Mitte, Ost) jeweils in zwei Korridoren (Nord und Süd) untersucht und mittels Nutzen-Kosten-Untersuchung einander gegenübergestellt. Darauf aufbauend wurde die Trassenempfehlung ausgearbeitet. Für den Abschnitt West (S 1 bis nordöstlich Untersiebenbrunn) und für den Abschnitt Mitte (nordöstlich Untersiebenbrunn bis B 49) wurde die Variante Nord, für den Abschnitt Ost (B 49 bis Staatsgrenze) wurde die Variante Süd zur Weiterverfolgung im Einreichprojekt empfohlen.

Aufbauend auf dem im Vorprojekt empfohlenen Trassenkorridor erfolgte für den Abschnitt West Knoten S 1/S 8 bis ASt Gänserndorf/ Obersiebenbrunn (L 9) die Ausarbeitung des nunmehr eingereichten Vorhabens. Im Rahmen dieser NKU wurde u.a. die Sicherung des Grundwasserhaushalts als Umweltziel berücksichtigt. So orientiert sich die Gradienten stark am höchsten Grundwasserspiegel.

Die Ableitung der gereinigten Straßenwässer war im Rahmen der Trassenwahl kein Kriterium, da zu diesem Zeitpunkt die Einleitung weitgehend aller Straßenwässer in den Rußbach geplant war, wodurch sich aus diesem Kriterium keine Präferenz für eine Trasse ergeben hat.

Nullvariante

Das Unterbleiben des Vorhabens wird vornehmlich anhand der zu erwartenden Verkehrs- und Emissionszunahmen entlang bestehender Straßenzüge beleuchtet. Durch das Unterbleiben des Vorhabens würden qualitative und quantitative Änderungen des Wasserhaushaltes unterbleiben. Jedoch ist darauf hinzuweisen, dass bei Unterbleiben des Vorhabens auch der

Schwerverkehr weitgehend im bestehenden Straßennetz verbleibt und dieses im Katastrophenfall kaum über ausreichende Gewässerschutzmaßnahmen verfügt.

Ist-Zustand, Befundung

Das Vorhaben liegt im Einzugsgebiet der March und Donau. Der einzige nennenswerte Bach im direkten Einzugsgebiet, welcher auch als Vorfluter der gereinigten Straßenwässer der S8 dient, ist der Rußbach. Einziges stehendes Gewässer im direkten Vorhabensbereich ist ein Teich ohne Wasserrecht, der sich am Grund eines Kiesabbaus gebildet hat.

Die während der Winterperiode über den gesamten Verlauf der S 8 vom Knoten S 1 / S 8 bis zur ASt. Gänserndorf / Obersiebenbrunn gesammelten und gereinigten Straßenwässer sollen in den Rußbach abgeleitet werden. Im Sommer werden die Straßenwässer nach deren Sammlung und Reinigung versickert.

Die Reinigung der Straßenwässer erfolgt über straßenbegleitende Bodenfiltermulden und Gewässerschutzanlagen. Über Teilbereiche der S8 wird das Straßenwasser über straßenbegleitende Kombinationsmulden (Bodenfiltermulden mit darunterliegender Sammlung und Ableitung) gereinigt und nach dessen Durchtritt durch die belebte Bodenzone in Rohrleitungen gesammelt und darin über Hebeanlagen Pufferbecken zugeleitet. Aus diesen Pufferbecken werden in der Winterperiode die gereinigten Straßenwässer über Pumpwerke und Pumpleitungen in den Rußbach ausgeleitet. In der Sommerperiode erfolgt die Versickerung der im Pufferbecken gesammelten Straßenwässer über in Drankies unter den Pufferbecken jeweils verlegte Drainrohre in den Untergrund.

Erlauben die Anlageverhältnisse der Straße keine Kombinationsmulden entlang der Fahrbahn, so erfolgt die Sammlung und Ableitung der ungereinigten Straßenwässer entlang der Fahrbahnen über Ableitungsmulden mit Einläufen über Rohrleitungen zu Hebewerken und den Gewässerschutzanlagen bestehend aus Absetzbecken und Bodenfilterbecken. Die darin gereinigten Straßenwässer werden wiederum in der Winterperiode über Pumpleitungen in den Rußbach ausgeleitet, in der Sommerperiode erfolgt deren Versickerung über in Drankies unter den Bodenfilterbecken verlegte Drainrohre in den Grundwasserkörper. Sämtliche Pufferbecken und Gewässerschutzanlagen sind im unmittelbaren Nahebereich der Trasse situiert.

Durch die Ableitung der gereinigten Straßenwässer aus dem Knoten S 1 / S 8 werden die Gewässerschutzanlagen der S 1 nicht verändert. Die Einleitungsmenge aus der S1 in den Rußbach wird durch einen Ausgleich der Einzugsflächen S 1 / S 8 beibehalten.

Im Betriebsfall Winter werden die gereinigten Straßenwasser über eine Stafette an Pumpwerken zuerst entlang der Trasse zu einem Pumpwerk in die Nähe von Objekt S8W_M16 (Wirtschaftswegbrücke bei S 8 km 12,7) geleitet. Von dort gelangt das Wasser in einer Druckleitung entlang von Wirtschaftswegen in die Nähe der Kläranlage bei Glinzendorf, wo es südlich dieser Kläranlage einen Entspannungsschacht erreicht. Über diesen Entspannungsschacht werden die Straßenwässer im Ausmaß von max. 100 l/s im Freispiegelgefälle in den Rußbach ausgeleitet.

Die Ableitung der Straßenwässer jener Straßen des untergeordneten Straßennetzes, welche in ihrer Lage und/oder Nivelette verlegt werden, erfolgt dem Bestand entsprechend über die Straßenböschung bzw. lokal anzuordnende Sickermulden. Jedenfalls soll auch deren Reinigung dem Stand der Technik entsprechend erfolgen.

Die Errichtung des Vorhabens soll in 5 Bauphasen erfolgen, wobei in den Bauphasen 3 und 4 die Gewässerschutzanlagen und Entwässerungsmaßnahmen errichtet werden. In allen Bauphasen anfallende Sanitärwässer werden vornehmlich den örtlichen öffentlichen Kanälen

zugeführt, weitere belastete Baustellenabwässer werden gesammelt und extern entsorgt. Unbelastete Niederschlagswässer werden versickert oder in den Rußbach ausgeleitet.

Auswirkungen des Vorhabens, Gutachten

Bauphase

Eine maßgebliche Beeinträchtigung von Oberflächengewässern in der Bauphase ist nicht zu erwarten. So erfolgt die Errichtung des Brückenbauwerks über den Rußbach außerhalb des Abflussbereiches des Gerinnes, ein maßgeblicher Eintrag von Verunreinigungen während der Errichtung dieser Brücke ist nicht zu erwarten. Der dem Rußbach nebenliegende Mühlbach wird während der Bauphase verrohrt. Dies führt lediglich während der Errichtung und während des Rückbaus der Verrohrung zu kurzfristigen Trübungen im Unterlauf.

Die Errichtung des Auslaufbauwerks der Pumpleitung in den Rußbach erfolgt vornehmlich außerhalb des Abflussquerschnittes des Gerinnes, ein Eintrag von Verunreinigungen während dieses Baus ist nur kurzfristig während der Eingriffe in das Ufer zu erwarten.

Der Obersiebenbrunner Kanal soll von der Druckleitung für die Winterstraßenwässer unterquert werden. Dazu wird ein Überschubrohr mit Hilfe einer Spülbohrung unter dem künstlichen Gewässer eingeführt. Es finden keine Arbeiten im Gewässer selbst statt. Durch die Spülbohrung erfolgt auch kein relevanter Eingriff in das Grundwasser.

Maßgebliche Beeinträchtigungen der gequerten Gerinne sind somit nicht zu erwarten.

Eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung von Teichen im Umfeld der Trasse ist nicht zu erwarten. Lediglich der von der Trasse berührte Teich südlich von Strasshof (an der Sohle einer Kiesgrube) muss teilweise zugeschüttet werden. Der Verlust des Teichs ist akzeptabel, da es sich dabei um kein natürliches Gewässer handelt. Als Ersatz für den betroffenen Lebensraum ist die Anlage von zwei Ersatzgewässern geplant. Eine entsprechende Beurteilung erfolgt im TGA Gewässerökologie.

Betriebsphase

Die Brücke über den Rußbach / Mühlgraben ist auf die schadlose Abfuhr von zumindest HQ100 ausgelegt. Weitere Bäche werden vom Vorhaben nicht übergequert. Die Dimensionierung dieses Querungsbauwerks ist somit ausreichend, sodass dadurch keine erheblichen Abflussveränderungen zu erwarten ist. Der Obersiebenbrunner Kanal wird durch die Querung des Ableitungskanals für Winterwässer nicht beeinträchtigt.

Alle aus dem Vorhaben anfallenden Straßenwässer der S 8 werden über Gewässerschutzanlagen oder Kombinationsmulden gereinigt und danach im Betriebsfall Winter über Pumpleitungen dem Rußbach zugeleitet, im Betriebsfall Sommer erfolgt die Versickerung dieser gereinigten Straßenwässer im Bereich der geplanten Gewässerschutzanlagen bzw. Pufferbecken.

Eine maßgebliche Beeinträchtigung des Rußbachs, vor allem eine maßgebliche Aufhöhung der Chloridkonzentrationen, ist aus der Einleitung der gereinigten Straßenwässer nicht zu erwarten. Eine entsprechende Beurteilung erfolgt in den TGA Gewässerökologie und Landwirtschaft. Hinsichtlich der Versickerung der gereinigten Straßenwässer im Betriebsfall Sommer bzw. allfälliger Chlorideinträge während des Winterdienstes durch die Verkehrsgischt (Sprühnebel) wird auf die Beurteilung aus dem Fachgebiet Hydrogeologie / Grundwasser verwiesen.

Die Straßenentwässerung entspricht den Vorgaben der RVS 04.04.11 Gewässerschutz an Straßen und damit dem Stand der Technik. Gewässerschutzanlagen sind zweistufig mittels Absetz- und Bodenfilterbecken geplant, die dezentralen Versickerungsanlagen sollen als

Kombinationsmulden ausgeführt werden, die eine unmittelbare Reinigung der Straßenwässer entlang der Fahrbahnen ermöglichen.

Im untergeordneten Straßennetz, welches durch das Vorhaben eine Änderung der Lage oder Nivellette erfährt, erfolgt die Ableitung der Straßenwässer dem Bestand entsprechend über die Straßenböschung bzw. lokal anzuordnende Sickermulden. Gemäß Maßnahmenforderung im gegenständlichen Gutachten sind in diesem Fall auch diese Straßenwässer gemäß den Bestimmungen der RVS 04.04.11, Gewässerschutz an Straßen, zu reinigen.

Maßgebliche Abflussbeeinträchtigungen durch Geländeänderungen sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten. Die Ableitung von unbelasteten Böschungswässern entlang der Trasse erfolgt entweder gemeinsam mit den Straßenwässern oder durch lokale Versickerung. Eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung stehender Gewässer im Nahbereich der geplanten Trasse durch straßenbedingte Schadstoffe ist nicht zu erwarten.

Das geplante Ausleitungsbauwerk der Pumpleitung für die Winterwässer in den Rußbach ist im Verlauf des Ufers situiert und greift wie auch die geplante Brückenquerung durch die S 8 nicht in den Hochwasserabflussbereich des Rußbachs ein. Die in den Rußbach über die Pumpleitung eingeleitete Menge an gereinigten Winterwässern ist in ihrer Menge (max. 0,1 m³/s) nicht geeignet, eine über die Geringfügigkeit gehende Erhöhung des Hochwasserabflusses zu bewirken.

Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle

Die in den Einreichunterlagen zum Vorhaben dargestellten Maßnahmen zur Sammlung und Reinigung anfallender Straßenwässer und zur Sicherung der Vorfluter in Betriebs- und Bauphase reichen weitgehend aus, die gebotenen Qualitätsziele zum Schutz der Oberflächenwässer und des Grundwassers zu gewährleisten. In Kapitel 5 werden zusätzliche Maßnahmen gefordert, welche sich im Zuge der Begutachtung aus dem Fachgebiet Oberflächenwässer und Straßenwasser als unbedingt erforderlich zur Erreichung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ergaben.

Gesamtbewertung

Die Projektwerberin hat für die Bau- und Betriebsphase folgende Bewertung vorgenommen:

	Beurteilung der Projektänderung	ursprüngliche Beurteilung (UVE) für Bau- und Betriebsphase	Beurteilung UVE inkl. Projektoptimierungen 2016
Bauphase	Sehr geringfügige Auswirkungen	Keine bis sehr geringe verbleibende Auswirkungen	Sehr geringe verbleibende Auswirkungen
Betriebsphase	geringfügige Auswirkungen	Keine bis geringe verbleibende Auswirkungen	geringe verbleibende Auswirkungen

Für die Bauphase kann der Beurteilung der Vorhabenswirkungen durch die Projektwerberin aus Sachverständigensicht gefolgt werden, da es sich bei den Eingriffen am Rußbach lediglich um kurzfristige, für das Gerinne unmaßgebliche Baumaßnahmen handelt.

Entgegen der Beurteilung der Projektwerberin mit „geringe verbleibende Auswirkungen“ für die Betriebsphase werden die erwarteten Vorhabenswirkungen als vertretbar beurteilt. Dies begründet sich auf der dauerhaften Beaufschlagung des Rußbachs durch gereinigte, jedoch im Betriebsfall Winter mit Chlorid belasteten Straßenwässern. Der Parameter Chlorid ist hierzu als maßgeblich zu erachten, da er durch die vorgesehene Reinigung der Straßenwässer nicht zu mindern ist.

Aus Sicht des Fachgebietes 11 Oberflächenwasser und Straßenwässer ist das Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Oberflächenwasser sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.12. Hydrogeologie und Grundwasser

Untersuchungsraum

Die Analyse des Grundwassers für das gegenständliche Vorhaben umfasst einen Teilbereich des Grundwasserkörpers Marchfeld, in welchem denkmögliche Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf das Grundwasser beurteilt werden.

Der von den Fachberichtserstellern gewählte Untersuchungsraum wird zur Beurteilung vorhabensbedingter Umweltwirkungen als ausreichend und zweckmäßig erachtet.

Alternativen, Trassenvarianten

Im Rahmen der 1999 erstellten GSD-Studie wurde für die Verbindung Wien – Bratislava eine verkehrsträgerübergreifende Korridoruntersuchung empfohlen. Diese wurde in Form einer verkehrsträgerübergreifenden Netz- und Korridoruntersuchung durchgeführt. Sie wurde durch die Planungsgemeinschaft Ost erstellt und für die gesamte Ostregion Ende 2000 abgeschlossen. Darauf aufbauend hat das Land Niederösterreich 2004 eine dreiphasige Korridoruntersuchung im Bereich des Marchfeldes durchführen lassen. Ergebnis war die Empfehlung einer Schellstraße in einem Korridor Mitte-Süd.

Ergebnis der anschließenden SP-V war die Aufnahme einer hochrangigen Straßenverbindung zwischen der Landesgrenze Wien/NÖ (S 1) und der Staatsgrenze bei Marchegg bzw. Angern in das Verzeichnis 2 zum Bundesstraßengesetz. Im Zuge der Aufnahme der S 8 Marchfeld Schnellstraße wurden seitens des BMVIT Maßnahmen definiert, die im Zusammenhang mit der Umsetzung der S 8 zu beachten sind.

Mit dem Vorprojekt und der Aufbereitung der Trassenauswahl und –optimierung wurde den darin geforderten Maßnahmen Rechnung getragen. So wurden im Rahmen des Vorprojektes 3 Abschnitte (West, Mitte, Ost) jeweils in zwei Korridoren (Nord und Süd) untersucht und mittels Nutzen-Kosten-Untersuchung einander gegenübergestellt. Darauf aufbauend wurde die Trassenempfehlung ausgearbeitet. Für den Abschnitt West (S 1 bis nordöstlich Untersiebenbrunn) und für den Abschnitt Mitte (nordöstlich Untersiebenbrunn bis B 49) wurde die Variante Nord, für den Abschnitt Ost (B 49 bis Staatsgrenze) wurde die Variante Süd zur Weiterverfolgung im Einreichprojekt empfohlen.

Aufbauend auf dem im Vorprojekt empfohlenen Trassenkorridor erfolgte für den Abschnitt West Knoten S1/S8 bis ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn (L 9) die Ausarbeitung des nunmehr eingereichten Vorhabens. Im Rahmen dieser NKU wurde u.a. die Sicherung des Grundwasserhaushalts als Umweltziel berücksichtigt. So orientiert sich die Gradienten stark am höchsten Grundwasserspiegel.

Die Verbringung der gereinigten Straßenwässer war im Rahmen der Trassenwahl kein Kriterium, da die Einleitung weitgehend aller Straßenwässer in den Rußbach geplant war, wodurch sich aus diesem Kriterium keine Präferenz für eine Trasse ergeben hat.

Ist-Zustand, Befundung

Quantität des Grundwassers

Die gesamte Trasse der S 8 West befindet sich im Bereich des Porengrundwasserkörpers Marchfeld (WGEV-Nr. 92240). Dieser wird im Süden durch die Donau, im Osten durch die March, im Norden durch das Weinviertel und im Westen durch den Bisamberg begrenzt. Er liegt daher zum Großteil in Niederösterreich (ca. 85 % Flächenanteil) und zum kleineren Teil im Osten Wiens (ca. 15 % Flächenanteil). Seine Gesamtfläche beträgt rd. 942 km², seine Länge (in GW-Fließrichtung) ca. 50 km und seine maximale Breite rd. 30 km.

Die Aquifermächtigkeit variiert von wenigen Metern bis zu 80 m. Die in einigen Bereichen auftretende feinkornbetonte Deckschicht liegt in Mächtigkeiten von etwa 1 bis 10 m vor. Die durchschnittliche Durchlässigkeit des Aquifers liegt bei etwa 2×10^{-3} m/s (JOANNEUM RESEARCH 2008), lokal können auch höhere bzw. niedrigere Werte auftreten. Das Grundwasser bewegt sich im Wesentlichen von Nordwest nach Südost, das Gefälle des Grundwassers variiert und bewegt sich im Trassennahbereich zwischen ca. 0,4 ‰ (im östlichsten Bereich der Markgrafenneusiedler Bucht bis zu ca. 7,0 ‰ (im Bereich ASt Markgrafneusiedl).

Die Aquiferkenndaten basieren im Wesentlichen auf Modellberechnungen des Institutes für Wasserressourcen Management / Joanneum Research 2008. Zudem wurden für das gegenständliche Projekt auch entsprechende Untergrunderkundungen durchgeführt.

Der mittlere Grundwasserspiegel steigt vom Projektbeginn weg mit ca. 153 m ü. A. bis zur ASt. Strasshof auf bis zu 154,5 m ü. A. an und fällt ab den Zinsäckern vergleichsweise rasch in Richtung des erneuten Übergangs in die Niederterrasse auf ein Niveau von 147,5 m ü. A. bis zum Projektende ab. Der niederste Grundwasserspiegel im Projektbereich liegt ca. 1,5 m unter dem von Joanneum Research 2008 definierten, mittleren Grundwasserspiegel

Die Aquifermächtigkeit beträgt zunächst zwischen 10 und 15 m im Bereich der Niederterrasse. Im Bereich der Hochterrasse liegt der Stauer einige Meter höher und die Mächtigkeit des Grundwasserkörpers nimmt auf unter 5 m, abschnittsweise bis auf ca. 2 m ab. Der Aquifer am Projektende weist wiederum Mächtigkeiten von 20 m und mehr auf.

Die Grundwasserströmungsrichtung schwenkt im Aquifer der Niederterrasse etwa ab der B 8 Angerner Bundesstraße bis Parbasdorf von Süd auf Südost und trifft daher annähernd orthogonal auf die Projektsachse der S 8, wobei das Gefälle im trassenquerenden Bereich relativ konstant bei etwa 0,7 bis 1,1 ‰ liegt. Auch im ersten Querungsabschnitt der Hochterrasse bis zum Wirtschaftsweg zwischen Strasshof und Markgrafneusiedl treffen diese Gegebenheiten zu. Ab dort kommt es aber aufgrund der geologischen Situation („Abbruchkante“ des Markgrafneusiedler Bruchs und tiefer gelegenem Stauer in der Siebenbrunner Bucht) zu einer Erhöhung des Spiegelgefälles auf 3,0 bis zu etwa 7,0 ‰, wobei die Grundwasserisohypsen dem Verlauf des Markgrafneusiedler Bruchs annähernd parallel folgen. Da die Trasse hier in Richtung Ost-Süd-Ost verläuft, weist sie nur einen geringen Winkel zur Grundwasserströmungsrichtung auf. Nach dem Markgrafneusiedler Bruch verflacht das Gefälle stark auf etwa 0,4 ‰. Die Strömungsrichtung weist konstant nach Südost und liegt damit im Bereich des „Klingensfelds“ orthogonal zur Trasse, die gegen Projektende hin wieder nach Südost und damit beinahe in Parallellage zur Fließrichtung einschwenkt.

Grundwasserqualität

Die Bewertung der Grundwasserqualität erfolgte auf Basis von GZÜV Messstellen sowie der Durchführung von Untersuchungen der Projektwerberin an Pegeln, welche im Zuge der Untergrunderkundungen errichtet wurden.

Für die gegenständlichen Auswertungen wurden gemäß QZV Chemie GW ausgesuchte GZÜV-Messstellen im Grundwasserkörper Marchfeld (GK100020) herangezogen. Die Analyse der straßenspezifischen Schadstoffe in den drei angeführten Messstellen ergab keinen signifikanten Ausschlag der gelösten (Schwer-)metalle und wurde daher nicht separat ausgewiesen. Hinsichtlich des Parameters Chlorid wurden 15 Messstellen der GZÜV im weiteren Projektbereich ausgewertet und daraus zwei Karten der „mittleren“ und der „maximalen“ Chloridkonzentration generiert. Zudem wurden die Ganglinien der Chloridkonzentrationen von 15 GZÜV Messstellen beigelegt.

Dabei zeigt sich, dass die „mittleren Hintergrundkonzentration“ zwischen ca. 45 – 85 mg/l liegt, und „maximale Hintergrundkonzentrationen“ in einem Bereich von 55 – 95 mg/l. Die höchsten Werte treten im Bereich Knoten S 1/S 8 und ASt. Strasshof auf. Die niedrigsten Werte finden sich im östlichen Trassenbereich. Bei einer GZÜV - Messstelle (30800252) wurde an einem Messtermin ein Messwert von 147,2 mg/l festgestellt.

Die im Zuge der gegenständlichen Untergrunderkundungen durchgeführten Grundwasserproben aus Bohrungen, entlang der geplanten Trasse, zeigen stark schwankende Chloridverteilungen, diese liegen zwischen 2,15 – 72 mg/l. Bei einer Bohrung (KB 16 bzw. KB-S8W 16) wurde ein Wert von 228 mg/l festgestellt.

Nutzungssituation

Das betrachtete Gebiet befindet sich innerhalb des durch die wasserwirtschaftliche „Rahmenverfügung Marchfeld“ abgedeckten Bereiches. Demnach wird das Grundwasservorkommen im Marchfeld - unbeschadet bestehender Rechte - der Wasserversorgung und der Bewässerung gewidmet. Dieser Widmungszweck darf nicht beeinträchtigt werden. Vor allem ist darauf zu achten, dass das Grundwasser seiner Menge und Beschaffenheit nach dem Widmungszweck dauernd erhalten bleibt.

Teile des Marchfeldes unterliegen der Schongebietsverordnung Marchfeld zur Sicherung der Trinkwasserversorgung aus dem Grundwasser.

Das Projektgebiet liegt im Aktionsgebiet „Vorsorgender Gewässerschutz“. Hier wird im Rahmen eines ÖPUL-Programmes den Landwirten angeboten, gegen finanzielle Abgeltung Bewirtschaftungsformen zur Reduktion des Nitratreintrages zu wählen.

In den vorangegangenen Bearbeitungen wurden wasserrechtlich bewilligte und bewilligungsfreie, sowie nicht im Wasserbuch verzeichnete Grundwassernutzungen im Umfeld der Trasse erhoben. Dabei wurden neben den Wasserrechten aus dem Wasserbuch auch die Feldbrunnen ohne Bewilligung erhoben (Einlagen 3-12.2).

Für die gegenständliche Projektänderung wurden durch die Projektwerberin die Wasserrechte im Juli 2016 aus dem WDV abgefragt. Eine neuerliche Erhebung von Grundwassernutzungen ohne Wasserrecht erfolgte nicht, und es wird von der Projektwerberin diesbezüglich auf die Einlage 3-12.02 verwiesen.

Im Lageplan Wasserrechte PAE-7.4 sind die in Trassennähe liegenden Wassernutzungen dargestellt. Die diesbezüglichen Informationen wurden aus den Einlagen 3-12.4 B und 3.12.5-B übernommen. Das aktualisierte Verzeichnis der Wasserrechte ist in Einlage PAE-7.2 enthalten.

Nullvariante

Wird das Vorhaben nicht ausgeführt, so werden die bestehenden hydrogeologischen Verhältnisse und das Grundwasser nicht unmittelbar verändert.

Auswirkungen des Vorhabens, Gutachten

Bauphase

Eine Beeinflussung der Grundwasserquantität während der Bauphase könnte aufgrund von lokal einwirkenden Einflüssen im Zuge der Erdarbeiten, Baugrubenerrichtungen, Abtrag von Deckschichten etc. erfolgen. Die Nivellette verläuft tw. in Dammlage oder Einschnitten, großteils jedoch als Freilandstrecke. Allfällige Tiefgründungsmaßnahmen (z.B. Pfahlgründungen für Brückenobjekte) werden zum Teil unterhalb des Grundwasserspiegels liegen. Dadurch kommt es jedoch zu keinen relevanten Beeinflussungen der quantitativen Verhältnisse. Die Beeinflussung der Grundwasserquantität ist dadurch mit „gering“ zu bewerten. Durch die Inbetriebnahme von Versickerungsbecken in der Bauphase kann es zu einer örtlichen Erhöhung der Grundwasserneubildung kommen und dadurch bedingt zu einer lokalen Hebung des Grundwasserspiegels. Erfahrungsgemäß ist jedoch aufgrund der zu erwartenden Durchlässigkeit diese Erhöhung vernachlässigbar, und es sind dadurch keine mehr als geringfügigen Auswirkungen auf fremde Rechte bzw. wasserwirtschaftliche Interessen zu erwarten.

Hinsichtlich der detaillierten Auswirkungen der vier Brunnenanlagen, welche für die Bauwasserversorgung herangezogen werden, kann grundsätzlich festgehalten, werden, dass diese im Detail in einem gesonderten wasserrechtlichen Bewilligungsverfahren zu beurteilen sind. Grundsätzlich sollen für die Bauwasserversorgung zum Großteil bestehende Brunnen herangezogen werden, welche im Trassenbereich liegen. Wenn dies nicht möglich ist, wurden von der Projektwerberin Ersatzstandorte vorgeschlagen. Aufgrund der geplanten Entnahmemengen von maximal 3,5 l/s je Brunnen werden die Wassermengen bei 3 dieser Standorte mit großer Wahrscheinlichkeit unproblematisch zu entnehmen sein. Die Auswirkungen dieser Brunnen (Grundwasserabsenkungen) werden auf den unmittelbaren Nahebereich beschränkt sein und es ist eine technische und rechtliche Realisierbarkeit dieser Anlagen grundsätzlich gegeben.

Bei einem Standort (km 5,3) ist aufgrund der geringeren Aquifermächtigkeiten und der wechselnden Durchlässigkeiten die Entnahme nicht völlig gesichert. Hier ist durch die PW geplant einen Langezeitpumpversuch durchzuführen und im Bedarfsfall die Entnahmemenge zu reduzieren und das Wasser aus anderen Bauabschnitten zur Staubfreihaltung zu verwenden. Aufgrund der vergleichsweise geringen Entnahmemengen ist dies grundsätzlich technisch machbar. Auf die entsprechenden dafür erforderlichen wasserrechtlichen Bewilligungen wird verwiesen.

Die Eingriffsintensität während der Bauphase kann jedenfalls hinsichtlich der Beeinflussung der Grundwasserquantität als gering beurteilt werden.

Naturgemäß ist durch die Bauherstellung ein erhöhtes Risiko hinsichtlich möglicher Verunreinigungen des Bodens und damit in weiterer Folge für das Grundwasser gegeben. Es sind jedoch im Projekt entsprechende technische Maßnahmen vorgesehen, zudem wird von der Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben ausgegangen.

Die Eingriffsintensität während der Bauphase kann jedenfalls hinsichtlich der Beeinflussung der Grundwasserqualität als gering beurteilt werden.

Betriebsphase

Quantitativ sind hinsichtlich des Grundwassers in der Betriebsphase keine mehr als geringfügigen Beeinträchtigungen zu erwarten, da durch die Trasse keine direkten Eingriffe in das Grundwasser erfolgen.

Denkmöglich sind lokale Veränderungen der Grundwasserspiegelhöhen durch die Errichtung von Ersatzwasserbrunnen, welche im Trassenbereich bzw. im Trassennahbereich liegen. Hinsichtlich der detaillierten Auswirkungen dieser Brunnenanlagen kann grundsätzlich

festgehalten werden, dass diese im Detail in einem gesonderten wasserrechtlichen Bewilligungsverfahren zu beurteilen sind.

Aufgrund der vorliegenden Grundstücksgrößen und hydrogeologischen Verhältnisse ist die Errichtung von genehmigungsfähigen und technisch entsprechenden Ersatzwasserbrunnen grundsätzlich möglich, lokal kann dies jedoch vergleichsweise sehr aufwändige und kostenintensive Maßnahmen (z.B. Horizontalfilterbrunnen im Bereich km 8,5 o.ä.) erfordern. Eine großräumige quantitative Beeinträchtigung des Grundwassers ist durch eine solche Verschiebung der Brunnenstandorte jedoch nicht zu erwarten.

Die Eingriffsintensität während der Betriebsphase kann jedenfalls hinsichtlich der Beeinflussung der Grundwasserquantität als gering beurteilt werden.

Relevant ist in der Betriebsphase aus Sicht des Fachbereiches die Verbringung der anfallenden Straßenwässer und deren Wirkung auf das Grundwasser. Betrieblich werden zwei Fälle (Sommer- und Winterbetrieb) unterschieden. Der Winterbetrieb reicht vom 01. November bis zum 31. März. Im Betriebsfall Winter erfolgt eine gedrosselte Ableitung der Straßenwässer über Pufferbecken (nach Reinigung) in den Rußbach. Im Sommer werden die anfallenden Wässer nach den Pufferbecken über entsprechende Versickerungsbecken dem Grundwasser zugeführt.

Die straßenspezifischen Schadstoffe in den Straßenwässern mit Ausnahme des Chlorids lassen sich durch eine dem Stand der Technik entsprechende Straßenentwässerung mit Absetz- und Filterbecken grundsätzlich gut beherrschen und aus dem Abwasser entfernen. Grundsätzlich ist eine Ableitung der Winterwässer in den Rußbach vorgesehen, und somit kein direkter Eintrag des Chlorids in das Grundwasser gegeben. Eine gewisse Verfrachtung des Chlorids über den Luftpfad („Sprühnebel“) auf den Boden und damit in weiterer Folge in das Grundwasser ist jedoch nicht auszuschließen. Dadurch sind, wenn auch vergleichsweise geringe, Erhöhungen der Chloridkonzentrationen im Grundwasser, insbesondere im unmittelbaren Straßennahbereich, zu erwarten. Im Rahmen der UVE wurde durch die Projektwerberin eine Abschätzung der zu erwartenden zusätzlichen Chloridzusatzkonzentrationen mittels der Berechnungsvorlage des „Leitfadens Versickerung Chloridbelasteter Straßenwässer“ des BMVIT durchgeführt. Berechnet wurden die mittleren Chloridkonzentrationen für Brunnen im Nahbereich der Trasse.

Die Trasse wurde durch die Projektwerberin in 5 Teilbereiche untergliedert (vgl. Tab.) und für jeden Bereich entsprechende Abschätzungen vorgenommen. Die Festlegung der Abschnitte erfolgt aufgrund unterschiedlicher hydrogeologischer und straßenbautechnischer Randbedingungen.

Abschnitt [km]
West (Anschlussrampen – 3,1)
Mitte 1 (3,1 – 7,5)
Mitte 2 (7,5 – 10,0)
Mitte 3 (10,0 – 10,4)
Ost (10,4 – 14,55)

Tab.: Aufteilung der Trassenabschnitte durch die Projektwerberin

Hinsichtlich dieser Berechnung ist auszuführen, dass im „Abschnitt West“ ein Tippfehler zu einem Rechenfehler führte, welcher eine zu niedrige Grundwasserabstandsgeschwindigkeit für diesen Abschnitt ergab (0,94 m/d statt 1,41 m/d) – dieser Wert wurde durch den Gutachter

korrigiert und die Berechnungen mit dem neuen Wert durchgeführt. Die sich daraus ergebenden Chloridkonzentrationsänderungen sind allerdings gering (< 2 mg/l).

Die Randbedingungen und Eingangsparameter für die durchgeführten Berechnungen sind grundsätzlich nachvollziehbar beschrieben und weitgehend plausibel.

Die höchsten berechneten Zusatzkonzentrationen lt. Projektwerberin sind im Bereich „Mitte 3 [km 10,0 -10,4] erwarten. Hier führt die geringe Grundwassermächtigkeit zu einer vergleichsweise hohen Zusatzbelastung (34 mg/l in 50 m Entfernung zur Trasse). Aufgrund der dort vorliegenden geringen Grundwassermächtigkeiten liegen jedoch auch keine Brunnenanlagen in diesem Bereich und es ist keine Beeinträchtigung fremder Rechte bzw. wasserwirtschaftlicher Interessen zu erwarten.

Die höchsten Zusatzkonzentrationen bei genutzten Brunnen finden sich nach den Berechnungen der Projektwerberin im Abschnitt Ost (bis zu 18 mg/l), im Abschnitt West liegen die rechnerischen Zusatzkonzentrationen von Brunnen bei maximal 13 mg/l.

In weiterer Folge wurden durch die PW die zu erwartenden Gesamtkonzentrationen unter Berücksichtigung der Zusatzbelastung mit den maximalen Hintergrundkonzentrationen und der mittleren Hintergrundkonzentration ermittelt.

Durch die Projektwerberin wurden die so ermittelten Auswirkungen des „Sprühnebels“ auf die zu erwartenden Chloridkonzentrationen im Grundwasser mittels Tabellen dargestellt und zwar in Form von Zusatzkonzentrationen und der Gesamtkonzentrationen unter Berücksichtigung einer „mittleren“ und der „maximalen“ „Grundbelastung“.

Zusätzlich wurde durch den Gutachter ein „worst-case“ Szenario mittels der Berechnungsvorlage des BMVIT gerechnet, in welchem von einem niedersten Grundwasserstand (d.h. 1,5 m unter MGW) ausgegangen wurde. Zudem wurden bei dieser Berechnung bei den Brunnen 54, 55 und 57 (im östlichsten Trassenbereich) ein sehr ungünstiger Anstromwinkel von 20° angenommen, da in diesem Bereich die Trasse in Grundwasserfließrichtung verschwenkt. Die anderen Eingangsparameter wurden aus der Einlage PAE 7.1 übernommen. Die Ergebnisse dieses, aus der Sicht des Gutachters, „worst-case“ - Szenarios für die Brunnen im Grundwasserabstrom der Trasse können Tabelle 2 des TGA entnommen werden.

Diese neu berechneten Werte werden für die Abschätzung bzw. Beurteilung hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen von Grundwassernutzungen, ebenfalls unter Berücksichtigung der „maximalen“ Hintergrundkonzentration durch den Gutachter herangezogen.

In der Tabelle 2 werden auf Basis des UVE Fachbeitrags Grund- und Oberflächenwasser, Einlage PAE-7.1, die potentiell betroffenen Wasserrechte in Bezug auf die prognostizierten max. Chloridkonzentrationen aufgelistet. Für jene Brunnen, bei welchen lt. Berechnung ein Wert von 110 mg/l Chlorid überschritten wird, ist die Schaffung von Ersatzwasserbrunnen für Wasserversorgungen bzw. Ersatzwasserversorgungen mit chloridarmen Wasser jedenfalls erforderlich.

Für alle Wassernutzungen, die innerhalb des Bereiches von 150 m im Abstrom und 20 m im Anstrom der Trasse liegen (vgl. Tab 27, PAE-7.1), werden zudem zusätzliche Monitoringmaßnahmen vorgeschrieben. Weiters sind auch alle neu hergestellten Ersatzwasserbrunnen in das Monitoringprogramm (vgl. Tab. 28, PAE-7.1) miteinzubeziehen. Bei jenen Wasserversorgungen, wo ein Chloridwert über 110 mg/l lt. Tab. 2 (B42, B44 - B41 ist ein GW-Pegel [Anm.]) errechnet wurde, ist erforderlichenfalls, in Abhängigkeit von den wasserrechtlich bewilligten Kulturen, bereits mit der Verkehrsfreigabe der S 8 chloridarmes Bewässerungswasser in ausreichender Menge durch die Schaffung von Ersatzwasserbrunnen zur Verfügung zu stellen.

Für alle Brunnen, welche sich im unmittelbaren Nahbereich (Brunnen 004, GF-00837) im Grundwasserabstrom der Trasse befinden (Abstand < 50 m) und im Bereich der

Freilandstrecke liegen, ist erforderlichenfalls, in Abhängigkeit von den wasserrechtlich bewilligten Kulturen, bereits mit der Verkehrsfreigabe der S 8 chloridarmes Bewässerungswasser in ausreichender Menge zur Verfügung zu stellen (bzw. sind diese Brunnen so zu versetzen, dass diese in einem Abstand > 50 m zur geplanten Trasse liegen. Im Projektgroßraum im denkmöglichen Beeinflussungsbereich befinden sich die kommunalen Wasserversorgungsanlagen Obersiebenbrunn und Parbasdorf. Aufgrund der Entfernung der Wasserversorgungen zur geplanten Trasse ist eine mehr als geringfügige Änderung der Chloridkonzentration beider Wasserversorgungen nicht zu erwarten.

Maßnahmen, Monitoring und Kontrolle

Die in den Einreichunterlagen zum Vorhaben dargestellten Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers reichen weitgehend aus die gebotenen Qualitätsziele zum Schutz des Grundwassers zu gewährleisten. In Kapitel 5 werden zusätzliche Maßnahmen gefordert, welche sich im Zuge der Begutachtung als unbedingt erforderlich zur Erreichung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ergaben. Diese betreffen vor allem die Monitoringmaßnahmen sowie Maßnahmen während der Errichtung des geplanten Bauvorhabens und die Errichtung von Ersatzwasserversorgungen. Quali- und quantitative Auswirkungen in der Bauphase sind gering, während der Betriebsphase kommt es durch die Versickerung von chloridhaltigem Sprühnebel zu einer lokalen Erhöhung der Chloridkonzentrationen im Grundwasser. Da die Auswirkungen jedoch örtlich beschränkt sind, ist die Erhöhung der Chloridkonzentrationen als geringfügig anzusehen.

Gesamtbewertung

Die Projektwerberin hat für die Bauphase folgende Bewertung vorgenommen:

Bauphase / Grundwasser	
Verbleibende Auswirkungen	Keine - sehr geringe verbleibende Auswirkungen

Nachdem eine über die Geringfügigkeit gehende Beeinträchtigung von Grundwasser in der Bauphase auszuschließen ist, kann der Bewertung durch die Projektwerberin gefolgt werden.

Die Projektwerberin hat für die Betriebsphase folgende Bewertung vorgenommen:

Betriebsphase / Grundwasser	
Verbleibende Auswirkungen	Geringe verbleibende Auswirkungen

Nachdem eine über die Geringfügigkeit gehende Beeinträchtigung von Grundwasser in der Betriebsphase auszuschließen ist, kann der Bewertung durch die Projektwerberin gefolgt werden.

Aus Sicht des Fachgebietes 12 Hydrogeologie und Grundwasser ist das Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen. Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Grundwasser sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten

geforderten Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

III.1.13. Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild

Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum umfasst den trassenbezogenen Untersuchungsraum (500 m breiter Untersuchungsraum jeweils beidseits der Trasse), den engeren Untersuchungsraum (Standortgemeinden) und den weiteren Untersuchungsraum (funktionell zusammenhängender Raum). Der engere Untersuchungsraum umfasst die Gemeinden Aderklaa, Raasdorf, Deutsch-Wagram, Parbasdorf, Markgrafneusiedl, Gänserndorf und Obersiebenbrunn, in welchen das Vorhaben zu liegen kommt. Alle Standortgemeinden liegen im politischen Bezirk Gänserndorf. Der weitere Untersuchungsraum umfasst die angrenzenden Gemeinden und deckt die raumfunktionellen Aspekte sowie allfällige Änderungen der Umgebungslärsituation entlang der Zulaufstrecken ab.

Alternativen, Trassenvarianten

In der Umweltverträglichkeitserklärung wird die Projekthistorie ausgehend von der GSD-Studie, der PGO-Korridoruntersuchung, der Korridoruntersuchung Marchfeld 2004, der SP-V 2005 und des Vorprojektes dargelegt und die Auswahl des Korridors des Einreichprojekts nachvollziehbar begründet.

Aus raumordnungsfachlicher Sicht sind die geprüften Alternativen und Trassenvarianten nachvollziehbar und plausibel dargelegt und die gewählte optimierte Trasse fachlich schlüssig begründet.

Ist-Zustand, Befundung

Der Ist-Zustand ist in der Umweltverträglichkeitserklärung für die Fachbereiche Raumplanung, Sachgüter, Freizeit und Erholung sowie Orts- und Landschaftsbild übersichtlich und nachvollziehbar dargestellt.

Raumplanung (Siedlungsraum)

Der UVE-Fachbeitrag „Siedlungs- und Wirtschaftsraum“ beschreibt die für die Beurteilung relevanten räumlich-funktionellen Zusammenhänge (Siedlungsstruktur) in umfangreicher und nachvollziehbarer Weise und es werden auch die wichtigsten regional- und sozioökonomischen Daten (Bevölkerungsentwicklung, Haushalte, Bautätigkeit, Erwerbstätige, Pendler) dargelegt. Das Vorhaben betrifft die Standortgemeinden Aderklaa, Raasdorf, Deutsch-Wagram, Parbasdorf, Markgrafneusiedl, Gänserndorf und Obersiebenbrunn im Bezirk Gänserndorf. Südlich an die Standortgemeinden grenzt bereits die Gemeinde/das Land Wien an. Da sich die Ausarbeitungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung auf den Stand Sommer 2010 bezogen, wurde die Aktualität der zu Grunde gelegten Programme und Pläne aus dem Bereich der örtlichen Raumplanung (formelle Planungsinstrumente im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde) durch den Gutachter überprüft und aktualisiert. Diese Pläne und Programme definieren nämlich die Ziele und Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung inhaltlich sowie räumlich und sind ein

Ausdruck des öffentlichen Interesses und daher für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Raum (§ 24c Abs. 5 Z 5 UVP-G 2000) relevant.

Die Siedlungsstruktur kennzeichnen insbesondere die entlang der S 8 liegenden geschlossenen Siedlungsgebiete, wobei die Bezirkshauptstadt Gänserndorf die bevölkerungsreichste Gemeinde ist. Die Trasse verläuft im Wesentlichen siedlungsfern entlang der Gemeindegrenzen und hält einen Abstand von mindestens 500m zu den Siedlungsgebieten ein.

Der UVE-Fachbeitrag stellt die örtlichen Raumordnungsprogramme (Örtliches Entwicklungskonzept, Flächenwidmungsplan) der Standortgemeinden dar. Alle Standortgemeinden verfügen über genehmigte Flächenwidmungspläne, die Gemeinden Gänserndorf, Deutsch-Wagram, Aderklaa und Raasdorf verfügen zusätzlich über ein genehmigtes Örtliches Entwicklungskonzept. Im trassenbezogenen Untersuchungsraum kommen keine sensiblen Widmungen (Wohnbauland) zu liegen. Die Trasse beansprucht ausschließlich Grünlandwidmungen und Verkehrsflächen.

Aus dem Bereich der überörtlichen Raumplanung (Raumentwicklung) werden alle relevanten Pläne und Programme dargestellt. Diese werden in „rechtlich verbindliche“ und „rechtlich unverbindliche“ Pläne und Programme unterschieden.

Sachgüter

Als Werte mit hoher funktionaler Bedeutung im Untersuchungsraum werden vor allem die Windkraftanlagen in Parbasdorf und Obersiebenbrunn und die 380kV-Freileitung Dürnröhr-Wien eingestuft.

Orts- und Landschaftsbild

Der Untersuchungsraum wird im westlichen Teil maßgebend durch intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt, für welche lange Ackerschläge und aufgrund mangelnder strukturierender Elemente auch große Raumtiefen charakteristisch sind. Im mittleren Abschnitt wirken die bestehenden Schotterabbauflächen als künstliche Elemente, die der Landschaft einen wenig naturnahen Charakter verleihen. Im Osten des Untersuchungsraumes sind wieder vorwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen anzutreffen, welche jedoch aufgrund der Windschutzhecken eine starke Gliederung aufweisen.

Infrastruktureinrichtungen wie die bestehenden Windkraftanlagen und Hochspannungsleitungen werden als technische Dominanten und damit als visuelle Störfaktoren wahrgenommen.

Im nördlichen und nordöstlichen Randbereich des Untersuchungsraumes sind mehrere geschlossene Waldflächen (südlich von Strasshof an der Nordbahn und Gänserndorf) vorzufinden, welche einen positiven Kontrast zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen und raumbildende Dominanten darstellen.

Auswirkungen auf Ortsbilder können ausgeschlossen werden, da die Trasse siedlungsfern in ausreichendem Abstand geführt wird.

Freizeit und Erholung

Unter den ortsgebundenen und linienhaften Freizeit- und Erholungseinrichtungen sind im Trassennahbereich der Marchfeldkanalradweg, ein Crossbike-Parcours in Parbasdorf und der Modellflugplatz „MFC Falke“ in Markgrafneusiedl zu nennen. Im weiteren Untersuchungsraum befinden sich noch zahlreiche weitere Freizeit- und Sporteinrichtungen. Aufgrund seiner landschaftlichen Qualität verfügt zudem der Wald am Hagerfeld über eine hohe landschaftsgebundene Erholungsfunktion.

Nullvariante

Die Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens werden in der UVE plausibel und nachvollziehbar dargelegt.

Raumplanung (Siedlungsraum)

Aus Sicht des Fachbereiches Raumplanung sind vor allem die prognostizierten Verschlechterungen hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffemissionen durch den zunehmenden Verkehr zu beachten. Durch das gesteigerte Verkehrsaufkommen konzentrieren sich diese Immissionen weiterhin in den Ortsgebieten. Zusätzlich mit der auf den Verkehr zurückzuführenden Trennwirkung wird die Siedlungsentwicklung im Untersuchungsraum erheblich eingeschränkt. Positive Vorhabenswirkungen auf die Qualitäten der Region als Wirtschaftsstandort durch verbesserte Erreichbarkeiten und Nähe zu Bratislava (Centropo Region) oder auf die Qualitäten der Orte als Wohn- und Arbeitsstandort durch Verkehrsentlastung und Verminderung der Immissionen können bei Unterbleiben des Vorhabens nicht realisiert werden.

Sachgüter

Negative Auswirkungen auf bestehende Sachgüter würden bei Unterbleiben des Vorhabens nicht auftreten.

Orts- und Landschaftsbild

Negative Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild wie die Einschränkungen des Weitblicks und die optische Dominanz der Trasse würden bei Unterbleiben des Vorhabens nicht auftreten.

Freizeit und Erholung

Bei Unterbleiben des Vorhabens würden negative Auswirkungen vor allem auf linienhafte und landschaftsgebundene Freizeit- und Erholungsfunktionen in Form von Lärm nicht auftreten. Eine Entlastung der siedlungsnahen ortsgebundenen Freizeit- und Erholungseinrichtungen wäre hingegen nicht möglich.

Auswirkungen des Vorhabens, Gutachten

Bauphase

Raumplanung (Siedlungsraum)

Aus raumplanungsfachlicher Sicht ergeben sich durch das Vorhaben in einem beschränkten Zeitraum von 36 Monaten relevante Auswirkungen auf den Siedlungsraum in Form von Lärm. Diese Beeinträchtigungen sind auf die Bauzeit beschränkt und stellen keine dauerhafte Einschränkung der Nutzungen oder der Siedlungsentwicklung dar. Direkte Flächeninanspruchnahmen von sensiblen Nutzungen sind nicht erforderlich, betroffen sind ausschließlich Grünlandwidmungen und Verkehrsflächen. Das Vorhaben stellt damit auch keinen Widerspruch zu den Instrumenten der örtlichen Raumplanung dar, welche auf einen längeren Planungshorizont von zumindest 10 Jahren ausgelegt sind. In Summe werden die nach Maßnahmen verbleibenden Auswirkungen auf den Siedlungsraum in der Bauphase als vertretbar eingestuft.

Sachgüter

Vorhabensbedingte Veränderungen sind bei technischen Infrastruktureinrichtungen wie Windkraftanlagen erforderlich und es wird eine überregional bedeutende Stromleitung gequert.

Es werden weder Bestand noch Funktion dieser Infrastruktureinrichtungen durch das Vorhaben gefährdet. Qualitative Verschlechterungen durch die Wirkfaktoren können bei Sachgütern ausgeschlossen werden. Die verbleibenden Auswirkungen können daher aus fachlicher Sicht als geringfügig eingestuft werden.

Orts- und Landschaftsbild

Als maßgebende negative Auswirkungen sind vor allem die Dominanz der Trasse und der Kunstbauten vor Realisierung von Maßnahmen oder das Erscheinungsbild von Baustelleneinrichtungsflächen zu nennen. Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind auf die maximale Bauzeit von 36 Monaten beschränkt. Die Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild in der Bauphase werden aufgrund ihrer beschränkten Dauer als vertretbar eingestuft.

Freizeit und Erholung

Für die Bauphase werden Beeinträchtigungen in Form von Lärm sowie optische Beeinträchtigungen durch Baustelleneinrichtungen und Baustellenverkehr prognostiziert. Die Funktion von trassennahen, ortsgebundenen und linienhaften Freizeit- und Erholungsfunktionen bleibt jedoch durchgehend erhalten. Querungen von Radwegen werden durch Umleitungen kompensiert. Da alle höher sensiblen Freizeit- und Erholungsnutzungen in ihrer Funktion erhalten und mögliche Beeinträchtigungen nur temporärer Natur sind, werden die Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase als vertretbar eingestuft.

Betriebsphase

Raumplanung

Da die Trasse die geschlossenen Siedlungsbereiche in angemessenem Abstand umfährt, bewirkt das Vorhaben keine direkten Flächenkonkurrenzen. Die räumlich-funktionellen Zusammenhänge werden durch das Vorhaben nicht negativ beeinflusst. Aufgrund einer Umlagerung von Verkehrsströmen werden kleinräumige Verschlechterungen der Lärmsituation an den Zulaufstrecken prognostiziert, jedoch können aufgrund der geringen Belastung im Ist-Zustand die für die örtliche Raumplanung relevanten schalltechnischen Planungsrichtwerte überwiegend eingehalten werden. Diese Richtwerte sind bei der Neuausweisung von Bauland heranzuziehen und geben an, ob Flächen für eine bestimmte Nutzungsart (z.B. Wohnen, Gewerbe, Erholungsgebiet, etc.) hinsichtlich der Umgebungslärmsituation geeignet sind. Es handelt sich dabei nicht um rechtlich verbindliche Grenzwerte, welche für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes relevant sind. In Relation zu den kleinräumigen Verschlechterungen ergeben sich jedoch großräumige Entlastungen der Umgebungslärmsituation, welche aus Sicht der Raumplanung als positiv eingestuft werden. Durch das Vorhaben ergeben sich zudem neue Möglichkeiten für die Siedlungsentwicklung in und im Anschluss an die bestehenden Ortskerne.

Die Auswirkungen des Vorhabens stellen in ihrer Gesamtheit zwar punktuelle nachteilige Veränderungen dar, gefährden jedoch die bestehenden Nutzungen und die zukünftige Siedlungsentwicklung nicht. Die Auswirkungen auf den Siedlungsraum werden in Summe daher als vertretbar eingestuft.

Sachgüter

Auswirkungen auf Sachgüter in der Betriebsphase (Wirkfaktoren Lärm- und Luftschadstoffe, Erschütterungen) können aus fachlicher Sicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen durch direkte Flächenkonkurrenz werden in der Bauphase behandelt. Darüber hinaus gehende Flächeninanspruchnahmen in der Betriebsphase können ausgeschlossen werden. Das Vorhaben bedingt weder qualitative noch quantitative Verschlechterungen von Sachgütern, so dass die Auswirkungen in Summe als nicht relevant einzustufen sind.

Orts- und Landschaftsbild

Trotz Maßnahmen wird die Trasse deutlich als technische Dominante in Erscheinung treten, wobei die visuelle Wirkung insbesondere von der Höhenlage der Trasse, der Anzahl der Kunstbauten sowie der vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen zur Reduktion der Einsichtigkeit abhängig ist. Es wirkt die Trasse daher vor allem im westlichen Teil des Untersuchungsraumes (Knoten S1/S8 bis Deutsch-Wagram) aufgrund der Dammlage (Rußbachquerung), der Brücken und Kollisionsschutzwände am stärksten. In Bereichen, wo die Trasse im Geländeeinschnitt oder auf Geländeneiveau verläuft, entfaltet sie eine deutlich geringere visuelle Barrierewirkung.

Durch die landschaftspflegerische Begleitplanung, welche unter anderem Strauch- und Baumpflanzungen sowie Wiederaufforstungen vorsieht, wird die Vielfalt in strukturarmen Teilen des Untersuchungsraumes teilweise erhöht. Diese Begleitplanungen sind als eine positive Vorhabenswirkung zu bewerten.

Insbesondere unter Berücksichtigung der mäßigen Sensibilität des Ist-Zustandes, welcher maßgeblich durch Intensivnutzungen und technische Dominanten geprägt ist, können die Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild aus fachlicher Sicht als vertretbar eingestuft werden.

Freizeit und Erholung

Die Funktion von ortsgebundenen und linienhaften Freizeit- und Erholungseinrichtungen wird grundsätzlich durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Einbußen der Erlebnis- und Erholungsqualität sind jedoch aufgrund der zusätzlichen Lärmbelastung insbesondere entlang der Bewegungslinien (Radwege und landwirtschaftliches Wegenetz), aber auch zum Beispiel am Hagerfeld (Erholungswald), Schlosspark Obersiebenbrunn oder beim Safaripark Gänserndorf zu erwarten. Bei den ortsgebundenen Freizeiteinrichtungen, welche teilweise aufgrund ihrer Emissionen selbst siedlungsfremd situiert sind (Modellflugplatz, Crossbike-Parcours), ist diese Auswirkung hingegen vertretbar.

Die erheblichsten Auswirkungen treten im Bereich Klingensfeld auf, wo aufgrund der zusätzlichen Lärmbelastung die Erholungsqualität entlang des Radweges Nr. 5 und des Napoleonradweges deutlich eingeschränkt wird. Auch weist in diesem Bereich die Landschaft durch die bestehenden Waldflächen kleinräumige Vorzüge für Erholungsnutzungen auf.

Von Lärmentlastungen profitieren vor allem alle ortsgebundenen Freizeit- und Erholungseinrichtungen in den Ortsgebieten. Hier werden durch die Verkehrsverlagerung teils deutliche schalltechnische Entlastungen prognostiziert, wie zum Beispiel für den Sportplatz in Deutsch-Wagram am Hagerfeld (bis -5dB), die Kleingartenanlagen in Strasshof (bis -2dB) oder für den Reiterhof in Markgrafneusiedl (bis -3 dB). Nicht unerheblich sind auch die schalltechnischen Entlastungen der siedlungsnahen Freiräume, welchen aufgrund der fußläufigen Erreichbarkeit großer Erholungsnutzen zuzumessen ist.

In Summe bedingt das Vorhaben Auswirkungen auf die Freizeit- und Erholungsnutzungen, welche diese in ihrem Bestand und in ihrer Funktion nicht gefährden. Belastungen stehen auch hier umfangreichen Entlastungen gegenüber. Insgesamt sind die Auswirkungen des

Vorhabens auf die Freizeit- und Erholungsnutzungen in der Betriebsphase als vertretbar einzustufen.

Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes

Das Vorhaben hat Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes vor allem durch die Veränderung der Erreichbarkeiten. Die S 8 trägt wesentlich zu einer Entlastung der stark durchfahrenen Ortskerne von Deutsch-Wagram und Straßhof an der Nordbahn an der B8 bei, wodurch diese eine Aufwertung erfahren. In den Ortszentren konzentrieren sich hohe Bebauungs- und Nutzungsdichten, welche aufgrund der prognostizierten Entlastung von Schall- und Luftschadstoffimmissionen zukünftig planmäßig weiterentwickelt werden können. Geringfügige Verkehrszunahmen sind unter anderem an den Ortseinfahrten von Leopoldsdorf oder Raasdorf zu erwarten.

Durch die verbesserte Erreichbarkeit des Wiener Raumes kann die S8 zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region beitragen und es ist zukünftig mit einer verstärkten Nachfrage an Wohn- und Betriebsbauland zu rechnen.

Das Vorhaben weist hohe Zielkonformität mit Plänen und Programmen der überörtlichen Raumplanung auf Landes- und Bundesebene, vor allem aufgrund der Bedeutung der Achse als Verbindung zwischen Wien und Bratislava, auf. Die Errichtung des Abschnittes West ohne Abschnitt Ost bis zur Staatsgrenze erfüllt die Zielsetzungen zwar nur zum Teil, eine Zielkonformität ist aber trotzdem gegeben. Durch die verbesserte Anbindung der Orte bei gleichzeitiger Erhaltung des untergeordneten Straßennetzes führt das Vorhaben zu einer Stärkung des Systems der zentralen Orte in der Region.

Hervorzuheben ist, dass das Vorhaben zu wesentlich geänderten Planungsvoraussetzungen führen wird, welche zukünftig im Zuge der fortlaufenden Anpassung der Raumordnungsprogramme der Standortgemeinden zu berücksichtigen sein wird. Großteils ist dies bereits der Fall, so dass auch hier von einer hohen Zielkonformität ausgegangen werden kann. Die fortlaufende Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen liegt zudem im Wesen von Raumordnungsplänen.

Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle

Aus Sicht des Schutzgutes Mensch und dessen Lebensraum (Bereich Siedlungsraum und Freizeit und Erholung) sowie des Schutzgutes Sachgüter sind keine zusätzlichen Maßnahmen zu den bereits im Projekt enthaltenen erforderlich.

Aus Sicht des Schutzgutes Landschaft (Bereich Orts- und Landschaftsbild) ist jeweils eine Maßnahme (Sichtschutzbepflanzung) und eine Beweissicherungsmaßnahme (Fotodokumentation) erforderlich.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes 13 ist das Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch und dessen Lebensraum (Bereich Siedlungsraum) sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Sachgüter sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als nicht relevant, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch und dessen Lebensraum (Bereich Freizeit und Erholung) sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.14. Kulturgüter

Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum umfasst einen Bereich von ca. 500 m beidseits der geplanten Achse der geplanten Trasse. Besonderes Gewicht wurde jedoch auf den engeren Trassenverlauf gelegt, da insbesondere archäologische Fundstellen abseits der Trasse nicht durch Auswirkungen der Errichtung der S8 Marchfeld Schnellstraße betroffen sind. Der Untersuchungsraum ist daher richtig und ausreichend gesetzt worden.

Alternativen, Trassenvarianten

Die Fragestellung nach Alternativvarianten und unterschiedlichen Trassenvarianten ist für das Schutzgut Kulturgüter von untergeordneter Bedeutung, da insgesamt betrachtet keine relevanten Unterschiede bezüglich Kulturgüter in den unterschiedlichen Trassen im untersuchten Gebiet vorhanden sind.

Ist-Zustand, Befundung

Das Untersuchungsgebiet liegt im südöstlichen Weinviertel. Bei dem Areal handelt es sich um eine alte Kulturlandschaft, die spätestens seit dem Neolithikum, dem 5. Jahrtausend v. Chr., besiedelt wurde. Es zeigt sich hier eine relativ homogene Gewichtung der unterschiedlichen Zeitstufen. So sind Siedlungsplätze des Neolithikums und der Bronzezeit ebenso häufig im Untersuchungsgebiet vertreten wie archäologisch relevante Bereiche aus der Hallstatt- bzw. LaTene-Zeit. Ebenfalls vertreten sind Siedlungsplätze der Kelten und Germanen, aus der Völkerwanderungszeit und dem Mittelalter. Von besonderer Bedeutung sind darüber hinaus römische Militäranlagen (Marschlager) und Siedlungs- bzw. Handelsplätze, die über den Limes hinaus im freien Germanien angelegt wurden. Die Verteilung der archäologisch relevanten Bereiche ist in den betroffenen Katastralgemeinden homogen, besondere räumliche Gewichtungen sind nicht zu beobachten.

Aus der frühen Neuzeit stammen mehrere Kleindenkmäler, wie z.B. das Napoleondenkmal in Raasdorf. Innerhalb des Untersuchungsraumes befinden sich keine denkmalgeschützten Objekte.

Nullvariante

Für das Schutzgut Kulturgüter ergeben sich bei einer Nullvariante keine negativen Auswirkungen.

Auswirkungen des Vorhabens, Gutachten

Bauphase

In der Bauphase sind deutliche Eingriffe in die Kulturlandschaft gegeben. Insbesondere archäologische Fundzonen als auch Kleindenkmäler sind durch die Bauarbeiten betroffen. Insgesamt werden 8 bekannte archäologische Fundzonen durch die geplanten Baumaßnahmen angeschnitten. Diese Flächen sind in der UVE aufgeführt und die entsprechenden Maßnahmen (Rettungsgrabungen) beschrieben. Diese Maßnahmen und die in diesem Gutachten angeführten zusätzlichen Maßnahmen stellen sicher, dass die negativen Auswirkungen auf den Bereich archäologische Kulturgüter minimiert werden.

Durch das Versetzen von Kleindenkmälern (Bildstock Markgrafneusiedel) bzw. entsprechenden Sicherungsmaßnahmen werden negative Auswirkungen auf diese Kategorie von Denkmalen deutlich reduziert.

Betriebsphase

In der Betriebsphase sind, abgesehen von sehr geringen emissionsbedingten Beeinträchtigungen des Napoleon-Denkmal in Raasdorf, keine Auswirkungen auf Kulturgüter gegeben.

Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle

Grundsätzlich sind die in der UVE genannten archäologischen Maßnahmen für das geplante Projekt ausreichend. Zusätzlich mussten nur Konkretisierungen in der Bauphase bezüglich noch nicht bekannter Fundstellen und der Definition der Fundstellen bzw. Auftragserteilung veranlasst werden. Für den Bereich Beweissicherung und begleitende Kontrolle ist eine baubegleitende archäologische Kontrolle und Überwachung vorzusehen.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Kulturgüter ist das Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Kulturgüter sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als nicht relevant, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

III.1.15. Erschütterungen

Untersuchungsraum

Im Teilgutachten werden die der S 8 West aus verkehrlicher Sicht zuordenbaren Wirkungen im Bereich der Ortsdurchfahrten von Untersiebenbrunn (L2), Obersiebenbrunn (L2 und L9), Deutsch-Wagram (L6), Parbasdorf (L6; nicht relevant), Markgrafneusiedl (L6) und Gänserndorf Süd (L11) untersucht.

Alternativen, Trassenvarianten

Seitens des Amtes der NÖ Landesregierung wurde 2005 das Projekt „Marchfeld Straße: Abschnitt Landesgrenze Wien/NÖ (S 1) – Staatsgrenze bei Marchegg bzw. Angern“ zur Strategischen Prüfung-Verkehr beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingereicht. Das Ergebnis der SP-V war die Aufnahme der Marchfeld Straße als S 8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten bei Raasdorf (S 1) bis Staatsgrenze bei Marchegg, in das Bundesstraßengesetz. Die Maßnahmen aus der SP-V wurden im Zuge der Einreichprojektierung berücksichtigt.

2006 wurde das Projekt von der ASFINAG übernommen, woraufhin 2007 die Vorbereitung des Vorprojektes gestartet wurde. 2008 wurde aufbauend auf dem Vorprojekt mit dem Einreichprojekt der S 8 Marchfeld Schnellstraße begonnen. Im Gegensatz zum Vorprojekt wurde das Einreichprojekt auf zwei Abschnitte aufgeteilt. Das vorliegende Projekt beinhaltet den ersten Abschnitt – Abschnitt West, vom Anschluss an die S 1 bis zur L9 ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn. Der östliche Abschnitt von Gänserndorf/ Obersiebenbrunn bis zur Staatsgrenze wird in einem separaten UVP- Verfahren in Hinblick auf dessen Umweltverträglichkeit geprüft werden.

Im Rahmen des Vorprojekts erfolgte aufbauend auf den bisherigen Ergebnissen eine Vorprüfung aller Korridorvarianten aus der Strategischen Prüfung Verkehr auf ihre grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit, insbesondere hinsichtlich der Natura 2000 Gebiete im Projektgebiet. Durch die Alternativenprüfung wurden jene Trassenkorridore und -varianten mit hohem Erheblichkeitsrisiko bereits im Vorfeld ausgeschieden.

Ist-Zustand, Befundung

Die Kriterien für die Bewertung und Auswirkung werden im Teilgutachten dargestellt. Insbesondere ist die Betriebsphase relevant. Da der Zustand der Fahrbahnoberfläche für die Erschütterungsemissionen maßgeblich ist, werden verschiedene Möglichkeiten zur Zustandsbeurteilung im Teilgutachten beschrieben.

Die Methodik der Untersuchungen wird im Teilgutachten dargestellt. Es wurde eine „klassische“ Erschütterungsprognose vorgenommen. Hierbei wird von einem „quellnahen“ Emissionsspektrum ausgegangen. Dieses Spektrum wird dann mit sogenannten Transferspektren multipliziert, welche die frequenzabhängigen Änderungen in den einzelnen durchlaufenen schwingungsfähigen Medien wie Boden, Übergangsbereich Boden – Fundament, Bauwerk – insbesondere Geschoßdecken repräsentieren.

Es wurden zunächst Schwingungsmessungen vorgenommen, um Emissionsspektren am Straßenrand sowie die frequenzabhängige Abnahme der Erschütterungen mit der Distanz von der „Quelle“ (Abklingkoeffizienten, bezeichnet auch als Dämpfungsexponenten) zu ermitteln. Es wurde in sechs Messprofilen normal zur Straßenachse mit jeweils 5 Sensoren im Bereich der Straßenzüge L2 und L9 gemessen. Für jeden Querschnitt wurden im Mittel 47 LKW – Vorbeifahrten (für beide Fahrtrichtungen zusammen) erfasst. In jedem der 5 Messpunkte wurde für jede LKW - Vorbeifahrt der Zeitverlauf der Schwinggeschwindigkeit gemessen und gespeichert sowie das Terzspektrum berechnet.

Unter Berücksichtigung des Abstandes eines bestimmten Bauwerks (straßenseitige Außenkante) von der Fahrstreifenmitte wurde mit den ermittelten Abklingkoeffizienten das Transferspektrum Boden berechnet.

Das Transferspektrum Übergangsbereich Boden- Fundament wurde gemäß Erfahrung unter Berücksichtigung der geschätzten Bauwerksmasse angesetzt.

Das Transferspektrum Geschoßdecke wurde gemäß Erfahrung unter Schätzung des Deckentyps im Gebäude (Holzdecke, Betondecke) angesetzt.

Zur Einschätzung der erforderlichen Gebäudeparameter wurden Ortsbegehungen vorgenommen, wobei diese Einschätzungen von außen erfolgten. Die Ergebnisse der Ortsbegehungen sind im Anhang zum Teilgutachten 15 Erschütterungen enthalten.

Das Schwingungsübertragungsverhalten des Bodens wird im Abschnitt 3.2.3 des TGA 15 kommentiert. Hierzu werden in Abbildung 3.2-20 die mittleren Terzspektren für LKW – Vorbeifahrten in den Profilen 1 bis 6 einander gegenübergestellt. Aus Abbildung 3.2-21 sind die frequenzabhängigen Abklingkoeffizienten für die Profile 1 bis 6 ersichtlich. Es zeigt sich, dass im Bereich der Terzbänder 4,9 bis 62,5 Hz gute Schwingungsausbreitungsverhältnisse vorliegen (eine geringe Abnahme der Erschütterungen mit zunehmender Entfernung). Diese Tatsache war zu erwarten, da der LKW – Verkehr vorrangig Oberflächenwellen (Rayleigh – Wellen) auslöst, welche bekanntlich niedrige Dämpfungsexponenten aufweisen.

Für die Durchführung der Erschütterungsprognose wurde das Emissionsspektrum „Mittelwert + Standardabweichung“/ nächstliegende Fahrspur der Profile 1, 2, 4 und 5 (Abbildung 3.2-22) gewählt. Weiters wurden die Dämpfungsexponenten für die Erschütterungsprognose als „Mittelwert minus 0,5 mal der Standardabweichung“ für die Profile 1, 2, 4 und 5 (Abbildung 3.2-23) festgelegt.

Die Verkehrsbelastung für den Bestand 2011 wird gemäß *Bericht Verkehrsuntersuchung/ S8 Marchfeld Schnellstraße Abschnitt West/ Einlage 1-4.1/ März 2014* im Abschnitt 3.2.5 dargestellt.

Die Erschütterungsprognose für den Ist-Zustand ist aus Abschnitt 3.2.7 des TGA 15 ersichtlich. Die Prognoserechnungen haben ergeben, dass in den Gebäuden entlang der Ortsdurchfahrten von Untersiebenbrunn (L2), Obersiebenbrunn (L2 und L9), Deutsch-Wagram (L6), Markgrafeneusiedl (L6) und Gänserndorf Süd (L11) die Richtwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz gemäß ÖNORM S 9012 eingehalten werden.

Nullvariante

Für das Fachgebiet Erschütterungen sind bezüglich der einzelnen Planfälle jeweils die LKW – Zahlen für die Zulaufstrecken L2, L9, L11 und L6 relevant. Neben dem Bestand 2011 sind im Bericht Verkehrsuntersuchung/ S8 Marchfeld Schnellstraße Abschnitt West/ Einlage 1-4.1/ März 2014 die Nullplanfälle Plf 0-A 2025, Plf 0-B 2025, Plf 0-C 2025 und Plf 0-D 2025 und der Referenzplanfall Plf R 2025 enthalten. In der Weiterführenden Unterlage Verkehrliche Ergänzung/ Einlage WU 4/ Juni 2015 findet man ferner Angaben zum Referenzplanfall Plf R 2019 und zu Plf 0-C 2019.

Die für das Fachgebiet Erschütterungen jeweils relevanten LKW – Zahlen sind in Tabelle 4.2-1 des TGA 15 dargestellt.

Auswirkungen des Vorhabens, Gutachten

Bauphase

Eine unmittelbare Erschütterungseinwirkung durch Baumaschinen auf Anrainergebäude ist im gegenständlichen Untersuchungsraum wegen der großen Distanzen nicht gegeben. Die Auswirkungen zufolge Baustellenverkehr wurden untersucht und als nicht relevant eingestuft.

Betriebsphase

Die Prognoserechnungen für die Betriebsphase haben ergeben, dass in den Gebäuden entlang der Ortsdurchfahrten von Untersiebenbrunn (L2), Obersiebenbrunn (L2 und L9), Deutsch-Wagram (L6), Markgrafneusiedl (L6) und Gänserndorf Süd (L11) die Richtwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz eingehalten werden, so fern sich der Zustand der Fahrbahnoberfläche – betrachtet ein Jahr nach der Inbetriebnahme der S8 West und im Jahr 2025 - gegenüber dem Zustand im September 2015 nicht zufolge von Rissen und/ oder Schlaglöchern maßgebend verschlechtert hat.

Die Erfahrungen aus Immissionsmessungen bei anderen österreichischen Straßenprojekten bestätigen, dass die baulastdynamischen Parameter bei der gegenständlichen Prognose realitätsnahe angesetzt wurden.

Falls sich der Zustand der Fahrbahnoberfläche – betrachtet ein Jahr nach der Inbetriebnahme der S 8 West und im Jahr 2025 gegenüber September 2015 zufolge von Rissen und/ oder Schlaglöchern maßgebend verschlechtert hat, sind die im TGA 15 beschriebenen Maßnahmen zu setzen. Möglichkeiten zur Beurteilung des Zustandes der Fahrbahnoberfläche werden im Teilgutachten 15 beschrieben.

Im Bereich der Zulaufstrecken müssen in den Gebäuden die Richtwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz gemäß ÖNORM S 9012 eingehalten werden. Hierbei ist – betreffend möglicher projektbezogener Erschütterungseinwirkungen - jedoch nur der Dosiswert $E_{r,TAG}$ relevant, da dieser - im Gegensatz zu E_{MAX} - von der Anzahl der vorbeifahrenden LKWs abhängig ist.

Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle

Es sind folgende Maßnahmen für die Betriebsphase erforderlich: Erhebung, ob sich der Zustand der Fahrbahnoberfläche – betrachtet ein Jahr nach der Inbetriebnahme der S8 West und im Jahr 2025 - im Bereich der relevanten Ortsdurchfahrten entlang der L2, L9, L6 und L11 gegenüber dem Zustand im September 2015 zufolge von Rissen und/ oder Schlaglöchern maßgebend verschlechtert hat (Vorgangsweise gemäß Abschnitt 2.4.3 im TGA 15): Durchführung von Detailevaluierungen (Immissionsmessungen) in 3 ausgewählten Gebäuden mit Holzdecken, falls sich der Zustand der Fahrbahnoberfläche maßgeblich verschlechtert hat; Aktivitäten der Projektwerberin zur Bereinigung einer allfälligen projektbezogenen Erschütterungseinwirkung.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes ist das Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch/Siedlungsraum sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als nicht relevant und insgesamt als vertretbar einzustufen.

Die vorhabensbedingten Auswirkungen durch den Wirkfaktor Erschütterungen sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als nicht relevant und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.16. Integrative Gesamtbewertung (unter Berücksichtigung der Projektänderung 2016)

Das Vorhaben wurde von 12 Sachverständigen hinsichtlich 15 Fachgebieten begutachtet und die Auswirkungen nach dem Stand der Technik geprüft und beurteilt. Die Auswirkungen wurden in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 dargelegt.

Aufgrund der eindeutigen Aussagen der Sachverständigen, insbesondere jener für die Fachbereiche Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe und Klima, Oberflächenwässer und Straßenwässer, Hydrogeologie und Grundwasser, Boden und Landwirtschaft, Raumplanung und Sachgüter sowie Humanmedizin ist unter Berücksichtigung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen auszuschließen, dass es durch das Vorhaben zu einer Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen oder des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte der NachbarInnen kommt. Auch konnten keine maßgeblichen Belästigungen von NachbarInnen erkannt werden.

Insbesondere wurde von der Fachgutachterin für Luftschadstoffe und Klima bestätigt, dass die Emissionen unter Berücksichtigung der im Einreichprojekt vorgesehenen und von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen nach dem Stand der Technik begrenzt werden.

Die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter wird durch ein umfangreiches Maßnahmenpaket möglichst gering gehalten, wobei im gegenständlichen UVP-Verfahren der Begriff der Immissionen weit gefasst wurde und sich nicht nur auf Luftschadstoffe beschränkt, sondern alle Einwirkungen des Vorhabens durch sonstige Immissionen (z.B. Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, Einleitungen von Flüssigkeiten) umfasst.

Weiters konnte auf Basis der fachlichen Ausführungen der Sachverständigen, insbesondere jener für die Bereiche Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume, Boden, Wald, Wild, Gewässerökologie, Luftschadstoffe und Klima, Oberflächen- und Grundwasser, Abfälle geschlossen werden, dass es zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft, des Tier- und Pflanzenbestandes oder des Zustandes der Gewässer wurde von allen Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche ausgeschlossen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Ortsbild sowie Landschaftsbild, Erholung, Raumplanung und Sachgüter werden als nicht relevant bis vertretbar eingestuft.

Das Vorhaben widerspricht keinen raumordnungsrechtlichen Zielsetzungen oder Festlegungen auf örtlicher Ebene sowie regionaler, Landes-, Staats- oder europäischer Ebene. Aus raumordnungsfachlicher Sicht kann daher davon ausgegangen werden, dass bei Umweltverträglichkeit des Vorhabens den Zielsetzungen des regionalen Raumordnungsprogramms entsprochen wird.

Absehbare Entwicklungen von eingereichten bzw. genehmigten Vorhaben im Untersuchungsraum wurden bei der Erstellung der Teilgutachten berücksichtigt. Im Zuge dessen wurde festgestellt, dass diese der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens nicht entgegenstehen.

Relevante Grenzüberschreitende Auswirkungen des Vorhabens sind nicht gegeben.

Bei der Gesamtschau der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ergaben sich damit unter Berücksichtigung insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung, der UVP-Teilgutachten sowie der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen – bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen – keine schwerwiegenden Umweltbelastungen, die einer Realisierung des in der UVE dargestellten bzw. geplanten Straßenbauvorhabens entgegenstehen.

Die Auswirkungen des Vorhabens werden für alle Schutzgüter beziehungsweise Fachbereiche unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen für die Bauphase und Betriebsphase als zumindest vertretbar eingestuft. Kumulationswirkungen mit anderen geplanten Vorhaben wurden bereits im Rahmen der Einreichplanung bzw. bei der Gutachtenserstellung berücksichtigt.

Mit Beurteilung der vorgelegten Projektänderung 2016 und der Ergänzenden Unterlage Fachbereich Lärm wurde – so wie im ursprünglichen Umweltverträglichkeitsgutachten – seitens der Sachverständigen betreffend Gefährdung der Gesundheit und des Lebens bzw. unzumutbare Belästigung festgestellt, dass es zu keiner Gefährdung des Lebens und der Gesundheit von Menschen und zu keiner unzumutbaren Belästigung kommt. Ebenso ergab die Begutachtung der Projektänderung 2016 durch die Sachverständigen, dass sich daraus keine wesentlichen Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 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 der Bau- und Betriebsphase gegeben.

	Bauphase	Betriebsphase	Gesamt- beurteilung						
Mensch, Gesundheit, Wohlbefinden									
Lärm)*						
Luftschadstoffe)*						
Erschütterungen									
Humanmedizin)*						
Mensch, Lebensraum und Nutzung									
Siedlungs-, Wirtschaftsraum									
Erholung									
Tiere, Pflanzen, Lebensräume									
Tiere (inkl. jagbares Wild)									
Pflanzen (inkl. Wald)									
Lebensräume (inkl. aquatische LR.)									
Wasser									
Grundwasser									
Oberflächengewässer									
Boden									
Luft und Klima									
Luft									
Klima									
Landschaft									
Sach- und Kulturgüter									
<p>)* Infolge der Verlagerungen von Emissionen aus Siedlungs- in Freilandbereiche ergeben sich für die entlasteten Siedlungsgebiete entlang der B8 (zwischen S1 und Gänserndorf) und der L2 (Obersiebenbrunn bis Wien) Verbesserungen der gegebenen Situation.</p>									
Bewertung der Auswirkungen	<table border="1"> <tr><td>positiv</td></tr> <tr><td>nicht relevant</td></tr> <tr><td>geringfügig</td></tr> <tr><td>vertretbar</td></tr> <tr><td>wesentlich</td></tr> <tr><td>untragbar</td></tr> </table>			positiv	nicht relevant	geringfügig	vertretbar	wesentlich	untragbar
positiv									
nicht relevant									
geringfügig									
vertretbar									
wesentlich									
untragbar									

Schutzgutbezogene Darstellung der Vorhabensauswirkungen

III.2. Forsttechnisches Gutachten

Bei Ausbau der S 8 West (inkl. Landesstraßenverlegungen) beträgt das gesamte Ausmaß der beantragten Waldflächeninanspruchnahme (inkl. Projektänderung 2016):

- befristete Rodungen: im Gesamtausmaß von 48.038 m² (= ca. 4,80 ha) auf Grund der befristeten Flächeninanspruchnahme von Wald durch die Anlage in der Bauphase
- dauernde Rodungen im Gesamtausmaß von 104.373 m² (= ca. 10,44 ha) auf Grund der dauernden Flächeninanspruchnahme von Wald durch die Anlage in der Betriebsphase
- daraus ergeben sich Gesamtrodungen im Ausmaß von 152.411 m² (= 15,24 ha).

Die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen ist aufgrund der hohen Schutz- und Wohlfahrtswirkung im Bereich der beantragten Rodeflächen im besonderen öffentlichen 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 15,24 ha; dies entspricht 1,2 % der Gesamtwaldfläche aller von Rodungen betroffenen Katastralgemeinden. Der dauernde Waldflächenverlust beträgt 10,44 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 15,24 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 keine Einwände.

III.3. Fachgutachterliche Stellungnahme zum Thema Eisfall

Eisabfall

Unter bestimmten meteorologischen Bedingungen kann es an den Rotorblättern von Windenergieanlagen zu Eisablagerungen kommen. Diese Bedingungen sind ortsabhängig und treten meist bei Temperaturen um den Gefrierpunkt bei gleichzeitig hoher Luftfeuchtigkeit auf. Wenn sich Eisfragmente von den Rotorblättern lösen, ist unter gewissen Windverhältnissen ein Vertragen von Eisstücken möglich, was ein Risiko für sich in der Nähe der Windenergieanlage befindliche Personen bedeuten kann.

Um den Einflussbereich der Eisverfrachtung auf umliegendes Gelände zu minimieren, werden Windkraftanlagen in Niederösterreich grundsätzlich im Falle der Vereisung der Rotorblätter oder Rotorblattteilen abgeschaltet. Es ist dann nicht davon auszugehen, dass es zum Wegschleudern von Eisstücken durch den sich drehenden Rotor (Eiswurf) kommen kann. Es

ist von Eisabfall auszugehen. Abfallende Eisstücke können somit lediglich durch den vorherrschenden Wind vertragen werden.

Beurteilungsgrundlagen

Zur Bewertung des Risikos von Eisabfall von Windenergieanlagen ist festzulegen, welche Wahrscheinlichkeit für die Gefährdung von Leib und Leben für eine Einzelperson (in Form von Ereignissen pro Jahr) als gesellschaftlich akzeptiertes Risiko angesehen werden kann. In Branchen ohne festgelegte Risikoakzeptanzkriterien orientiert man sich häufig an 10^{-5} Toten pro Jahr.

Zum Fachbereich Eisabfall bei Windenergieanlagen sind keine einschlägigen Normen und Richtlinien vorhanden. Zu diesem Thema wurden Versuche durchgeführt.

Die Vereisungsdaten der Windkraftanlagen Obersiebenbrunn wurden stichprobenartig mit den Windmessdaten der Station Groß-Enzersdorf verglichen. In der Hauptsache wurden bei Eisansatz der Windkraftanlagen Windrichtungen aus Südosten gemessen.

Lit. 10 (*Universität für Bodenkultur Wien*, „Gutachten zum Eisabfall-Risiko von Windenergieanlagen des Projekts Windpark Wullersdorf“, 27. Mai 2013) baut auf den meteorologischen Beobachtungen von Lit. 9 (*B. Pospichal, H. Formayer*, „Bedingungen für Eisansatz an Windkraftanlagen in Nordostösterreich“, 24. Mai 2011) auf. Ein Eisansatz von ca. 1 bis 8 Tagen pro Jahr an den Windkraftanlagen Obersiebenbrunn und Hauptwindrichtung aus Südost im gegenständlichen Fall deckt sich mit den Beobachtungen in Lit. 9. Lit. 10 wird daher für die Bewertung des Risikos im vorliegenden Fall herangezogen.

Die aus Lit. 10 abgeleiteten Empfehlungen beinhalten u.a. einen Mindestabstand von 120 % der maximalen Blattspitzenhöhe einer Windkraftanlage (Überwachungsbereich) zu Verkehrswegen wie Autobahnen, Schnell- und Landesstraßen.

Die Auftreffwahrscheinlichkeit von abfallenden Eisfragmenten nimmt mit zunehmender Distanz von der Windkraftanlage ab. Außerhalb der vom Rotorblatt überstrichenen Fläche und innerhalb des Überwachungsbereichs ist mit einer durchschnittlichen Trefferwahrscheinlichkeit von ca. 10^{-5} pro Windkraftanlage und Jahr zu rechnen.

Für die Ermittlung des Individualrisikos ist die Auftreffwahrscheinlichkeit von Eisstücken noch mit der Aufenthaltswahrscheinlichkeit von Personen im nächstgelegenen Umfeld der Windkraftanlage zu verschneiden. Diese Personen werden an wenig frequentierten Wegen (z.B. Wirtschaftswege zur Erschließung von landwirtschaftlichen Flächen) durch Warnschilder und Warnleuchten (aktiviert bei Eisansatz an einer Windkraftanlage) gewarnt. Eine unzulässige Gefährdung durch Eisabfall für die Freizeitnutzung der umliegenden Wege ist dann nicht zu unterstellen.

Beantwortung der Fragestellungen

a) Im Genehmigungsbescheid des Windparks Obersiebenbrunn, Zl. RU4-U-159/086, wurde ein Gefahrenbereich von 160m um die Windenergieanlage rechtskräftig vorgeschrieben. Ist der im gegenständlichen Projekt S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9), vorgesehene Abstand von 160m (welcher den Vorgaben des angeführten Genehmigungsbescheides entspricht) des Fahrbahn-/Pannestreifenrands zur Achse des jeweiligen Windrades des Windparks Obersiebenbrunn nach dem Stand der Technik ausreichend, um Gefährdungen der S 8 Benutzer hintanzuhalten? Sind gegebenenfalls Maßnahmen erforderlich, um Gefährdungen der Benutzer der S 8 durch Eisfall zu verhindern?

Die Windkraftanlagen des Windparks Obersiebenbrunn werden bei Eisansatz automatisch ausgeschaltet, eine Wiederinbetriebnahme erfolgt erst nach Kontrolle vor Ort auf Eisfreiheit der Rotorblätter.

Der automatische Stopp von Windkraftanlagen mit Eisansatz an den Rotorblättern sowie die optische Kontrolle vor Ort auf Eisfreiheit vor Wiederinbetriebnahme von wegen Eisansatz gestoppten Windkraftanlagen entspricht dem Stand der Technik.

Abstände der Windkraftanlagen zur S 8

Die Windkraftanlagen Nr. 4, 5, 7 und 12 des Windparks Obersiebenbrunn befinden sich in einem Abstand kleiner des 1,2-fachen ihrer maximalen Blattspitzenhöhe zum Fahrbahnrand der geplanten S 8.

Die Windkraftanlage Nr. 3 befindet sich in einem Abstand von ca. 178 m zum Fahrbahnrand der geplanten Straße. Das 1,2-fache der maximalen Blattspitzenhöhe für die Anlage beträgt ca. 179 m. Ein Unterschreiten des Mindestabstands von 1 m kann unter realen Bedingungen vernachlässigt werden.

Die restlichen Windkraftanlagen befinden sich außerhalb des 1,2-fachen ihrer maximalen Blattspitzenhöhe zum Fahrbahnrand.

Risikobetrachtung

Im Bereich des Windparks Obersiebenbrunn kommt es im Vergleich zu den in Kapitel 4.1 erwähnten Wirtschaftswegen zu einer deutlich höheren Frequentierung der Verkehrswege. Aus verkehrstechnischen Gründen ist auch nicht von einer Vermeidung der Gefahr (z.B. Straßensperren) auszugehen.

Die Wahrscheinlichkeit eines Treffers (im Sinne einer worst-case-Betrachtung wird von einem Todesfall bei einem Treffer ausgegangen) ist bei den Windkraftanlagen Nr. 4, 5, 7 unter diesen Gegebenheiten im Vergleich zu den erwähnten Wirtschaftswegen erhöht und liegt nicht mehr im Bereich des gesellschaftlich akzeptierten Risikos.

Der Abstand der geplanten S 8 zu den bestehenden Windkraftanlagen Nr. 4, 5, 7 und 12 des Windparks Obersiebenbrunn entspricht daher nicht dem Stand der Technik. Es sind Zusatzmaßnahmen erforderlich. Diese sind im nachstehenden Auflagevorschlag formuliert:

„Die Windkraftanlagen 4, 5, 7 und 12 sind mit einer Rotorblattheizung auszustatten. Die Steuerung der Rotorblattheizung ist so zu konfigurieren, dass Einsatz an den Rotorblättern vermieden wird.

Nachweise bezüglich der Installation und der entsprechenden Konfiguration sind vor Freigabe der geplanten Schnellstraße der Behörde zu übermitteln.

Die Einschaltzeiten der Rotorblattheizung und die dabei vorherrschenden, meteorologischen Gegebenheiten (in Nabenhöhe: Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur) sind aufzuzeichnen und in einem auswertbaren Format jährlich der Behörde zu übermitteln.“

b) Ist der im gegenständlichen Projekt S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9), vorgesehene Abstand des Fahrbahn-/Pannestreifenrands zur Achse des jeweiligen Windrades der Windräder im Bereich der geplanten ASt. Deutsch-Wagram nach dem Stand der Technik ausreichend, um Gefährdungen der S 8 Benutzer hintanzuhalten? Sind gegebenenfalls Maßnahmen erforderlich, um Gefährdungen der Benutzer der S 8 durch Eisfall zu verhindern?

In der maschinenbautechnischen Auflage Nr. 12 des Bescheids für den Windpark Parbasdorf wird darauf hingewiesen, dass ein Betrieb bei Vereisung der Windkraftanlagen nicht zulässig ist und diese bei Vereisungsgefahr rechtzeitig außer Betrieb zu setzen sind. Es ist davon auszugehen, dass die Windkraftanlagen bei Eisansatz automatisch ausgeschaltet werden und

erst nach optischer Kontrolle vor Ort auf Eisfreiheit wieder in Betrieb genommen werden (Genehmigungspraxis von Windenergieanlagen in Niederösterreich).

Abstände der Windkraftanlagen zur S 8

Das 1,2-fache der maximalen Blattspitzenhöhe beträgt für die Windkraftanlagen des Windparks Parbasdorf ca. 102 m. Der Fahrbahnrand der geplanten Schnellstraße führt in einer minimalen Entfernung von ca. 108 m (südliche Anlage) bzw. 109 m (nördliche Anlage) vorbei.

Der Abstand von mindestens der 1,2-fachen maximalen Blattspitzenhöhe zur geplanten Straße sowie der automatische Stopp von Windkraftanlagen mit Eisansatz an den Rotorblättern sowie die optische Kontrolle vor Ort auf Eisfreiheit vor Wiederinbetriebnahme von wegen Eisansatz gestoppten Windkraftanlagen entspricht dem Stand der Technik.

III.4. Zu den zusätzlichen Kriterien des BStG 1971

Hinsichtlich des Vorliegens der in den §§ 4 Abs. 1 und 7 Abs. 1 BStG 1971 genannten fachlichen Voraussetzungen, wonach das Projekt ausreichend Bedacht auf die gefahrlose Benutzbarkeit der zu errichtenden Bundesstraße unter Berücksichtigung der Kriterien Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Erfordernisse des Straßenverkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges zu nehmen hat, kam der Sachverständige für den Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit zu folgenden Ergebnissen:

Die vorgelegten Unterlagen entsprechen dem Stand des Wissens und berücksichtigen aktuelle Planungsrichtlinien. Das wird auch durch das Verkehrssicherheitsaudit bestätigt, wenn auch dem Verzicht auf die „negative“ Querneigung aus der Sicht des Sachverständigen nicht gefolgt werden sollte. In einzelnen Bereichen werden zusätzliche Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Leistungsfähigkeit gefordert bzw. empfohlen. Dazu zählen z.B. die Anlage von eigenen Linksabbiegefahrstreifen bei der ASt. Deutsch-Wagram (Rampe 11), ASt. Markgrafneusiedl (Rampe 41) und ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (Rampe 31). Dort ist insbesondere die Anlage von eigenen Linksabbiegefahrstreifen vorzusehen, um die Kriterien der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs stärker zu berücksichtigen.

Insgesamt stellte der Sachverständige fest, dass das Projekt ausreichend Bedacht auf die gefahrlose Benutzbarkeit der zu errichtenden Bundesstraße unter Berücksichtigung der Kriterien Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und der Erfordernisse des Straßenverkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges nimmt, wenn die ergänzend geforderten Maßnahmen realisiert werden.

Die entsprechenden Maßnahmen wurden als Nebenbestimmungen in den Bescheid übernommen.

Hinsichtlich des Kriteriums der Wirtschaftlichkeit kommt die Fachabteilung IV/IVVS1 zusammengefasst zum Ergebnis, dass die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens in den vorangegangenen Untersuchungs- und Projektierungsphasen, speziell in der Strategischen Prüfung Verkehr und im Vorprojekt, in volkswirtschaftlicher Hinsicht geprüft und als gegeben bestätigt wurde. Im Einreichprojekt 2010 wurden sowohl hinsichtlich Straßenbau als auch Schutzmaßnahmen, den planerischen Anforderungen entsprechende, sparsame Maßnahmen projektiert. Die vorgelegte Kostenschätzung selbst entspricht dem aktuellen Preisgefüge in der Bauwirtschaft. Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens wurde daher von der Fachabteilung bestätigt.

Nach Vorliegen des Umweltverträglichkeitsgutachtens bzw. der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten sowie der Durchführung des Ergänzenden Ermittlungsverfahrens hielt die Fachabteilung IV/IVVS1 zusammengefasst nochmals fest, dass die Kostenerhöhung durch die von den Sachverständigen als erforderlich erachteten Maßnahmen die gesamtwirtschaftlich positive Bewertung des Vorhabens nicht beeinflussen.

IV. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen

IV.1. Auseinandersetzung mit den im Rahmen der öffentlichen Auflage vom 14.7.2014 bis 8.9.2014 und des Parteiengehörs vom 14.7.2015 bis 25.8.2015 und den weiteren bis zur Fertigstellung des UVGA eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen

IV.1.1. Allgemeines

Die während der öffentlichen Auflage gemäß § 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 sowie gemäß §§ 44a und 44b AVG vom 14. Juli 2014 bis einschließlich 8. September 2014, im Rahmen des Parteiengehörs vom 14. Juli 2015 bis 25. August 2015 und die weiteren vor Fertigstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen wurden in den Stellungnahmenbänden 1 und 2 zum Umweltverträglichkeitsgutachten von den Sachverständigen – mit Ausnahme der Rechtsfragen – ausführlich und individuell sowie bezogen auf die örtlichen Gegebenheiten des jeweiligen Einwenders beantwortet. Die Stellungnahmenbände wurden unter Spruchpunkt III. zu einem integrierenden Bestandteil dieses Bescheids erklärt.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage vom 14. Juli 2014 bis 8. September 2014 langten bei der ho. Behörde 55 schriftliche Stellungnahmen und Einwendungen, darunter von vier Gemeinden (Parbasdorf, Gänserndorf, Deutsch-Wagram und Raasdorf), drei anerkannten Umweltorganisationen (WWF Österreich, Forum Wissenschaft & Umwelt, Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales (VIRUS)) und sechs Initiativen, ein.

Zu den Bürgerinitiativen, die sich im Rahmen der öffentlichen Auflage gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 konstituiert haben, wird auf Punkt I.7 der Begründung verwiesen.

Im Rahmen des Parteiengehörs vom 14. Juli 2015 bis 25. August 2015 und bis zur Fertigstellung des UVGA langten weitere Stellungnahmen und Einwendungen ein.

Hinsichtlich der Auseinandersetzung der Sachverständigen mit den erwähnten Stellungnahmen und Einwendungen wird auf die zu Bescheidbestandteilen erklärten Stellungnahmenbände 1 und 2 verwiesen. Insbesondere ist festzuhalten, dass der Sachverständige für Humanmedizin unter Einbeziehung der Aussagen der Sachverständigen für „Lärm“, „Luftschadstoffe und Klima“ und „Erschütterungen“ jeweils feststellen konnte, dass eine Gefährdung der Gesundheit bzw. eine unzumutbare Belästigung an der angegebenen Adresse des jeweiligen Einbringers/der jeweiligen Einbringerin der Stellungnahme bei Umsetzung der geforderten Maßnahmen auszuschließen ist.

Ergänzend dazu ist festzuhalten, dass in der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachten aufgrund der Projektänderung 2016 die o.a. Stellungnahmen und Einwendungen nicht nochmals behandelt wurden. In der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens wurde

jedoch von den Sachverständigen festgestellt, dass deren Aussagen dazu nach wie vor Gültigkeit haben. Insbesondere wurde zu den Einwänden betreffend Gefährdung der Gesundheit und des Lebens bzw. unzumutbare Belästigung festgehalten, dass die Auswirkungen des Vorhabens in der geänderten Form geprüft wurden und festgestellt wurde, dass es zu keiner Gefährdung des Lebens und der Gesundheit von Menschen oder zu einer unzumutbaren Belästigung kommt. Im Hinblick auf die Einwände betreffend Grundwasser und Hydrogeologie wurde auf die Projektänderung 2016 und die Teilgutachten der Sachverständigen für die Fachbereiche Hydrogeologie und Grundwasser, Oberflächenwasser und Straßenwässer sowie Boden und Landwirtschaft verwiesen.

Die im Rahmen des Parteiengehörs zur Projektänderung 2016 eingelangten schriftlichen Stellungnahmen und Einwendungen wurden in der mündlichen Verhandlung erörtert.

IV.1.2. Erwägungen zu den Rechtsfragen

Im Folgenden erfolgt eine Auseinandersetzung mit den Rechtsfragen, die in den während der öffentlichen Auflage vom 14. Juli 2014 bis 8. September 2014, den im Rahmen des Parteiengehörs vom 14. Juli 2015 bis 25. August 2015 und den weiteren vor Fertigstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen aufgeworfen wurden.

Zum Vorbringen von Ing. Leopold Haindl, durch die S 8 West werde die Weiterführung seines landwirtschaftlichen Biobetriebes gefährdet

Soweit Ing. Leopold Haindl vorbringt, dass eine Weiterführung seines landwirtschaftlichen Biobetriebes (Herstellung von Aroniabeeren) in Anbetracht der zu erwartenden vom Vorhaben ausgehenden Emissionen sowie der durch das Vorhaben bewirkten massiven Beschränkung, wenn nicht sogar vollständigen Zerstörung der Wasserversorgung faktisch unmöglich werde, ist Folgendes festzuhalten:

Das UVP-G 2000 (das insofern der GewO 1994 nachgebildet ist) schützt das Eigentum (oder sonstige dingliche Rechte) eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, nicht hingegen bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes. Derart kann für die Frage, wann eine Gefährdung des Eigentums (oder sonstiger dinglicher Rechte) im Sinne des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 vorliegt, auf die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes zur GewO 1994 zurückgegriffen werden (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160).

Wendet sich ein Nachbar gegen das zur Genehmigung eingereichte Projekt aus dem Grund der Eigentumsgefährdung, so hat er durch ein konkretes Vorbringen geltend zu machen, dass durch das Vorhaben sein Eigentum über eine bloße Minderung des Verkehrswertes hinaus in seiner Substanz bedroht ist (vgl. VwGH 27.6.2003, 2001/04/0236).

Der Sachverständige für Boden und Landwirtschaft setzte sich mit den Auswirkungen des Vorhabens auf die landwirtschaftlichen Flächen von Ing. Haindl und insbesondere mit den Auswirkungen auf die Aroniabeerenkulturen auseinander (siehe S. 14 ff des Stellungnahmenbandes 1). Er gelangte zusammengefasst zu dem Ergebnis, dass auf Grund des in Maßnahme 9.10. geforderten Sicherheitsstreifens von 50 m neben den Fahrbahnen im Bereich der Aroniabeerenkulturen die Auswirkungen durch die S 8 vertretbar sind. Eine

Gefährdung der verbleibenden landwirtschaftlichen Flächen sowie der Weiterführung des landwirtschaftlichen Betriebes auf Grund der zu erwartenden – vom Vorhaben ausgehenden – Emissionen kann daraus nicht abgeleitet werden.

In der Ergänzung des Teilgutachtens 09 vom 28. September 2016 setzte sich der Sachverständige für Boden und Landwirtschaft vor dem Hintergrund des geänderten Entwässerungssystems (Entfall der Versickerung von chloridhaltigen Wässern aus dem Winterdienst) mit den Auswirkungen des Vorhabens auf die Landwirtschaft und insbesondere auch auf landwirtschaftliche Nutzpflanzen auseinander. Es wird insbesondere auf die in der Ergänzung des Teilgutachtens 09 enthaltenen Maßnahmen 9.15., 9.18., 9.19., 9.20., 9.21., 9.25., 9.26., 9.28., 9.29. und 9.30. hingewiesen. Demnach sind bestehende Nutzwasserbrunnen und Beregnungsanlagen funktionsfähig zu erhalten bzw., sofern dies nicht möglich ist, sind dem Nutzungsberechtigten umgehend Ersatzbrunnen oder ausreichend Ersatzwasser zur Verfügung zu stellen, wobei auch vorgesehen ist, dass die Qualität des Bewässerungswassers überprüft wird. Auf Grund dieser Maßnahmen wird somit gewährleistet, dass sowohl während der Bau- als auch der Betriebsphase Bewässerungswasser für landwirtschaftliche Zwecke in ausreichender Menge und Qualität zur Verfügung steht.

In diesem Zusammenhang wird angemerkt, dass Eingriffe in bestehende Wasserrechte im Detail im Wasserrechtsverfahren zu prüfen sind. Auch die Vorschreibung der erforderlichen Maßnahmen erfolgt erst im Wasserrechtsbescheid. Jedoch sind die Ergebnisse der UVP, wie z.B. die zuvor angeführten Maßnahmen, im nachgeordneten Wasserrechtsverfahren zu berücksichtigen.

Eine im Rahmen des UVP-Verfahrens zu berücksichtigende Gefährdung des Eigentums im Sinne des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 liegt daher nicht vor.

Zur Teilung des Vorhabens S 8 in zwei Abschnitte

In einigen Stellungnahmen wird vorgebracht, dass die Teilung des Vorhabens S 8 in die Abschnitte West und Ost unzulässig sei.

Zu diesem Vorbringen ist Folgendes festzuhalten:

Zunächst ist generell im Zusammenhang mit der Realisierung von Bundesstraßenbauvorhaben in Abschnitten festzuhalten, dass gemäß § 4 Abs. 1 letzter Satz BStG 1971 die Verwirklichung eines Straßenbauvorhabens über Antrag in Abschnitten genehmigt werden kann, wenn dies zweckmäßig erscheint. Sowohl nach dem BStG 1971 als auch nach der UVP-Richtlinie 2011/92/EU und dem UVP-G 2000 ist eine Genehmigung von Straßenbauvorhaben in Teilabschnitten unter bestimmten Voraussetzungen zulässig.

Der Verfassungsgerichtshof hat zur Zulässigkeit von Stückelungen in Bezug auf Eisenbahnvorhaben ausgesprochen (VfGH 28. Juni 2001, VfSlg. Nr. 16.242), dass im Lichte eines gesamthaften Vorhabensbegriffes „gestückelte“ Trassenverordnungen unter dem Aspekt des § 24 Abs. 1 Z 2 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 UVP-G 2000 als Einheit angesehen werden müssen, die jedenfalls eine Umweltverträglichkeitsprüfung auslösen. Das Kriterium für die nach § 17 Abs. 4 UVP-G 2000 vorzunehmende „Gesamtbewertung“ (im vorliegenden Fall § 24f Abs. 4 UVP-G 2000) ist jedenfalls die nach Maßgabe des Gleichheitssatzes sachlich

gerechtfertigte Abgrenzung eines Vorhabens. Umgekehrt fehlt es nach Ansicht des Verfassungsgerichtshofes einer Begrenzung und Teilung eines Vorhabens an der sachlichen Rechtfertigung, wenn der Grund für die Aufteilung und insofern die „Stückelung“ einer Strecke lediglich die Vermeidung eines Verfahrens nach dem UVP-G 2000 ist. In gleicher Weise muss man im Falle von Teilabschnitten von Bundesstraßenbauvorhaben gemäß § 23a Abs. 1 UVP-G 2000 die sachlich gerechtfertigte Abgrenzung eines solchen Teilvorhabens verlangen und dass die Durchführung eines Bundesstraßenbauvorhabens in Teilabschnitten nicht dazu dienen darf, ein Verfahren nach dem UVP-G 2000 zu vermeiden (VwGH 24.8.2011, 2010/06/0002).

Einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVP-RL ist nur jenes konkrete Projekt zu unterziehen, das der Projektwerber beantragt hat, auch wenn der konkrete Antrag nur einen Teil einer längeren Straßenverbindung betrifft, die in Etappen gebaut wird (vgl. EuGH, Schlussanträge des Generalanwaltes zu C-396/92). Gegenstand und Inhalt der Umweltverträglichkeitsprüfung ist unter Berücksichtigung des Zwecks der Richtlinie zu bestimmen, wonach in allen Planungs- und Entscheidungsprozessen so früh wie möglich ein Überblick über die Auswirkungen der Projekte auf die Umwelt und eine Ausgestaltung der Projekte in der Weise erreicht werden soll, dass ihre Auswirkungen auf die Umwelt möglichst gering bleiben. Dieser Zweck verlangt, dass bei der Umweltverträglichkeitsprüfung soweit, wie das praktisch möglich ist, auch aktuelle Pläne über den weiteren Ausbau des konkret vorliegenden Projekts zu berücksichtigen sind. Beim Bau von Teilabschnitten einer geplanten Straßenverbindung ist bei der Prüfung der Umweltverträglichkeit konkreter Projekte die Bedeutung der Teilstrecken für die Linienführung der übrigen geplanten Gesamtstraßenverbindung zu berücksichtigen.

Nach der UVP-RL ist eine Genehmigung nach Teilabschnitten demnach ebenfalls nicht ausgeschlossen. Eingeschränkt wird diese Aussage vom EuGH wie z.B. in seinem Urteil vom 16.9.2004, C-227/01, folgendermaßen: Die Wirksamkeit der UVP-Richtlinie wäre ernsthaft in Frage gestellt, wenn es zulässig wäre, ein sich über längere Entfernung erstreckendes Projekt in mehrere aufeinanderfolgende kürzere Abschnitte aufzuteilen, um die UVP-Pflicht zu umgehen (vgl. dazu *Eberhartinger-Tafill/Merl/List*, UVP-G 2000, Kommentar und Verweis auf Anhang I, „Projekte nach Art. 4 Abs. 1“, Z 7 lit. b und c der UVP-RL).

Vor diesem Hintergrund ist die Teilung der S 8 Marchfeld Schnellstraße in zwei Abschnitte nicht rechtswidrig, da für den Abschnitt West ein UVP-Verfahren durchgeführt wird und auf Grund des § 23a Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 auch für den Abschnitt Ost der S 8 ein UVP-Verfahren durchzuführen sein wird. Dazu kommt, dass der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit in seinem Teilgutachten 01 vom Februar 2016 auf Seite 10 die Ziele des Vorhabens S 8 Marchfeld Schnellstraße aus verkehrlicher Sicht aufgezählt und festgehalten hat, dass die S 8 West als erster Ausbauschnitt mit diesen Zielen konform geht. Es ist daher davon auszugehen, dass die Teilung des Vorhabens S 8 in die Abschnitte West und Ost sachlich gerechtfertigt ist.

Weiters wird in diesem Zusammenhang vorgebracht, dass die S 8 West dem § 2 Abs. 1 BStG 1971 und dem B-VG widersprechen würde, falls sich herausstellen sollte, dass die S 8 Ost nicht genehmigungsfähig sei.

Dazu ist festzuhalten, dass der Bedarf für die Errichtung der S 8 Marchfeld Schnellstraße bereits durch Aufnahme der S 8 in das Verzeichnis 2 des BStG 1971 gesetzlich festgestellt ist.

Sollte die Genehmigung für ein von der ASFINAG einzureichendes Projekt betreffend den Abschnitt Ost der S 8 Marchfeld Schnellstraße von der Behörde versagt werden, so wäre die ASFINAG verpflichtet, für diesen Abschnitt ein neues Projekt zur Genehmigung einzureichen.

Zur Forderung einer gemeinsamen Betrachtung des gesamten Planungsraums

Wenn eine gemeinsame Betrachtung des gesamten Planungsraums (S 1, S 8 West, S 8 Ost, D 4) für die geplante Verkehrsverbindung und eine entsprechende Neubewertung der umweltfreundlichen Alternativen zur Erreichung der definierten Ziele (lokale Umfahrungen und Ausbau des öffentlichen Verkehrs) gefordert wird, so ist dazu Folgendes festzuhalten:

Gegenstand eines UVP-Verfahrens ist ein konkretes Projekt, im vorliegenden Fall die S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West. Zur Zulässigkeit der Durchführung eines UVP-Verfahrens für einen bloßen Teilabschnitt eines in den BStG-Verzeichnissen enthaltenen Straßenzuges wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Wenn der Gesetzgeber selbst die Durchführung eines UVP-Verfahrens für einen bloßen Teilabschnitt eines Straßenzuges vorsieht, ist im Größenschluss nicht davon auszugehen, dass ein gemeinsames UVP-Verfahren für mehrere Straßenzüge durchzuführen wäre.

Eine Prüfung, ob auch andere Wege zur Erreichung des angestrebten Zieles ebenfalls möglich wären, ist nicht Gegenstand einer UVP im Sinne des UVP-G 2000. Der Verfassungsgerichtshof hat zu einem Bundesstraßenbauvorhaben beispielsweise festgestellt, dass (im Zuge der Durchführung der UVP) die Einbeziehung von Alternativen zum Straßenverkehr nicht notwendig ist (VfGH 28.9.2009, B 1779/07).

Zur unverzüglichen Weiterleitung der Projektunterlagen gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000

Soweit ein Verstoß gegen § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 gerügt wird, weil die Projektunterlagen nicht unverzüglich dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und der Umweltschutzbehörde Niederösterreich weitergeleitet worden seien, ist Folgendes zu erwidern:

Gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 (in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012) hat die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 unverzüglich den mitwirkenden Behörden den Genehmigungsantrag, die sie betreffenden Projektunterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung zur Stellungnahme zu übermitteln. Die mitwirkenden Behörden gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 sowie die neben der nach § 24 Abs. 1 zuständigen Behörde nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung eines gemäß § 23a oder § 23b UVP-pflichtigen Vorhabens zuständigen Behörden haben an der fachlichen und rechtlichen Beurteilung des Vorhabens im erforderlichen Ausmaß mitzuwirken und Vorschläge für die erforderlichen Fachbereiche und jeweiligen Fachgutachter/innen zu erstatten.

Gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 (in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 58/2017) ist dem Umweltschutzanwalt, der Standortgemeinde sowie dem Bundesminister/der Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft jedenfalls unverzüglich die Umweltverträglichkeitserklärung zu übermitteln. Diese Institutionen können dazu Stellung nehmen.

Die Möglichkeit zur Stellungnahme im Sinne des eben erwähnten § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 setzt im Sinne teleologischer Überlegungen zum Begriff der „Unverzüglichkeit“ voraus, dass die zu übermittelnden Unterlagen aussagekräftig bzw. vollständig sind, um die Abgabe einer vollständigen Stellungnahme durch die durch die Bestimmung Berechtigten überhaupt erst zu ermöglichen.

Auch die Tätigkeit der mitwirkenden sowie der weiteren zur Erteilung einer Genehmigung zuständigen Behörden iSd § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 setzt iSd teleologischen Interpretation voraus, dass die zu übermittelnden Unterlagen aussagekräftig und nicht mit groben Mängeln behaftet sind.

Sowohl die Abgabe von Stellungnahmen des Umweltanwaltes, der Standortgemeinden und des BMLFUW zu – als auch die Mitwirkung der weiteren Behörden – an mit groben Mängeln behafteten bzw. nicht aussagekräftigen UVE-Unterlagen erscheint wenig sinnvoll und auch nicht der Intention des Gesetzgebers bei der Wahl des Begriffes „unverzüglich“ in den beiden Gesetzesbestimmungen entsprechend.

Aufgrund dieser Erwägungen und des Umstandes, dass die von der Projektwerberin eingereichten Unterlagen mangelhaft waren, hat sich die UVP-Behörde im Einklang mit den Bestimmungen des § 24a Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 entschieden, die Einreichunterlagen erst nach Erlassung und Erfüllung des Verbesserungsauftrages zu übermitteln.

Unabhängig davon, dass das von der UVP-Behörde gewählte Vorgehen, erst die verbesserten Unterlagen an die entsprechenden Stellen zu übermitteln, mit den Bestimmungen des UVP-G 2000 im Einklang steht, wurde aufgrund der genannten Vorgehensweise dem Grundgedanken einer ökonomischen und zweckmäßigen Verfahrensführung entsprochen und konnten Mehrfachbetrauungen von Institutionen mit umfangreichen Projektunterlagen vermieden werden.

Zu den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)

Es wird vorgebracht, dass zahlreiche RVS für die Planung des Vorhabens maßgeblich gewesen seien und daher mit den Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht aufgelegt hätten werden müssen.

Weiters wird vorgebracht, dass das Erkenntnis des VfGH vom 10. Dezember 2014, G 104/2013-10 analog zu den ÖNormen auch für die RVS gültig sei. Diese würden vom BMVIT für verbindlich erklärt, dies allerdings nicht per kundgemachter Verordnung, sondern lediglich per Dienstanweisung. Der BMVIT habe sich mit der Verbindlicherklärung den Inhalt der jeweiligen RVS zu eigen gemacht, sie sei somit zu einem freien Werk geworden. Die Behörde möge daher sämtliche für verbindlich erklärte RVS in elektronischer Form im Sinne der Judikatur des VfGH kostenfrei zur Verfügung stellen.

Schließlich wird vorgebracht, dass die Vorgaben der RVS seitens der Projektwerberin nicht durchgehend eingehalten worden seien und dass es Aufgabe des BMVIT sei, für die Einhaltung der „Minimalvorgaben“ der RVS Sorge zu tragen.

Zu diesem Vorbringen ist Folgendes festzuhalten:

Das Bundesverwaltungsgericht führte im Erkenntnis vom 11. Jänner 2017, Zl. W 113 2120038-1, betreffend das Vorhaben S3 Weinviertler Schnellstraße, Abschnitt Hollabrunn – Guntersdorf, Folgendes aus:

„Die RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) sind von der FSV (Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr) erarbeitete fachliche Dokumente, die in den dem Bescheid zu Grunde liegenden Gutachten immer wieder Erwähnung finden. Aus rechtlicher Sicht ist auf die Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofs zu verweisen, wonach den RVS per se keine normative Wirkung zukommt und sie von der Behörde daher nicht anzuwenden sind (VwGH 25.04.2013, 2012/10/0087; 13.02.1991, 90/03/0265). Derartige allgemeine Beurteilungsrichtlinien haben nur jene Bedeutung, die ihnen durch Gesetz oder Verordnung beigemessen wird; sie sind, wie andere Sachverhaltselemente, Gegenstand der Beweisaufnahme und der Beweiswürdigung und können ohne Darlegung der ihnen zugrundeliegenden fachlichen Prämissen nicht herangezogen werden, sodass eine unmittelbare Anwendung dieser Richtlinien nicht statthaben kann (VwGH 24.03.2004, 2002/04/0168).

Entgegen zu treten ist daher den Einwendungen des Zweitbeschwerdeführers, wonach die RVS zur Gänze oder in einer Teilmenge normative Inhalte aufweisen. Der Verweis auf die Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs vom 17.06.2008, V312/08, ist dabei nicht hilfreich. Im dortigen Verfahren wurde ein sogenannter ‚Sickererlass‘ als Verordnung qualifiziert. Für das Gericht bestehen keine Zweifel, dass es sich bei den RVS nicht um Verordnungen im Rechtssinne handelt. Die Erstellung der RVS geht nicht von Verwaltungsorganen aus, sondern werden diese von der erwähnten Forschungsgesellschaft erarbeitet. Eine „Verbindlicherklärung“ erfolgt regelmäßig in Form einer Weisung der belangten Behörde an die Erstprojektwerberin. Die RVS beschreiben den jeweiligen aktuellen Stand der Technik und sind nicht normativ ausgestaltet. Sie sind somit, wie der Verwaltungsgerichtshof betont, Gegenstand der Beweisaufnahme. Die RVS sind weder für die Behörde noch für die dem Verfahren beigezogenen Sachverständigen noch für das erkennende Gericht verbindlich oder stellen eine Rechtsgrundlage dar. Die belangte Behörde stützt sich in ihren rechtlichen Ausführungen auch nicht auf die RVS, sondern auf die jeweiligen Fachgutachten, die zugegebener Maßen den Stand der Technik oftmals mit den RVS zu belegen suchen. Daraus kann sich aber keine normative Wirkung der RVS ergeben. Wesentlich ist auch, dass eine Beweiswürdigung ergeben kann, dass ein fachliches Stützen auf eine RVS durchaus als nicht dem Stand der Technik entsprechend gewertet werden kann.

Ebenso ins Leere geht der Hinweis des Zweitbeschwerdeführers auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 10.12.2014, G 104/2013. Dort wurde eine ÖNORM per Gesetz für verbindlich erklärt. Sohin, stellte der Gerichtshof klar, handle es sich bei dieser ÖNORM um ein freies Werk iSd Urheberrechtsgesetzes. Eine Verbindlichkeit der RVS für Behörden, Sachverständige oder Gerichte liegt gerade nicht vor, weshalb das zitierte Erkenntnis nicht auf den gegenständlichen Fall angewendet werden kann.“

Das Bundesverwaltungsgericht hielt im Erkenntnis vom 29. September 2017, GZ W104 2120271-1, „A5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Poysbrunn – Staatsgrenze“, Folgendes fest:

„Eine der wesentlichen Anforderungen an ein Gutachten ist, dass es aus Befund und Gutachten zu bestehen hat (VwGH VwSlg 7714 A/1970) und dass es schlüssig und nachvollziehbar ist (VwGH 25.06.2008, 2005/03/0099). Wenn sich die Beurteilung des Befundes durch den Sachverständigen auf fachliche Grundlagen stützt, die keine normative Wirkung entfalten, steht

dem grundsätzlich nichts entgegen. Solche fachlichen Regelwerke, wie etwa ÖNORMEN, können als einschlägiges Regelwerk und objektiviertes, generelles Gutachten, etwa für die Beurteilung des Standes der Technik, vom Sachverständigen herangezogen werden (vgl. Attlmayr in Attlmayr/Walzel von Wiesentreu (Hrsg), Sachverständigenrecht Rz 8.092 und die dort dargestellte Judikatur). Der Inhalt dieses Regelwerkes und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen müssen als Teil einer nachvollziehbaren Begründung des Gutachtens näher dargestellt werden (VwGH 26.03.2013, 2012/05/0187). Nichts anderes kann für die verfahrensgegenständlichen RVS gelten. Soweit sich die Sachverständigen auf diese beziehen, sind sie ihrem wesentlichen Inhalt nach so darzulegen, dass die daraus gezogenen Schlussfolgerungen für Dritte nachvollziehbar sind. Genau diese Anforderungen haben die Gutachten letztlich erfüllt, wie sich aus den Feststellungen zu den einzelnen Fachbereichen ergibt. Der Einwand des Zweitbeschwerdeführers, es müssten alle Bezug habenden RVS vorgelegt werden, war daher abzuweisen. Zudem hat sich in der Beschwerdeverhandlung gezeigt, dass eine Einsicht in die RVS bei einigen Universitäten, der FSV selber und der Österreichischen Nationalbibliothek gewährt wird."

Vor dem Hintergrund der zitierten Judikatur des Bundesverwaltungsgerichts kommt dem Vorbringen, die RVS hätten mit den Projektunterlagen öffentlich aufgelegt bzw. kostenfrei zur Verfügung gestellt werden müssen, keine Berechtigung zu. Wie der Beweiswürdigung entnommen werden kann, sind die von der ho. Behörde eingeholten Gutachten schlüssig und nachvollziehbar.

Zum Vorbringen, dass die Vorgaben der RVS seitens der Projektwerberin nicht durchgehend eingehalten worden seien und dass es Aufgabe des BMVIT sei, für die Einhaltung der „Minimalvorgaben“ der RVS Sorge zu tragen, wird festgehalten, dass im Rahmen des UVP-Verfahrens nicht zu prüfen ist, ob die Projektwerberin Vorgaben der RVS durchgehend eingehalten hat. Wie der oben zitierten Judikatur des BVwG entnommen werden kann, sind weder die Behörde noch die Sachverständigen der Behörde an die Vorgaben der RVS gebunden.

Zur Hocharrangigkeit der S 8 West

Zum Vorbringen, das Vorhaben entspreche nicht den Kriterien für die Hocharrangigkeit entsprechend den Bestimmungen des B-VG und des BStG 1971 bzw. den im SPV-Leitfaden des BMVIT getroffenen Festlegungen, ist Folgendes festzuhalten:

In einem Verfahren betreffend Genehmigung eines Bundesstraßenbauvorhabens gemäß dem UVP-G 2000 geht es nicht darum, die Notwendigkeit der Errichtung des verfahrensgegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens zu prüfen. Gemäß dem BStG 1971 werden Straßenzüge durch Aufnahme in ein (einen integrierenden Bestandteil des Gesetzes bildendes) Verzeichnis zu Bundesstraßen erklärt und der Straßenverlauf in groben Zügen mit Anfangs- und Endpunkt bzw. allfälligen Zwischenpunkten durch den Gesetzgeber festgelegt. Die Aufnahme eines Straßenzuges in ein Verzeichnis des BStG 1971 verpflichtet in der Folge den Bund, das Straßenbauvorhaben zu konkretisieren und dem Bundesminister/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ein entsprechendes Projekt vorzulegen. Der Straßenverlauf wird in weiterer Folge seit der BStG-Novelle, BGBl. I Nr. 154/2004, durch Bescheid (sogenannter Trassenbescheid) bestimmt (VwGH 24.8.2011, ZI. 2010/06/0002).

Die ho. Behörde ist an die Verzeichnisse des BStG 1971 gebunden und es kommt ihr als Verwaltungsbehörde nicht die Befugnis zu, die Verfassungsmäßigkeit der Verzeichnisse des BStG 1971 zu überprüfen.

Zur BStLärmIV

Es wird vorgebracht, dass das Vorhaben nicht den Festlegungen der Judikatur zum Lärmschutz (VwGH 2011/03/0160, US 4A/2010/14-182) entspreche, wonach die IST-Belastung der Nachbarn durch Messung zu bestimmen sei und zur Beurteilung der Zumutbarkeit der Lärmbelästigung auf jenen der Lärmquelle am nächsten liegenden Teil des Nachbargrundstücks abzustellen sei, der bei Bedachtnahme auf die im Zeitpunkt der Entscheidung der Behörde geltenden Vorschriften dem regelmäßigen Aufenthalt der Nachbarn dienen könne.

Zu diesem Vorbringen ist Folgendes festzuhalten:

Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist gemäß § 24f Abs. 2 zweiter Satz UVP-G 2000 insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Die Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014, ist eine besondere Immissionsschutzvorschrift gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000.

Soweit einzelne Bestimmungen der BStLärmIV als rechtswidrig und mangelhaft kritisiert werden, ist darauf hinzuweisen, dass die ho. Behörde als Verwaltungsbehörde an die Bestimmungen der BStLärmIV gebunden ist und diese zwingend anzuwenden hat. Im Übrigen wird in diesem Zusammenhang auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 15. März 2017, V 162/2015, hingewiesen, mit welchem ein Antrag des Bundesverwaltungsgerichts auf Aufhebung des § 6 Abs. 1 bis 4 BStLärmIV abgewiesen wurde.

Im Zusammenhang mit der zitierten Judikatur zum Lärmschutz (VwGH 2011/03/0160, US 4A/2010/14-182) ist auch auf den Beschluss des VfGH vom 27. November 2018, Zl. E 2583/2018-17, mit welchem die Behandlung einer weiteren Beschwerde die BStLärmIV betreffend abgelehnt wurde, zu verweisen. Wie der VfGH festhielt, entsprechen die in den angefochtenen Bestimmungen (Anmerkung: §§ 4, 5, 7 und 9 Abs. 3 BStLärmIV) festgelegten Werte sowie Berechnungsmethoden für Emissionen und Immissionen dem Stand der Technik. Es sei dem Verordnungsgeber weiters nicht entgegenzutreten, wenn er die Fassade als maßgeblichen Immissionsort zum Zweck der Berechnung der Lärmindizes festlegt und für die Beurteilung einer Gesundheitsgefährdung auf gesunde, normal empfindende Menschen abstellt.

Soweit gefordert wird, dass zu erläutern sei, wie die Auswirkungen des Vorhabens zu bewerten seien, wenn dem Setzen von objektseitigen Schallschutzmaßnahmen durch die Objekteigentümer nicht zugestimmt werde, wird auf das in § 7a Abs. 7 BStG 1971 enthaltene Zustimmungssurrogat hingewiesen:

„Wird bei objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen die Zustimmung durch den Eigentümer oder sonst Berechtigten zur Umsetzung verweigert oder trotz Zustimmung in Folge die Umsetzung

der Maßnahmen nicht oder nicht rechtzeitig ermöglicht, ist der Nachbar so zu behandeln, als wären die Maßnahmen gesetzt worden. Der Anspruch des Eigentümers oder sonst Berechtigten auf Umsetzung der Maßnahmen bleibt jedenfalls für einen Zeitraum von drei Jahren ab Verkehrsfreigabe aufrecht."

Zur Alternativenprüfung nach Art. 6 FFH-Richtlinie

Wenn in einigen Stellungnahmen gerügt wird, dass eine Alternativenprüfung nach Art. 6 FFH-Richtlinie fehle und dass das Land Niederösterreich die Schutzgebiete im Bereich der S 8 viel zu klein ausgewiesen habe, ist Folgendes zu erwidern:

In UVP-Verfahren betreffend Bundesstraßenbauvorhaben ist die nach dem (Landes)Naturschutzgesetz erforderliche Bewilligung nicht von der teilkonzentrierten Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie umfasst. Arten- und Gebietsschutzfachliche Themen sind jedoch eine wesentliche Grundlage für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens im Sinne der u.a. vorzunehmenden Prüfung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume. Andererseits ist es im Hinblick auf die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH 24.9.1999, 98/10/0347, und VwGH 16.4.2004, 2001/10/0156) erforderlich, bereits in diesem teilkonzentrierten Verfahren eine naturschutzrechtlich allfällig erforderliche Alternativenprüfung vorzunehmen.

Es war daher erforderlich, im gegenständlichen Umweltverträglichkeitsprüfungs- und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren die arten- und gebietsschutzrechtlichen Aspekte soweit zu prüfen, dass gesichert absehbar ist, dass im Naturschutzverfahren keine Alternativenprüfung erforderlich wird.

Zu diesem Thema wird auf die Ausführungen unter Punkt VI.1.4 des Bescheides verwiesen.

Zur Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V)

Soweit die für die S 8 Marchfeld Schnellstraße durchgeführte Strategische Prüfung Verkehr (SP-V) kritisiert wird bzw. die neuerliche Durchführung einer SP-V für das Vorhaben S 8 West gefordert wird, ist Folgendes festzuhalten:

Gemäß § 1 des Bundesgesetzes über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) sollen vorgeschlagene Netzveränderungen bereits vor Erstellung von Gesetzes- und Verordnungsentwürfen, die der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie der Bundesregierung zur Beschlussfassung vorzulegen beabsichtigt und deren Gegenstand diese vorgeschlagenen Netzveränderungen sind, einer SP-V unterzogen werden. Durch dieses Bundesgesetz wird die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-Richtlinie), ABl. Nr. L 197/30 vom 21. Juli 2001, umgesetzt.

Gemäß § 2 Abs.1 SP-V-Gesetz bedeutet „Netzveränderung“ jede Änderung des bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetzes, wobei gemäß § 2 Abs. 2 Z 3 SP-V-Gesetz auch Bundesstraßen zum „bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetz“ gehören.

Bezüglich Bundesstraßen besteht gemäß § 3 Abs. 1 Z 3 SP-V-Gesetz eine Verpflichtung zur Durchführung einer SP-V für Vorschläge über Gesetzesentwürfe, mit welchen zusätzliche Straßenzüge in die Verzeichnisse zum Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) aufgenommen oder bereits festgelegte Straßenzüge aus den Verzeichnissen gestrichen oder geändert werden.

In einem Verfahren betreffend Genehmigung eines Bundesstraßenbauvorhabens gemäß dem UVP-G 2000 geht es nicht darum, die Notwendigkeit der Errichtung des verfahrensgegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens zu prüfen. Gemäß dem BStG 1971 werden Straßenzüge durch Aufnahme in ein (einen integrierenden Bestandteil des Gesetzes bildendes) Verzeichnis zu Bundesstraßen erklärt und der Straßenverlauf in groben Zügen mit Anfangs- und Endpunkt bzw. allfälligen Zwischenpunkten durch den Gesetzgeber festgelegt. Die Aufnahme eines Straßenzuges in ein Verzeichnis des BStG 1971 verpflichtet in der Folge den Bund, das Straßenbauvorhaben zu konkretisieren und dem Bundesminister/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ein entsprechendes Projekt vorzulegen. Der Straßenverlauf wird in weiterer Folge seit der BStG 1971-Novelle, BGBl. I Nr. 154/2004, durch Bescheid (sogenannter Trassenbescheid) bestimmt (VwGH 24.8.2011, 2010/06/0002).

Nachdem für die S 8 Marchfeld Schnellstraße im Jahr 2005 eine SP-V durchgeführt worden war, wurde dieser Straßenzug mit dem Streckenverlauf „Knoten bei Raasdorf (S 1) – Staatsgrenze bei Marchegg“ durch die Novelle BGBl. I Nr. 58/2006 in das Verzeichnis 2 des BStG 1971 aufgenommen.

Es ist nicht Gegenstand eines UVP-Verfahrens bzw. eines Verfahrens zur Festlegung des Straßenverlaufes nach dem BStG 1971, die SP-V zu überprüfen, die der Aufnahme des Straßenzuges in eines der Verzeichnisse des BStG 1971 zugrunde liegt. Das Vorbringen, dass die Aufnahme der S 8 in das Verzeichnis 2 des BStG 1971 rechtswidrig erfolgt sei, geht im Übrigen schon deswegen ins Leere, weil die ho. Behörde an die Verzeichnisse des BStG 1971 gebunden ist und ihr als Verwaltungsbehörde nicht die Befugnis zukommt, die Verfassungsmäßigkeit der Verzeichnisse des BStG 1971 zu überprüfen.

Für ein konkretes UVP-Projekt zur Festlegung des Trassenverlaufes einer in den Verzeichnissen des BStG 1971 enthaltenen Bundesstraße sieht das SP-V-Gesetz keine SP-V-Pflicht vor. Das gegenständliche Vorhaben war daher nach den Bestimmungen des SP-V-Gesetzes keiner SP-V zu unterziehen.

Eine solche Verpflichtung zur Durchführung einer SP-V ergibt sich auch nicht unmittelbar aus der SUP-Richtlinie. Der Anwendungsbereich der SUP-Richtlinie erstreckt sich auf „Pläne und Programme“. Von einem Plan oder Programm im Sinne des Art. 2 lit. a der SUP-Richtlinie kann nur dann ausgegangen werden, wenn es sich dabei um einen Rechtsakt handelt, der die Grundlage für die Durchführung zumindest eines weiteren auf diesem Rechtsakt aufbauenden Vorhabens bildet. Bei einem konkreten Vorhaben hingegen, welches auf Grund der UVP-Richtlinie einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, und welches keinen Rechtsakt zur Durchführung für weitere darauf aufbauende Vorhaben bildet, handelt es sich um keinen Plan und kein Programm im Sinne der SUP-Richtlinie (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160). Da das zur Durchführung einer UVP eingereichte konkrete Projekt der S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt Knoten S 1/S 8 – Anschlussstelle Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) (Abschnitt West), keinen Plan und kein Programm im

Sinne des Art. 2 lit. a der SUP-Richtlinie darstellt, war schon deswegen die Durchführung einer SP-V im Rahmen des gegenständlichen Verwaltungsverfahrens nicht geboten.

Zur Forderung nach Durchführung eines grenzüberschreitenden Verfahrens

Wenn gefordert wird, dass die slowakische Bevölkerung im Rahmen eines grenzüberschreitenden Verfahrens zu beteiligen sei, ist Folgendes zu erwidern:

Gemäß § 10 Abs.1 UVP-G 2000 hat die Behörde, wenn das Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt eines anderen Staates haben könnte, oder wenn ein Staat, der von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein könnte, ein diesbezügliches Ersuchen stellt,

3. diesen Staat so früh wie möglich und sofern für die Berücksichtigung grenzüberschreitender Auswirkungen sinnvoll bereits im Vorverfahren, spätestens jedoch wenn die Öffentlichkeit informiert wird, über das Vorhaben zu benachrichtigen, wobei eine Beschreibung des Vorhabens, verfügbare Informationen über mögliche grenzüberschreitende Auswirkungen und gegebenenfalls das Konzept der Umweltverträglichkeitserklärung beizuschließen sind,
4. ihn über den Ablauf des UVP-Verfahrens und die Art der möglichen Entscheidung zu informieren und ihm eine angemessene Frist für die Mitteilung einzuräumen, ob er am UVP-Verfahren teilzunehmen wünscht oder nicht.

Gemäß Artikel 2 des Abkommens zwischen der Regierung der Slowakischen Republik und der Österreichischen Bundesregierung über die Umsetzung des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen, BGBl. III Nr. 1/2005, haben sich die Ursprungsparteien gegenseitig über Vorhaben gemäß Art. 1 Abs. 1 dieses Abkommens, sohin über Vorhaben, bei denen eine Vertragspartei auf Grund ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften eine UVP durchführt (Ursprungspartei) und die erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Umwelt der anderen Vertragspartei haben könnten, zu informieren.

Die Sachverständigen der ho. Behörde nahmen zur Frage der grenzüberschreitenden Auswirkungen Stellung und gelangten zum Ergebnis, dass das Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt eines anderen Staates hat.

Ergänzend dazu ist festzuhalten, dass allenfalls bei Realisierung der S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt Ost, entstehende grenzüberschreitende Auswirkungen, nicht Gegenstand dieses UVP-Verfahrens sind, sondern im UVP-Verfahren für den Abschnitt Ost zu behandeln wären.

Eine Notifikation gemäß § 10 UVP-G 2000 bzw. gemäß § 2 Abs. 1 des Abkommens zwischen der Regierung der Slowakischen Republik und der Österreichischen Bundesregierung über die Umsetzung des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen, BGBl. III Nr. 1/2005, war somit nicht erforderlich.

Zum Schwellenwert- bzw. Irrelevanzkonzept im Bereich der Luftschadstoffe

Es wird vorgebracht, dass der gesamte Bezirk Gänserndorf gemäß §1 Z3 lit. b der Verordnung des BMLFUW, BGBl. II Nr. 262/2006, Sanierungsgebiet hinsichtlich Feinstaub PM10 sei und die Irrelevanzschwelle für den Jahresmittelwert in einem solchen Gebiet nach § 3 Abs. 8 UVP-G 2000 bei 1 % und nicht bei 3 % liege.

Gesetzlich ist die Größe der Irrelevanzschwelle nicht determiniert. In der Regierungsvorlage 1147 BlgNr 22. GP („Umweltrechtsanpassungsgesetz 2005“) wird zu § 20 Abs.3 IG-L ausgeführt, dass „es der Behörde im Einzelfall obliegen wird, einen angemessenen Schwellenwert festzulegen“. Das Gesetz überlässt es daher dem Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima in Zusammenarbeit mit der Behörde, im Genehmigungsverfahren die angemessene Irrelevanzschwelle zu definieren und zu begründen (*Baumgartner/Ennöckl in Ennöckl/N. Raschauer*, UVP Verfahren vor dem Umweltsenat 265). Der Verfassungsgerichtshof teilt in seinem Erkenntnis VfSlg 18.585/2008 (Untersuchungsgebiet war als belastetes Gebiet hinsichtlich Feinstaub PM10 ausgewiesen) die in der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH 17.5.2001, 99/07/0064; VwGH 31.3.2005, 2004/07/0199) vertretene These, dass die von einem (Straßenbau-)Projekt ausgehende Zusatzbelastung der Luftqualität für die Zulässigkeit des Projektes unbeachtlich, also insofern rechtlich irrelevant ist, als diese Zusatzbelastung sowohl im Verhältnis zur Vorbelastung als auch im Hinblick auf die einzuhaltenden Umweltstandards nicht ins Gewicht fällt. Wenn als Schwellenwert für die zulässige Zusatzbelastung der Luft von der belangten UVP-Behörde 3% des Jahresmittelwertes angenommen wurden, so liege dieses Irrelevanzkriterium jedenfalls im Rahmen des der belangten Behörde vom Gesetzgeber bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit eines Vorhabens eingeräumten Spielraums. Die Annahme eines Schwellenwertes von 3 % des Jahresmittelwertes entspreche dem „Stand der Technik“ (BVwG 21.8.2017, W143 2017269-1, „A 26 Linzer Autobahn“, und BVwG 29.9.2017, W104 2120271-1, „A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Poysbrunn – Staatsgrenze“).

Die von der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima für die Betriebsphase herangezogene Irrelevanzschwelle von 3 % des Jahresmittelwertes (siehe dazu S. 12 ff des Teilgutachtens 03 Luftschadstoffe und Klima) entspricht somit dem Stand der Technik.

Zur Messung von Feinstaub PM2,5

Soweit vorgebracht wird, dass die Bestimmungen des UVP-G 2000, insbesondere § 3 Abs. 8, in Widerspruch zu den Bestimmungen der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft in Europa insofern in rechtswidriger Weise nicht erfüllt werden, als im Verwaltungsbezirk Gänserndorf keine Messung von Feinstaub PM2,5 erfolge, und daher die UVP-Behörde die entsprechenden fehlenden Daten entsprechend auszubereiten und zur Information zur Verfügung zu stellen habe, ist auf Folgendes hinzuweisen:

Zunächst ist festzuhalten, dass die Frage, ob allfällige unionsrechtliche Verpflichtungen der Republik Österreich betreffend Messung von Feinstaub PM2,5 erfüllt werden, nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens ist.

Aus der Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima zum gegenständlichen Vorbringen geht hervor, dass vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung im Untersuchungsraum PM2,5 an der Station Groß-Enzersdorf II in Glinzendorf und PM10 an der Luftgütemessstelle in Gänserndorf gemessen wird und dass die an diesen beiden Stationen gemessenen Messwerte für ein größeres Gebiet repräsentativ

sind, die Feinstaubbelastungen (PM10 und PM2,5) im Marchfeld daher sehr gut erfasst werden (siehe S. 150 des Stellungnahmenbandes 2). Es ist daher davon auszugehen, dass der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima für die Beurteilung des IST-Zustandes betreffend Feinstaub PM2,5 in ausreichendem Ausmaß Messdaten zur Verfügung standen (siehe auch S. 17 ff des Teilgutachtens 03 Luftschadstoffe und Klima).

Zum Kyoto Protokoll

Zum Vorbringen, Österreich erfülle seine Verpflichtungen aus dem Kyoto-Protokoll nicht, ist Folgendes festzuhalten:

Beim Protokoll von Kyoto zum Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen samt Anlagen, BGBl. III Nr. 89/2005, handelt es sich um einen völkerrechtlichen Vertrag, der unter Erfüllungsvorbehalt (Art. 50 Abs. 2 B-VG bzw. Art. 50 Abs. 2 Z 4 B-VG) genehmigt worden ist, sodass er zunächst nur eine völkerrechtliche Verpflichtung der Republik Österreich erzeugt und innerstaatlich nicht unmittelbar anwendbar ist (VfGH 29.6.2017, E875/2017).

Aus dem Kyoto-Protokoll kann nicht abgeleitet werden, dass Projekte (wie im vorliegenden Fall ein Bundesstraßenprojekt), die eine gewisse Erhöhung der Emissionen von klimarelevanten Gasen bewirken, nicht zulässig wären. Auf Grund des Kyoto-Protokolls haben sich die Mitgliedstaaten (u.a. Österreich) verpflichtet, in einem Zeitraum von 2008 bis 2012 gemeinsam dafür zu sorgen, dass ihre gesamten anthropogenen Emissionen der in Anlage A aufgeführten Treibhausgase in Kohlendioxidäquivalenten die ihnen zugeteilten Mengen, berechnet auf der Grundlage ihrer in Anlage B der niedergelegten quantifizierten Emissionsbegrenzungs- und -reduktionsverpflichtungen und in Übereinstimmung mit diesem Artikel, nicht überschreiten, mit dem Ziel, ihre Gesamtemissionen solcher Gase um mindestens 5 vH unter das Niveau von 1990 zu senken. Aus dem Kyoto-Protokoll ergibt sich aber kein Abweisungsgrund für ein konkretes Bundesstraßenvorhaben (VwGH 24.8.2011, A 5 Nord Autobahn, Abschnitt Schrick – Poysbrunn, Zl. 2010/06/0002).

Die Frage, ob die Republik Österreich die sich aus dem Kyoto-Protokoll ergebenden Verpflichtungen erfüllt, ist nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Nach der Judikatur des VwGH ergibt sich bei einem Vorhaben, das eine Zunahme der gesamtösterreichischen klimarelevanten Emissionen von 0,05 % bewirkt und bei dem keine Auswirkung auf das lokale Klima zu erwarten ist, keine Unzulässigkeit einer Erhöhung der Emission klimarelevanter Gase. Aus dem Kyoto-Protokoll ergebe sich kein Abweisungsgrund für ein konkretes Bundesstraßenvorhaben (vgl. VwGH vom 24.8.2011, Zl. 2010/06/0002). Das BVwG verwies in seinen Erkenntnissen zu mehreren Bundesstraßenvorhaben auf diese Judikatur des VwGH (vgl. S 3 Weinviertler Schnellstraße, Zl. W113 2120038-1/135E; S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Zl. W104 2125960-1/15/E).

Aus der Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima zum gegenständlichen Vorbringen ergibt sich auch, dass der Beitrag des Vorhabens zu den gesamtösterreichischen Emissionen so gering ist, dass er keinen Einfluss auf die Erfüllung bzw. Nichterfüllung von Klimaschutzzielen, zu denen sich Österreich verpflichtet hat, hat (siehe S. 208 f des Stellungnahmenbandes 1).

Zur Wirtschaftlichkeit, zu den Erfordernissen des Verkehrs und zur funktionellen Bedeutung des Straßenzuges

In zahlreichen Stellungnahmen wird vorgebracht, dass die Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Vorhabens nicht gegeben sei. Weiters wird kritisiert, dass den Einreichunterlagen keine nachvollziehbaren Aussagen über die Erfordernisse des Verkehrs und die funktionelle Bedeutung der S 8 West zu entnehmen seien.

Zu diesem Vorbringen ist zunächst festzuhalten, dass die Frage, ob überhaupt ein Bedarf an der Errichtung der S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, besteht, nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens ist. Der Bedarf an der Errichtung der S 8 Marchfeld Schnellstraße wurde bereits durch die Aufnahme dieses Straßenzuges in das Verzeichnis 2 des BStG 1971 gesetzlich festgestellt.

Gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 (in der hier anzuwendenden Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 5/2017) hat die Festlegung des Straßenverlaufes im Rahmen der Verzeichnisse zu erfolgen. Dabei ist ua. auf die Kriterien der Wirtschaftlichkeit, der Erfordernisse des Verkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges Bedacht zu nehmen.

Das Kriterium der Wirtschaftlichkeit im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 bezieht sich ausschließlich auf die konkrete Festlegung der Trasse, nicht jedoch auf die Frage, ob überhaupt ein Bedarf an der Errichtung der Straße besteht (vgl. VfSlg. Nr. 12149).

Zur Bedachtnahme auf die Kriterien der Wirtschaftlichkeit, der Erfordernisse des Verkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 wird auf Punkt VI.2 der Begründung verwiesen.

Schließlich wird angemerkt, dass ein subjektives Recht einer Partei auf Einhaltung der Kriterien der Wirtschaftlichkeit, der Erfordernisse des Verkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 nicht besteht, es handelt dabei insbesondere um keine Umweltschutzvorschriften im Sinne des § 24f Abs. 8 UVP-G 2000.

Zur Berücksichtigung von Unfällen und Katastrophen

Soweit vorgebracht wird, dass gemäß Anhang IV der UVP-Richtlinie 2014/52/EG Auswirkungen auf Grund der Anfälligkeit eines Projektes für Risiken von schweren Unfällen und Katastrophen, insbesondere auf Grundwasser, darzustellen seien und die UVP-Richtlinie 2014/52/EG auch vor ihrer Umsetzung unmittelbar anwendbares, innerstaatliches Recht darstelle, ist Folgendes zu erwidern:

Es trifft zu, dass die UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU zur Beschreibung der Auswirkungen aufgrund der vorhabensbedingten Anfälligkeit für Risiken schwerer Unfälle oder Katastrophen verpflichtet. Gemäß der Übergangsbestimmung des Art. 3 Abs. 2 lit. b der UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU gilt diese Verpflichtung jedoch nicht für Projekte, für die vor dem 16. Mai 2017 die Umweltverträglichkeitsprüfung eingeleitet wurde. Für das gegenständliche Vorhaben kommt daher die geforderte unmittelbare Anwendung der UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU schon deswegen nicht in Betracht kommt.

Die UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU wurde zwischenzeitlich mit der UVP-G Novelle 2018, BGBl. I Nr. 80/2018, umgesetzt. Die Übergangsbestimmung des § 46 Abs. 28 Z 2 lautet: „Die zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-ÄndRL, ABl. Nr. L 124 vom 25.04.2014 S. 1) geänderten oder neu eingefügten Bestimmungen dieses Gesetzes – § 1 Abs. 1 Z 1 lit. a und b, § 3 Abs. 4, Abs. 5, Abs. 7 Satz 3, 6 und 7, Abs. 8, § 3a Abs. 4, § 6 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1 und 2, § 17 Abs. 4 letzter Satz, § 24 Abs. 5 Satz 3, 7 und 8, § 24 f Abs. 3 letzter Satz – sind mit Inkrafttreten dieser Novelle in der Fassung BGBl. I Nr. 80/2018 auf anhängige Verfahren, die nach dem 16. Mai 2017 beantragt wurden, anzuwenden.“ Für das gegenständliche Vorhaben kommt diesbezüglich daher die UVP-G Novelle 2018 nicht zur Anwendung.

Der Sachverständige für Oberflächenwässer und Straßenwässer hat sich in der Ergänzung seines Teilgutachtens Nr. 11 vom 27. September 2016 auf S. 40 mit dem Schutz vor Unfallfolgen auseinandergesetzt: Nachdem alle auf der Fahrbahn des gegenständlichen Vorhabens anfallenden Niederschlagswässer ordnungsgemäß gesammelt und über Gewässerschutzanlagen gereinigt werden und danach versickert bzw. in Vorfluter abgeleitet werden, kann eine vorhabensbedingte Belastung des Rußbachs bzw. des Grundwassers durch aus Störfällen auf der Straße stammenden Schadstoffe weitgehend ausgeschlossen werden. Im Fall von Unfällen austretende flüssige Schadstoffe gelangen über die Straßenentwässerung zu den Pufferbecken bzw. den Absetz- und Filterbecken der Gewässerschutzanlagen. Diese sind mit Schiebern ausgestattet, sodass ein Versickern bzw. ein Abfließen dieser Schadstoffe in den Rußbach durch deren Schließen verhindert wird. Die örtlichen Feuerwehren erhalten mit Verkehrsfreigabe einen Notfallplan, der die Funktion und Lage der Gewässerschutzanlagen und dieser Schieber erläutert. Damit können bis dahin gelangende Schadstoffe ordnungsgemäß entsorgt werden. Durch die genannten Maßnahmen wird ein ausreichender Schutz der Gewässer vor Unfallfolgen durch wassergefährdende Stoffe gewährleistet.

Zu den Informationsveranstaltungen der ASFINAG

Soweit vorgebracht wird, dass bei den von der ASFINAG durchgeführten Informationsveranstaltungen die Bevölkerung insoweit falsch informiert worden sei, als der Bevölkerung und anwesenden Landwirten versichert worden sei, dass es durch die S 8 zu keiner Beeinträchtigung des Grundwassers kommen werde und dass Straßenwässer in die Donau abgeleitet würden, ist Folgendes festzuhalten:

Die Projektwerberin ist gesetzlich nicht verpflichtet, Informationsveranstaltungen abzuhalten. Der Inhalt der auf freiwilliger Basis durchgeführten Informationsveranstaltungen ist nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit am UVP-Verfahren erfolgte entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen. Die Parteien konnten sich ein umfassendes Bild vom Verfahrensgegenstand verschaffen und hatten ferner die Möglichkeit und ausreichend Zeit zur Erhebung von Einwendungen.

Zum alternativen Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel

Es wird vorgebracht, dass in der gegenständlichen UVP Maßnahmen zur Verringerung des Straßenverkehrs fehlen würden. Die prognostizierte Verringerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modal Split widerspreche den Verkehrskonzepten des Landes Niederösterreich und der Stadt Wien, die sich zum Ziel gesetzt hätten, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split zu erhöhen. Es würden daher Maßnahmen und mögliche Alternativen fehlen, um den weiteren Anstieg im MIV zu kompensieren, wie z.B. eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs wie noch in der Strategischen Prüfung Marchfeld Straße 2005 vorgesehen.

Zu diesem Vorbringen ist Folgendes festzuhalten:

Durch die Aufnahme eines Straßenzuges in ein Verzeichnis des BStG 1971 wird die ASFINAG verpflichtet, das Straßenbauvorhaben zu konkretisieren und dem Bundesminister/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ein entsprechendes Projekt vorzulegen. Es ist jedoch nicht Aufgabe der ASFINAG, Maßnahmen zur Verringerung des Straßenverkehrs zu setzen bzw. für eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs zu sorgen.

Eine Prüfung, ob auch andere Wege zur Erreichung des angestrebten Zieles ebenfalls möglich wären, ist nicht Gegenstand einer UVP im Sinne des UVP-G 2000. Der Verfassungsgerichtshof hat zu einem Bundesstraßenbauvorhaben beispielsweise festgestellt, dass (im Zuge der Durchführung der UVP) die Einbeziehung von Alternativen zum Straßenverkehr nicht notwendig ist (VfGH 28.9.2009, B 1779/07).

Zum Parteigehör zu den vom 14. Juli 2015 bis 25. August 2015 aufgelegten Ergänzenden Unterlagen

Das Vorbringen, dass es dem Zweck der kundmachungsfreien Zeit gemäß § 44a Abs. 3 AVG widerspreche, systematisch und gehäuft Kundmachungen am 14. Juli zu veröffentlichen, geht schon deswegen ins Leere, weil aufgrund des eindeutigen Wortlauts des § 44a Abs. 3 AVG eine Kundmachung des Edikts am 14. Juli zulässig ist.

Dem Vorbringen, dass es unzulässig sei, dass die Stellungnahmefrist kürzer als die Auflagefrist sei, ist zu erwidern, dass mit der AVG-Novelle BGBl. I Nr. 158/1998 die Mindestdauer der Auflagefrist des § 44f Abs. 2 AVG deshalb mit acht Wochen festgelegt wurde, weil es sich bei dem zuzustellenden Schriftstück um einen letztinstanzlichen Bescheid handeln kann, gegen den (*Anmerkung: nach damaliger Rechtslage*) innerhalb einer Frist von sechs Wochen die Beschwerde bei den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts offenstand (vgl. die Gesetzesmaterialien AB 1167 BlgNR XX. GP 35). Da das Schriftstück erst zwei Wochen nach der Verlautbarung als zugestellt gilt, ergab sich diesfalls insgesamt eine Frist von acht Wochen (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 44f Rz 4). Die Auflagefrist des § 44f Abs. 2 AVG bezieht sich ausschließlich auf die Auflage des zuzustellenden Schriftstückes und ist von der Frist zur Abgabe einer Stellungnahme im Rahmen des Parteigehörs im Sinne des § 45 Abs. 3 AVG zu unterscheiden. Eine dem Grundsatz des Parteigehörs entsprechende Möglichkeit zur Stellungnahme erfordert, dass die Behörde dafür – grundsätzlich von Amts wegen – eine den Umständen des Einzelfalls angemessene Frist setzt (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 45 Rz 36). Dass im Falle der gemäß § 44f Abs. 1 AVG erfolgenden Zustellung eines Schriftstückes, mit welchem Parteigehör eingeräumt wird, die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme gleich lang sein muss wie die Auflagefrist des § 44f Abs. 2 AVG kann dem AVG nicht entnommen werden.

Wenn weiters eingewendet wird, dass die Zustellung von Schriftstücken im Rahmen des Parteiengehörs vom 14. Juli 2015 bis 25. August 2015 rechtswidrig und rechtsunwirksam erfolgt sei, weil das Schriftstück mit Ablauf von zwei Wochen als zugestellt gelte und das Ende dieser Frist in die Sperrfrist des § 44a Abs. 3 AVG falle und innerhalb dieser Sperrfrist keine befristeten Rechtshandlungen abverlangt werden dürften, ist Folgendes festzuhalten:

Die Bestimmung des § 44a Abs. 3 letzter Satz AVG bezieht sich nur auf die Zulässigkeit der Kundmachung durch Edikt, der ediktsgemäße Fristenlauf (dh. insbesondere Auflage- bzw. Einwendungsfristen) wird während dieser Zeiträume weder gehemmt noch unterbrochen (vgl. *Kolonovits/Muzak/Stöger, Verwaltungsverfahrenrecht*¹⁰ (2014), S. 187, VwGH 17.3.2011, 2008/03/0054). Die Bestimmung des § 44a Abs. 3 letzter Satz AVG hat daher auch keinen Einfluss auf den Lauf der zweiwöchigen Frist des § 44f Abs. 1 letzter Satz AVG.

Weiters wird vorgebracht, dass im Rahmen des Parteiengehörs vom 14. Juli 2015 bis 25. August 2015 auch ergänzende Unterlagen der Projektwerberin aufgelegt worden seien, womit die Bestimmungen des § 9 Abs. 1 UVP-G 2000 und damit zusammenhängend auch § 9 Abs. 5 UVP-G 2000, wonach jedermann innerhalb der Auflagefrist eine Stellungnahme zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung abgeben könne, zur Anwendung kämen. Da seitens der Behörde nur eine einheitliche Auflagefrist vom 14. Juli 2015 bis 9. September 2015 gesetzt worden sei, sei die Festlegung der Frist für die Abgabe einer Stellungnahme vom 14. Juli 2015 lediglich 25. August 2015 gesetzwidrig verkürzt worden.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass es sich bei den in Rede stehenden Unterlagen um ergänzende fachliche Grundlagen zur Beurteilung des Vorhabens – um sogenannte Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 – handelte (siehe Punkt I.8. der Begründung). Nach *Schmelz/Schwarzer, UVP-G, § 5 Rz 33*, ist eine „Änderung“ der UVP – etwa in Form anderer oder ergänzender fachlicher Beurteilungen – keine Änderung des Antrags oder des Vorhabens. Eine neuerliche Auflage der Projektunterlagen nach § 9 UVP-G 2000 war nicht erforderlich (Umweltsenat 21.3.2002, 1A/2001/13-57 Arnoldstein). Demnach geht auch das Vorbringen, dass die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme gesetzwidrig verkürzt worden sei, ins Leere.

Weiters wird vorgebracht, dass durch die Wortfolge „mindestens sechs Wochen“ in § 9 Abs. 1 UVP-G 2000 der Behörde die bindende Verpflichtung auferlegt werde, die Fristlänge der Größe des Verfahrens und dem Umfang der Aktenunterlagen anzupassen. Im Hinblick auf das überdurchschnittlich hohe Ausmaß der Projektunterlagen sei die festgelegte Auflage- und Stellungnahme- und Einwendungsfrist nicht angemessen.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass § 9 Abs. 1 UVP-G 2000 nicht anzuwenden war und darüber hinaus den Parteien für die Abgabe einer Stellungnahme eine Frist von vier Wochen eingeräumt wurde. Unter Berücksichtigung, dass das Schriftstück gemäß § 44f Abs. 1 AVG erst mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung als zugestellt gilt, ergab sich somit insgesamt eine Frist von sechs Wochen. Die gewährte Frist zur Abgabe einer Stellungnahme erschien im Hinblick auf den Umfang der Dokumente, der Urlaubszeit und in Relation zur sechswöchigen Frist des § 9 UVP-G 2000 als angemessen. Im Übrigen wird angemerkt, dass die Parteien auch die Möglichkeit hatten, zu diesen Unterlagen im Rahmen der mündlichen Verhandlung Stellung zu nehmen.

Soweit in diesem Zusammenhang vorgebracht wird, dass das Schriftstück der Behörde lediglich von einer Frist für die Abgabe einer Stellungnahme spreche, seitens der Behörde neben Stellungnahmen aber auch Einwendungen entgegengenommen werden müssten, da von der Projektwerberin ergänzende Unterlagen eingebracht worden seien, ist auf Folgendes hinzuweisen:

Unter einer „Einwendung“ ist die Behauptung zu verstehen, durch die Genehmigung des verfahrensgegenständlichen Projekts in seinen subjektiven öffentlichen Rechten verletzt zu sein (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 42 Rz 32). Wenn eine Behörde im Rahmen eines Parteiengehörs den Parteien die Möglichkeit einräumt, eine Stellungnahme abzugeben, so wird damit den Parteien selbstverständlich die Möglichkeit eröffnet, konkrete Einwendungen gegen das Projekt zu erheben.

Weiters wird vorgebracht, dass sich aus den im Rahmen des Parteiengehörs vom 14. Juli 2015 bis 25. August 2015 aufgelegten Unterlagen zum überwiegenden Teil nicht ableiten lasse, welchem Zweck diese Unterlagen dienen und warum diese jetzt aufgelegt würden. Jedenfalls sei klar, dass das Projekt zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage nicht vollständig gewesen sei und somit ein schwerer Verfahrensmangel vorliege. Die Auflage des Einreichprojekts sei somit, insbesondere weil die Berührtheit von Rechten auf Basis der nachgereichten Unterlagen nunmehr ausgeweitet sei, zu wiederholen.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass dem Edikt vom 9. Juli 2015 zu entnehmen ist, dass es sich bei den dem Parteiengehör zu unterziehenden Unterlagen um Auskünfte der Projektwerberin gemäß § 24c Abs. 8 (nunmehr Abs. 6) UVP-G 2000 handelt, die dem Parteiengehör unterzogen werden und die folgendes beinhalten:

- Evaluierung des Fachbereich Lärms in Bezug auf die Vorgaben der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung, BGBl. II Nr. 215/2014
- Ergänzende Untersuchungen für das Jahr der geplanten Verkehrsfreigabe des Vorhabens
- Ergänzung der Verkehrsuntersuchung im Raum Berg/Bad Deutsch-Altenburg und Berücksichtigung des Projektes BRAWISIMO bzw. neuerer Entwicklungen
- Weiterführende Unterlagen im Fachbereich Luftschadstoffe
- Ergänzende Betrachtungen in Bezug auf das Natura 2000-Gebiet
- Ergänzende Darstellung zu den Grundwasser-Hochständen

Eine nähere Beschreibung findet sich auch Schriftstück vom 9. Juli 2015. Das Vorbringen geht daher ins Leere.

Wie bereits oben festgehalten, war eine neuerliche Auflage nach § 9 UVP-G 2000 nicht erforderlich.

Zum Vorwurf der Befangenheit der zuständigen Behörde

Es wird vorgebracht, dass gemäß § 7 AVG Beteiligter und Entscheider nicht ident sein dürften. Das BMVIT sei jedoch Eigentümer der ASFINAG und Behörde. Es sei eine klare rechtliche Trennung zwischen BMVIT und ASFINAG erforderlich, die Eigentumsanteile des Bundes an der ASFINAG seien auf eine vom Bund getrennte Rechtsperson zu übertragen.

Weiters wird vorgebracht, dass gemäß Art. 9a der Richtlinie 2014/52/EU Identität zwischen entscheidender Behörde und Projektträger nicht vorliegen dürfe. Zwischen Behörden- und Projektträgerfunktion bestehe ein nicht zu behebender Interessenkonflikt. Im Rahmen der Organisation der Verwaltungszuständigkeiten könne es im Hinblick auf das Prinzip der

einheitlichen Verwaltung (Weisungsrecht und Weisungsgebundenheit) keine Trennung von miteinander nicht vereinbaren Funktionen geben.

Schließlich wird kritisiert, dass eine Personalunion zwischen dem Generalsekretär des BMVIT und der Funktion des stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden der ASFINAG bestehe, welcher auch Leiter der Sektion II des BMVIT sei, welche für Infrastrukturplanung, -finanzierung und Koordination zuständig sei. Außerdem bestehe eine ehemalige Personalunion zwischen einer Sektionsleiterin im BMVIT und einer Aufsichtsratsfunktion der ASFINAG. Auch wenn diese Personalunion inzwischen nicht mehr existiere, könne aus dieser früheren Gegebenheit auch derzeit ein Interessenkonflikt resultieren. Da der Bundesminister und die ihm nachgeordneten Organe nicht zwei einander entgegengesetzten Interessenbereichen dienen könnten, lägen sonstige wichtige Gründe gemäß § 7 Abs. 1 Z 3 AVG vor, die geeignet seien, die volle Unbefangenheit der Verwaltungsorgane in Zweifel zu ziehen.

Zu diesem Vorbringen wird Folgendes festgehalten:

Zunächst ist festzuhalten, dass das Vorbringen schon allein aufgrund von zwischenzeitigen Änderungen der internen Geschäftseinteilung nicht den Tatsachen entspricht. Im Übrigen haben die Personen mit den genannten Funktionen keine Amtshandlungen im gegenständlichen Verfahren vorgenommen.

Gemäß § 7 Abs. 1 AVG haben sich Verwaltungsorgane der Ausübung ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen in Sachen, an denen sie selbst, einer ihrer Angehörigen (§ 36a AVG) oder einer ihrer Pflegebefohlenen beteiligt sind; in Sachen, in denen sie als Bevollmächtigte einer Partei bestellt waren oder noch bestellt sind; wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen und im Berufungsverfahren, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides oder der Berufungsvorentscheidung (§ 64a AVG) mitgewirkt haben.

Schon aus dem Begriff der Befangenheit folgt, dass Adressat des § 7 AVG niemals ein Organ als bloße Summe von Zuständigkeiten sein kann, sondern nur der Mensch (= Organwalter), der zur Ausübung der Kompetenzen eines bestimmten Organs berufen ist. Ein Befangenheitsgrund gemäß § 7 AVG kann sich daher weder auf eine Behörde (= Organ, dem durch Gesetz die Kompetenz übertragen wurde, einseitig verbindliche Normen zu erlassen) als solche noch auf eine juristische Person noch auf eine Dienststelle beziehen. § 7 AVG kennt auch keine Regelung, wonach dann, wenn der Leiter einer Behörde sich wegen Befangenheit seines Amtes zu erhalten hat, auch sämtliche Beamten dieser Behörde „ausgeschlossen“ wären. Für die Frage der Einhaltung des § 7 AVG ist also maßgeblich, ob die natürliche Person, die tatsächlich eine Amtshandlung vorgenommen hat, befangen ist. Ohne Belang ist hingegen die Beziehung anderer bei der betreffenden Dienststelle tätiger Menschen zur Sache, einschließlich jener Personen, welche die Organfunktion bekleiden, welcher der Akt zuzurechnen ist (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 7 Rz 3, und die dort angeführte Judikatur des VwGH).

Es ist daher davon auszugehen, dass allein aus dem Umstand, dass die ASFINAG zu 100 % im Eigentum der Republik Österreich steht und das BMVIT die Eigentümervertretung für die Republik Österreich ausübt, noch keine Befangenheit im Sinne des § 7 Abs. 1 AVG abgeleitet werden kann.

Zudem ist festzuhalten, dass das obige Vorbringen schon allein aufgrund von zwischenzeitlichen Änderungen der internen Geschäftseinteilung nicht den Tatsachen entspricht. Im Übrigen haben die Personen mit den genannten Funktionen keine Amtshandlungen im gegenständlichen Verfahren vorgenommen.

Soweit auf „Art. 9a der Richtlinie 2014/52/EU“ Bezug genommen wird, ist darauf hinzuweisen, dass mit der Richtlinie 2014/52/EU der Art. 9a in die Richtlinie 2011/92/EU eingefügt wurde, welcher wie folgt lautet:

„Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zuständige Behörde oder die zuständigen Behörden den ihr bzw. ihnen aus dieser Richtlinie erwachsenden Pflichten auf objektive Weise nachkommt bzw. nachkommen und sich nicht in einer Situation befindet bzw. befinden, die Anlass zu einem Interessenkonflikt geben könnte.

Ist die zuständige Behörde auch Projektträger, so sorgen die Mitgliedstaaten im Rahmen der Organisation der Verwaltungszuständigkeiten zumindest für eine angemessene Trennung solcher Funktionen, die bei der Durchführung der sich aus dieser Richtlinie ergebenden Aufgaben nicht miteinander vereinbar sind.“

Im Hinblick auf die bei UVP-Verfahren für Bundesstraßenbauvorhaben bestehende klare Trennung zwischen Projektträger (ASFINAG) und UVP-Behörde (BMVIT) ist davon auszugehen, dass die Vorgaben des Art. 9a der Richtlinie 2011/92/EU idF der Richtlinie 2014/52/EU eingehalten werden. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass gemäß der Übergangsbestimmung des Art. 3 Abs. 2 lit. b der Richtlinie 2014/52/EU die Vorgaben des Art. 9a nicht für Projekte gelten, für die vor dem 16. Mai 2017 die Umweltverträglichkeitsprüfung eingeleitet wurde.

Vor diesem Hintergrund ist festzuhalten, dass eine Befangenheit der mit der Durchführung des UVP-Verfahrens S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, befassten Verwaltungsorgane des BMVIT nicht aufgezeigt wurde.

Zum Bundesverfassungsgesetz über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung

Es wird vorgebracht, dass das Bundesverfassungsgesetz über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung (BVG Nachhaltigkeit), BGBl. I Nr. 111/2013, eindeutig präzierte Vorgaben zu den im Gesetzestitel formulierten Begriffen bzw. Materien enthalte. Gemäß § 1 dieses Gesetzes bekenne sich die Republik Österreich (Bund, Länder und Gemeinden) zum Prinzip der Nachhaltigkeit bei der Nutzung der natürlichen Ressourcen, um auch zukünftigen Generationen bestmögliche Lebensqualität zu gewährleisten. Es sei somit in erster Linie auf das Erhalten von Ressourcen Bedacht zu nehmen, wobei das BVG Nachhaltigkeit diesen Grundsatz aber auch mit dem Ziel einer bestmöglichen Lebensqualität für die zukünftigen Generationen fordere.

Weiters wird vorgebracht, dass durch eine Schädigung des Ackerbodens und durch dessen Fruchtbarkeitsverschlechterung kumulativ mehrere Bestimmungen des BVG Nachhaltigkeit verletzt würden.

Eine Schnellstraße durch das Marchfeld würde auch den in § 2 BVG Nachhaltigkeit enthaltenen Grundsatz des Tierschutzes in Gesetzgebung und Vollziehung verletzen und darüber hinaus den in § 3 des BVG Nachhaltigkeit verankerten umfassenden Umweltschutz missachten.

Schließlich wird vorgebracht, dass die Republik Österreich (Bund, Länder, Gemeinden) die rechtliche Pflicht habe, für die Verwirklichung der im BVG Nachhaltigkeit enthaltenen Grundsätze zu sorgen. Die Republik Österreich habe alles zu verhindern, was den Bestimmungen dieses BVG zuwiderlaufe.

Zu diesem Vorbringen ist Folgendes festzuhalten:

Das Bundesverfassungsgesetz über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung (BVG Nachhaltigkeit), BGBl. I Nr. 111/2013, verankert die in diesem Titel genannten Staatsziele als „Bekanntnisse“ der Republik Österreich (Bund, Länder und Gemeinden). Vorangegangen war dem das BVG über den umfassenden Umweltschutz, BGBl. 1984/491. Alle diese Bekanntnisse gewähren keine subjektiven Rechte (vgl. *Öhlinger/Eberhard*, Verfassungsrecht¹¹, Rz 100 und 101).

Das BVG Nachhaltigkeit wirkt als Staatszielbestimmung rechtlich primär als Determinante für die Gesetzgebung und als Auslegungsmaßstab (Umweltsenat 21.3.2002, US 1A/2001/13-57, Arnoldstein, zum BVG über den umfassenden Umweltschutz).

Der Gesetzgeber ist den sich aus dem BVG Nachhaltigkeit ergebenden Verpflichtungen in Bezug auf Bundesstraßenbauvorhaben insbesondere dadurch nachgekommen, dass er im UVP-G 2000 eine UVP-Pflicht für solche Vorhaben vorgesehen hat.

Im Rahmen des gegenständlichen UVP-Verfahrens wurden die Auswirkungen des Vorhabens S 8 West auf die Schutzgüter des UVP-G 2000 (Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume; Boden, Wasser, Luft und Klima; Landschaft; Sach- und Kulturgüter) umfassend geprüft und es konnte die Umweltverträglichkeit des Vorhabens festgestellt werden.

Zum Verschlechterungsverbot für Grundwasser

Es wird vorgebracht, dass gemäß Art. 7 Abs. 3 der Wasserrahmenrichtlinie 2000/60/EG die Mitgliedstaaten der EU verpflichtet seien, für den erforderlichen Schutz der Grundwasserkörper zu sorgen, um eine Verschlechterung der Qualität zu verhindern. Art. 1 lit. c dieser Richtlinie sehe ausdrücklich eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Reduzierung bzw. Einstellung von Einleitungen in Grundwässer vor. Gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. b dieser Richtlinie verpflichten sich alle Mitgliedstaaten zu den erforderlichen Maßnahmen, um die Einleitung von Schadstoffen in das Grundwasser zu verhindern oder zu begrenzen und eine Verschlechterung des Zustandes aller Grundwasserkörper zu verhindern. Im Hinblick auf die Nitratbelastung des Marchfelder Grundwasser müssten seitens der Republik Österreich Vorkehrungen zur Sanierung des Marchfelder Grundwassers gesetzt werden. Bei den bestehenden hohen Grundwasserbelastungen sei jede neuerliche Einleitung von Schadstoffen zu vermeiden, daher sei die Einleitung von mit Na- und Cl-Ionen belastetem Wasser zu unterlassen.

Dazu ist zunächst festzuhalten, dass die geforderte Sanierung des Marchfelder Grundwassers nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens ist.

Weiters ist festzuhalten, dass sich das gegenständliche Vorbringen auf das Entwässerungssystem bezieht, wie es in den vom 14. Juli 2014 bis 8. September 2014 aufgelegten Projektunterlagen enthalten war.

Mit Schreiben vom 31. August 2016 änderte die Projektwerberin das Entwässerungssystem des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens. Die geplante Entwässerung sah nunmehr nach Reinigung der Straßenwässer im Betriebsfall Winter eine gedrosselte Ableitung in den Vorfluter Rußbach und im Betriebsfall Sommer eine Versickerung im Nahbereich der geplanten Bundesstraßentrasse vor.

Aus der Ergänzung des Teilgutachtens 12 Hydrogeologie und Grundwasser vom 26. September 2016 geht hervor, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Grundwasser unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich geforderten Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen sind.

Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass in Bezug auf Grundwasser keine Anhaltspunkte für einen Verstoß gegen das in der Wasserrahmenrichtlinie 2000/60/EG bzw. in § 30c WRG verankerte Verschlechterungsverbot bestehen.

Zur Vogelschutzrichtlinie 2009/147/EG

Es wird vorgebracht, dass der Triel in der Liste Anhang 1 der Vogelschutzrichtlinie 2009/147/EG angeführt werde. Gemäß dieser Richtlinie und den sie umsetzenden Landesgesetzen sei für den Erhalt aller wildlebenden Vogelarten und deren Bestandsicherung zu sorgen. Diese Verpflichtungen seien insbesondere neben der Errichtung von Schutzgebieten auch durch die Pflege und ökologisch richtige Gestaltung der Lebensräume in und außerhalb von Schutzgebieten zu erfüllen. Durch die weiterführenden Unterlagen der Projektwerberin werde kein Nachweis erbracht, dass diesen Verpflichtungen nachgekommen werde.

Dazu ist festzuhalten, dass sich die aus der Vogelschutzrichtlinie 2009/147/EG ergebenden Verpflichtungen an die Mitgliedstaaten der EU richten. Im gegenständlichen UVP-Verfahren waren die Auswirkungen des Vorhabens auf den Triel und dessen Lebensraum zu prüfen.

Diesbezüglich wird auch auf Punkt VI.1.4 der Begründung verwiesen.

Zur Kritik an den Einreichunterlagen bzw. am Ermittlungs- und Beweisverfahren

Dem Vorbringen, dass die von der Projektwerberin eingereichten Unterlagen mangelhaft seien und dass durch ein auf solche Unterlagen gestütztes Ermittlungs- und Beweisverfahren diverse Verfahrensgrundsätze und Grundrechte verletzt würden, ist Folgendes zu erwidern:

Zunächst wird darauf hingewiesen, dass eine Verfahrenspartei kein Recht darauf hat, dass die Planunterlagen und sonstigen Belege vollständig und der Rechtslage entsprechend der

Behörde vorgelegt werden (BVwG 29.9.2017, W104 2120271-1, „A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Poysbrunn – Staatsgrenze“, mit Hinweis auf die Judikatur des VwGH).

Die ho. Behörde hat ein umfassendes Ermittlungsverfahren durchgeführt und sich mit sämtlichen Einwendungen auseinandergesetzt. Sofern die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen unvollständig und nicht zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens geeignet waren, wurden entsprechende Verbesserungsaufträge erteilt, denen die Projektwerberin jeweils nachgekommen ist (zum Verfahrensgang siehe Punkt I. der Begründung). Letztendlich konnte die ho. Behörde auf Grundlage der Unterlagen der Projektwerberin und der Beurteilung durch die Sachverständigen feststellen, dass die Umweltverträglichkeit des Vorhabens gegeben ist.

Zur behaupteten Entwertung von Liegenschaften

Soweit vorgebracht wird, dass es durch das gegenständliche Vorhaben zur Entwertung von Liegenschaften komme, ist darauf hinzuweisen, dass das UVP-G 2000 eine Wertminderung des Eigentums nicht seiner Gefährdung gleichstellt. § 75 Abs. 1 GewO 1994 – dem das UVP-G 2000 diesbezüglich nachgebildet ist – stellt nämlich explizit klar, dass unter einer Gefährdung des Eigentums nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums zu verstehen ist. Das UVP-G 2000 (das insofern der GewO 1994 nachgebildet ist) schützt das Eigentum (oder sonstige dingliche Rechte) eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, nicht hingegen bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160). Zur Geltendmachung allfälliger Entschädigungsansprüche wird in diesem Zusammenhang auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

An diesen Feststellungen ändert auch die jüngste Entscheidung des EuGH in der Rechtssache Jutta Leth gegen Republik Österreich und Land Niederösterreich (Rechtssache C 420/11) nichts. In dieser Entscheidung führt der Gerichtshof unter anderem aus, dass die Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten dahin auszulegen ist, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung die Bewertung der Auswirkungen eines bestimmten Projektes auf den Wert von Sachgütern nicht einschließt. Auch im BStG 1971 gibt es keine Beurteilung, die eine Entschädigung für Wertminderung vorsieht.

Zur Kritik an der Auswahl der Trassenvariante

Soweit Kritik an der letztlich ausgewählten und zur Genehmigung eingereichten Trasse geübt wird und andere Trassenvarianten gefordert werden, ist auf Folgendes hinzuweisen:

Gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 sind bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines anderen Eingriffs in Privatrechte vorgesehen ist (insbesondere Trassenvorhaben), die Vor- und Nachteile geprüfter Standort- oder Trassenvarianten darzulegen. Da in dieser Bestimmung die Prüfung von Standort- oder Trassenvarianten in Zusammenhang mit Enteignungen ausdrücklich genannt ist, ist in diesem Zusammenhang von einer Prüfpflicht der Projektwerberin und entsprechenden Angaben in der UVE auszugehen (vgl. das UVP-Rundschreiben 2011 des BMLFUW, S. 15f, und Umweltsenat 8.3.2007, US 9A/2005/10-115 „Stmk-Bgld 380kv-Leitung II“, und 12.11.2007, US 3B/2006/16-114 „Mellach-Weitendorf“).

Bei der Alternativenprüfung nach § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 hat sich die UVP auf die von der Projektwerberin selbst geprüften Standort- und Trassenvarianten zu beschränken, sodass es ihr überlassen ist, welche Alternativen sie in Erwägung zieht (vgl. *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, Kommentar zum UVP-G³, Rz 7 zu § 1; Erkenntnis des BVwG vom 21. August 2017, Zl. W 143 2017269-2/297E, A 26 Linzer Autobahn).

Aus § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 kann keine Verpflichtung der Projektwerberin abgeleitet werden, die umweltverträglichste Variante auszuwählen (VfSlg Nr. 18890). Es ist nach dem UVP-G 2000 auch nicht Aufgabe der Alternativenprüfung iSd § 6 Abs. 1 Z 2 leg. cit., umweltpolitische Gesamtkonzepte zu prüfen (vgl. VwGH 24.07.2014, 2013/07/0215, 0224, 286).

Dem eingereichten Projekt ist eine umfangreiche Variantenuntersuchung vorausgegangen, die in Einlage 1.3.1 der UVE zusammengefasst ist.

Wie dem Umweltverträglichkeitsgutachten (S. 106 ff) entnommen werden kann, hat die Projektwerberin den Themenbereich „Alternative Lösungsmöglichkeiten, Trassenvarianten“ in ausreichender Bearbeitungstiefe behandelt. Die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen wurden unter den gegebenen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet.

Die Projektwerberin ist somit ihrer Verpflichtung zur Prüfung von Trassenvarianten ausreichend nachgekommen.

Zur behaupteten Verletzung dinglicher Rechte

Drei Einwander bringen vor, dass durch das gegenständliche Vorhaben das Recht auf ungestörte Ausübung des inländischen dinglichen Eigentumsvollrechts an ihren Liegenschaften in wesentlichem Ausmaß eingeschränkt werde, was den das Eigentumsrecht garantierenden verfassungsrechtlichen (grundrechtlichen) und anderen Regelungen widerspreche. Die zuständige Behörde sei für die Folgen verantwortlich, die aus einer Entscheidung hervorgingen, die eine Einschränkung des dinglichen Eigentumsrechts zuließe bzw. genehmigen würde.

Zu diesem Vorbringen ist Folgendes festzuhalten:

Das UVP-G 2000 (das insofern der GewO 1994 nachgebildet ist) schützt das Eigentum (oder sonstige dingliche Rechte) eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, nicht hingegen bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes. Derart kann für die Frage, wann eine Gefährdung des Eigentums (oder sonstiger dinglicher Rechte) im Sinne des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 vorliegt, auf die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes zur GewO 1994 zurückgegriffen werden (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160).

Wendet sich ein Nachbar gegen das zur Genehmigung eingereichte Projekt aus dem Grund der Eigentumsgefährdung, so hat er durch ein konkretes Vorbringen geltend zu machen, dass durch das Vorhaben sein Eigentum über eine bloße Minderung des Verkehrswertes hinaus in seiner Substanz bedroht ist (VwGH 27.6.2003, 2001/04/0236).

Dem Vorbringen der Einwender können keine Anhaltspunkte dafür entnommen werden, dass die Liegenschaften der genannten Personen in ihrer Substanz bedroht wären. Eine im Rahmen des UVP-Verfahrens zu berücksichtigende Gefährdung des Eigentums im Sinne des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 liegt daher nicht vor.

IV.2. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen der mündlichen Verhandlung

IV.2.1. Allgemeines

Das Vorbringen der Verfahrensbeteiligten in der mündlichen Verhandlung sowie die Auseinandersetzung der Sachverständigen damit wurden in den Niederschriften über die mündliche Verhandlung festgehalten. Die Sachverständigen setzten sich in der mündlichen Verhandlung auch mit den im Zeitraum zwischen der Fertigstellung des UVGA und dem Abschluss der mündlichen Verhandlung eingelangten schriftlichen Stellungnahmen auseinander.

Diesbezüglich wird auf die Niederschriften über die mündliche Verhandlung, die einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheids bildet, verwiesen.

Zu den Anträgen auf Vertagung der mündlichen Verhandlung, Beweisanträgen und sonstigen Anträgen den Verfahrensverlauf sowie die Protokollierung betreffend ist auf § 39 Abs. 2 AVG zu verweisen. Demnach gilt für die Durchführung des Ermittlungsverfahrens der Grundsatz der Amtswegigkeit (Offizialmaxime). Die Behörde hat sich bei allen Verfahrensanordnungen von Rücksichten auf möglichst Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis leiten zu lassen. Über Anträge, die den Ablauf des Ermittlungsverfahrens betreffen, ist daher nicht gesondert abzusprechen.

IV.2.2. Erwägungen zu den Rechtsfragen

Im Folgenden erfolgt eine Auseinandersetzung mit den Rechtsfragen, die in der mündlichen Verhandlung und in den im Zeitraum zwischen der Fertigstellung des UVGA und dem Abschluss der mündlichen Verhandlung eingelangten schriftlichen Stellungnahmen aufgeworfen wurden, soweit diese Rechtsfragen nicht bereits unter Punkt IV.1.2. behandelt wurden.

Zur Forderung nach Unterbrechung des Verfahrens wegen Präjudizialität

Soweit von mehreren Einwendern eine Unterbrechung des gegenständlichen Verfahrens bis zur Entscheidung des VfGH über den Antrag des BVwG vom 30. November 2015, GZ W 104 2108274, auf Aufhebung des § 6 Abs. 1 bis 4 BStLärmIV gefordert wurde, wird auf das Erkenntnis des VfGH vom 15. März 2017, V 162/2015, hingewiesen, mit welchem der in Rede stehende Antrag des Bundesverwaltungsgerichts abgewiesen wurde.

Zur Forderung nach Einbeziehung von Landesstraßen

Die Umweltorganisation VIRUS brachte mit Schreiben vom 29. Februar 2016 bzw. vom 1. April 2016 vor, dass nicht sämtliche mit dem Vorhaben S 8 in einem engen räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Landesstraßen im Mitantrag des Landes

Niederösterreich vom 3. April 2014 enthalten seien. Dies betreffe die Neutrassierung der L 9 als S 8-Zubringer und die Spange L 2/L 9.

Dazu ist festzuhalten, dass die verfahrensgegenständlichen Anträge dem Vorhabensbegriff gemäß § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 entsprechen, wonach ein Vorhaben die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen ist. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

Das Vorhaben gemäß § 23a UVP-G 2000 umfasst sowohl die Errichtung einer Bundesstraße als auch – vorhabensbedingt – die Verlegung von Landesstraßenteilen. Wie auch der VwGH mehrfach ausgesprochen hat (vgl. Erkenntnis vom 19. Dezember 2013, Zl. 2011/03/0160), ist Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung die Prüfung der Umweltverträglichkeit des zur Bewilligung eingereichten Vorhabens. Was unter einem Vorhaben im Sinne des UVP-G 2000 zu verstehen ist, ergibt sich aus § 2 Abs. 2 UVP-G 2000. In diesem Zusammenhang hat der Verwaltungsgerichtshof bereits festgehalten, dass der Begriff des Vorhabens im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 weit zu verstehen ist (Hinweis Erkenntnis vom 31. Juli 2007, Zl. 2006/05/0221, und Erkenntnis vom 23. Juni 2010, Zl. 2007/03/0160). Dieser weite Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 erfordert es, ein oder mehrere Projekte in seiner (ihrer) Gesamtheit und unter Einbeziehung jener Anlagen und Anlagenteile, die für sich nicht UVP-pflichtig wären, zu beurteilen. Es ist auf den räumlichen und sachlichen Zusammenhang der einzubeziehenden Anlagen oder Eingriffe abzustellen; liegt ein solcher Zusammenhang vor, ist von einem Vorhaben auszugehen. In diesem Sinne wurde das gegenständliche Vorhaben gemäß § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 abgegrenzt.

In Bezug auf die in der Stellungnahme angeführte Neutrassierung der L 9 als S 8-Zubringer und die Spange L 2/L 9 wird auf das Schreiben des Landes Niederösterreich vom 22. November 2016 verwiesen, in dem es mitteilte, dass die Umfahrung Gänserndorf (L 9) schon deshalb nicht Vorhabensgegenstand sei und sein könne, weil sie eine selbstständige wirksame verkehrliche Lösung zur Entlastung von Gänserndorf sei, die mit oder ohne S 8 Sinn ergebe und die mit oder ohne S 8 realisiert werden könne, es bestehe daher kein räumlicher und sachlicher Zusammenhang. Für die Spange L 2/L 9 gelte, dass auch diese gänzlich selbstständig verkehrstechnisch wirksam sei und in keinem räumlichen und sachlichen Zusammenhang zum verfahrensgegenständlichen Projekt stehe.

Vor diesem Hintergrund hält die ho. Behörde fest, dass sämtliche in einem engen räumlichen und sachlichen Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben S 8 West stehenden Landesstraßenprojekte im Antrag des Landes Niederösterreich vom 3. April 2014 enthalten sind. Die Landesstraßenprojekte Umfahrung Gänserndorf (L 9) und Spange L 2/L 9 stehen – wie das Land Niederösterreich zutreffend aufgezeigt hat – in keinem engen räumlichen und sachlichen Zusammenhang mit der S 8 West, sondern es handelt sich dabei um Projekte, die gänzlich selbstständig verkehrstechnisch wirksam sind. Diese beiden Projekte wurden daher zu Recht nicht in den Antrag des Landes Niederösterreich vom 3. April 2014 aufgenommen.

Zur behaupteten Befangenheit von Sachverständigen im Allgemeinen

Von der ho. Behörde wurde gemäß § 53 iVm § 7 AVG im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z.B. VwGH 12.05.1992, Zl. 91/08/0139) bereits vor der Bestellung jedes

Sachverständigen geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wobei insbesondere der Schwerpunkt auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen, gelegt wurde. Die dazu von den Sachverständigen eingeholten Erklärungen wurden von der ho. Behörde geprüft und es konnte festgestellt werden, dass bei keinem Sachverständigen Befangenheitsgründe vorlagen. Gemäß § 52 Abs. 4 AVG wurden die beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen beeidet, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der geforderten Art im Allgemeinen beeidet waren.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die ho. Behörde die Unbefangenheit und fachliche Qualifikation der Sachverständigen im Laufe des Verfahrens ausreichend überprüft hat und dass aus Sicht der ho. Behörde kein Zweifel an der Unbefangenheit und Eignung der im Verfahren eingesetzten Sachverständigen besteht.

Zur Ablehnung des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit

Die Umweltorganisation VIRUS lehnte mit Schreiben vom 2. März 2016 den Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit, Univ. Prof. Dr. Gerd Sammer, als befangen ab und begründete dies im Wesentlichen damit, dass Aussagen des Sachverständigen in seinem für das Verfahren S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat bis Süßenbrunn, erstellten Gutachten betreffend Unsicherheiten bzw. Vertrauensbereiche in Widerspruch zu Publikationen, an denen der Sachverständige mitgewirkt habe, stünden.

Diesem Ablehnungsantrag kommt schon deswegen keine Berechtigung zu, weil Univ. Prof. Dr. Gerd Sammer im Beschwerdeverfahren betreffend das Vorhaben S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn, vom Bundesverwaltungsgericht als Sachverständiger für den Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit herangezogen wurde. Das Bundesverwaltungsgericht hielt in seinem Erkenntnis vom 18. Mai 2018, GZ W104 2108274-1, betreffend die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn, fest, dass sich der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit auf den Stand der Technik im Bereich der Verkehrsuntersuchungen und -prognosen gestützt habe und dass die gegen ihn erhobenen Vorwürfe, er habe sein Gutachten nicht nach dem Stand seines Fachwissens und offensichtlich im Widerspruch zu seinem Schrifttum ausgestaltet, ins Leere gingen.

Der diesbezügliche Vorwurf geht daher ins Leere.

Zur Ablehnung der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima

Die Umweltorganisation VIRUS lehnte mit Schreiben vom 2. März 2016 die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima, Dr. Kathrin Baumann-Stanzer, als befangen ab und begründete dies im Wesentlichen damit, dass Dr. Baumann-Stanzer Mitglied des FSV-Arbeitsausschusses „Verkehrsbedingte Immissionen – Luftschadstoffe“, welcher die RVS 04.02.12 (Stand 1. April 2014) erarbeitet habe, sei. Die Mitgliedschaft in diesem Arbeitsausschuss sei unvereinbar mit der Tätigkeit als Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima im gegenständlichen Verfahren, insbesondere weil die am 1. April 2014 herausgegebene RVS 04.02.12 auf Unsicherheiten Bezug nehme und damit einen klaren Bezug zum gegenständlichen Verfahren aufweise.

Zunächst ist festzuhalten, dass die Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) ein gemeinnütziger Verein ist, der seine Hauptaufgabe darin sieht, Erkenntnisse aus dem gesamten Verkehrswesen im Zusammenwirken von Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung weiterzuentwickeln, zu dokumentieren und zu kommunizieren. Zu den Hauptaufgaben der FSV zählt die Erarbeitung und Veröffentlichung von Richtlinien, Vorschriften und Merkblättern für Straßen- und Eisenbahnwesen (RVS, RVE). Die Hauptarbeit der FSV erfolgt in Arbeitsgruppen und Arbeitsausschüssen, in denen Fachleute des Verkehrs-, Straßen- und Eisenbahnwesens ehrenamtlich tätig sind.

Die in Rede stehende RVS 04.02.12 „Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen (April 2014)“ wurde am 1. April 2014 herausgegeben und mit Erlass des BMVIT vom 17. Februar 2014, GZ BMVIT-300.041/0007-IV/ST-ALG/2014, gegenüber der ASFINAG für verbindlich erklärt. Durch diese RVS wurde die RVS 04.02.12 „Schadstoffausbreitung an Straßen“ (Ausgabe 1. Mai 2007) ersetzt.

Zwar trifft es zu, dass Dr. Baumann-Stanzer als Mitglied des RVS-Arbeitsausschusses „Verkehrsbedingte Immissionen – Luftschadstoffe“, welcher die RVS 04.02.12 (Ausgabe 1. April 2014) ausgearbeitet hat, tätig war. Wie das BVwG aber bereits im Erkenntnis vom 21. August 2017, Zl. W143 2017269-2/297E zur A 26 Linzer Autobahn festgehalten hat, ist eine Befangenheit aus der Tätigkeit bei der Erstellung einer RVS nicht zu erkennen. Die Tätigkeit stellt eine ehrenamtliche für den gemeinnützigen Verein FSV dar; eine solche Tätigkeit ist nicht geeignet, die Befangenheit von Sachverständigen im gegenständlichen UVP-Verfahren in Zweifel zu ziehen.

Die diesbezüglichen Vorwürfe gehen daher ins Leere.

Zur Ablehnung des Sachverständigen für Oberflächengewässer und Straßenwässer

Die Umweltorganisation VIRUS lehnte mit Schreiben vom 2. März 2016 den Sachverständigen für Oberflächengewässer und Straßenwässer, DI Wolfgang Stundner, als befangen ab und begründete dies zunächst damit, dass DI Stundner an der Studie „Winterstraßenwässer“ im Auftrag der ASFINAG BMG persönlich mitgewirkt habe.

Der Umstand, dass DI Stundner an der Erstellung der von der ASFINAG BMG in Auftrag gegebenen Studie „Winterstraßenwässer“ mitgearbeitet hat, kann schon allein aufgrund des geringen Umfangs dieses Auftrages nicht zu einer wirtschaftlichen Abhängigkeit des Sachverständigen von der Projektwerberin führen. Auch liegen keine sonstigen Gründe vor, welche die Objektivität des Sachverständigen in Frage stellen könnten. Die Unbefangenheit des Sachverständigen DI Stundner war daher nicht in Zweifel zu ziehen. Der diesbezügliche Vorwurf geht daher ins Leere.

Als weiteres Argument für eine Befangenheit des Sachverständigen DI Stundner brachte die Umweltschutzorganisation VIRUS in ihrem Schreiben vom 2. März 2016 vor, dass DI Stundner Mitglied jenes FSV-Arbeitsausschusses „Boden- und Gewässerschutz“, der die RVS 04.04.11 „Gewässerschutz an Straßen“ erarbeitet habe, sei und damit für den teilweisen technischen Rückschritt mitverantwortlich sei, den diese RVS gegenüber der Vorgängerversion repräsentiere.

Diesbezüglich ist auf die oben wiedergegebene Judikatur zu verwiesen, wonach eine Befangenheit aus der Tätigkeit bei Erstellung einer RVS nicht abzuleiten ist. Die Vorwürfe gehen daher ins Leere.

Zur Ablehnung des Sachverständigen für Gewässerökologie und Fischerei

Mit Schreiben vom 4. April 2016 lehnte die Umweltorganisation VIRUS den Sachverständigen für Gewässerökologie und Fischerei, Dr. Karl Panek, als befangen ab und begründete dies im Wesentlichen damit, dass Dr. Panek an der Studie „Winterstraßenwässer“ im Auftrag der ASFINAG BMG persönlich mitgewirkt habe. Weiters sei Dr. Panek Geschäftsführer der ARGE Ökologie, welche bis ins Jahr 2010, also bis unmittelbar vor Beginn der Beauftragung als Behördensachverständiger im gegenständlichen Verfahren, 15 Planungsaufträge von der ASFINAG erhalten habe.

Vor seiner Bestellung zum Sachverständigen teilte Dr. Panek der ho. Behörde per E-Mail vom 1. September 2011 mit, dass keine wirtschaftliche Abhängigkeit von der ASFINAG bestehe. Der Anteil des Einkommens aus Aufträgen der ASFINAG am Jahreseinkommen der ARGE Ökologie sei im Jahr 2009 bei 5,9 % und 2010 bei 0,7 % gelegen.

Aus dieser Erklärung geht hervor, dass die ARGE Ökologie (Technisches Büro für Ökologie) nur in einem geringen Ausmaß für die ASFINAG tätig war und von einer wirtschaftlichen Abhängigkeit von der ASFINAG somit keine Rede sein kann.

Der Umstand, dass Dr. Panek an der Erstellung der von der ASFINAG BMG in Auftrag gegebenen Studie „Winterstraßenwässer“ mitgearbeitet hat, kann schon allein aufgrund des geringen Umfangs dieses Auftrages nicht zu einer wirtschaftlichen Abhängigkeit des Sachverständigen von der Projektwerberin führen. Auch liegen keine sonstigen Gründe vor, welche die Objektivität des Sachverständigen in Frage stellen könnten. Die Unbefangenheit des Sachverständigen war daher nicht in Zweifel zu ziehen.

Die diesbezüglichen Vorwürfe gehen daher ins Leere.

Zum Vorwurf der unvollständigen Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens

Mit Schreiben vom 14. März 2016 und vom 25. März 2016 brachte die Umweltorganisation VIRUS vor, dass das Umweltverträglichkeitsgutachten unvollständig zur öffentlichen Einsicht aufgelegt worden sei, weil die Stellungnahmenbände nicht im Internet veröffentlicht worden seien.

Zu diesem Vorbringen ist Folgendes festzuhalten:

Gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 wurden das Umweltverträglichkeitsgutachten (bestehend aus dem Gesamtgutachten, den Teilgutachten und den beiden Stellungnahmenbänden) sowie weitere Unterlagen von 4. März 2016 bis 4. April 2016 in den Standortgemeinden und im BMVIT zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Der Vorwurf, dass das Umweltverträglichkeitsgutachten unvollständig aufgelegt worden sei, ist daher unbegründet.

Soweit vorgebracht wird, das Umweltverträglichkeitsgutachten wäre auch (vollständig) im Internet zur Verfügung zu stellen, ist darauf hinzuweisen, dass dem UVP-G 2000 keine

diesbezügliche Verpflichtung zu entnehmen ist. Das Gesamtgutachten, die Teilgutachten und die Ergänzenden Unterlagen gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 wurden als Service auf der Homepage des BMVIT zur Verfügung gestellt, aus Datenschutzgründen hat die Behörde jedoch von einer Veröffentlichung der Stellungnahmenbände im Internet abgesehen.

Zum Vorwurf, Projektänderungen seien nicht beachtet worden

Mit Schreiben vom 22. März 2016 brachte die Umweltorganisation „Forum Wissenschaft & Umwelt“ vor, dass das am 19. Juli 2011 eingereichte Projekt so mangelhaft gewesen sei, dass es fünf Jahre lang verändert habe werden müssen, um überhaupt öffentlich aufgelegt zu werden. Die Änderungsanträge vom 30. Juli 2012 und 18. September 2013 hätten gezeigt, dass das eingereichte Projekt verfehlt und der Antrag vom 19. Juli 2011 zurückgezogen sei. Dies werde durch den Antrag des Landes Niederösterreich vom 3. April 2014 verdeutlicht.

Zu diesem Vorbringen ist Folgendes festzuhalten:

Gemäß § 13 Abs. 8 AVG kann ein verfahrenseinleitender Antrag in jeder Lage des Verfahrens geändert werden, wenn durch die Antragsänderung die Sache ihrem Wesen nach nicht geändert wird und die sachliche und örtliche Zuständigkeit nicht berührt wurden.

Die Erläuterungen zu § 13 Abs. 8 AVG (vgl. AB 1167 BlgNR 20. GP zur AVG-Novelle 1998) betonen ausdrücklich die „Änderungsfreundlichkeit“ des Gesetzes, sodass im Zweifel nicht von einer das Wesen verändernden Antragsänderung auszugehen ist (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, § 13 Rz 45, und *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 5 Rz 29). Bei Änderungen im erstinstanzlichen Verfahren führt auch weder der Umstand, dass durch die Änderung der Kreis an betroffenen Personen erweitert wird, noch der Umstand, dass bisher Betroffene anders betroffen sind, zu einer Wesensänderung (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, § 13 Rz 46). Bei der Abgrenzung zwischen Projektänderung und Wesensänderung ist auf die Auswirkungen der Änderungen auf die Schutzgüter des UVP-G 2000 abzustellen (vgl. *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, Kommentar zum UVP-G³, § 5 Rz 16, und *Altenburger/Berger*, UVP-G², § 46 Rz 4).

Konsequenz einer Qualifikation als Wesensänderung wäre, dass nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes die Antragsänderung als Stellung eines neuen Antrags unter konkludenter Zurückziehung des ursprünglichen Antrags vom 21. Mai 2008 gewertet werden müsste (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 13 Rz 43), womit das gesamte UVP-Verfahren zu wiederholen wäre. Bei einer Projektänderung hingegen bliebe der ursprüngliche Antrag der Projektwerberin aufrecht und es wäre gemäß § 37 2. Satz AVG das Ermittlungsverfahren insoweit zu ergänzen, als dies im Hinblick auf seinen Zweck notwendig wäre.

Mit Schreiben vom 3. April 2014 teilte das Land Niederösterreich mit, dass es dem Antrag der ASFINAG hinsichtlich bestimmter Vorhabensteile (Verlegung von Landesstraßen) beitrete. Eine Änderung des Projektes war mit diesem Antrag nicht verbunden, sodass auch in diesem Zusammenhang von einer Wesensänderung keine Rede sein kann.

Bezüglich der vorgenommenen Projektänderungen wird auf Punkt II.4. der Begründung verwiesen.

Zum Vorwurf der Verletzung des rechtlichen Gehörs, des Art. 6 EMRK und der Art. 41 und 47 GrC der Europäischen Union

Mit Schreiben vom 22. März 2016 brachte die Umweltorganisation „Forum Wissenschaft & Umwelt“ vor, dass die Behörde wesentliche Aktenteile nicht aufgelegt habe. Es handle sich dabei insbesondere um den Projektantrag vom 19. Juli 2011, den Änderungsantrag vom 30. Juli 2012, den Änderungsantrag vom 18. September 2013, den Antrag des Landes Niederösterreich vom 3. April 2014, die Protokolle der Besprechungen der Behörde mit dem Projektanten 2011 – dato, die Protokolle der Besprechungen der Sachverständigen mit dem Projektanten 2011 – dato, die Verbesserungsaufträge der Behörde an den Projektanten 2011 – dato und die Einwendungen und Stellungnahmen der Parteien.

Die Behörde habe den Parteien und der Öffentlichkeit den Zugang zu wesentlichen Aktenteilen verwehrt. Art. 41 Grundrechtscharta (GrC) der Europäischen Union normiere das Recht auf gute Verwaltung.

Es liege eine Verletzung des Rechts auf ein unparteiisches Gericht nach Art. 47 GrC vor. Die Behörde habe die Antragstellung durch den nicht bevollmächtigten und daher nicht legitimierten Projektanten zugelassen und den Antrag trotz Mangel der Aktivlegitimation nunmehr fünf Jahre lang nicht zurückgewiesen. Gegenüber der beteiligten Öffentlichkeit und den Parteien habe die Behörde ausschließlich das Einschreiten legitimierter Personen zugelassen, sie habe keine Nachfristen zur Nachbringung von Unterlagen oder Einwendungen erteilt und habe nicht auf die Präklusion von Einwendungen verzichtet. Das Verfahren sei nicht fair und nicht unparteiisch. Die Behörde begünstige den Projektanten, der ein staatlich beherrschtes Unternehmen und daher Teil des Mitgliedstaates sei.

Die Bestellung der Sachverständigen sei nicht nachvollziehbar erfolgt. Die Behörde habe weder die Eignung noch die Unparteilichkeit der Sachverständigen nachgewiesen.

Zu diesem Vorbringen ist auf die Punkte I. und II. der Begründung zu verweisen und darüber hinaus Folgendes festzuhalten:

Der Antrag vom 19. Juli 2011, die Antragsänderungen vom 30. Juli 2012 und 18. September 2013, der Antrag des Landes Niederösterreich vom 3. April 2014 und die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung (zusammengestellt in vier Projektkisten - „Einreichprojekt 2010“) wurden für die Dauer von acht Wochen, vom 14. Juli 2014 bis einschließlich 8. September 2014, in den Standortgemeinden und im BMVIT zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

Das Umweltverträglichkeitsgutachten (bestehend aus dem Gesamtgutachten, den Teilgutachten und den Stellungnahmenbänden), das Forsttechnische Gutachten sowie die Ergänzenden Unterlagen gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 wurden vom 4. März 2016 bis 4. April 2016 in den Standortgemeinden und im BMVIT zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

Was Protokolle der Besprechungen der Behörde mit Sachverständigen und der Projektwerberin sowie Verbesserungsaufträge anlangt, besteht keine gesetzliche Verpflichtung, diese Dokumente zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Die Parteien des

Verfahrens konnten jedoch jederzeit im Wege der Akteneinsicht gemäß § 17 AVG Einsicht in diese Dokumente nehmen.

Es kann daher keine Rede davon sein, dass die Behörde den Parteien und der Öffentlichkeit den Zugang zu wesentlichen Aktenteilen verwehrt habe.

Der Vorwurf der mangelnden Aktivlegitimation der Projektwerberin trifft nicht zu. Gemäß § 34b BStG 1971 kommen der ASFINAG hinsichtlich jener Bundesstraßen, über die sie mit dem Bund den Fruchtgenussvertrag gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113/1997 Art. I, abgeschlossen hat, alle Rechte und Pflichten des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) nach dem BStG 1971 zu. Die ASFINAG ist somit verpflichtet, die im Verzeichnis 2 des BStG 1971 enthaltene S 8 Marchfeld Schnellstraße zu errichten und zu betreiben und die dafür erforderlichen Genehmigungen einzuholen. Für das UVP-Verfahren bevollmächtigte die ASFINAG die ASFINAG Bau Management GmbH, welche den Antrag auf Durchführung des UVP-Verfahrens stellte.

Dass die ho. Behörde die Projektwerberin gegenüber den anderen Parteien bevorzugt habe, trifft nicht zu. Die ho. Behörde hat die Öffentlichkeit gemäß den gesetzlichen Bestimmungen am Verfahren beteiligt und den Verfahrensparteien stets die ihnen gesetzlich zukommenden Rechte gewährt.

Der Vorwurf, die Behörde habe weder die Unparteilichkeit noch die Eignung der Sachverständigen nachgewiesen, trifft nicht zu. Wie dem Verwaltungsakt entnommen werden kann, hat die ho. Behörde bei jedem der für die einzelnen Fachgebiete ausgewählten Sachverständigen vor der bescheidmäßigen Bestellung geprüft, ob Befangenheitsgründe gemäß § 53 iVm § 7 AVG vorliegen und ob die erforderliche fachliche Qualifikation gegeben ist.

Zur BStLärmIV

Soweit vorgebracht wurde, dass die Anwendung der BStLärmIV unzulässig sei, weil es diese Verordnung zum Zeitpunkt des Beginns des Verfahrens noch nicht gegeben habe, ist dem entgegenzuhalten, dass die Rechtslage zum Zeitpunkt der Erlassung des gegenständlichen Bescheides maßgeblich ist, Änderungen der Rechtslage somit zu berücksichtigen sind. Die BStLärmIV war daher – mangels einer entsprechenden Übergangsbestimmung – im gegenständlichen Verfahren anzuwenden.

Zu Schwerwiegende Beeinträchtigungen des Natura 2000 Gebietes Sandboden und Praterterrasse

Zum Vorbringen, dass das Europaschutzgebiet „Sandboden und Praterterrasse“ falsch abgegrenzt worden sei und dass es durch das Vorhaben S 8 West zu schwerwiegenden Beeinträchtigungen dieses Europaschutzgebietes insbesondere im Hinblick auf die Schutzziele Triel und Brachpieper komme, wird auf die Ausführungen unter Punkt VI.1.4 der Bescheidbegründung verwiesen.

Zur Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Aarhus-Konvention und UVP-Richtlinie

Die Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof brachte mit Schreiben vom 3. April 2016 vor, dass die im Edikt vom 1. März 2016 enthaltene Auflagefrist zu kurz bemessen worden sei und der beteiligten Öffentlichkeit nicht ausreichend Zeit zur Verfügung gestanden sei, sich auf die mündliche Verhandlung vorzubereiten. Die aus dem Übereinkommen von Aarhus und der UVP-RL abzuleitenden Grundsätze der „Gewährung von ausreichend Zeit zur effektiven Vorbereitung und Beteiligung der Öffentlichkeit während des umweltbezogenen Entscheidungsverfahrens“ seien somit verletzt worden. Ebenso liege ein Verstoß gegen § 41 Abs. 2 AVG vor, wonach eine mündliche Verhandlung so anzuberaumen sei, dass die Teilnehmer rechtzeitig und vorbereitet erscheinen können.

Zu diesem Vorbringen ist Folgendes festzuhalten:

Die Beteiligungsbestimmungen der Aarhus-Konvention wurden – mittelbar über das Unionsrecht – im UVP-G 2000 umgesetzt und die Aarhus-Konvention ist nicht unmittelbar anwendbar. Das UVP-G 2000 hat die UVP-Richtlinie ordnungsgemäß umgesetzt. Gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000, welcher gemäß § 42 UVP-G 2000 als Sonderbestimmung zum AVG anzusehen ist, ist das Umweltverträglichkeitsgutachten unverzüglich bei der Behörde und in den Standortgemeinden mindestens vier Wochen lang zu öffentlichen Einsicht aufzulegen.

Die öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens, des Forsttechnischen Gutachtens und der weiteren Unterlagen erfolgte gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 von 4. März 2016 bis 4. April 2016. Die mündliche Verhandlung begann am 5. April 2016. Die in § 24e Abs. 1 UVP-G 2000 enthaltene Frist wurde somit eingehalten und es stand den Verfahrensbeteiligten ausreichend Zeit zur Verfügung, sich auf die mündliche Verhandlung vorzubereiten.

Zur allgemein verständlichen Zusammenfassung gemäß § 12 Abs. 5 UVP-G 2000

Soweit die Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH) in ihrem Schreiben vom 3. April 2016 kritisierte, dass im Umweltverträglichkeitsgutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung fehle, so ist darauf hinzuweisen, dass im Gesamtgutachten unter Punkt 1 (S. 11 ff) eine allgemein verständliche Zusammenfassung und eine integrative Gesamtschau enthalten ist.

Zum Vorbringen, die S 8 Ost sei eine absehbare Entwicklung

Soweit vorgebracht wurde, dass die S 8 Ost eine absehbare Entwicklung sei, ist dem entgegenzuhalten, dass für die S 8 Ost noch kein konkretes Projekt vorliegt. Der Zeitpunkt der Verwirklichung der S 8 Ost ist derzeit nicht absehbar. Die S 8 Ost ist somit keine absehbare Entwicklung. Im Übrigen wird für die S 8 Ost ein eigenes UVP-Verfahren durchgeführt werden. In diesem Verfahren wird zu berücksichtigen sein, welche Auswirkungen die S 8 Ost auf die S 8 West hat.

Zur Berücksichtigung von absehbaren Entwicklungen

Gemäß der Judikatur wurden im gegenständlichen Verfahren konkret absehbare Entwicklungen mitberücksichtigt, egal ob sie mit dem Vorhaben in Zusammenhang stehen oder davon völlig unabhängig sind (vgl. BVwG vom 21. August 2017, Zl. W 143 2017269-2/297E zu A 26 Linzer Autobahn, VwGH vom 27. Mai 1997, Zl. 97/04/0026 sowie US 29.

Oktober 2004, 1B/2004/7-23 Wien MVA Pfaffenau; Baumgartner, RdU 2002, 124). Demgemäß hat die Behörde, wenn konkrete Anhaltspunkte vorliegen und sie in der Lage ist, sich über die Auswirkungen dieser Änderungen ein hinlängliches Bild zu machen, auf derartige Entwicklungen bei der Entscheidung Bedacht zu nehmen; nicht konkret absehbare Entwicklungen haben jedoch außer Betracht zu bleiben. Diesbezüglich wird auch auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 6. Oktober 2008, V 52/07 betreffend die Trassenverordnung S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße, Umfahrung Süßenbrunn, verwiesen (prognostische Berücksichtigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens nach Errichtung eines erst geplanten Einkaufszentrums).

Im gegenständlichen Verfahren wurden eine Vielzahl von absehbaren Entwicklungen berücksichtigt, dies betrifft insbesondere Schotterabbauprojekte, energiewirtschaftliche Projekte und Infrastrukturprojekte (Straßenbauvorhaben, Schienenvorhaben). Im Detail wird auf S. 81 ff der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens verwiesen.

Zum Einwand, dass nach Verkehrsfreigabe der S 8 West keinerlei Möglichkeit bestünde, nachteiligen Umweltauswirkungen behördlich zu begegnen

Zu diesem Einwand 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 2000, wonach die UVP-Behörde die Beseitigung von im Rahmen der Nachkontrolle wahrgenommener Mängel zu veranlassen hat.

Zur Forderung nach Sicherheitsleistungen

Zur Forderung, die Behörde möge der Projektwerberin umfassende Garantien für alle Phasen der Projektrealisierung und -erhaltung in Form von Sicherheitsleistungen vorschreiben, ist festzuhalten, dass es dafür keine gesetzliche Grundlage gibt.

Zur Forderung, eine Section Control zum Verkehrsmonitoring einzusetzen

Soweit gefordert wurde, eine Section Control zum Verkehrsmonitoring einzusetzen, ist dem entgegenzuhalten, dass der UVP-Behörde keine Zuständigkeit zukommt, eine solche Maßnahme anzuordnen. Die Anordnung einer Section Control ist der zuständigen StVO-Behörde vorbehalten.

Zur Ablehnung des Sachverständigen für Lärm

Die Umweltorganisation VIRUS und die Bürgerinitiative Marchfeld lehnten in der mündlichen Verhandlung (siehe S. 112 der Verhandlungsschrift April/Mai 2016) den Sachverständigen für Lärm ab und begründeten dies damit, dass dieser die fachliche Eignung nicht aufweise, weil er versucht habe, von Mittelwerten auf Einzelwerte zu schließen.

Wenn eine Partei in der mündlichen Verhandlung behauptet, dass die Aussage eines Sachverständigen unrichtig ist, so ist dieses Vorbringen allein nicht ausreichend, die fachliche Qualifikation des Sachverständigen in Zweifel zu ziehen. Im Übrigen stellte DI Neukirchen in der mündlichen Verhandlung klar, dass es ihm bewusst sei, dass Einzelwerte und Werte aus

Messreihen zwei unterschiedliche Qualitäten haben, es sei ihm nur um die Information aus den Ergebnissen des Ringversuchs gegangen.

Die diesbezüglichen Vorwürfe gehen daher ins Leere.

Die Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH) lehnte mit Schreiben vom 19. Mai 2016 den Sachverständigen für Lärm wegen Befangenheit ab und begründete dies damit, dass DI Neukirchen laut den Internetseiten seiner Ziviltechniker GmbH von der Projektwerberin ASFINAG bei den Projekten A 1 West Autobahn, Generalsanierung Mondsee, S 31 Burgenland Schnellstraße und A 1 Umweltschutztunnel Lieferung beauftragt wurde.

Zunächst ist auf den Punkt „Zur behaupteten Befangenheit von Sachverständigen im Allgemeinen“ zu verweisen.

Konkret teilte der Sachverständige vor seiner Bestellung der ho. Behörde mit, dass keine wirtschaftliche Abhängigkeit von der ASFINAG bestehe. Der Anteil des Einkommens aus Aufträgen der ASFINAG an den Umsätzen des Ingenieurbüros Neukirchen – Ziviltechniker GmbH sei im Jahr 2007 bei 0,45 %, 2008 bei 3,17 %, 2009 bei 2,54 % und 2010 bei 3,62 % gelegen.

Aus dieser Erklärung geht hervor, dass DI Neukirchen nur in einem geringen Ausmaß für die ASFINAG tätig war und von einer wirtschaftlichen Abhängigkeit von der ASFINAG somit keine Rede sein kann.

Der diesbezügliche Vorwurf der Bürgerinitiative geht somit ins Leere.

Zur Forderung auf Verlegung der Trasse

Rechtsanwalt Dr. Wolfgang List und Dr. Johann Wimmer forderten in Vertretung von Herrn Ing. Leopold Haindl in der mündlichen Verhandlung, dass die Trasse der S 8 West 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 werde. Durch die Verschiebung der Trasse würden die massiven Bewirtschaftungsbeschränkungen wegfallen. Die Verschiebung solle von der Behörde durch eine Projektmodifikation vorgeschrieben werden.

Zu dieser Forderung ist Folgendes festzuhalten:

Eine am Verfahren beteiligte, vom Projektwerber verschiedene Partei hat keinen Anspruch auf Vorschreibung einer das Wesen des Projekts verändernden Auflage. Bei der Auflagenerteilung ist der Spielraum der Behörde insofern begrenzt, als die Behörde nur solche Auflagen vorschreiben darf, die den Gegenstand des Verfahrens nicht modifizieren; ausgeschlossen sind daher sogenannte wesensverändernde Auflagen, worunter man solche versteht, die den vom Bewilligungswerber in seinem Antrag festgelegten Verfahrensgegenstand derartig wesentlich verändern, dass man von einem „aliud“ sprechen muss. Beispielsweise kann mit einer Auflage keine andere Trassenführung oder eine gegenüber dem Antrag wesentlich verschiedene technische Ausführung vorgeschrieben werden (vgl. BVwG 21.08.2017, W143 2017269-2, A 26 Linzer Autobahn, und die dort zitierte Judikatur des VwGH).

Die hier geforderte Verlegung der Trasse wäre somit eine unzulässige das Wesen des Projekts verändernde Auflage bzw. Projektmodifikation.

Zum Einbau von Schalldämmlüftern

Bei den im Zusammenhang mit dem Einbau von Schalldämmlüftern vorgebrachten Einwendungen bezüglich Zeitverlust für Beaufsichtigung des Einbaus, Wertminderung, Minderung der Wohnqualität, Ersatz allfälliger Schäden sowie Kosten für Betrieb, Wartung, Instandhaltung und Austausch handelt es sich um zivilrechtliche Einwendungen, die nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sind und auf den Zivilrechtsweg verwiesen werden.

Zur Ausstattung von Windrädern mit einer Rotorblattheizung

Soweit eingewendet wurde, dass die Erteilung einer Auflage an die ASFINAG, die Windräder der ÖKOenergie Windpark Obersiebenbrunn GmbH mit einer Rotorblattheizung auszustatten, rechtlich unzulässig sei, wird darauf hingewiesen, dass diesbezüglich eine Bedingung in den Bescheid aufgenommen wurde (siehe Punkt IV.1. des Bescheidspruches).

Zu den ergänzenden Unterlagen vom 4. Mai 2016 und zur Anberaumung der mündlichen Verhandlung für Mai 2016

Die Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH) kritisierte mit Schreiben vom 19. Mai 2016, dass die Behörde die von der Projektwerberin mit Schreiben vom 4. Mai 2016 ergänzend vorgelegten Unterlagen nur an die Parteien bzw. Bürgerinitiativen und Umweltorganisationen zugestellt habe. Diese neuen Unterlagen hätten aufgrund der neuesten Judikatur des EuGH (15.10.2015, C-137/14) durch eine allgemeine öffentliche Auflage auch jenen Personen, die bisher am Verfahren noch nicht als Partei teilgenommen haben, zur Kenntnis gebracht werden müssen. Außerdem sei die Zeitspanne bis zur (vertagten) mündlichen Verhandlung zu kurz gewesen, um den Parteien eine entsprechende Vorbereitung zu ermöglichen.

Mit diesem Vorbringen übersieht die Bürgerinitiative, dass sich das EuGH-Judikat C-137/14 im Kontext seiner Entscheidung zur Auslegung des Art. 11 RL 2011/92/EU (UVP-RL) bzw. Art. 25 RL 2010/75/EU (IE-RL) mit dem Zugang zu Gericht und dem gerichtlichen Überprüfungsverfahren befasst, aber keine Aussagen zum vorangehenden Verwaltungsverfahren enthält; daraus kann geschlossen werden, dass die Präklusionsregelungen im UVP-Verfahren weiterhin gelten (vgl. die Erläuterungen zur UVP-G-Novelle BGBl. I Nr. 58/2017, RV 1456 BlgNR 25. GP).

Den Parteien wurde die gegenständliche Erledigung des BMVIT vom 6. Mai 2016, mit welcher ihnen durch ausdrückliche Aufforderung zur Akteneinsicht Parteiengehör gewährt wurde, in etwa zwei Wochen vor der mündlichen Verhandlung zugestellt. Im Hinblick auf den Umfang der gegenständlichen Ergänzenden Unterlagen (Stellungnahme der Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal vom 6. Mai 2016, Bericht „Weiterführende Unterlage gemäß Verbesserungsauftrag gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG“ (WU9)“ und Bericht „Grundwasserströmungsmodell“), welche auch auf der Homepage des BMVIT zur Verfügung gestellt wurden, hatten die Parteien ausreichend Zeit, sich auf die mündliche Verhandlung vorzubereiten.

Zum Einwand, das Projekt widerspreche dem SP-V-Leitfaden

Das Vorbringen, das Projekt S 8 West widerspreche im SP-V-Leitfaden festgelegten Kriterien, geht schon deswegen ins Leere, weil – wie oben unter Punkt IV.1.2 näher dargelegt – die Strategische Prüfung Verkehr nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens ist.

Zur Forderung, Ortsumfahrungen anstelle der S 8 West zu errichten

Zum Vorbringen, dass die Realisierung von Ortsumfahrungen wirtschaftlicher und sinnvoller wäre als der Bau der S 8 West, ist darauf hinzuweisen, dass eine Prüfung, ob auch andere Wege zur Erreichung des angestrebten Zieles ebenfalls möglich wären, nicht Gegenstand einer UVP im Sinne des UVP-G 2000 ist. Der Verfassungsgerichtshof hat zu einem Bundesstraßenbauvorhaben beispielsweise festgestellt, dass (im Zuge der Durchführung der UVP) die Einbeziehung von Alternativen zum Straßenverkehr nicht notwendig ist (vgl. VfGH 28.9.2009, B 1779/07).

Zum Verbesserungsauftrag vom Juni 2016 und zur Projektänderung 2016

Der Einwand, dass die Projektwerberin den Verbesserungsauftrag vom Juni 2016 nicht vollständig erfüllt habe und die Behörde deswegen zur Zurückweisung des Antrages verpflichtet gewesen sei, geht schon aus Folgenden Erwägungen ins Leere:

Es gibt keinen Anhaltspunkt dafür, dass die Behörde verpflichtet ist, einen Zurückweisungsbescheid zu erlassen, wenn ein Verbesserungsauftrag nicht zur Gänze erfüllt wurde.

Die Bestimmung des § 13 Abs. 3 AVG dient nicht dem Schutz der vom Vorhaben betroffenen Einwender/Nachbarn/Projektgegner, sondern soll eine zügige Genehmigung des Vorhabens gewährleisten und einer Begrenzung der zeitlichen und kapazitätsmäßigen Belastung der Behörde dienen. Eine Verfahrenspartei hat nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes kein Recht darauf, dass die Planunterlagen und sonstigen Belege vollständig und der Rechtslage entsprechend der Behörde vorgelegt werden (vgl. BVwG 29.9.2017, W104 2120271-1, „A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Poysbrunn – Staatsgrenze“).

Zum Thema Ersatzwasserversorgung

Soweit kritisiert wurde, dass eine ausreichende Ersatzwasserversorgung nicht sichergestellt sei, ist Folgendes festzuhalten:

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die ho. UVP-Behörde für die Erteilung der wasserrechtlichen Genehmigung nicht zuständig ist. Das Verfahren nach dem Wasserrechtsgesetz 1959 ist vom Landeshauptmann von Niederösterreich im Rahmen des 2. teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 durchzuführen.

Aus wasserrechtlicher Sicht hat der BMVIT im Rahmen des UVP-Bescheides nur zu prüfen, ob sich im Rahmen der Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß

§ 24f Abs. 4 UVP-G 2000 schwerwiegende Umweltbelastungen ergeben (vgl. VwGH 27.3.2018, Ra 2017/06/0233).

Das Thema Ersatzwasserversorgung wurde in der mündlichen Verhandlung (siehe Verhandlungsschrift November 2016) umfassend diskutiert und es ergaben sich keine Anhaltspunkte dafür, dass eine ausreichende Ersatzwasserversorgung nicht möglich wäre. Durch die vom Sachverständigen für Hydrogeologie und Grundwasser vorgeschlagenen Maßnahmen 12.9. und 12.10. wird sichergestellt, dass den Betroffenen Ersatzwasser in ausreichender Menge und Qualität bereitgestellt wird.

Die Sachverständigen für Hydrogeologie und Grundwasser und für Oberflächenwasser und Straßenwässer haben die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser geprüft und sind zu dem Ergebnis gelangt, dass das Vorhaben aus Sicht ihrer Fachbereiche als umweltverträglich einzustufen ist. Hingegen ist die Frage nach einer Beeinträchtigung eines bestehenden Wasserbenutzungsrechts eine solche des nachfolgenden Wasserrechtsverfahrens. Dort wird im Detail zu klären sein, wie sich die Vorhabensrealisierung auf einen bescheidmäßig erteilten wasserrechtlichen Konsens (Grundwasserentnahme) und sonstige fremde Rechte gemäß § 12 WRG 1959 auswirkt. Damit einher geht zuständigkeitsshalber auch die Vorschreibung der erforderlichen Auflagen erst im Wasserrechtsbescheid.

Zur Zulässigkeit von Projektmodifikationen

Soweit gerügt wurde, dass die im TGA 11 Oberflächen- und Straßenwässer enthaltene Maßnahme 11.2. projektändernd sei, ist darauf hinzuweisen, dass in § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 festgelegt ist, dass die Behörde – neben Auflagen und Bedingungen – auch Projektmodifikationen und sonstige Vorschreibungen vorsehen kann. Es sind somit – über die enge Rechtsprechung des VwGH zu manchen Materiengesetzen hinaus – Projektänderungen durch die Behörde zulässig. Die Vorschreibung von Projektmodifikationen unterscheidet sich von Änderungen, Einschränkungen und Präzisierungen dadurch, dass sie als Nebenbestimmung von der Behörde vorgeschrieben und nicht vom Konsenswerber vorgenommen werden. Durch Projektmodifikationen können Änderungen des Vorhabens von der Behörde auch gegen den Willen des Projektwerbers vorgeschrieben werden. Projektmodifikationen dürfen aber weder das „Wesen“ des Vorhabens noch die Zuständigkeit der Behörde verändern. Zudem ist – wie bei allen Nebenbestimmungen – der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 17 Rz 186).

Es kann keine Rede davon sein, dass es sich bei der gegenständlichen Maßnahme 11.2 (Hintanhaltung der Versickerung von durch Sprühnebel verfrachteter Straßenwässer) um eine das Wesen des Projekts ändernde Maßnahme handelt. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass die Vorschreibung dieser Maßnahme in den Zuständigkeitsbereich der Wasserrechtsbehörde fällt.

Zur Kundmachung vom 6. Oktober 2016

Die Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH) brachte mit Schreiben vom 17. November 2016 vor, dass gemäß § 44f Abs. 2 AVG die Behörde das Schriftstück während der Amtsstunden mindestens acht Wochen zur öffentlichen Einsicht

aufzulegen habe. Mit Kundmachung vom 6. Oktober 2016 sei vom BMVIT lediglich eine Frist von fünf Wochen und zwei Tagen zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme gewährt worden und bis zur mündlichen Verhandlung seien es lediglich vier Tage mehr gewesen. Durch diese rechtswidrige Fristverkürzung seien die Parteien in ihrem Recht auf Parteiengehör bzw. in ihrem Recht auf Einbringung von Einwendungen verletzt worden und darüber hinaus sei auch das Prinzip der Öffentlichkeitsbeteiligung verletzt worden.

Zu diesem Vorbringen ist Folgendes festzuhalten:

Mit der AVG-Novelle BGBl. I Nr. 158/1998 wurde die Mindestdauer der Auflagefrist des § 44f Abs. 2 AVG deshalb mit acht Wochen festgelegt, weil es sich bei dem zuzustellenden Schriftstück um einen letztinstanzlichen Bescheid handeln kann, gegen den (*Anmerkung: nach damaliger Rechtslage*) innerhalb einer Frist von sechs Wochen die Beschwerde bei den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts offenstand (vgl. die Gesetzesmaterialien AB 1167 BlgNR XX. GP 35). Da das Schriftstück erst zwei Wochen nach der Verlautbarung als zugestellt gilt, ergab sich diesfalls insgesamt eine Frist von acht Wochen (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 44f Rz 4). Die Auflagefrist des § 44f Abs. 2 AVG bezieht sich ausschließlich auf die Auflage des zuzustellenden Schriftstückes und ist von der Frist zur Abgabe einer Stellungnahme im Rahmen des Parteiengehörs im Sinne des § 45 Abs. 3 AVG zu unterscheiden. Eine dem Grundsatz des Parteiengehörs entsprechende Möglichkeit zur Stellungnahme erfordert, dass die Behörde dafür – grundsätzlich von Amts wegen – eine den Umständen des Einzelfalls angemessene Frist setzt (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 45 Rz 36). Dass im Falle der gemäß § 44f Abs. 1 AVG erfolgenden Zustellung eines Schriftstückes, mit welchem Parteiengehör eingeräumt wird, die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme gleich lang sein muss wie die Auflagefrist des § 44f Abs. 2 AVG kann dem AVG nicht entnommen werden.

Gemäß § 44f Abs. 2 AVG iVm § 24f Abs. 14 UVP-G 2000 wurde das Schriftstück, mit welchem den Parteien durch ausdrückliche Aufforderung zur Akteneinsicht Parteiengehör gewährt wurde, bei der Behörde und in den Standortgemeinden für den Zeitraum von 12. Oktober 2016 bis 7. Dezember 2016 zur Einsicht aufgelegt. Das Schriftstück wurde auch auf der Homepage des BMVIT veröffentlicht. Die Ergänzenden Projektunterlagen, die Ergänzung der Teilgutachten, des Umweltverträglichkeitsgutachtens und des Forsttechnischen Gutachtens wurden – als Bürgerservice – auch in den Standortgemeinden zur Einsicht aufgelegt bzw. auf der Homepage des BMVIT zur Verfügung gestellt.

Für die Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme wurde den Parteien eine Frist bis 18. November 2016 eingeräumt bzw. wurde ihnen die Möglichkeit gegeben, in der fortgesetzten mündlichen Verhandlung ab 21. November 2016 eine Stellungnahme abzugeben. Unter Berücksichtigung, dass das Schriftstück gemäß § 44f AVG erst nach zwei Wochen als zugestellt gilt, ergibt sich somit insgesamt eine Frist von mehr als fünf Wochen. Diese Frist zur Abgabe einer Stellungnahme erschien im Hinblick auf den Umfang der Dokumente als angemessen.

Zur Bestandsdauer des Vorhabens und zur Nachsorgephase

Soweit in der mündlichen Verhandlung gefordert wurde, die UVE um Angaben zur Bestandsdauer des Vorhabens und zur Nachsorgephase zu ergänzen, ist Folgendes festzuhalten:

Das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben ist im Verzeichnis 2 des BStG 1971 enthalten, die Errichtung dieses Straßenzuges ist somit gesetzlich vorgesehen. Der Betrieb einer Autobahn oder Schnellstraße erfolgt auf unbestimmte Zeit. Dazu kommt, dass es nicht in den Zuständigkeitsbereich der ASFINAG fällt, eine Entscheidung über das Ende des Betriebes einer Autobahn zu treffen. Da die Bestandsdauer des gegenständlichen Vorhabens für die ASFINAG somit auf Grund der gesetzlichen Vorgaben nicht absehbar war und ist, konnte sie in der UVE auch keine Angaben darüber machen. Aus diesem Grund konnten auch Angaben über Maßnahmen für die Nachsorgephase des Vorhabens (= Phase nach Stilllegung) unterbleiben. Vor diesem Hintergrund sind auch die Voraussetzungen gemäß § 6 UVP-G 2000 erfüllt. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass der Gesetzgeber in § 4 Abs. 3 BStG 1971 ein eigenes Verfahren für die Auflassung von Bundesstraßen geschaffen hat. In dieser Bestimmung werden bestimmte Kriterien vorgesehen, die zu einer Auflassung einer Bundesstraße führen können. Die Entscheidung über die Auflassung von Bundesstraßen obliegt dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Weiters wird auf den UVE-Leitfaden des Umweltbundesamtes, Überarbeitete Fassung 2012, (S. 25) verwiesen: „Bei Straßenbau- bzw. Schienenvorhaben wird in erster Linie zwischen Bau- und Betriebsphase unterschieden, Stilllegungs- bzw. Nachsorgephase sind erfahrungsgemäß nicht relevant.“

Das BVwG verneinte sowohl im Erkenntnis vom 20. Oktober 2016, Zl. W225 2106319-1, „S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West“, als auch im Erkenntnis vom 21. August 2017, Zl. W143 2017269-2, „A 26 Linzer Autobahn“ die Erfordernis, dass die UVE bei Bundesstraßenbauvorhaben Angaben zur Nachsorge zu enthalten habe.

Auch in den Erläuterungen zur UVP-G-Novelle 2018 wird zu § 6 Abs. 1 Z 5 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 80/2018 festgehalten, dass die Betrachtung von Stilllegungsmaßnahmen bei Vorhaben mit sehr langer Bestandsdauer (Infrastruktur) erfahrungsgemäß nicht relevant ist (siehe Umweltbundesamt, UVE-Leitfaden 2012, S. 25). Insbesondere wenn eigene Auflassungsverfahren (wie z.B. gemäß § 29 EisbG) bestehen.

Vor diesem Hintergrund war es somit eine Ergänzung der UVE um Angaben zur Bestandsdauer und zur Nachsorgephase nicht geboten.

Ablehnung des Sachverständigen für Tiere und deren Lebensräume

Die Bürgerinitiative lebenswertes Marchfeld, Herr Ing. Leopold Haindl und Frau Marlene Haindl, alle vertreten durch RA Dr. Wolfgang List, lehnten den Sachverständigen für Tiere und deren Lebensräume, Dr. Hans Peter Kollar, in der mündlichen Verhandlung (siehe S. 114 der Verhandlungsschrift November 2016) wegen Befangenheit ab und begründeten dies damit, dass sich Dr. Kollar in Widersprüche verstrickt habe und zugegeben habe, dass er nicht ausreichend vorbereitet für die Verhandlung sei. Er habe sich mit der „Home-range“ des Triels nicht ausreichend auseinandergesetzt, sich zum vorgelegten fachlichen Gutachten nur allgemein geäußert und sich die Literatur nicht ausreichend angesehen. Dr. Kollar sei eindeutig nicht unparteilich.

Dazu ist zunächst festzuhalten, dass mit der bloßen Behauptung, der Sachverständige Dr. Kollar habe sich in Widersprüche verstrickt und er habe sich die Literatur nicht

ausreichend angesehen, eine Befangenheit des Sachverständigen nicht aufgezeigt werden kann. Wie der VwGH im Erkenntnis vom 23. September 2010, Zl. 2009/06/0196, ausgeführt hat, werden mit dem Vorbringen, dass der Gutachter befangen gewesen sei, da in seiner gutachterlichen Stellungnahme „Ungenauigkeiten“, „Ungereimtheiten“ und offensichtliche „Recherchefehler“ enthalten seien, was auch an seiner Fachkunde Zweifel hervorrufe, Gründe für eine Befangenheit gemäß § 7 Abs. 1, insbesondere Z 3 AVG, nicht dargetan. Dies gilt auch für die gegenständlichen Vorwürfe.

Dass Dr. Kollar zugegeben habe, er sei nicht ausreichend vorbereitet für die Verhandlung, trifft nicht zu. Er hat lediglich zutreffend darauf hingewiesen, dass Gegenstand der fortgesetzten mündlichen Verhandlung im November 2016 die Projektänderungen seien (vgl. die einleitenden Erläuterungen des Verhandlungsleiters auf S. 3f der Verhandlungsschrift November 2016).

Die Einwender erstatteten zum Thema Triel ein umfassendes Vorbringen in der Verhandlung (November 2016) und legten insbesondere zwei Gutachten vor. Es kann dem Sachverständigen Dr. Kollar kein Vorwurf gemacht werden, wenn er in der Verhandlung keine detaillierte Stellungnahme abgeben hat, sondern sich erst nach einem genauen Studium der vorgelegten Unterlagen dazu äußern wollte.

Da es den Einwendern somit nicht gelungen ist, die Unbefangenheit des Sachverständigen Dr. Kollar in Zweifel zu ziehen, ist das Vorbringen somit gegenstandslos.

Weiters lehnten die Umweltorganisation VIRUS und die Bürgerinitiative Marchfeld (BIM), beide vertreten durch Herrn Wolfgang Rehm, den Sachverständigen für Tiere und deren Lebensräume, Dr. Hans Peter Kollar, in der mündlichen Verhandlung (siehe S. 115 f der Verhandlungsschrift November 2016) als befangen ab und begründeten dies damit, dass sich der Sachverständige gemäß anerkannten Standards bei seinem Gutachten auf der Höhe des Fachwissens zu bewegen, seinen gesamten Wissensstand einzusetzen, das Beweisthema vollständig, widerspruchsfrei und in sich schlüssig zu behandeln habe. Dies sei hier nicht oder zumindest nicht vollständig erfüllt. Dr. Kollar habe über die in der Verhandlung am 23. November 2016 vorgebrachten neuen Tatsachen, ausgesagt, dass es sich dabei ohnehin um dasselbe handeln würde, was im Rahmen der Verhandlung schon einmal abgehandelt worden sei.

Zunächst ist festzuhalten, dass mit der bloßen Behauptung, das Gutachten des Sachverständigen entspreche nicht bzw. nicht vollständig den Anforderungen an ein Gutachten, eine Befangenheit bzw. mangelnde fachliche Qualifikation des Sachverständigen Dr. Kollar nicht aufgezeigt werden kann. Weiters ist festzuhalten, dass der Umstand, dass Verfahrensparteien zu Fachfragen eine andere Ansicht als die jeweiligen Sachverständigen vertreten, noch keinen Ausschlussgrund bildet (vgl. BVwG 20. Oktober 2016, Zl. W225 2106319-1, „S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West“).

Mit dem Vorbringen konnten keine Gründe für eine Befangenheit gemäß § 7 AVG dargetan werden, da nicht dargelegt werden konnte, worin eigentlich eine allfällige Befangenheit bestehen soll. Die Einwendungen richteten sich inhaltlich gegen das Gutachten des Sachverständigen in der Verhandlung, damit werden jedoch keine Befangenheitsgründe gemäß § 7 AVG dargetan.

Zur Forderung, die Projektunterlagen müssten mit bereits bestehenden Plänen und Bescheiden ergänzt werden

Soweit „Die Grünen Bezirk Gänserndorf“ mit Schreiben vom 17. November 2016 forderten, dass die Projektunterlagen mit bereits bestehenden Plänen und Bescheiden ergänzt werden müssten, wird festgehalten, dass bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens S 8 West kumulative Wirkungen anderer Projekte im Untersuchungsraum, soweit es sich dabei um absehbare Entwicklungen handelte, berücksichtigt wurden (siehe Punkt 1.16. der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens, S. 81 ff).

Zur Art der Protokollierung

Zum Vorbringen, dass die Art der Protokollierung rechtswidrig sei, ist Folgendes festzuhalten:

Wie den beiden Verhandlungsschriften (April/Mai 2016 und November 2016) zu entnehmen ist (jeweils S. 4), konnten die Beteiligten ihre Wortmeldung in der „Protokollierecke“ im hinteren Teil des Verhandlungssaales mit Unterstützung fachkundiger Mitarbeiter des BMVIT zu Protokoll geben. Jeder Beteiligte konnte dem Verhandlungsverlauf ungestört folgen, da die Protokollierung auch während der Verhandlungspausen und am Ende jedes Verhandlungstages möglich war. Wurden Wortmeldungen nicht von den Beteiligten zu Protokoll gegeben, wurde der wesentliche Inhalt der Wortmeldung vom Protokollführer protokolliert. Diese Vorgehensweise, Wortmeldungen nicht wörtlich und unmittelbar mitzuprotokollieren, wurde aufgrund der großen Anzahl an Beteiligten gewählt und entspricht der gängigen Praxis in Großverfahren.

Der Umweltsenat sprach in seinem Bescheid vom 9. November 2011, US 1B/2010/13-145, „Pitten-Seebenstein II“, aus, dass die Vorgangsweise einer Behörde, die mündliche Verhandlung während der Protokollierung der Einwendungen (im hinteren Teil des Verhandlungssaales) fortzusetzen, durchaus dem Gebot einer ökonomischen Verfahrensführung entspricht und nicht geeignet ist, Parteirechte zu beeinträchtigen, wenn die Parteien den Zeitpunkt, zu dem sie Einwendungen zu Protokoll geben, selbst wählen können. Gemäß § 14 Abs. 1 Satz 2 AVG sind Verhandlungsschriften so abzufassen, dass bei Weglassung alles nicht zur Sache Gehörigen der Verlauf und der Inhalt der Verhandlung richtig und verständlich wiedergegeben wird. Daraus ist jedoch nicht abzuleiten, dass jede Äußerung eines Teilnehmers oder jedes Vorkommnis protokolliert werden muss. Maßstab hierfür ist vielmehr das Ziel, den entscheidungsrelevanten Sachverhalt vollständig und richtig wiederzugeben und den Parteien Gelegenheit einzuräumen, ihre verfahrensmäßigen Rechte wahrzunehmen. Dieser Rechtsansicht schloss sich das BVwG im Erkenntnis vom 20. Oktober 2016, W225 2106319-1, „S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West“, an.

Zu den Einwendungen gegen die Verhandlungsschriften April/Mai 2016 und November 2016

Soweit vorgebracht wurde, dass die Verhandlungsschriften April/Mai 2016 und November 2016 den Verhandlungsverlauf nicht richtig wiedergeben und unvollständig und unrichtig seien und soweit verlangt wurde, die Tonbandaufzeichnung den Parteien zur Verfügung zu stellen bzw. die Verhandlungsschrift anhand der Tonbandaufzeichnung zu überarbeiten, ist zunächst darauf hinzuweisen, dass über den Verlauf und den wesentlichen Inhalt der Verhandlung ein Ergebnisprotokoll im Sinne der §§ 44 iVm 14 AVG erstellt wurde und dass

nicht jede Äußerung eines Teilnehmers oder jedes Vorkommnis protokolliert werden muss. Maßstab hierfür ist vielmehr das Ziel, den entscheidungsrelevanten Sachverhalt vollständig und richtig wiederzugeben und den Parteien Gelegenheit einzuräumen, ihre verfahrensmäßigen Rechte wahrzunehmen.

Die Verfahrensbeteiligten hatten am 3. Juni 2016 und am 30. November 2016 die Möglichkeit zur Durchsicht und Unterfertigung der jeweils fertiggestellten Verhandlungsschrift. Soweit bei diesen Terminen Einwendungen gegen die Verhandlungsschrift erhoben wurden, wurden diese zu Protokoll genommen (siehe S. 415 der Verhandlungsschrift April/Mai 2016 und S. 135 der Verhandlungsschrift November 2016).

Elektronisch erstellte Niederschriften sind bereits rechtlich als Vollschriften zu bewerten, weshalb § 14 Abs. 7 AVG (Transkription eines Schallträgers oder Kurzschrift in Vollschrift, sogenannte „Wortprotokolle“) auf jene nicht anwendbar ist (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG (2005) § 14 Rz 9).

Im konkreten Fall fand auch weder eine Wiedergabe des Inhalts durch Zustellung der Niederschrift im Sinne des § 14 Abs. 3 letzter Satz AVG statt, noch eine Transkription einer Aufzeichnung oder eines Stenogramms in Vollschrift im Sinne des § 44e zweiter Satz AVG. Die Verhandlungsschriften April/Mai 2016 und November 2016 enthalten den Verhandlungsablauf und alle wesentlichen Vorbringen und Einwendungen, die während der Verhandlung vorgebracht wurden. Nachdem die Verhandlungsschrift auch unterfertigt wurde, wurde diese entsprechend § 14 AVG ordnungsgemäß erstellt.

Die Verhandlung wurde nur zu Dokumentationszwecken zusätzlich auf Tonband aufgezeichnet. Das Tonband ist nicht Teil des Verwaltungsaktes und war den Parteien daher auch nicht zur Verfügung zu stellen.

Soweit vorgebracht wurde, dass Herrn Ing. Wolfgang Bloms als Vertreter der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH) in der Verhandlung April/Mai 2016 nicht ausreichend Zeit eingeräumt worden sei, Einwendungen zu allen Fachbereichen vorzubringen, und dass die Verhandlungszeiten den Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes widersprüchen, ist festzuhalten, dass – wie der Verhandlungsschrift April/Mai 2016 entnommen werden kann – Herr Ing. Bloms ausreichend Gelegenheit hatte, ein Vorbringen in der Verhandlung zu erstatten. Am 6. Verhandlungstag verließ Herr Ing. Bloms die Verhandlung, obwohl er die Möglichkeit gehabt hätte, ein weiteres Vorbringen zu erstatten (siehe S. 319 der Verhandlungsschrift April/Mai 2016). Die Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes haben in diesem Zusammenhang keine Geltung.

Soweit vorgebracht wurde, dass in der Verhandlungsschrift die Bezeichnung aller anwesenden Beteiligten und ihrer Vertreter fehle und der Verweis auf eine – zumindest teilweise unleserliche – Anwesenheitsliste in der Beilage den Bestimmungen des AVG widerspreche, ist darauf hinzuweisen, dass § 43 Abs. 1 AVG dem Verhandlungsleiter die Möglichkeit gibt, bereits vor Eröffnung der mündlichen Verhandlung eine sog. „Einlasskontrolle“ durchzuführen (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, § 43 Rz 2). Dass die Feststellung der Identität der Erschienen mittels Eintragung in Anwesenheitslisten erfolgt, welche schließlich als Beilage zu Protokoll genommen werden, kann nicht als rechtswidrig erkannt werden.

Soweit gerügt wurde, dass keine Ladung für den Verhandlungstag am 3. Juni 2016 erfolgt sei, ist zu entgegnen, dass der Verhandlungsleiter am Ende des 7. Verhandlungstages (25. Mai 2016) bekannt gegeben hat, 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 und dass für die Beteiligten die Möglichkeit besteht zur Durchsicht und Unterfertigung der Niederschrift am Freitag, den 3. Juni 2016, im BMVIT besteht. Eine gesonderte Ladung zu diesem Verhandlungstermin war rechtlich nicht geboten.

Soweit kritisiert wurde, dass die Verhandlungsschrift April/Mai 2016 weder zugestellt noch ordnungsgemäß kundgemacht worden sei und die Bestimmungen betreffend Großverfahren somit nicht eingehalten worden seien, ist festzuhalten, dass gemäß § 44e Abs. 3 AVG die Verhandlungsschrift spätestens eine Woche nach Schluss der mündlichen Verhandlung bei der Behörde und bei den Gemeinden während der Amtsstunden mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen ist. Die Verhandlungsschrift wurde durch Anschlag an den Amtstafeln der Standortgemeinden kundgemacht und vom 10. Juni 2016 bis 8. Juli 2016 in den Standortgemeinden und im BMVIT zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Die Kundmachung und die Verhandlungsschrift wurden auch auf der Homepage des BMVIT zur Verfügung gestellt. Die Verhandlungsschrift wurde somit entsprechend den Bestimmungen des AVG über Großverfahren kundgemacht und zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

IV.3. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Ergänzenden Ermittlungsverfahrens betreffend die Fachbereiche Lärm, Luftschadstoffe und Klima, Oberflächenwasser und Straßenwässer sowie Hydrogeologie und Grundwasser sowie Wasser

IV.3.1. Stellungnahme von Herrn Werner Schediwy vom 4. Dezember 2016

Mit Schreiben vom 4. Dezember 2016 brachte Herr Werner Schediwy vor, dass er als Eigentümer einer Liegenschaft in 1220 Wien gemäß § 19 UVP-G 2000 ein Nachbar sei, der durch den geplanten Straßenbau gefährdet oder belästigt werde. Seine Parteistellung sei gegeben, da in der Projektergänzung sein Haus (Objektnummern W 050) nur ebenerdig dargestellt werde. Sein Haus habe aber zwei Geschosse und ein ausgebautes Dachgeschoss (gesamt drei Geschosse). Anhand der Werte der Nachbarhäuser gehe er davon aus, dass auch bei seinem Haus eventuell Lärmschutzmaßnahmen von der Projektwerberin eingebaut werden müssten. Damit sein Lebensraum nicht negativ beeinflusst werde, beantrage er daher, dies zu überprüfen. Falls Lärmschutzmaßnahmen an seinem Haus zu montieren seien, beantrage er, dass ein grundsätzliches Konzept, wie diese Schallschutzmaßnahmen auszuführen seien, von einem Bauphysiker erstellt werden müsse, bevor ein positiver Bescheid erteilt werde. Die genaue Planung und unter anderem die Erstellung eines Lüftungskonzeptes sei dann im Zuge der Detailplanungen im Einvernehmen mit ihm auszuführen.

Zu diesem Vorbringen ist aus Sicht der ho. Behörde festzuhalten, dass zum Thema „Fehlerhafte Gebäudehöhen im Zusammenhang mit der Lärmberechnung“ die Projektwerberin im Jänner bzw. März 2017 weiterführende Unterlagen vorgelegt hat. Der Sachverständige für Lärm hat unter Berücksichtigung dieser Unterlagen eine ergänzende Stellungnahme, datiert mit 27. April 2017, verfasst, auf welche seitens der ho. Behörde verwiesen wird.

Soweit eine bauphysikalische Prüfung der objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen und die Erstellung eines Lüftungskonzeptes gefordert wird, wird seitens der ho. Behörde angemerkt, dass in der mündlichen Verhandlung die Forderung zur Beiziehung eines Bauphysikers bereits ausreichend behandelt wurde. Es wird diesbezüglich auf die Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 17, S. 134, S. 214 f, S. 216, S. 245 f, S. 340, verwiesen. Insbesondere ist auf die zusätzliche Maßnahmenforderung des Sachverständigen für Lärm zu verweisen (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 386, S. 413), welche von der ho. Behörde im gegenständlichen Bescheid als Auflage 2.20 vorgeschrieben wird. Im Übrigen wurden die Lärmschutzmaßnahmen gemäß den Vorgaben der Bundesstraßen-Lärmimmissionschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl. II. Nr. 215/2014, vorgeschrieben.

IV.3.2. Stellungnahme von Herrn Mag. Georg Garber vom 5. Dezember 2016

Mit Schreiben vom 5. Dezember 2016 brachte Herr Mag. Georg Garber vor, dass in den neuen Unterlagen der Projektwerberin, die erst am 23. November 2016 in der laufenden öffentlichen Verhandlung an die Bürgerinitiative „Lebenswertes Neu-Eßling“ übergeben worden seien, von der Projektwerberin die Höhen der Gebäude, welche für die Schallschutzberechnungen herangezogen worden seien, angegeben worden seien. Auf Grund der Tatsache, dass die Höhe seines Gebäudes mit 9 m nicht korrekt dargestellt werde, beantrage er hier nochmals seine Parteistellung gemäß § 19 UVP-G 2000 als Nachbar bei diesem Verfahren. Die unkorrekte Gebäudehöhe stelle einen erheblichen Mangel der Projektwerberin in der Lärmschutzberechnung dar. Die Lärmimmissionskarten, welche die Lärmbelastung des gesamten Gebietes darstellen, seien somit nicht korrekt. Er stelle den Antrag, die Lärmimmission auf die Siedlungsgebiete auf die tatsächlichen Gebäudehöhen nochmals zu berechnen. Es solle von der Projektwerberin eine Variante berechnet werden, in der der Knoten bei der Invalidensiedlung S 1/S 8 überplattet werde und somit nicht nur ihre Fassade, sondern auch ihr Lebensraum außerhalb der Gebäude geschützt werde. Es sei ein Versäumnis der Behörde, wenn die Freiräume und öffentlichen Erholungsräume verlärm würden. Die Behörde habe nach der EU-Richtlinie für Umgebungslärm die Erholungsräume vor Lärm zu schützen. Da bei seinem Haus Lärmschutzmaßnahmen von der Projektwerberin eingebaut werden müssten, damit sein Lebensraum nicht negativ beeinflusst werde, bleibe sein Antrag vom 8. April 2016 bezüglich der Anforderungen der Schallschutzmaßnahmen aufrecht. Er stelle hiermit auch den Antrag, dass die Gebäudehöhen aller Gebäude in der Invalidensiedlung überprüft und genau angegeben werden. Die Berechnung der Lärmschutzmaßnahmen solle nochmals überprüft werden, da sich die geänderten Gebäudehöhen auf die Stärke der Lärmimmissionen an seinem Gebäude auswirkten. Es würden bei mehreren Fenstern und Aufenthaltsräumen seines Hauses Schallschutzmaßnahmen erforderlich sein. Falls er einen Anspruch auf weitere Schallschutzmaßnahmen an seinem Haus habe, beantrage er, dass ein grundsätzliches Konzept, wie diese Schallschutzmaßnahmen auszuführen seien, von einem Bauphysiker erstellt werden müsse, bevor ein positiver Bescheid erteilt werde. Die genaue Planung und unter anderem die Erstellung eines Lüftungskonzeptes sei dann im Zuge der Detailplanungen mit dem Einholen seines Einverständnisses auszuführen.

Zu diesem Vorbringen ist aus Sicht der ho. Behörde festzuhalten, dass zum Thema „Fehlerhafte Gebäudehöhen im Zusammenhang mit der Lärmberechnung“ die Projektwerberin im Jänner bzw. März 2017 weiterführende Unterlagen vorgelegt hat. Der Sachverständige für Lärm hat unter Berücksichtigung dieser Unterlagen eine ergänzende Stellungnahme, datiert mit 27. April 2017, verfasst, auf welche seitens der ho. Behörde verwiesen wird.

Hinsichtlich der Forderung nach einer Überplattung des Knotens S1/S8 wird auf die Beantwortung von Einwendung 57.12 im Stellungnahmenband 2 und auf das Teilgutachten 02 Lärm verwiesen.

Soweit eine bauphysikalische Prüfung der objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen und die Erstellung eines Lüftungskonzeptes gefordert wird, wird seitens der ho. Behörde angemerkt, dass in der mündlichen Verhandlung die Forderung zur Beiziehung eines Bauphysikers bereits ausreichend behandelt wurde. Es wird diesbezüglich auf die Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 17, S. 134, S. 214 f, S. 216, S. 245 f, S. 340, verwiesen. Insbesondere ist auf die zusätzliche Maßnahmenforderung des Sachverständigen für Lärm zu verweisen (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 386, S. 413), welche von der ho. Behörde im gegenständlichen Bescheid als Auflage 2.20 vorgeschrieben wird. Im Übrigen wurden die Lärmschutzmaßnahmen gemäß den Vorgaben der Bundesstraßen-Lärmimmissionschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl. II. Nr. 215/2014, vorgeschrieben.

IV.3.3. Stellungnahme von Herrn Franz Grossleitner vom 4. Dezember 2016

Mit Schreiben vom 4. Dezember 2016 (zusätzlich datiert mit 30. November 2016, bei der ho. Behörde eingelangt am 6. Dezember 2016) brachte Herr Franz Grossleitner vor, dass er als Eigentümer einer Liegenschaft 1220 Wien gemäß § 19 UVP-G 2000 ein Nachbar sei, der durch den geplanten Straßenbau gefährdet oder belästigt werde. Seine Parteistellung sei gegeben, da am 23. November 2016 in der laufenden öffentlichen Verhandlung neue Unterlagen von der Projektwerberin an die Bürgerinitiative „Lebenswertes Neu-Eßling“ übergeben worden seien. Durch diese seien drastische Mängel in der Modellierung der Lärmberechnung ersichtlich. Diese seien auch im laufenden UVP-Verfahren dargestellt worden. Er habe erst im Laufe der mündlichen Verhandlung die konkrete und massive Beeinträchtigung seiner Liegenschaft feststellen können. Im Besonderen sei ihm in den Unterlagen aufgefallen, dass sein Haus mit einer falschen Höhe dargestellt werde. Anhand der Werte der Nachbarhäuser gehe er davon aus, dass auch bei seinem Haus Lärmschutzmaßnahmen von der Projektwerberin eingebaut werden müssten. Damit sein Lebensraum nicht negativ beeinflusst werde, beantrage er daher, dies zu überprüfen. Falls er einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen bei seinem Haus habe, beantrage er, dass ein grundsätzliches Konzept, wie diese Schallschutzmaßnahmen auszuführen seien, von einem Bauphysiker erstellt werden müsse, bevor ein positiver Bescheid erteilt werde. Die genaue Planung und unter anderem die Erstellung eines Lüftungskonzeptes sei im Zuge der Detailplanungen mit dem Einholen seines Einverständnisses auszuführen.

Zu diesem Vorbringen ist aus Sicht der ho. Behörde festzuhalten, dass zum Thema „Fehlerhafte Gebäudehöhen im Zusammenhang mit der Lärmberechnung“ die Projektwerberin im Jänner bzw. März 2017 weiterführende Unterlagen vorgelegt hat. Der Sachverständige für Lärm hat unter Berücksichtigung dieser Unterlagen eine ergänzende Stellungnahme, datiert mit 27. April 2017, verfasst, auf welche seitens der ho. Behörde verwiesen wird.

Soweit eine bauphysikalische Prüfung der objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen und die Erstellung eines Lüftungskonzeptes gefordert wird, wird seitens der ho. Behörde angemerkt, dass in der mündlichen Verhandlung die Forderung zur Beiziehung eines Bauphysikers bereits ausreichend behandelt wurde. Es wird diesbezüglich auf die Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 17, S. 134, S. 214 f, S. 216, S. 245 f, S. 340, verwiesen. Insbesondere ist auf die zusätzliche Maßnahmenforderung des Sachverständigen für Lärm zu verweisen (vgl.

Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 386, S. 413), welche von der ho. Behörde im gegenständlichen Bescheid als Auflage 2.20 vorgeschrieben wird. Im Übrigen wurden die Lärmschutzmaßnahmen gemäß den Vorgaben der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl. II. Nr. 215/2014, vorgeschrieben.

IV.3.4. Stellungnahme von Frau Gertrude Tinhof vom 4. Dezember 2016

Mit Schreiben vom 4. Dezember 2016 (zusätzlich datiert mit 30. November 2016, bei der ho. Behörde eingelangt am 6. Dezember 2016) brachte Frau Gertrude Tinhof vor, dass sie als Eigentümerin einer Liegenschaft in 1220 Wien gemäß § 19 UVP-G 2000 eine Nachbarin sei, die durch den geplanten Straßenbau gefährdet oder belästigt werde. Ihre Parteistellung sei gegeben, da am 23. November 2016 in der laufenden öffentlichen Verhandlung neue Unterlagen von der Projektwerberin an die Bürgerinitiative „Lebenswertes Neu-Eßling“ übergeben worden seien. Durch diese seien drastische Mängel in der Modellierung der Lärmberechnung ersichtlich. Diese seien auch im laufenden UVP-Verfahren dargestellt worden. Sie habe erst im Laufe der mündlichen Verhandlung die konkrete und massive Beeinträchtigung ihrer Liegenschaft feststellen können. Im Besonderen sei ihr in den Unterlagen aufgefallen, dass ihr Haus mit einer falschen Höhe dargestellt werde. Anhand der Werte der Nachbarhäuser gehe sie davon aus, dass auch bei ihrem Haus Lärmschutzmaßnahmen von der Projektwerberin eingebaut werden müssten. Damit ihr Lebensraum nicht negativ beeinflusst werde, beantrage sie daher, dies zu überprüfen. Falls sie einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen bei ihrem Haus habe, beantrage sie, dass ein grundsätzliches Konzept, wie diese Schallschutzmaßnahmen auszuführen seien, von einem Bauphysiker erstellt werden müsse, bevor ein positiver Bescheid erteilt werde. Die genaue Planung und unter anderem die Erstellung eines Lüftungskonzeptes sei im Zuge der Detailplanungen mit dem Einholen ihres Einverständnisses auszuführen.

Zu diesem Vorbringen ist aus Sicht der ho. Behörde festzuhalten, dass zum Thema „Fehlerhafte Gebäudehöhen im Zusammenhang mit der Lärmberechnung“ die Projektwerberin im Jänner bzw. März 2017 weiterführende Unterlagen vorgelegt hat. Der Sachverständige für Lärm hat unter Berücksichtigung dieser Unterlagen eine ergänzende Stellungnahme, datiert mit 27. April 2017, verfasst, auf welche seitens der ho. Behörde verwiesen wird.

Soweit eine bauphysikalische Prüfung der objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen und die Erstellung eines Lüftungskonzeptes gefordert wird, wird seitens der ho. Behörde angemerkt, dass in der mündlichen Verhandlung die Forderung zur Beiziehung eines Bauphysikers bereits ausreichend behandelt wurde. Es wird diesbezüglich auf die Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 17, S. 134, S. 214 f, S. 216, S. 245 f, S. 340, verwiesen. Insbesondere ist auf die zusätzliche Maßnahmenforderung des Sachverständigen für Lärm zu verweisen (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 386, S. 413), welche von der ho. Behörde im gegenständlichen Bescheid als Auflage 2.20 vorgeschrieben wird. Im Übrigen wurden die Lärmschutzmaßnahmen gemäß den Vorgaben der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl. II. Nr. 215/2014, vorgeschrieben.

IV.3.5. Stellungnahme von Frau Renate Holzhammer vom 3. Dezember 2016

Mit Schreiben vom 3. Dezember 2016 (zusätzliche datiert mit 30. November 2016, bei der ho. Behörde eingelangt am 6. Dezember 2016) brachte Frau Renate Holzhammer vor, dass sie als Eigentümerin einer Liegenschaft 1220 Wien gemäß § 19 UVP-G 2000 eine Nachbarin sei, die

durch den geplanten Straßenbau gefährdet oder belästigt werde. Ihre Parteistellung sei gegeben, da am 23. November 2016 in der laufenden öffentlichen Verhandlung neue Unterlagen von der Projektwerberin an die Bürgerinitiative „Lebenswertes Neu-Eßling“ übergeben worden seien. Durch diese seien drastische Mängel in der Modellierung der Lärmberechnung ersichtlich. Diese seien auch im laufenden UVP-Verfahren dargestellt worden. Sie habe erst im Laufe der mündlichen Verhandlung die konkrete und massive Beeinträchtigung ihrer Liegenschaft feststellen können. Im Besonderen sei ihr in den Unterlagen aufgefallen, dass ihr Haus mit einer falschen Höhe dargestellt werde. Anhand der Werte der Nachbarhäuser gehe sie davon aus, dass auch bei ihrem Haus Lärmschutzmaßnahmen von der Projektwerberin eingebaut werden müssten. Damit ihr Lebensraum nicht negativ beeinflusst werde, beantrage sie daher, dies zu überprüfen. Falls sie einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen bei ihrem Haus habe, beantrage sie, dass ein grundsätzliches Konzept, wie diese Schallschutzmaßnahmen auszuführen seien, von einem Bauphysiker erstellt werden müsse, bevor ein positiver Bescheid erteilt werde. Die genaue Planung und unter anderem die Erstellung eines Lüftungskonzeptes sei im Zuge der Detailplanungen mit dem Einholen ihres Einverständnisses auszuführen.

Zu diesem Vorbringen ist aus Sicht der ho. Behörde festzuhalten, dass zum Thema „Fehlerhafte Gebäudehöhen im Zusammenhang mit der Lärmberechnung“ die Projektwerberin im Jänner bzw. März 2017 weiterführende Unterlagen vorgelegt hat. Der Sachverständige für Lärm hat unter Berücksichtigung dieser Unterlagen eine ergänzende Stellungnahme, datiert mit 27. April 2017, verfasst, auf welche seitens der ho. Behörde verwiesen wird.

Soweit eine bauphysikalische Prüfung der objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen und die Erstellung eines Lüftungskonzeptes gefordert wird, wird seitens der ho. Behörde angemerkt, dass in der mündlichen Verhandlung die Forderung zur Beiziehung eines Bauphysikers bereits ausreichend behandelt wurde. Es wird diesbezüglich auf die Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 17, S. 134, S. 214 f, S. 216, S. 245 f, S. 340, verwiesen. Insbesondere ist auf die zusätzliche Maßnahmenforderung des Sachverständigen für Lärm zu verweisen (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 386, S. 413), welche von der ho. Behörde im gegenständlichen Bescheid als Auflage 2.20 vorgeschrieben wird. Im Übrigen wurden die Lärmschutzmaßnahmen gemäß den Vorgaben der Bundesstraßen-Lärmimmissionschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl. II. Nr. 215/2014, vorgeschrieben.

IV.3.6. Stellungnahme von Herrn Ernst Holzhammer vom 3. Dezember 2016

Mit Schreiben vom 3. Dezember 2016 (zusätzlich datiert mit 30. November 2016, bei der ho. Behörde eingelangt am 6. Dezember 2016) brachte Herr Ernst Holzhammer vor, dass er als Eigentümer einer Liegenschaft in 1220 Wien gemäß § 19 UVP-G 2000 ein Nachbar sei, der durch den geplanten Straßenbau gefährdet oder belästigt werde. Seine Parteistellung sei gegeben, da am 23. November 2016 in der laufenden öffentlichen Verhandlung neue Unterlagen von der Projektwerberin an die Bürgerinitiative „Lebenswertes Neu-Eßling“ übergeben worden seien. Durch diese seien drastische Mängel in der Modellierung der Lärmberechnung ersichtlich. Diese seien auch im laufenden UVP-Verfahren dargestellt worden. Er habe erst im Laufe der mündlichen Verhandlung die konkrete und massive Beeinträchtigung seiner Liegenschaft feststellen können. Im Besonderen sei ihm in den Unterlagen aufgefallen, dass sein Haus mit einer falschen Höhe dargestellt werde. Anhand der Werte der Nachbarhäuser gehe er davon aus, dass auch bei seinem Haus Lärmschutzmaßnahmen von der Projektwerberin eingebaut werden müssten. Damit sein Lebensraum nicht negativ beeinflusst werde, beantrage er daher, dies zu

überprüfen. Falls er einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen bei seinem Haus habe, beantrage er, dass ein grundsätzliches Konzept, wie diese Schallschutzmaßnahmen auszuführen seien, von einem Bauphysiker erstellt werden müsse, bevor ein positiver Bescheid erteilt werde. Die genaue Planung und unter anderem die Erstellung eines Lüftungskonzeptes sei im Zuge der Detailplanungen mit dem Einholen seines Einverständnisses auszuführen.

Zu diesem Vorbringen ist aus Sicht der ho. Behörde festzuhalten, dass zum Thema „Fehlerhafte Gebäudehöhen im Zusammenhang mit der Lärmberechnung“ die Projektwerberin im Jänner bzw. März 2017 weiterführende Unterlagen vorgelegt hat. Der Sachverständige für Lärm hat unter Berücksichtigung dieser Unterlagen eine ergänzende Stellungnahme, datiert mit 27. April 2017, verfasst, auf welche seitens der ho. Behörde verwiesen wird.

Soweit eine bauphysikalische Prüfung der objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen und die Erstellung eines Lüftungskonzeptes gefordert wird, wird seitens der ho. Behörde angemerkt, dass in der mündlichen Verhandlung die Forderung zur Beiziehung eines Bauphysikers bereits ausreichend behandelt wurde. Es wird diesbezüglich auf die Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 17, S. 134, S. 214 f, S. 216, S. 245 f, S. 340, verwiesen. Insbesondere ist auf die zusätzliche Maßnahmenforderung des Sachverständigen für Lärm zu verweisen (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 386, S. 413), welche von der ho. Behörde im gegenständlichen Bescheid als Auflage 2.20 vorgeschrieben wird. Im Übrigen wurden die Lärmschutzmaßnahmen gemäß den Vorgaben der Bundesstraßen-Lärmimmissionschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl. II. Nr. 215/2014, vorgeschrieben.

IV.3.7. Stellungnahme von Herrn Konstantin Bekiaris vom 30. November 2016

Mit Schreiben vom 30. November 2016, bei der ho. Behörde eingelangt am 6. Dezember 2016, brachte Herr Konstantin Bekiaris vor, dass er als Eigentümer einer Liegenschaft in 1220 Wien gemäß § 19 UVP-G 2000 ein Nachbar sei, der durch den geplanten Straßenbau gefährdet oder belästigt werde. Seine Parteistellung sei gegeben, da am 23. November 2016 in der laufenden öffentlichen Verhandlung neue Unterlagen von der Projektwerberin an die Bürgerinitiative „Lebenswertes Neu-Eßling“ übergeben worden seien. Durch diese seien drastische Mängel in der Modellierung der Lärmberechnung ersichtlich. Diese seien auch im laufenden UVP-Verfahren dargestellt worden. Er habe erst im Laufe der mündlichen Verhandlung die konkrete und massive Beeinträchtigung seiner Liegenschaft feststellen können. Im Besonderen sei ihm in den Unterlagen aufgefallen, dass sein Haus mit einer falschen Höhe dargestellt werde. Anhand der Werte der Nachbarhäuser gehe er davon aus, dass auch bei seinem Haus Lärmschutzmaßnahmen von der Projektwerberin eingebaut werden müssten. Damit sein Lebensraum nicht negativ beeinflusst werde, beantrage er daher, dies zu überprüfen. Falls er einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen bei seinem Haus habe, beantrage er, dass ein grundsätzliches Konzept, wie diese Schallschutzmaßnahmen auszuführen seien, von einem Bauphysiker erstellt werden müsse, bevor ein positiver Bescheid erteilt werde. Die genaue Planung und unter anderem die Erstellung eines Lüftungskonzeptes sei im Zuge der Detailplanungen mit dem Einholen seines Einverständnisses auszuführen.

Zu diesem Vorbringen ist aus Sicht der ho. Behörde festzuhalten, dass zum Thema „Fehlerhafte Gebäudehöhen im Zusammenhang mit der Lärmberechnung“ die Projektwerberin im Jänner bzw. März 2017 weiterführende Unterlagen vorgelegt hat. Der Sachverständige für Lärm hat unter Berücksichtigung dieser Unterlagen eine ergänzende

Stellungnahme, datiert mit 27. April 2017, verfasst, auf welche seitens der ho. Behörde verwiesen wird.

Soweit eine bauphysikalische Prüfung der objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen und die Erstellung eines Lüftungskonzeptes gefordert wird, wird seitens der ho. Behörde angemerkt, dass in der mündlichen Verhandlung die Forderung zur Beiziehung eines Bauphysikers bereits ausreichend behandelt wurde. Es wird diesbezüglich auf die Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 17, S. 134, S. 214 f, S. 216, S. 245 f, S. 340, verwiesen. Insbesondere ist auf die zusätzliche Maßnahmenforderung des Sachverständigen für Lärm zu verweisen (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 386, S. 413), welche von der ho. Behörde im gegenständlichen Bescheid als Auflage 2.20 vorgeschrieben wird. Im Übrigen wurden die Lärmschutzmaßnahmen gemäß den Vorgaben der Bundesstraßen-Lärmimmissionschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl. II. Nr. 215/2014, vorgeschrieben.

IV.3.8. Stellungnahme von Frau Christine Bekiaris vom 30. November 2016

Mit Schreiben vom 30. November 2016, bei der ho. Behörde eingelangt am 6. Dezember 2016, brachte Frau Renate Holzhammer vor, dass sie als Eigentümerin einer Liegenschaft in 1220 Wien gemäß § 19 UVP-G 2000 eine Nachbarin sei, die durch den geplanten Straßenbau gefährdet oder belästigt werde. Ihre Parteistellung sei gegeben, da am 23. November 2016 in der laufenden öffentlichen Verhandlung neue Unterlagen von der Projektwerberin an die Bürgerinitiative „Lebenswertes Neu-Eßling“ übergeben worden seien. Durch diese seien drastische Mängel in der Modellierung der Lärmberechnung ersichtlich. Diese seien auch im laufenden UVP-Verfahren dargestellt worden. Sie habe erst im Laufe der mündlichen Verhandlung die konkrete und massive Beeinträchtigung ihrer Liegenschaft feststellen können. Im Besonderen sei ihr in den Unterlagen aufgefallen, dass ihr Haus mit einer falschen Höhe dargestellt werde. Anhand der Werte der Nachbarhäuser gehe sie davon aus, dass auch bei ihrem Haus Lärmschutzmaßnahmen von der Projektwerberin eingebaut werden müssten. Damit ihr Lebensraum nicht negativ beeinflusst werde, beantrage sie daher, dies zu überprüfen. Falls sie einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen bei ihrem Haus habe, beantrage sie, dass ein grundsätzliches Konzept, wie diese Schallschutzmaßnahmen auszuführen seien, von einem Bauphysiker erstellt werden müsse, bevor ein positiver Bescheid erteilt werde. Die genaue Planung und unter anderem die Erstellung eines Lüftungskonzeptes sei im Zuge der Detailplanungen mit dem Einholen ihres Einverständnisses auszuführen.

Zu diesem Vorbringen ist aus Sicht der ho. Behörde festzuhalten, dass zum Thema „Fehlerhafte Gebäudehöhen im Zusammenhang mit der Lärmberechnung“ die Projektwerberin im Jänner bzw. März 2017 weiterführende Unterlagen vorgelegt hat. Der Sachverständige für Lärm hat unter Berücksichtigung dieser Unterlagen eine ergänzende Stellungnahme, datiert mit 27. April 2017, verfasst, auf welche seitens der ho. Behörde verwiesen wird.

Soweit eine bauphysikalische Prüfung der objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen und die Erstellung eines Lüftungskonzeptes gefordert wird, wird seitens der ho. Behörde angemerkt, dass in der mündlichen Verhandlung die Forderung zur Beiziehung eines Bauphysikers bereits ausreichend behandelt wurde. Es wird diesbezüglich auf die Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 17, S. 134, S. 214 f, S. 216, S. 245 f, S. 340, verwiesen. Insbesondere ist auf die zusätzliche Maßnahmenforderung des Sachverständigen für Lärm zu verweisen (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 386, S. 413), welche von der ho. Behörde im

gegenständlichen Bescheid als Auflage 2.20 vorgeschrieben wird. Im Übrigen wurden die Lärmschutzmaßnahmen gemäß den Vorgaben der Bundesstraßen-Lärmimmissionschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl. II. Nr. 215/2014, vorgeschrieben.

IV.3.9. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 6. Dezember 2016

Mit Schreiben vom 6. Dezember 2016 brachte die Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ zur Überprüfung von Objekten in der Invalidensiedlung (Einlage WU10-1) im Wesentlichen vor, dass der Sachverständige DI Neukirchen in der mündlichen Verhandlung aufgezeigte gravierende Mängel der Lärmimmissionsberechnungen in Deutsch-Wagram ignoriert habe und ein Verbesserungsauftrag nur bezüglich der Invalidensiedlung in Wien erteilt worden sei. Hinsichtlich der Gebäudehöhen-Tabelle der Projektwerberin vom 22. November 2016 wendete die Bürgerinitiative im Wesentlichen ein, dass diese Tabelle gravierende Fehler bei der Ermittlung der Gebäudehöhen mittels Messung aus der Luft bzw. Laserscans aufweise. Die verwendete Methode zur Ermittlung der Gebäudehöhen und der Geschossanzahlen sei untauglich. Der Sachverständige DI Neukirchen habe weder die zahlreichen Fehler in den Fachberichten noch die systematischen Fehler, wie die zu grobe Modellierung der Dächer und die Ungenauigkeiten der Gebäudehöhemessungen erkannt. Auch habe er bislang keinen Nachweis erbracht, dass die Ungenauigkeiten der Modellierung, der Gebäudehöhen, der Verkehrszahlen, der Fahrgeschwindigkeiten, des Straßenzustandes, der Berechnungsannahmen, des Berechnungsmodells und der Lärmberechnungsmethode nach RVS zu keiner größeren Abweichung des Berechnungsergebnisses als 0,01 dB führe.

Die Bürgerinitiative stellte die Anträge,

- *das BMVIT möge einen Verbesserungsauftrag zum Fachbereich Lärm erlassen, der die Aufforderung enthalte, alle Gebäude hinreichend genau zu vermessen, alle Gebäudedächer hinreichend genau zu modellieren und eine Lärmimmissionsberechnung vorzulegen, deren Ergebnis keine höhere Ungenauigkeit als 0,01 dB aufweise bzw. den Vorgaben der BStLärmIV hinsichtlich Genauigkeit gerecht werde sowie die Projektwerberin möge einen nachvollziehbaren Nachweis erbringen, dass alle anderen oben genannten Unsicherheiten der Lärmimmissionsberechnungen auf die Genauigkeit der Ergebnisse von 0,01 dB keinen Einfluss haben;*
- *das BMVIT möge die Projektwerberin auffordern, alle Eingabedatensätze und Ergebnisdatensätze der Lärmimmissionsberechnungen in nachvollziehbarer Form allen Parteien zur Verfügung stellen;*
- *der Antrag auf Ablehnung des von der Behörde bestellten nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Lärm, DI Andreas Neukirchen, gemäß § 53 iVm § 7 AVG vom 19. Mai 2016 werde aufgrund der zahlreichen Mängel der Fachberichte ausgeweitet und erneut gestellt. Gegenständliche Ablehnungsgründe seien erst durch die Übergabe der Gebäudehöhen-Tabelle der Projektwerberin möglich bzw. beweisbar und seien daher nicht als verspätet anzusehen.*

Zu diesem Vorbringen ist aus Sicht der ho. Behörde festzuhalten, dass zum Thema „Fehlerhafte Gebäudehöhen im Zusammenhang mit der Lärmberechnung“ die Projektwerberin im Jänner bzw. März 2017 weiterführende Unterlagen vorgelegt hat. Der Sachverständige für Lärm hat unter Berücksichtigung dieser Unterlagen eine ergänzende Stellungnahme, datiert mit 27. April 2017, verfasst, auf welche seitens der ho. Behörde verwiesen wird.

Im Hinblick auf das Vorbringen zur Genauigkeit des Rechenverfahrens sowie zu Modellannahmen und in Bezug auf die Tauglichkeit des Rechenverfahrens etc. wird auf die fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 27. April 2017, auf die Beantwortung von Einwendung 36.4 im Stellungnahmenband 2 und auf die Verhandlungsschrift April/Mai 2016 (insb. S. 303 ff) verwiesen.

Zum Antrag, das BMVIT möge die Projektwerberin auffordern, alle Eingabedatensätze und Ergebnisdatensätze der Lärmimmissionsberechnungen in nachvollziehbarer Form allen Parteien zur Verfügung stellen, ist festzuhalten, dass gemäß § 24 Abs. 7 iVm § 6 Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000 idF der Novelle BGBl. I Nr. 80/2018 der Projektwerber/die Projektwerberin nicht verpflichtet ist, Eingangsdaten für Berechnungen, Beurteilungen oder Modelle vorzulegen, die für die Prüfung der Umweltverträglichkeitserklärung aus fachlicher Sicht nicht erforderlich sind. Jene Unterlagen, die dem Sachverständigen für Lärm für seine fachgutachterliche Beurteilung zur Verfügung standen und ihm für die Beurteilung ausreichten, standen auch den Verfahrensparteien zur Verfügung. Darüberhinausgehende Eingabedatensätze und Ergebnisdatensätze der Lärmimmissionsberechnungen waren für die fachgutachterliche Beurteilung nicht erforderlich und waren den Verfahrensparteien somit auch nicht zur Verfügung zu stellen.

Zum Antrag auf Ablehnung des Sachverständigen für Lärm, DI Neukirchen, ist festzuhalten, dass der Umstand, dass Verfahrensparteien zu Fachfragen eine andere Ansicht als die jeweiligen Sachverständigen vertreten, noch keinen Ausschlussgrund bildet (vgl. BVwG 20.10.2016, W225 2106319-1, „S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West“). Allein die Behauptung, die fachgutachterliche Beurteilung sei in einigen wenigen Detailfragen fehlerhaft, reicht nicht aus, die fachliche Qualifikation des Sachverständigen DI Neukirchen in Zweifel zu ziehen. Das diesbezügliche Vorbringen geht daher ins Leere.

Hinsichtlich der Projektänderung „Entwässerung 2016“ brachte die Bürgerinitiative zunächst zum Teilgutachten 12 des Sachverständigen Mag. Wolf vom 26. September 2016 vor, dass laut Deckblatt und S. 4 diese Gutachtensergänzung vollinhaltlich das Teilgutachten Nr. 11 vom 1. Dezember 2015 ersetze. Das Teilgutachten 11 Oberflächenwasser und Straßenwässer sei jedoch von Herrn DI Stundner für einen anderen Fachbereich verfasst worden und könne daher vom Teilgutachten 12 nicht vollinhaltlich ersetzt werden. Die Bürgerinitiative brachte weiters im Wesentlichen vor, dass die Berechnungen der Chloridkonzentrationen nicht zulässig und völlig mangelhaft seien. Die Berechnungen würden gegen die vom Sachverständige Mag. Wolf Leitlinien (Studie „Auftaumittel im Porengrundwasser, Endbericht, April 2009, GZ BMVIT-322.090/0005-II/ST1/2008“ und Leitfaden „Versickerung chloridbelasteter Straßenwässer“ des BMVIT, Wien, Juni 2011“) verstoßen. Auf Grund der Mängel im Teilgutachten 12, den Interessenkonflikten, die entstehen, wenn ein vom BMVIT (als Eigentümerversorger der ASFINAG) mit der Erstellung von Leitlinien zur Berechnung der Chloridkonzentration beauftragter Gutachter mit Hilfe seiner eigenen Leitlinien ein Vorhaben beurteile und dem Umstand, dass Herr Mag. Wolf laut seinen Internetseiten bei den Projekten A 2 – Knoten Graz Ost, S 36 Murtal Schnellstraße, Abschnitt St. Georgen – Scheiflinger Ofen und Abschnitt Judenburg – St. Georgen, von der Projektwerberin beauftragt worden sei, werde Herr Mag. Wolf als Behördengutachter abgelehnt.

Die Bürgerinitiative stellte schließlich zum Fachbereich Hydrogeologie und Grundwasser die Anträge:

- *Das BMVIT möge einen Verbesserungsauftrag erlassen, der die Aufforderung enthalte, die durch die Straßenwässer verursachte Chloridkonzentration mit Hilfe einer numerischen Modellierung des Chloridtransportes für das worst-case Szenario (realistische Sprühnebelverluste) zu berechnen;*
- *das BMVIT möge die Projektwerberin auffordern, alle Eingabedatensätze und Ergebnisdatensätze des zur neuen Berechnung herangezogenen Grundwassermodells in nachvollziehbarer Form allen Parteien zur Verfügung zu stellen.*
- *der von der Behörde im gegenständlichen Verfahren bestellte nichtamtliche Sachverständige für den Fachbereich Hydrogeologie und Grundwasser, Herr Mag. Wolf, wird unter Bezugnahme auf § 53 iVm § 7 AVG abgelehnt.*

Zu diesem Vorbringen wird seitens der ho. Behörde festgehalten, dass die vorgebrachten Punkte im Rahmen des bisherigen UVP-Verfahrens nicht in dieser Form bzw. in diesem Detailierungsgrad vorgebracht wurden. Deshalb wurden vom Sachverständigen für Oberflächenwasser und Straßenwässer und vom Sachverständigen für Hydrogeologie und Grundwasser entsprechende fachgutachterliche Stellungnahmen eingeholt. Es kann daher auf die Stellungnahme von DI Stundner vom 20. April 2017 und auf die Stellungnahme von Mag. Wolf vom 20. April 2017 verwiesen werden.

Zum Antrag, das BMVIT möge die Projektwerberin auffordern, alle Eingabedatensätze und Ergebnisdatensätze des zur neuen Berechnung herangezogenen Grundwassermodells in nachvollziehbarer Form allen Parteien zur Verfügung zu stellen, ist festzuhalten, dass gemäß § 24 Abs. 7 iVm § 6 Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000 idF der Novelle BGBl. I Nr. 80/2018 der Projektwerber/die Projektwerberin nicht verpflichtet ist, Eingangsdaten für Berechnungen, Beurteilungen oder Modelle vorzulegen, die für die Prüfung der Umweltverträglichkeitserklärung aus fachlicher Sicht nicht erforderlich sind. Jene Unterlagen, die dem Sachverständigen für Hydrogeologie und Grundwasser für seine fachgutachterliche Beurteilung zur Verfügung standen und ihm für die Beurteilung ausreichten, standen auch den Verfahrensparteien zur Verfügung. Darüberhinausgehende Eingabedatensätze und Ergebnisdatensätze der Lärmimmissionsberechnungen waren für die fachgutachterliche Beurteilung nicht erforderlich und waren den Verfahrensparteien somit auch nicht zur Verfügung zu stellen.

Zum Antrag auf Ablehnung des Sachverständigen für Hydrogeologie und Grundwasser, Mag. Wolf, wird Folgendes festgehalten:

Die Mitarbeit an der Ausarbeitung eines technischen Regelwerks kann nicht dazu führen, dass die an der Ausarbeitung beteiligten Fachexperten in allen Verwaltungsverfahren, in denen dieses Regelwerk Anwendung findet, befangen sind (vgl. auch das Erkenntnis vom 21. August 2017, Zl. W143 2017269-2/297E zur A26 Linzer Autobahn zur Mitarbeit bei einer RVS).

Die von der ho. Behörde vorgenommene Überprüfung der Unbefangenheit von Mag. Wolf ergab, dass Mag. Wolf in den letzten drei Jahren vor seiner Bestellung nur in einem geringen Ausmaß für die Projektwerberin tätig war, eine wirtschaftliche Abhängigkeit von der Projektwerberin und somit ein sonstiger Grund gem. § 7 AVG nicht vorliegen. Im gegenständlichen Verfahren war Mag. Wolf in keiner Weise für die Projektwerberin tätig. Die von der Bürgerinitiative BUH angeführten Projekte stehen in keinem räumlichen Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben.

Es gelingt der Bürgerinitiative BUH mit ihrem Vorbringen somit nicht, die Unbefangenheit des Sachverständigen Mag. Wolf in Zweifel zu ziehen.

IV.3.10. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 21. Dezember 2016

Mit Schreiben vom 21. Dezember 2016 brachte die Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ im Wesentlichen vor, dass Verhandlungsgegenstand der mündlichen Verhandlung vom 21.-23. November 2016 nur die Projektänderung und Ergänzung gewesen sei. Da eine mündliche Verhandlung gemäß AVG immer als eine Einheit zu betrachten sei, erweise sich die mündliche Verhandlung zum Vorhaben S 8 als rechtswidrig. Überdies seien die vorliegenden Unterlagen derart mangelhaft, dass keine Verhandlung hätte anberaumt werden dürfen. Die Verbesserungsaufträge vom 28. Juni 2016 und 9. September 2016 seien von der Projektwerberin nicht fristgerecht erfüllt worden.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass gemäß § 43 Abs. 2 AVG der Verhandlungsleiter die Verhandlung in Abschnitte gliedern und einen Zeitplan erstellen kann. Die Verfahrensparteien hatten in den Verhandlungstagen April/Mai 2016 ausreichend Gelegenheit, alle zur Sache gehörenden Gesichtspunkte vorzubringen und unter Beweis zu stellen, Fragen an die anwesenden Zeugen und Sachverständigen zu stellen, sich über die von anderen Beteiligten, den Zeugen und Sachverständigen vorgebrachten oder die als offenkundig behandelten Tatsachen sowie über die von anderen gestellten Anträge und über das Ergebnis amtlicher Erhebungen zu äußern. Es kann daher nicht als rechtswidrig erkannt werden, wenn die im November 2016 durchgeführte Verhandlung auf die Projektänderungen eingeschränkt wurde.

Das Vorbringen, dass die Verbesserungsaufträge vom 28. Juni 2016 und 9. September 2016 von der Projektwerberin nicht fristgerecht erfüllt worden seien, geht schon deswegen ins Leere, weil es keinen Anhaltspunkt dafür gibt, dass die Behörde verpflichtet ist, einen Zurückweisungsbescheid zu erlassen, wenn ein Verbesserungsauftrag nicht fristgerecht erfüllt wurde. Dass eine mündliche Verhandlung nur bei Vorliegen vollständiger Unterlagen anberaumt werden dürfte, kann den gesetzlichen Bestimmungen ebenfalls nicht entnommen werden. Auch dieses Vorbringen geht somit von vornherein ins Leere.

Die Bürgerinitiative brachte weiters vor, dass durch die gegenständliche umfangreiche Projektänderung sowohl andere Parteien betroffen seien als auch der Kreis der Schutzgüter (z.B. im Bereich Rußbach) ausgeweitet worden sei. Es sei daher von einer Wesentlichkeit der Änderung auszugehen. In diesem Fall komme die neue Rechtslage (UVP-G-Novelle BGBl. I Nr. 77/2012) zur Anwendung.

Dazu wird auf die Ausführungen der ho. Behörde unter Punkt II.4.3. der Bescheidbegründung, wonach die Projektänderung August 2016 zu keiner Wesensänderung geführt hat, verwiesen.

Die Bürgerinitiative kritisierte, dass das gegenständliche Vorhaben gegen das in § 30 WRG 1959 enthaltene Verschlechterungsverbot verstoße.

Zur Auseinandersetzung mit diesem Vorbringen wird auf die entsprechenden Ausführungen der ho. Behörde unter Punkt IV.1.2. der Bescheidbegründung (Überschrift „Zum Verschlechterungsverbot für Grundwasser“) verwiesen.

Die Bürgerinitiative kritisierte weiters, dass der Sachverständige für Lärm auf Fassadenpegel abgestellt habe. Es hätte die mittlere Fensterhöhe oder zumindest die mittlere Geschoßhöhe als Immissionsort angenommen werden müssen. Auch sei die Verweisung auf eine später stattfindende Lärm-Detailuntersuchung unzulässig und es hätte ein Sachverständiger für Bauphysik dem Verfahren beigezogen werden müssen.

Zum Vorbringen im Zusammenhang mit dem maßgebenden Immissionsort wird auf die fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 27. April 2017 bzw. auf die diesbezügliche Bestimmung in der BStLärmIV (§ 4) verwiesen.

Soweit die Beiziehung eines Sachverständigen für Bauphysik gefordert wird, wird seitens der ho. Behörde angemerkt, dass in der mündlichen Verhandlung die Forderung zur Beiziehung eines Bauphysikers bereits ausreichend behandelt wurde. Es wird diesbezüglich auf die Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 17, S. 134, S. 214 f, S. 216, S. 245 f, S. 340, verwiesen. Insbesondere ist auf die zusätzliche Maßnahmenforderung des Sachverständigen für Lärm zu verweisen (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 386, S. 413), welche von der ho. Behörde im gegenständlichen Bescheid als Auflage 2.20 vorgeschrieben wird.

Bezüglich der Lärm-Detailuntersuchung ist festzuhalten, dass die Festlegung von konkreten Maßnahmen aufgrund einer Detailevaluierung in der Bauphase in UVP-Verfahren üblich ist und auch vom BVwG im Sinne der Sicherstellung der Umweltverträglichkeit eines Bundesstraßenvorhabens als ausreichend bewertet wurde (vgl. BVwG vom 21. August 2017, W 143 2017269-2/297E zu A26 Linzer Autobahn). Auch der Verwaltungsgerichtshof hat in seinen Erkenntnissen vom 19. Dezember 2013, VwGH 2011/03/0160 und vom 25. November 2008, VwGH 2008/06/0026 zur Sicherstellung der Einhaltung der Grenzwerte und zwecks umfangreichen Schutzes der Nachbarn die nähere Konkretisierung der Lärmschutzmaßnahmen nach dem UVP-Verfahren ermöglicht.

Die Bürgerinitiative wendete ein, dass die Verhandlungsschrift (November 2016) den Verlauf und den Inhalt der Verhandlung nicht richtig, vollständig und nachvollziehbar wiedergebe. Die Art der Protokollierung sei unzulässig, die Miteinbeziehung der Parteien zur Erstellung eines Protokolls widerspreche dem AVG.

Zur Auseinandersetzung mit diesem Vorbringen wird auf die entsprechenden Ausführungen der ho. Behörde unter Punkt IV.2.2. der Bescheidbegründung (Überschriften „Zur Art der Protokollierung“ und „Zu den Einwendungen gegen die Verhandlungsschriften April/Mai 2016 und November 2016“) verwiesen.

Schließlich rügte die Bürgerinitiative, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Eigentümervertreter der ASFINAG und entscheidendes Verwaltungsorgan im gegenständlichen UVP-Verfahren sei.

Zur Auseinandersetzung mit diesem Vorbringen wird auf die entsprechenden Ausführungen der ho. Behörde unter Punkt IV.1.2 der Bescheidbegründung (Überschrift „Zum Vorwurf der Befangenheit der zuständigen Behörde“) verwiesen.

IV.3.11. Stellungnahme von Frau Arch. DI Constanze Strapetz vom 27. Dezember 2016

Mit Schreiben vom 27. Dezember 2016 erhob Frau Arch. DI Constanze Strapetz Einspruch gegen die Verhandlungsschrift (November 2016) und forderte erneut die Beiziehung eines Sachverständigen für Bauphysik. Sie brachte im Wesentlichen vor, dass die in der Verhandlung entstandene Diskussion zwischen ihr und dem Sachverständigen für Lärm in der Verhandlungsschrift (November 2016) nicht erwähnt werde. Der Sachverständige für Lärm habe die von ihr gestellten Fragen, was denn ein Haus mit üblichen Bauweise sei, was ein normaler Haushalt sei und welches die Systeme, die man in einem normalen Haushalt nicht finde, seien, nicht beantwortet. Auch ihre Frage, was für ein Gebäude denn dem „Standard“ entspreche, sei vom Sachverständigen für Lärm nicht beantwortet worden. Ihrer Forderung nach einem Sachverständigen für Bauphysik sei seitens des BMVIT nicht gefolgt worden. Sie beantrage nochmals, diese Fragen in einer Verhandlung zu klären, wo befugte Personen als Sachverständige für bauphysikalische Fragen geladen seien und zeige hiermit einen Verfahrensmangel seitens der Behörde auf. Es sei nicht rechtens, Gebäude als normal und unüblich zu bezeichnen, und ihren Besitzern aufgrund dieser Aussagen eine Beratung durch einen bauphysikalischen Sachverständigen zu verweigern.

Zur Auseinandersetzung mit diesem Vorbringen wird zunächst auf die entsprechenden Ausführungen der ho. Behörde unter Punkt IV.2.2. der Bescheidbegründung (Überschriften „Zur Art der Protokollierung“ und „Zu den Einwendungen gegen die Verhandlungsschriften April/Mai 2016 und November 2016“) verwiesen.

Die Forderung zur Beiziehung eines Bauphysikers wurde in der mündlichen Verhandlung ausreichend behandelt. Es wird diesbezüglich auf die Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 17, S. 134, S. 214 f, S. 216, S. 245 f, S. 340, verwiesen. Insbesondere ist auf die zusätzliche Maßnahmenforderung des Sachverständigen für Lärm zu verweisen (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 386, S. 413), welche von der ho. Behörde im gegenständlichen Bescheid als Auflage 2.20 vorgeschrieben wird.

IV.3.12. Stellungnahme der ASFINAG zur Stellungnahme der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 6.12.2016 sowie diverser Privatpersonen

Mit Schreiben vom 15. März 2017 bzw. mit E-Mail vom 20. März 2017 nahm die Projektwerberin (mit von Rinderer und Partner ZT KG erstellten Unterlagen, Stand 15. März 2017) zur Stellungnahme der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 6. Dezember 2016 sowie zu den beim BMVIT am 6. Dezember 2016 eingebrachten Stellungnahmen von Werner Schediwy, Mag. Georg Garber, Franz Grossleitner, Gertrude Tinhof, Renate Holzhammer, Ernst Holzhammer, Konstantin Bekiaris und Christine Bekiaris Stellung.

Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH) bezüglich Überprüfung von Objekten in der Invalidensiedlung (Einlage WU10-1) führte die Projektwerberin aus:

Modellierung der Gebäude im Rechenmodell

Die Modellierung der Gebäude als Kubus mit einer gemittelten Höhe zwischen Traufenhöhe und Firsthöhe entspricht den Vorgaben aller in Österreich zur Anwendung gelangenden Berechnungsprogramme sowie der einschlägigen Literatur.

Die Höhenangabe für Gebäude im verwendeten Rechenmodell erfolgt über die Festlegung der Erdgeschoßfußbodenhöhe und der relativen Gebäudehöhe (mittlere Traufenhöhe).

Fehler in der am 23.11.2016 übermittelten Tabelle: Die Ermittlung der im Rechenprogramm nicht ausgegebenen absoluten Höhe der Oberkante des Gebäudekubus erfolgte zur Erstellung dieser Tabelle irrtümlich nicht durch die Addition der relativen Gebäudehöhe zur Fußbodenhöhe des Erdgeschosses, sondern zu derjenigen des obersten Geschoßes. Damit wurden die absoluten Höhen bei Gebäuden mit zwei berücksichtigten Geschoßen um 2,8m und jene der Gebäude mit drei berücksichtigten Geschoßen um 5,6m zu hoch angegeben.

Neuaufnahme Invalidensiedlung Jänner 2017: Anfang Jänner 2017 erfolgte vom Büro Vermessung Schmid ZT GmbH, Klosterneuburg eine neue Aufnahme der Gebäudehöhen in der Invalidensiedlung. Die Ergebnisse dieser Erhebung werden gleichlautend in die Berechnungen aller in Bearbeitung befindlichen ASFINAG-Projekte des Umfeldes übernommen. Durch die Neuaufnahme der Gebäude hat sich gegenüber den bisher veröffentlichten Berechnungen ein Großteil der Immissionspunkte (zum Teil nur geringfügig) geändert und sind Berechnungsergebnisse nicht mehr direkt vergleichbar.

Daher werden alle bisher veröffentlichten Ergebnisse für den Siedlungsbereich Invalidensiedlung für die Betriebsphase und die Bauphase sowie die am 23.11.2016 übermittelte Tabelle durch die Neuberechnung Jänner 2017 ersetzt.

Auch wenn nach den Neuberechnungen andere als bisher angegebene Wohnobjekte mit Anspruch auf objektseitige Maßnahmen in Form von Schalldämmlüftern für Schlafräume ausgewiesen wird, bleibt dieser Anspruch für alle Objekte, wie er in den nunmehr ersetzten Berechnungen dargestellt wurde, weiterhin aufrecht.

Hinsichtlich der Berechnungsergebnisse zur Bauphase ist festzuhalten, dass zwar vereinzelt Schwellenwerte überschritten werden, die Grenzwerte zu den einzelnen Lärmindizes jedoch an allen Geschoßfronten deutlich unterschritten werden.

Zu Wohnhaus ON W 050

Das derzeit bestehende Wohnhaus W 050 wurde zwischen den Erhebungszeiträumen 2008 und 2016 errichtet und das vor 2008 bestandene eingeschossige Wohnhaus abgetragen. In der Erhebung Sommer 2016 wurde das Objekt W050 irrtümlich dem auf dem Nachbargrundstück befindlichen Objekt W049 gleichgesetzt. Im Foto auf der Seite 5 der Einlage WU 10-1 ist das Wohnhaus W 050 nicht zu sehen. Hier sind die Wohnhäuser W 051 bis W 056 erkennbar. Das etwas nach Norden versetzte Wohnhaus W050 ist auf diesem Bild nicht erkennbar.

Zu den fehlerhaft angegebenen Gebäudehöhen der Objekte W 051 bis W 056 wurde oben schon Stellung genommen. Die bisher vorliegenden Berechnungen erfolgten mit um 5,6m niedrigeren Gebäudehöhen dieser Objekte. Auf Basis der Neuerhebung Schmid Jänner 2017 erfolgt eine Neuberechnung.

Zum Siedlungsbereich Helmahof:

Im direkten Nahbereich von Siedlungsstraßen ist davon auszugehen, dass aufgrund der Schallausbreitung als Halbzylinder in Obergeschoßen die Emission der direkt vorbeiführenden Siedlungsstraße zu lediglich geringfügig höheren, jedoch im Wesentlichen zu niedrigeren Immissionen führt.

Wie in dem unten dargestellten Auszug aus den Tabellen der Einlage WU 8 zu erkennen ist, sind bereits im 3. und 4. Geschoß des Objektes H1-01 die Immissionen niedriger als im 2. Geschoß. Demnach ist davon auszugehen, dass im 5. Geschoß keine Immissionen zu erwarten sind, die über den Grenzwerten liegen. Die Grenzwerte nach BStLärmIV sind an allen Immissionspunkten der Objekte H1-01 bis H3-21 des Siedlungsbereiches Helmahof eingehalten bis deutlich unterschritten. Anhand der weiteren angeführten Ergebnisse und dem Vergleich der Immissionspegel in den Obergeschoßen zu denen im Erdgeschoß zeigt sich eine generelle Tendenz, dass die Werte im Obergeschoß niedriger sind als die für das Erdgeschoß berechneten Immissionen. Die berechneten Immissionen im Siedlungsbereich Helmahof liegen unter den Grenzwerten, daher werden diese auch in rechnerisch nicht berücksichtigten Obergeschoßen eingehalten.

Zur näheren Erläuterung erfolgt die Berechnung von Schnittlärmkarten. Die in den Tabellen ausgewiesenen Immissionspegel sind aus diesen Schnittlärmkarten nicht direkt ablesbar, da die Rechenpunkte der Schnittlärmkarten vor den Fassaden auch deren Reflexionsanteil beinhalten und damit bis 3 dB höher sein können als die ausgewiesenen Fassadenwerte.

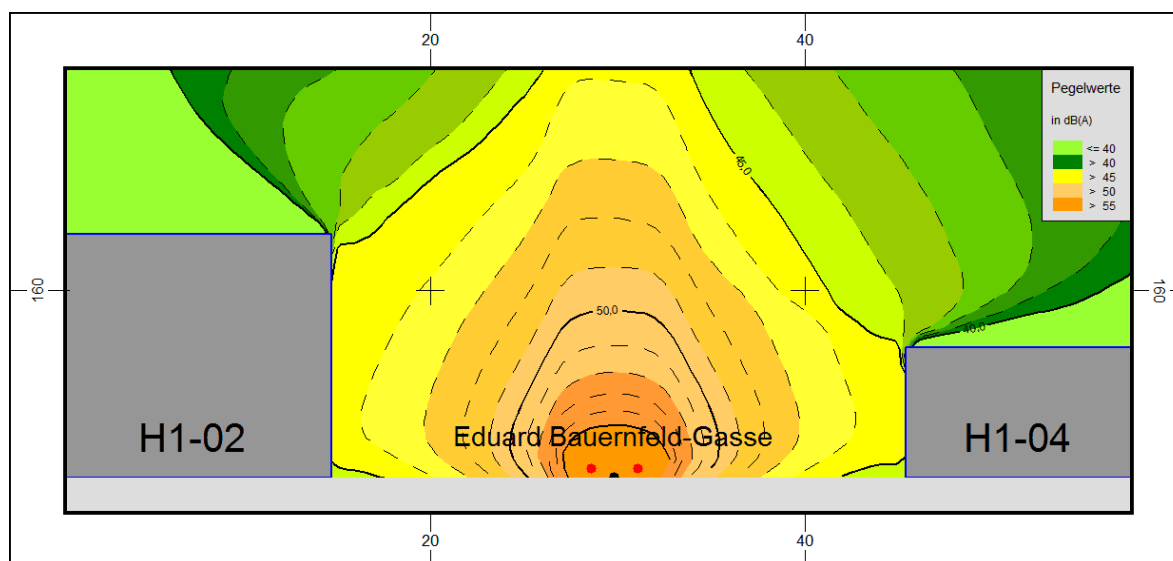


Abbildung 1 Schnittlärmkarte Siedlungsbereich Helmahof H1-02 - H1-04

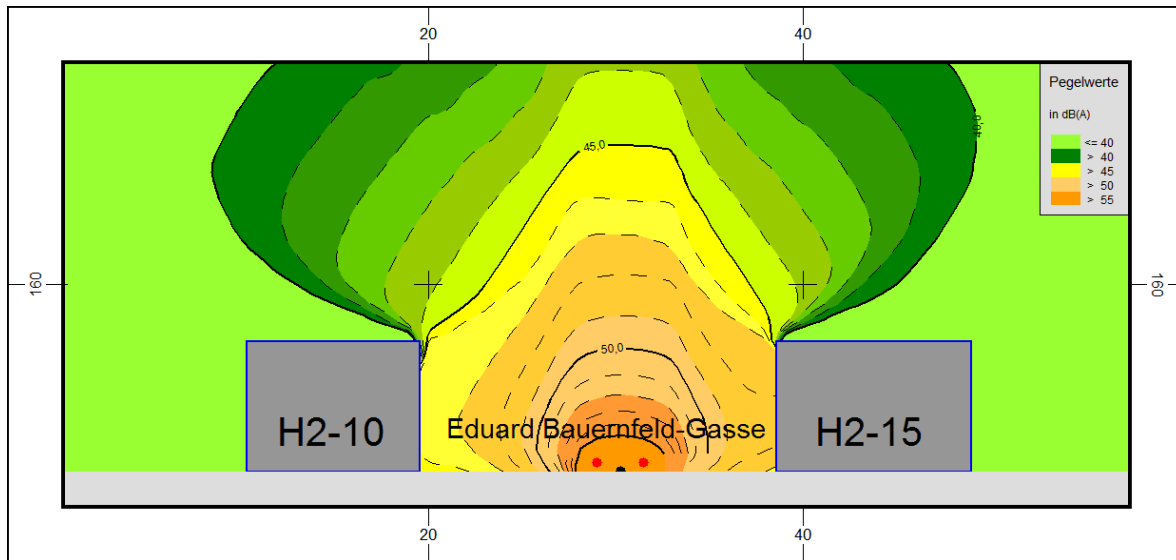


Abbildung 2 Schnittlärnkarte Siedlungsbereich Helmahof H2-10 - H2-15

Auszug aus : S8 Marchfeld Schnellstraße Zulaufstrecken Immissionsberechnung Detailergebnisse alle Fassaden																
Name	Ort	Strasse	HNr	HR	SW	Nutzung	R_Lden	R_Ln	OC_Lden	OC_Ln	IC_Lden	IC_Ln	OB_Lden	OB_Ln	1E_Lden	1E_Ln
H3_05	Helmahof	Adalbert Stifter-Gasse	9	SW	1	Wohnhaus	55,8	45,9	55,8	45,8	57,4	47,5	56,1	46,2	57,7	47,9
H3_05	Helmahof	Adalbert Stifter-Gasse	9	SW	2	Wohnhaus	55,5	45,5	55,5	45,5	57,0	47,1	55,8	45,9	57,4	47,5
H3_06	Helmahof	Adalbert Stifter-Gasse	11	SW	1	Wohnhaus	54,0	44,1	54,0	44,1	55,4	45,6	54,3	44,4	55,8	45,9
H3_06	Helmahof	Adalbert Stifter-Gasse	11	SW	2	Wohnhaus	53,9	44,0	53,9	44,0	55,3	45,5	54,2	44,3	55,6	45,8

Differenz der Berechnungsergebnisse der Obergeschoße zu denen des Erdgeschosses																
Name	Ort	Strasse	HNr	HR	SW	Nutzung	R_Lden	R_Ln	OC_Lden	OC_Ln	IC_Lden	IC_Ln	OB_Lden	OB_Ln	1E_Lden	1E_Ln
H3_05	Helmahof	Adalbert Stifter-Gasse	9	SW	2	Wohnhaus	-0,3	-0,4	-0,3	-0,3	-0,4	-0,4	-0,3	-0,3	-0,3	-0,4
H3_06	Helmahof	Adalbert Stifter-Gasse	11	SW	2	Wohnhaus	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,2	-0,1

Abbildung 3 Auszug aus den Tabellen der Einlage WU 8 und Differenzbildung

Es ist aus den dargestellten Schnittlärnkarten und aus den Tabellenausschnitten abzuleiten, dass entlang von Ortsdurchfahrten durch die Zuordnung eines Anspruches auf objektseitige Maßnahmen für das Erdgeschoß alle zum Zeitpunkt der Erhebungen bestehenden Gebäude mit Wohnnutzung ausreichend erfasst sind.

Die im Anhang beigefügte Lärnkarte „Untersuchungsbereich Helmahof Ausschnitte“ beinhaltet nach der Erstellung der Einlage WU 8 erhobene bzw. in den Einwendungen bemängelte zusätzliche Geschoße sowie die Objekte H1-00 und H1-01 Südwest zur Darlegung der Abgrenzung des Untersuchungsbereiches.

Detailuntersuchung im Zuge der Maßnahmenumsetzung

Im Zuge der Detailuntersuchung werden neben jenen Objekten, für die ein Anspruch ausgewiesen ist, auch jene Objekte Berücksichtigung finden, die (aus den Darstellungen der Einlage WU 1-05 A ersichtlich) nicht erfasst werden konnten, da sich entweder die Nutzungsart geändert hat oder ein zwischenzeitlicher Neubau errichtet wurde oder aus anderen Gründen. Für diese Objekte werden zum Zeitpunkt der Maßnahmenumsetzung zusätzliche Berechnungen zur Feststellung eines Anspruches durchgeführt.

Zu den Wohnhäusern H3-21 sowie 25-05 bis 25-09

Entgegen der Behauptung in der Einbringung BUH vom 06.12.2016 findet sich das Wohnhaus H3-21 am unteren Rand in der Mitte des Blattes H3 an der Abzweigung Nestroygasse/Im Föhrenhölzl.

Die Ergebnisse der Wohnhäuser 25-05 bis 25-09 sind in der Einlage WU 01-05A auf dem Blatt 25 dargestellt, die dazu gehörenden Berechnungsergebnisse finden sich in der Einlage WU 01-04-1A auf den Seiten 147 von 863 und 148 von 863. Dort ist auch festgehalten, dass die Objekte 25-05 und 25-07 einer Einzelfallbeurteilung hinsichtlich umzusetzender Maßnahmen zu unterziehen sind.

Zur Stellungnahme von Privatpersonen führte die Projektwerberin aus:

Einbringung von Christine Bekiaris vom 30.11.2016

Dem Wohnhaus ist die Objektnummer W 135 zugeordnet. Auch für dieses Wohnhaus erfolgt eine Neuberechnung.

Einbringungen von Renate Holzhammer, Ernst Holzhammer vom 30.11.2016

Dem Wohnhaus ist die Objektnummer W 175 zugeordnet. Für dieses Wohnhaus erfolgt eine Neuberechnung.

Einbringungen von Gertrude Tinhof, Grossleitner Franz vom 30.11.2016

Dem Wohnhaus ist die Objektnummer W 194 zugeordnet. Für dieses Wohnhaus erfolgt eine Neuberechnung.

Einbringung von Konstantin Bekiaris vom 30.11.2016

Das Wohnhaus wurde nach 2008 errichtet. Diesem ist die Objektnummer W 304 zugeordnet. Auch für dieses Wohnhaus erfolgt eine Neuberechnung.

Einbringungen von Mag. Georg Garber vom 01.12.2016

Dem Wohnhaus ist die Objektnummer W 205 zugeordnet. Für dieses Wohnhaus erfolgt eine Neuberechnung. (Wohnhaus in der Einbringung nicht bezeichnet, jedoch aus Vorbringung Beilage 50 zur Verhandlungsschrift ersichtlich).

Einbringung von Werner Schediwy, MBA vom 04.12.2016

Auf die Situation des Wohnhauses mit der zugeordneten Objektnummer W 050 wurde bereits in der Stellungnahme zur Einbringung BUH eingegangen. Für das Wohnhaus erfolgt wie für den gesamten Siedlungsbereich Invalidensiedlung eine Neuberechnung.

Im Anhang enthält die Stellungnahme der Projektwerberin die Immissionsberechnungen – Neuberechnung Jänner 2017 (Untersuchungsbereich Invalidensiedlung Adressenverzeichnis, Immissionstabellen Invalidensiedlung Betriebsphase, Immissionstabellen Invalidensiedlung Bauphase, Untersuchungsbereich Invalidensiedlung Übersichtskarte, Untersuchungsbereich Helmahof, Ausschnitte Lärmkarten).

IV.3.13. Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 27. April 2017

Der Sachverständige für Lärm, DI Andreas Neukirchen, setzte sich in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 27. April 2017 mit den am 6. Dezember 2016 bei der Behörde eingebrachten Einwendungen von Privatpersonen sowie mit den Einwendungen der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 6. Dezember 2016 und vom 21. Dezember 2016 auseinander.

Unter Punkt A) (Allgemeines) hielt der Sachverständige für Lärm zunächst fest:

Als Grundlage der Stellungnahme wird die am 30. Jänner 2017 eingelangte „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ von der Rinderer und Partner ZT KG herangezogen. Nach geringfügigen Korrekturen bzw. Ergänzungen wurde seitens der Projektwerberin am 20. März 2017 eine mit 15. März 2017 datierte Revision der „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ von der Rinderer und Partner ZT KG der Behörde übermittelt, die letztendlich für die lärmtechnische Beurteilung herangezogen wird. Die Gebäudehöhen bzw. die Stockwerksanzahl der Gebäude wurden stichprobenartig im Bereich der Invalidensiedlung durch Ortsaugenschein am 13. Februar 2017 und im Bereich Helmahof durch Ortsaugenschein am 8. März 2017 auf Plausibilität überprüft.

Unter Punkt B) (Stellungnahme zu den Einwendungen der Anwohner) setzte sich der Sachverständige für Lärm nach durchgeführtem Ortsaugenschein mit den Einwendungen der Anwohner auseinander.

Der Sachverständige für Lärm legte hinsichtlich der Einwendung von Herrn Werner Schediwy, MBA in einem Befund anhand eines Fotos die Situation des Objektes W050 dar und gelangte zu folgendem Ergebnis:

Entgegen den früheren Darstellungen als zweigeschossiges Objekt (siehe Einlage WU 10-1 Anhang 3) sind 3 Geschoße zu betrachten. In der „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ von der Rinderer und Partner ZT KG wurde das Objekt richtig gestellt und mit 3 Geschossen berechnet. An der Nordfassade wird für den Immissionseintrag nach § 6 (1) der BStLärmIV aus S_{8max} mit S_1 45,4 dB für den L_n angegeben. Die Maßnahmen, die aus der kumulativen Betrachtung von S_{8max} mit S_1 für den Immissionseintrag abgeleitet werden, werden vom Sachverständigen als Teil des Vorhabens gesehen (siehe auch Einlage WU 7A, Kapitel 5). Wendet man diese Betrachtung von S_{8max} mit S_1 an, so ist zusätzlich Objekt W 050 mit Anspruch auf Schalldämmlüfter zu versehen. Es ist daher als Teil des Vorhabens der Einbau von Schalldämmlüftern an den betroffenen Fassaden anzubieten. Dazu sind Detailuntersuchungen im Sinne von § 14 BStLärmIV durchzuführen. Für dieses Objekt liegen die Immissionspegel in den Bauphasen über den Schwellwerten des § 10 Abs.1 der BStLärmIV. Da Schwellwerte nach § 10 Abs. 1 BStLärmIV in den Bauphasen überschritten werden, sind Lärminderungsmaßnahmen nach § 12 erforderlich. Diese sind Bestandteil des Vorhabens. Alle Immissionspegel in den Bauphasen liegen unter den Grenzwerten gemäß § 10 Abs.4 BStLärmIV.

Der Sachverständige für Lärm legte hinsichtlich der Einwendung von Herrn Mag. Georg Garber in einem Befund anhand dreier Fotos die Situation der Objekte W205 und W206 dar und gelangte zu folgendem Ergebnis:

Entgegen den Darstellungen als zweigeschossiges Objekt W205 (siehe Einlage WU 10-1 Anhang 3 und „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ von der Rinderer und Partner ZT KG) sind 3 Geschosse zu betrachten. In der „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ von der Rinderer und Partner ZT KG wurde das Objekt W205 mit 2 Geschossen berechnet und weist im Obergeschoß an der Nordseite für den Immissionseintrag nach § 6 (1) der BStLärmIV aus S8max mit S1 einen Ln von 44,8 dB auf. Das Objekt W206 wurde eingeschossig berechnet. Die früheren Berechnungen zeigen im Obergeschoss an der Nordfassade für den Immissionseintrag nach § 6 (1) der BStLärmIV aus S8max mit S1 45,1 dB für den Ln. Damit ist bereits ein Anspruch auf Schalldämmlüfter nach TGA02 Lärm, Tabelle Nr.42 bzw. auch Einlage WU 10-1 Anhang 3 und früheren Einlagen gegeben. Eine Detailuntersuchung im Sinne von § 14 BStLärmIV ist bereits vorgesehen. In dieser Detailuntersuchung ist jedenfalls das Dachgeschoß mit seiner Giebelwand mit zu betrachten. Für dieses Objekt liegen die Immissionspegel in den Bauphasen unter den Schwellwerten des § 10 (1) der BStLärmIV. Es liegen daher alle Immissionspegel in den Bauphasen auch unter den Grenzwerten gemäß § 10 (4) BStLärmIV. Hinsichtlich Überplattung des Knotens S1/S8 wird auf die Stellungnahme der UVP-Koordination im Stellungnahmenband 2 (Einwendung 57.12) hingewiesen.

Der Sachverständige für Lärm legte hinsichtlich der Einwendungen von Herrn Franz Grossleitner und Frau Gertrude Tinhof in einem Befund anhand eines Fotos die Situation des Objektes W194 dar und gelangte zu folgendem Ergebnis:

In der „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ von der Rinderer und Partner ZT KG mit den durch einen Zivilgeometer evaluierten Gebäudehöhen wurde das Objekt W194 mit 2 Geschossen, wie bisher schon, berechnet. Für das hier maßgebende Kriterium des Immissionseintrages aus S8max mit S1 ist keine Überschreitung des Immissionseintrags Ln ($Ln > 45$ dB) nach § 6 (1) BStLärmIV gegeben. Für dieses Objekt liegen die Immissionspegel in den Bauphasen unter den Schwellwerten des § 10 (1) der BStLärmIV. Es liegen daher alle Immissionspegel in den Bauphasen auch unter den Grenzwerten gemäß § 10 (4) BStLärmIV.

Der Sachverständige für Lärm legte hinsichtlich der Einwendungen von Frau Renate Holzhammer und Herr Ernst Holzhammer in einem Befund anhand eines Fotos die Situation des Objektes W175 dar und gelangte zu folgendem Ergebnis:

In der „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ von der Rinderer und Partner ZT KG mit den durch einen Zivilgeometer evaluierten Gebäudehöhen wurde das Objekt W175 mit 2 Geschossen, wie bisher schon, berechnet. Für das hier maßgebende Kriterium des Immissionseintrages aus S8max mit S1 ist keine Überschreitung des Immissionseintrags Ln ($Ln > 45$ dB) nach § 6 (1) BStLärmIV gegeben. Für dieses Objekt liegen die Immissionspegel in den Bauphasen unter den Schwellwerten des § 10 (1) der BStLärmIV. Es liegen daher alle Immissionspegel in den Bauphasen auch unter den Grenzwerten gemäß § 10 (4) BStLärmIV.

Der Sachverständige für Lärm legte hinsichtlich der Einwendung von Herrn Konstantin Bekiaris in einem Befund anhand eines Fotos die Situation des Objektes W304 Objekt dar und gelangte zu folgendem Ergebnis:

In der „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ von der Rinderer und Partner ZT KG mit den durch einen Zivilgeometer evaluierten Gebäudehöhen wurde das Objekt W304 mit 2 Geschossen, wie bisher schon (WU10-1, Anhang 3), berechnet. Für das hier maßgebende Kriterium des Immissionseintrages aus S8max mit S1 ist keine Überschreitung des

Immissionseintrags L_n ($L_n > 45$ dB) nach § 6 (1) BStLärmIV gegeben. Für dieses Objekt liegen die Immissionspegel in den Bauphasen unter den Schwellwerten des § 10 (1) der BStLärmIV. Es liegen daher alle Immissionspegel in den Bauphasen auch unter den Grenzwerten gemäß § 10 (4) BStLärmIV.

Der Sachverständige für Lärm legte hinsichtlich der Einwendung von Frau Christine Bekiaris in einem Befund anhand eines Fotos die Situation des Objektes W135, dar und gelangte zu folgendem Ergebnis:

In der „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ von der Rinderer und Partner ZT KG mit den durch einen Zivilgeometer evaluierten Gebäudehöhen wurde das Objekt W135 mit 3 Geschossen, wie bisher schon (WU10-1, Anhang 3), berechnet. Für das hier maßgebende Kriterium des Immissionseintrages aus S_{8max} mit S_1 ist keine Überschreitung des Immissionseintrags L_n ($L_n > 45$ dB) nach § 6 (1) BStLärmIV gegeben. Für dieses Objekt liegen die Immissionspegel in den Bauphasen unter den Schwellwerten des § 10 (1) der BStLärmIV. Es liegen daher alle Immissionspegel in den Bauphasen auch unter den Grenzwerten gemäß § 10 (4) BStLärmIV.

Unter Punkt C (Stellungnahme zu den Einwendungen der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“) führte der Sachverständige für Lärm zu den Stellungnahmen der BUH vom 6. und 21. Dezember 2016 zunächst Folgendes aus:

Ad Punkt 1:

Hinsichtlich Lärmausbreitung stellt die Invalidensiedlung den komplexesten Bereich des Vorhabens dar. Einerseits umfährt ringförmig die geplante S_1 Lobau die Siedlung und andererseits sind die Auswirkungen des Knotens S_1/S_8 mit dem weiteren Straßenzug der S_8 zu berücksichtigen. Weiter sind die Werte des Immissionseintrags nach § 6 (1) BStLärmIV bei Objekten im Grenzbereich.

Aus diesem Grunde wurde vom SV ein Nachbesserungsauftrag, eine Überprüfung der Adress- und Objektsituation veranlasst. Dieser wird auch von der Einwenderin zitiert.

Auf Grund der gegenständlichen Einwendungen hinsichtlich Mängel bei den Gebäudehöhen, wurde von der Projektwerberin im Jänner 2017 eine Neuaufnahme der Gebäudehöhen durch einen Zivilgeometer veranlasst. Mit der Neuaufnahme gekoppelt wurde von der Projektwerberin die Gebäudesituation überprüft und eine Neuberechnung der Invalidensiedlung durchgeführt. Diese erfuhr eine Revision mit Stand 15.03.2017.

Die Immissionspegel in der Bauphase 1 im Bereich Invalidensiedlung liegen vereinzelt über den Schwellwerten des § 10 (1) der BStLärmIV. Details siehe Tabellen der Ergebnisse der Neuberechnung der Immissionswerte der Bauphasen im Anhang der Unterlage „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ von der Rinderer und Partner ZT KG vom 15. März 2017.

Da Schwellwerte nach § 10 (1) BStLärmIV in dieser Bauphase 1 überschritten werden, sind Lärminderungsmaßnahmen nach § 12 erforderlich. Diese sind Bestandteil des Vorhabens.

Alle Immissionspegel in den Bauphasen liegen unter den Grenzwerten gemäß § 10 (4) BStLärmIV.

Die neuen Unterlagen der Projektwerberin („Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“) wurden vom SV stichprobenartig überprüft, es wurden keine Fehler festgestellt, die eine Beurteilung nicht zulassen.

Die von der Projektwerberin in der Verhandlung am 23.11.2016 an den Verhandlungsleiter übergebene Gebäudehöhentabelle weist, wie in der Einwendung BUH festgestellt Fehler auf. Dieser Fehler in den Gebäudehöhen aus einer Sekundärrechnung spiegelt nicht die Modellierung

selbst wider und hat daher keine Auswirkung auf die Ergebnisse. Es handelt sich hier um einen Übertragungsfehler vom Modell in die Gebäudehöhenliste. Siehe dazu die Stellungnahme der Rinderer und Partner ZT KG vom 15.03.2017 (Seite 1). Zu unterscheiden sind jene Fälle, wo im Modell selbst ein Höhenfehler enthalten war (siehe zB. nachstehendes Objekt).

Die angeführte Reihenhausanlage Telephonweg 349, speziell das Haus 7, Objekt W 50, war in früheren Modellierungen mit der falschen Gebäudehöhe enthalten. Soweit ist der Einwand der BUH begründet. In den Unterlagen vom 15.03.2017 der Projektwerberin sind die Gebäudehöhen richtiggestellt worden. Zu Objekt W 50 wurde vom SV ein Ortsaugenschein durchgeführt und eine Stellungnahme zu den Einwendungen des Eigentümers Herrn Werner Schediwy, MBA getätigt (siehe Kapitel B gegenständlicher Stellungnahme).

Prinzipiell werden die Geschoße automatisiert geschossweise auf allen Fassaden eines Gebäudes berechnet, ob Fenster bzw. Öffnungen vorhanden sind oder nicht.

Dies wird der Anforderung Ansprüche festzustellen gerecht. Da Ansprüche auch mit der Nutzung der Räume einhergehen, werden diese in der Detailuntersuchung nach § 14 der BStLärmIV inklusive vorhandene Fenster und Türen weiter geprüft. Die Berechnung einer Fassade, die keine Öffnungen wie Fenster aufweist ist daher kein Fehler, wie in der Einwendung dargestellt, sondern dient nach Ansicht des Sachverständigen der Verfahrensökonomie, ohne die Rechte der Nachbarn einzuschränken.

Die Berechnungen nach Evaluierung der Gebäudehöhen zeigen für die 7 Häuser der Reihenhausanlage Telephonweg 349 nachstehendes Bild. Nur Haus 7 (W 050) zeigt eine Überschreitung beim Immissionseintrag nach § 6 (1) BStLärmIV auf der Nordfassade. Dieses Objekt steht räumlich etwas offener nach Norden als die übrigen Häuser. Diese Ergebnisse sind plausibel.

Der Einwand hinsichtlich Haus 1 (W 056) ist nachvollziehbar, erklärt sich aber aus der Vorgehensweise der Projektwerberin. Dieses Haus wurde ursprünglich mit 2 Geschossen berechnet (Einlage WU7A) mit im 2. Geschoss Nordfassade $L_n = 45,3$ dB. Dies löste bereits einen Anspruch aus. In den Unterlagen WU 10-1, Anhang 3 wurde die Berechnung mit 3 Geschossen durchgeführt, aber in der Tabelle das 3. Obergeschoß mit Werten ergänzt, die Werte der alten Berechnung blieben in der Tabelle für die unteren Geschoße bestehen. Diese Vorgangsweise war anscheinend gewählt worden, da man hier auf der ingenieurmäßig sicheren Seite für die Beurteilung von Überschreitungen lag. Die neuen Berechnungen vom 15.03.2017 mit den Richtigstellungen der Gebäudehöhen, wo alle Werte der Stockwerke eines Rechenlaufs sich in der Tabelle befinden, bestätigen dies (2. Stockwerk: $L_n = 44,4$ dB).

Zur Genauigkeit des Rechenverfahrens, sowie Modellannahmen (Schrägflächen, Kubus, etc) wird festgehalten, das Grenz- und Schwellwerte und das festgelegte Rechenverfahren mit seinen Modellierungs-Gepflogenheiten ein auf sich abgestimmtes System darstellen und nicht unabhängig voneinander zu sehen ist.

In den Stellungnahmenbänden und in den Verhandlungsprotokollen wurde bereits ausführlich zu Ungenauigkeiten, Tauglichkeit des Rechenverfahrens, etc. Stellung genommen (siehe zB. Stellungnahme Lärm zur Einwendung 36.4 Stellungnahmenband 2).

Zur Modellierung der Objekte als Kubus mit mittlerer Dachhöhe und nicht Firsthöhe:

Die Abschirmung durch andere Objekte ist dadurch im Modell geringer, liegt daher bei den Berechnungen auf der ingenieurmäßig sicheren Seite.

Früher hat man Immissionspunkte einen halben Meter vor dem Fenster gerechnet, wobei bei dieser Vorgangsweise durch die Reflexionen der zugehörigen Fassade der Pegel lauter berechnet wurde, als tatsächlich direkt am Fenster Schall ankommt. Eine Berechnung an der Fassade bereinigt diesen Effekt und findet sich daher auch in der BStLärmIV, die nachstehend zitiert wird.

„§ 4. Der maßgebende Immissionsort für die Berechnung der Lärmindizes gemäß § 3 Abs. 1 und 2 liegt bei Nachbarn auf der Fassade in der Höhe der jeweiligen Geschoße des Objektes.“

Der Hinweis in der Stellungnahme BUH vom 21. Dezember 2016, eingelangt bei der Behörde am 29. Dezember, auf die Richtlinie 2002/49/EG (§ 3 Abs. 1) über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm betrifft die Lärmindizes und darf nicht verwechselt werden mit der Bestimmung für die Auswertung nach der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (§ 5 Abs. 3 Punkt 3,) Fassadenpunkte in einer Höhe von 4 m im Abstand alle 3 m zu berechnen. Diese Bestimmung ist hier nicht anzuwenden.

Die angewendete geschossweise Betrachtung der Fassade, wie in der BStLärmIV enthalten, ist jedenfalls nicht nur die genauere Betrachtung, sondern sie ist auch anzuwenden.

Auszug aus Stellungnahme BUH vom 21. Dezember 2016:

„des Immissionsortes zu definieren. Laut BStLärmIV sind die Lärmimmissionen gemäß der vom BMVIT verbindlich erklärten RVS 04.02.11 – Lärmschutz zu berechnen. Der Immissionsort ist laut den Begriffsbestimmungen der RVS 04.02.11 – Lärmschutz: ‚Mitte des jeweils betrachteten Fensters bei bestehenden Wohn- oder ähnlichen Gebäuden.‘

Sowohl Herr DI Neukirchen, als auch die BStLärmIV verstoßen somit gegen die vom BMVIT (rechts-)verbindlich erklärte RVS-Richtlinie 04.02.11 – Lärmschutz. Überdies wäre es wenig sinnvoll Fassadenpegel zu ermitteln, und womöglich Schallschutzmaßnahmen für Fassaden vorzusehen, die über keine Fenster verfügen.“

In der RVS 04.02.11 wird an 2 Stellen, einerseits in den Begriffsbestimmungen, Kapitel 3 und andererseits in Kapitel 5.2 auf die Mitte des Fensters als Immissionsort bei Gebäuden hingewiesen. Die Feststellung der Einwenderin eines Verstoßes gegen die verbindlich erklärte RVS, kann vom Sachverständigen so nicht gesehen werden. Die der RVS rechtlich übergeordnete BStLärmIV bringt im § 7 Abs. 1 zum Ausdruck, dass nicht das ganze Regelwerk der RVS heranzuziehen ist, sondern Punkt 4.1 „Ermittlung der Emissionen“ (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.

Kapitel 3 und 5.2 der RVS werden damit nicht schlagend.

In der Regel wird für den berechneten Fassadenpunkt von einer Stockwerkshöhe, je nach Bebauungsstand von 2,80 -3,00 m ausgegangen, wobei der Immissionsort jeweils 1,5 m über dem jeweiligen Fußbodenniveau, und damit im Bereich von den Fenstern liegt.

Diese Modellabstraktion stellt den Stand der Technik dar. Wie bereits in gegenständlicher Stellungnahme erwähnt, werden die Geschoße automatisiert geschossweise auf allen Fassaden eines Gebäudes berechnet, ob Fenster bzw. Öffnungen vorhanden sind oder nicht.

Durch die Konkretisierung der Maßnahmen nach § 14 BStLärmIV wird sichergestellt, dass alle vorhandenen Öffnungen einer Fassade, die der geforderten Raumnutzung entsprechen, auch die gesetzlichen und technischen Ansprüche auf Maßnahmen erfüllen.

Eine genaue Vermessung jedes einzelnen Fensters einer Fassade wäre aus Sicht des Sachverständigen bei den ca. 55.000 berechneten Fassaden, im Hinblick auf den erzielbaren Zweck und der gebotenen Verfahrensökonomie, kein wirtschaftlich vertretbarer Aufwand.

Im Folgenden setzte sich der Sachverständige für Lärm mit den Einwendungen hinsichtlich Objekte in der Stadtgemeinde Deutsch-Wagram, Ortsteil Helmahof, nach durchgeführtem Ortsaugenschein auseinander.

Der Sachverständige für Lärm legte die Situation der Objekte 25-07 (Bockfließler Straße ON 188), 25-08 (Eduard Bauernfeld-Gasse ON 1) und 25-09 (Eduard Bauernfeld-Gasse ON 8/1) anhand von Fotos in einem Befund dar und gelangte zu folgendem Ergebnis:

Die Geschoßzahlen wurden in der Unterlage „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ von der Rinderer und Partner ZT KG vom 15. März 2017 richtiggestellt und der Kreuzungsbereich einer neuen Berechnung zugeführt. Die Neuberechnungen zeigen, dass für beide in den Einwendungen erwähnten Objekte 25_07 und 25_08, sowie für Objekt 25_09 keine Ansprüche nach BStLärmIV entstehen, was durch die vorgegebene Situation zu erwarten war.

Der Sachverständige für Lärm legte weiters die Situation der Objekte H1-01 und H1-00 anhand von Fotos in einem Befund dar und gelangte zu folgendem Ergebnis:

Die Einwendung der BUH, dass es sich bei dem Objekt H1-01 um 5 Geschosse handelt, war richtig und wurde durch den Ortsaugenschein bestätigt. Die Geschoßzahl wurde in der Unterlage „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ von der Rinderer und Partner ZT KG vom 15. März 2017 richtiggestellt und es erfolgte eine Neuberechnung.

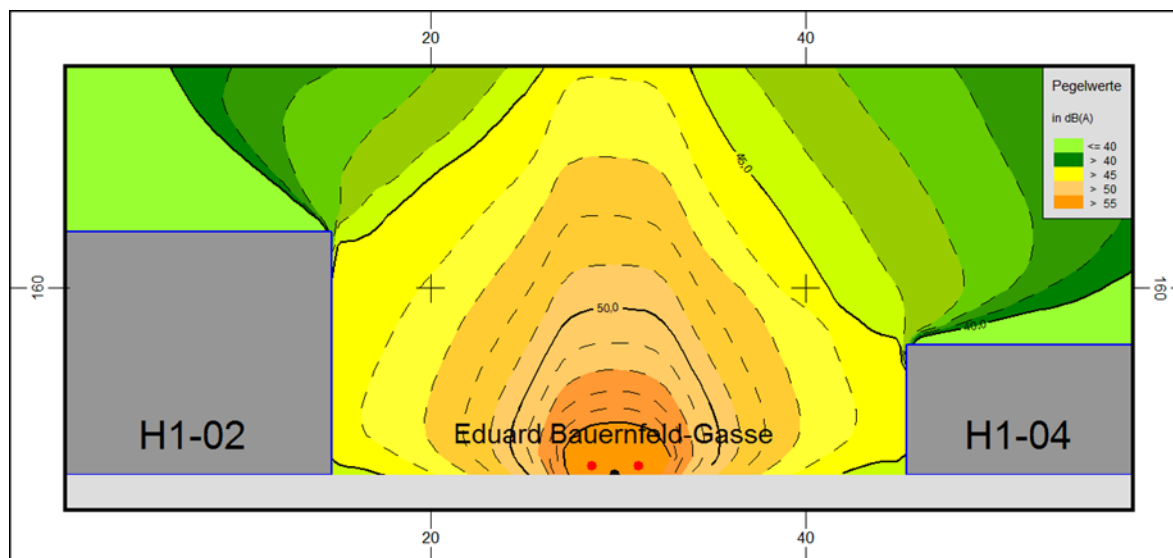
Für die Neuberechnung wurde auch das Objekt ON 8/4 ergänzt, sowie das Objekt H1-00 einer Fassadenberechnung unterzogen. Die Neuberechnungen zeigen, dass für das Objekt H1-01 keine Ansprüche nach BStLärmIV entstehen, was durch die von der L13 durch das Gebäude ON 8/1 abgeschirmte Situation bei H1-01 zu erwarten war (siehe auch Schnittlärnkarte in der Stellungnahme der Projektwerberin bzw. die Tabellenergebnisse). Das Objekt H1-00 weist auf der L13 zugewandten Seite bereits ohne Vorhaben Werte Lden größer 65 dB bzw. Ln größer 55 dB auf. Dies ist ein Fall für die Einzelfall-Beurteilung nach BStLärmIV. Durch die Vorgaben des Humanmediziners, da die Pegelerhöhungen an der maßgebenden Fassade kleiner 0,4 dB betragen und die Pegel unter Lden = 70 dB und unter Ln = 60 dB liegen, entstehen daher auch in diesem Fall keine Ansprüche nach BStLärmIV. Diese Aussage über die Ansprüche kann über Analogie auch für das rosa Objekt Bockfließler Straße ON 186 daneben getroffen werden, welches einen größeren Abstand zur Straßennachse aufweist als Objekt H1-00. Wir befinden uns hier bereits in einem Bereich, wo die straßenseitigen Fronten Pegelerhöhungen kleiner 0,4 dB aufweisen.

Der Sachverständige für Lärm legte weiters die Situation der Objekte H3-05 und H3-06 anhand von Fotos in einem Befund dar und gelangte zu folgendem Ergebnis:

Die Einwendung der BUH, dass es sich bei dem Objekt H3-05 und Objekt H3-06 um 1-geschoßige Gebäude handelt, war richtig und wurde durch den Ortsaugenschein bestätigt. Die Größe der Dachfenster straßenseitig, sowie die Dachneigung lässt keine Wohnnutzung im Dach von Objekt H3-05 vermuten. Für diese Objekte wurden WU 08 jeweils 2 Stockwerke berücksichtigt. Damit wurde jedenfalls auf einer ingenieurmäßig sicheren Seite im Hinblick auf Ansprüche nach BStLärmIV gerechnet. Betrachtet man die Auswirkungen hinsichtlich Grenzwertüberschreitungen nach BStLärmIV kann nachstehend allgemein gültig für die Objekte an der Eduard Bauernfeld-Gasse (ausgenommen jener Kreuzungsbereich der weiter oben bereits behandelt wurde) und Adalbert-Stifter-Straße festgestellt werden.

Aus den H1-Ausschnitten im Anhang der Unterlage „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ von der Rinderer und Partner ZT KG vom 15. März 2017 ist an der Grundstücksgrenze und teilweise innerhalb des Straßenraumes die 50-dB-Linie in 4m Höhe und 6 m Höhe dargestellt. Die Schnittlärnkarten vom Querschnitt in der Eduard Bauernfeld-Gasse in derselben Unterlage zeigen, dass bei vorliegender Ausbreitungssituation, Gebäudehöhen und Verkehrsbedingungen einerseits die oberen Geschosse weiter entfernt von der 50 dB-Linie in 6 m Höhe liegen als die unteren Geschosse von der 50 dB-Linie in 4 m Höhe sind (die 50 dB-Linie in 6

m Höhe liegt näher zur Straßenmitte) und andererseits die geringe Verkehrsmenge keine Grenzwertüberschreitungen nach BStLärmIV nach sich zieht. Auch die Berechnungen dieser zwei Gebäude in WU 08 bestätigen diese Feststellung. Das heißt weiter, dass in diesem Bereich keine Ansprüche durch das Vorhaben ausgelöst werden.



Schnittlärmmarte aus der Unterlage „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ von der Rinderer und Partner ZT KG vom 15. März 2017, Abbildung 1

Obige Abbildung des L_n zeigt, dass auch bei 4-geschoßigen Gebäuden und darüber bei dieser Ausbreitungssituation keine Grenzwertüberschreitungen auftreten können.

Der Sachverständige für Lärm legte weiters die Situation der Objekte H3-18, H3-19 und H3-20 anhand von Fotos in einem Befund dar und gelangte zu folgendem Ergebnis:

Die Einwendung der BUH, dass es sich bei dem Objekt H3-18 und Objekt H3-19 um 2-geschoßige Gebäude handelt, war richtig und wurde durch den Ortsaugenschein bestätigt. Die Ausbreitungssituation unterscheidet sich etwas vom übrigen Straßennetz, da hier der Einfluss von der etwas entfernteren Straße „Im Föhrenhölzl“ gegeben ist. Die Geschößzahl der drei Objekte wurde in der Unterlage „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ von der Rinderer und Partner ZT KG vom 15. März 2017 richtiggestellt und es erfolgte eine Neuberechnung. Die Neuberechnungen zeigen (siehe Tabellen im Anhang der Stellungnahme der Projektwerberin), dass die zu Grunde liegenden Verkehrsmengen zu keiner Grenzwertüberschreitung nach BStLärmIV führen und damit auch für diese Objekte keine Ansprüche auf Maßnahmen bestehen. Bei der beim Ortsaugenschein am 8. März 2017 ebenso stichprobenartig durchgeführten Prüfung der Geschoße der Gebäude an der Eduard Bauernfeld-Gasse wurden keine Gebäude gefunden, bei denen mit Grenzwertüberschreitungen nach BStLärmIV gerechnet werden muss.

Betrachtet man die Historie des Projektablaufes, so sind von Planungsbeginn an bis zum heutigen Tag, Gebäude weggerissen, neu errichtet, ausgebaut bzw. umgebaut worden. Es ist nicht auszuschließen, dass diese Bauvorhaben nach den Stichtagen der Erhebungen für die lärmtechnischen Fachbeiträge fertiggestellt werden. Ebenso ist die Zuordnung von Stockwerken dann erschwert, wenn diese nicht von öffentlichen Flächen einsehbar sind. Deren Nutzung und damit ein Erfordernis für Ansprüche auf Maßnahmen sind jedenfalls im Zuge der Untersuchung nach § 14 BStLärmIV zu klären.

Um in oben genannten Fällen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen für Nachbarn zu verlieren, wird vom Sachverständigen folgende neue Maßnahme 2.N3 gefordert:

„Im Zuge der Detailuntersuchung nach § 14 BStLärmIV sind in Bereichen von Pegelerhöhungen größer 1 dB zwischen den Nullplanfällen und den Vorhabensplanfällen jeweils zum Prognosezeitpunkt 2025 und etwas über diese Bereiche hinaus (nächste Gebäude außerhalb Grenzwertlinien aber nicht weiter als 20 m außerhalb) auch jene Gebäude zu erfassen die bis Bescheid des gegenständlichen Vorhabens entweder neu errichtet, lärmtechnisch relevant umgebaut bzw. lärmtechnisch relevant ausgebaut (Dachbodenausbau etc.) wurden. Eine Abgrenzung pro Straßenzug kann über die maßgebenden Grenzwertlinien in der Höhe der jeweiligen vorhandenen Stockwerke getätigt werden. Ein ausgebautes Dachgeschoß ist bei der Abgrenzung jedenfalls zu berücksichtigen. Schneiden Gebäude die für sie maßgebenden Grenzwertlinien, so sind sie in die geschossweise Fassaden-Berechnung aufzunehmen und bei Grenzwertüberschreitungen nach BStLärmIV ist die Nutzung der Geschosse und ihre Öffnungen (Türen, Fenster) zu überprüfen und es sind bei Vorliegen von Aufenthaltsräumen gem. § 2 Abs. 2 BStLärmIV den betroffenen Nachbarn Lärmschutzmaßnahmen anzubieten. Maßgebende Grenzwertlinien sind jene mit Grenzwerten nach § 6 Abs. 2 bzw. Pegelerhöhungen größer 1 dB, wobei diese in der Höhe der jeweiligen, vorhandenen Stockwerke berechnet werden.“

IV.3.14. Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Hydrogeologie und Grundwasser vom 20. April 2017

In seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 20. April 2017 setzte sich der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser, Mag. Christian Wolf, mit den Stellungnahmen der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 06. Dezember 2016 und 21. Dezember 2016 wie folgt auseinander:

Zur Stellungnahme vom 06. Dezember 2016:

Zur Ausführung, dass die gegenständliche Gutachtensergänzung vollinhaltlich das TGA 11 ersetzt, ist festzuhalten, dass die Einwendung richtig ist. Es handelt sich hierbei um einen Tippfehler – korrekterweise müsste es natürlich heißen „ersetzt vollinhaltlich das TGA 12“.

Hinsichtlich des Einwandes, dass die Berechnungen bei einem Abstand von 50 m mit dem Excel-Sheet „Einzelereignis Maximalkonzentration“ des Leitfadens Versickerung Chloridbelasteter Strassenwässer durchzuführen wären, ist festzuhalten, dass dies durch den Sachverständigen im Zuge der Begutachtung durchgeführt wurde und dabei festgestellt wurde, dass bei einem Abstand von 50 m die ermittelten kurzzeitigen Spitzenkonzentrationen rechnerisch unter den ermittelten mittleren Konzentrationen liegen. Aus diesem Grund ist hier der gewählte Rechenansatz zulässig.

Hinsichtlich der Einwendung, dass die Ergebnisse der Berechnungen der Chloridkonzentrationen als nicht nachvollziehbar ausgewiesen wurden, ist festzuhalten, dass hier nur der Eingangsparameter „Entfernung zur Trasse“ verändert wurde, und dieser in den Tabellen angeführt ist, so dass die Nachvollziehbarkeit gewährleistet ist. Hinsichtlich der Berechnungen, welche durch den Gutachter selbst durchgeführt wurden, ist festzuhalten, dass auch hier die geänderten Eingangsparameter im Gutachten beschrieben sind, und die Berechnungen somit

nachvollziehbar sind. Es wurde die Berechnung in einem 50 m Abstand gewählt, um die Größenordnung der Chloridzusatzkonzentrationen im Nahebereich beurteilen zu können.

Hinsichtlich der Variabilität der Eingangsparameter (kf-Werte, Winkel der Grundwasserfließrichtung, Grundwassermächtigkeit, Gefälle) wurde bereits in der Verhandlung angeführt, dass diese durch die Sedimentationsgenese des gegenständlichen Bereiches gegeben ist und naturgemäß die Berechnungen nur qualifizierte Abschätzungen sein können. Aus fachlicher Sicht sind die gewählten Ansätze jedenfalls plausibel und vertretbar. Auch die gewählte Unterteilung der Trassenabschnitte ist aus diesem Gesichtspunkt vertretbar.

Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf Brunnen wurde davon ausgegangen, dass es sich bei den Angaben der Projektwerberin um die Abstände in Fließrichtung handelt. Naturgemäß ist auch hier eine gewisse Variabilität gegeben, da sich jedoch mit zunehmender Entfernung ausschließlich die Grundwasserneubildung auf die ermittelten Chloridkonzentrationen auswirkt, ist die Kenntnis des metergenauen Abstandes von Brunnen zur Ermittlung der Umweltverträglichkeit nicht erforderlich. Wenn man z.B. beim Brunnen 57 den Abstand von 290 m auf 200 m reduziert, ergibt sich dadurch nur eine rechnerische Konzentrationserhöhung von 40,8 mg/l (bei 290 m) auf 41,6 mg/l (bei 200 m).

Zum gewählten Ansatzes des Porenvolumens ist festzuhalten, dass dieser Wert bei dem numerischen Modell von Joanneum Research verwendet wurde. Der Ansatz nach Marotz kann, muss jedoch nicht verwendet werden und soll als Orientierung für den Benutzer des Sheets dienen. Die Abstandsgeschwindigkeit wird im gegenständlichen Sheet nicht aus Filtergeschwindigkeit und Porenvolumen errechnet, sondern kann abweichend davon, vom Benutzer eingegeben werden; dies ist z.B. sinnvoll, wenn für den gegenständlichen Bereich genauere Methoden der Bestimmung der Abstandsgeschwindigkeit (z.B. Tracerversuche o.ä.) vorliegen. Bei einer Änderung der Porosität ist die Änderung der Abstandsgeschwindigkeit durch den Benutzer des Sheets eigenständig zu berechnen und einzugeben. Somit wirkt sich eine Änderung des Porenvolumens sehr wohl auf die Abstandsgeschwindigkeit aus, wenn diese, wie im gegenständlichen Fall (unter anderem) aus diesem Parameter abgeleitet wird.

Hinsichtlich der verwendeten Kartenunterlage (mittlerer Grundwasserspiegel vom 01.02.2001 lt. Joanneum Research) wird festgehalten, dass ein diesbezügliches Zitat vorliegt und es sich bei dieser Abbildung um eine verkleinerte Form der Beilage 7 dieses Berichtes handelt.

Hinsichtlich der Unterschiede zur Karte der mittleren Grundwasserspiegelstände des „NÖatlas“ kann festgehalten werden, dass diese Unterschiede im Wesentlichen den Bereich östlich von Projektkilometer 9,5 betreffen. Hier ist einerseits auf unterschiedliche Interpolationsmethoden und Basisdaten zurückzuführen, dass sich etwas andere Grundwasserspiegelhöhen ergeben. Die geringeren Höhen des MGW im östlichen Bereich führen wahrscheinlich auf andere Bemessungsgrundlagen zurück, die Relevanz hinsichtlich der zu erwartenden Chloridzusatzkonzentrationen, ist, ob der dort vorliegenden hohen Grundwassermächtigkeit (angenommen 20 m bei MGW), allerdings gering - dies insbesondere unter dem Aspekt der starken Zunahme der Grundwassermächtigkeit im Grundwasserabstrom. Bei den durchgeführten Bohrungen in diesem Bereich wurden Grundwassermächtigkeiten von > 24 m (KB 17) bzw. ca. 16 m (KB 18) gemessen, dies bestätigt die verwendeten Berechnungsgrundlagen.

Die angesprochenen Unsicherheiten betreffen im Wesentlichen die Ermittlung der höchsten zu erwartenden Grundwasserspiegel, bei welchen eine sehr hohe Genauigkeit aufgrund der damit verbunden Konsequenzen baurechtlicher Natur erforderlich ist und es wurden daher entsprechende Unsicherheitsbereiche durch Joanneum Research ausgewiesen. Künstliche Veränderungen der Geländehöhen (z.B. durch Materialabbau) bedingen zudem natürlich auch Probleme bei der Ausweisung der Flurabstände wie sie in der gegenständlichen Karte vorliegen. Grundsätzliche Aussagen über den Aquifer und dessen Kennwerte sind jedoch anhand der vorhandenen Karten möglich. Es wird nochmals festgehalten, dass es sich aufgrund der immer vorhandenen sedimentologisch bedingten natürlichen Anisotropien nicht um genaue Berechnungen der Chloridzusatzkonzentrationen handeln kann, sondern realistischerweise nur um Abschätzungen.

Die Entnahme aus Brunnen und die damit bedingte Änderung des Grundwasserspiegelgefälles ist lokal relevant, für die gegenständliche Betrachtung erscheint sie vernachlässigbar.

Hinsichtlich der Aussagekraft der bestehenden Chloridkonzentrationen wird festgehalten, dass als Beurteilungsgrundlage die bisher höchsten gemessenen Konzentrationen der letzten Jahre bei den bestehenden GZÜV-Sonden herangezogen wurden und dies somit eine Beurteilung auf der sehr sicheren Seite darstellt, da nicht gleichzeitig bei allen Sonden dieser Wert auftreten wird. Sehr lokal können naturgemäß höhere Werte (z.B. durch Felddüngung oder Straßensalz von untergeordneten Straßen) nicht ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich der Berechnung des Dispersionskoeffizienten wird festgehalten, dass diese unter Berücksichtigung des Abstandes des Beurteilungspunktes erfolgt und so die Entfernung berücksichtigt.

Hinsichtlich der Ungenauigkeiten kann festgehalten werden, dass diese naturgemäß gegeben sind, jedoch nicht wie angeführt einige 1000% betragen.

Die Festlegung des „Spülstosses“, wobei 15% der Chloridjahresmenge impulsförmig eingebracht werden, sowie der Beeinträchtigungsdauer basiert auf den Ergebnissen einer inversen Modellierung bei dem Projekt Guntramsdorf, welche gezeigt hat, dass die Annahmen von geringen Konzentrationen für die Festlegung der Beeinträchtigungszeiträume sowie die Annahme des impulsförmigen Inputs von 15% der Gesamtjahresstreuemenge realitätsnahe sind.

Hinsichtlich der verwendeten Formel aus MULL & HOLLÄNDER wird darauf hingewiesen, dass die angeführte Formel 13.2.3.3. (Anhang 13) nicht herangezogen werden kann, da diese einen dauernden Eintrag des Chlorids annimmt und somit von einem Stationärzustand ausgeht, der hier nicht gegeben ist.

Hinsichtlich der durch die Einwenderin durchgeführten Berechnungen (S. 14) ist festzuhalten, dass solche Extremwerteingaben nicht realitätsnahe sind. Diese Berechnungen gehen von einem sehr geringen Durchlässigkeitsbeiwert aus. Wenn ein solcher vorhanden ist, versteilt sich das Gefälle bzw. umgekehrt gibt es bei sehr niederem Gefälle üblicherweise einen hohen Durchlässigkeitsbeiwert. Zudem ist der Anstromwinkel zu gering gewählt, und es sind die damit durchgeführten Berechnungen nicht realitätsnahe. Weiters ist der Sprühnebelverlust für diesen Abschnitt um den Faktor 10 zu hoch gewählt, die Abstandsgeschwindigkeit ist für diesen Bereich unrealistisch niedrig, insofern alle weiteren darauf basierenden Aussagen bzw. Berechnungen falsch.

Natürlich handelt es sich bei Teilbereichen des gegenständlichen Projektbereiches um einen sensiblen Grundwasserkörper (insbesondere der Einzugsbereich der WVA Obersiebenbrunn). Da jedoch zu erwarten ist, dass mit dem neuen Entwässerungskonzept und der Ableitung der Winterwässer in den Rußbach nur mehr ein Bruchteil des ausgebrachten Chlorids zur Versickerung kommt und die zu erwartende Mehrbelastung für das Grundwasser nur sehr gering sein wird, ist aus Sicht des Gutachters die Abschätzung der zu erwartenden Chloridzusatzkonzentrationen mit der durchgeführten Methode zulässig. Demzufolge ist eine numerische Modellierung der Auswirkungen der Anteile des chloridbelasteten Sprühnebels, welcher in das Grundwasser verlagert wird aus der Sicht des Gutachters nicht erforderlich.

Zur Stellungnahme vom 21. Dezember 2016:

Zur Ausführung, dass „technisch und baulich sehr komplexe bzw. teure Bauwerke erforderlich sein können“, welche „vermutlich große Auswirkungen auf die Umwelt“ haben, wird festgehalten, dass damit mit solchen Bauwerken im Wesentlichen ein Horizontalfilterbrunnen für die Wasserversorgung von Hrn. Ing. Haindl gemeint ist bzw. war. „Große Auswirkungen auf die Umwelt“ sind dadurch nicht zu erwarten, da die entnommene Wassermenge ja bereits auch im Ist-Zustand entnommen wird bzw. dafür ein entsprechendes Wasserrecht besteht. Auch durch die allfällige Verlegung von anderen Brunnen sind keine „großen Auswirkungen“ auf die Umwelt zu erwarten, da ja auch dort keine Veränderung der Wasserentnahmemengen zu erwarten ist. Im Detail wird auf das entsprechende Wasserrechtsverfahren verwiesen.

Hinsichtlich des Einwandes, dass weitere Brunnen nicht richtig erfasst wurden, ist festzuhalten, dass dies natürlich nicht gänzlich auszuschließen ist. Grundsätzlich erscheinen die eingereichten Unterlagen diesbezüglich plausibel und nachvollziehbar.

Hinsichtlich der Verbesserungsforderung ist festzuhalten, dass die für die Berechnung verwendeten Eingangsparameter für den SV weitgehend plausibel dargestellt wurden, einzelne kleinere Korrekturen wurden im Zuge der Erstellung des Sachverständigengutachtens durchgeführt. Die Ausführungen der Projektwerberin auf S. 32 -33 (Einlage PAE 7.1) wurden bei den durchgeführten neuen Berechnungen durch die Projektwerberin und in weiterer Folge auch durch den SV nicht weiter berücksichtigt und sind daher für die Beurteilung auch nicht relevant.

Bei der Berechnung der zu erwartenden Chloridzusatzkonzentrationen durch die Projektwerberin bzw. den Sachverständigen wurde jedenfalls berücksichtigt, dass sich die „Eintragsmenge Chlorid“ je Laufmeter quer durchflossenen Aquiferfläche in Abhängigkeit vom Winkel zur Straße verändert.

IV.3.15. Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Oberflächenwasser und Straßenwässer vom 20. April 2017

In seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 20. April 2017 setzte sich der Sachverständige für Oberflächenwasser und Straßenwässer mit den Stellungnahmen der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 06. Dezember 2016 und 21. Dezember 2016 wie folgt auseinander:

Zur Stellungnahme vom 06. Dezember 2016:

In dem Einwand wird in Zweifel gezogen, dass eine Abdichtung der Raumgitterwände samt zugehörigerer Drainage aus statisch-konstruktiven bzw. Kostengründen durchgeführt wird.

Diesem Einwand ist aus fachlicher Sicht entgegen zu halten, dass mit dem zur Umweltverträglichkeitsprüfung vorgelegten Einreichprojekt keine Detailplanung von einzelnen Bauausführungen vorgenommen wurde. Demgemäß kann auch aus den vorliegenden Plänen nicht abgeleitet werden, dass eine ausreichende Abdichtung der Raumgitterwände und eine ggf. erforderliche Drainage der Sickerbereiche hinter der Raumgitterwand statisch-konstruktiv machbar ist oder nicht.

Als Ergebnis der mündlichen Verhandlung wurde die Maßnahmenforderung 11.2 wie folgt adaptiert:

„Maßnahme 11.2: In Abschnitt der S 8 von S 8 km 3,1 bis S 8 km 10,4 sowie der darin befindlichen Anschlussstellen ist zu gewährleisten, dass Straßenwässer, die durch Sprühnebel innerhalb eines Bereichs von

- 15m neben den durch den Winterdienst bestreuten Flächen der Hauptfahrbahnen und*
- 10m neben den durch den Winterdienst bestreuten Flächen der Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren sowie der Rampenfahrbahnen*

verfrachtet werden, nicht in das Grundwasser gelangen können.

In den Steilwandbereichen ist zu gewährleisten, dass es zu keiner Versickerung von Straßenwässern im Bereich zwischen der Fahrbahn und dem Steilwandfuß kommt. Im Besonderen ist zu gewährleisten, dass die Dichtmaßnahme in diesem Bereich dicht in die Steilwand eingebunden wird.

Weiters ist zu gewährleisten, dass es zu keiner Versickerung von Straßenwässern im Bereich jener Böschungen kommt, welche zwischen Fahrbahn und Ableitungs- bzw. Kombinationsmulde situiert ist.

Die Anlagen zur Sammlung der Straßenwässer sind entsprechend den daraus resultierenden höheren Abflussbeiwerten und Eintragsflächen im Rahmen der wasserrechtlichen Einreichung neu zu dimensionieren.“

Der Schutz des Grundwassers ist mit dieser Maßnahme gewährleistet, die technische Ausgestaltung ist von der Antragstellerin mit der wasserrechtlichen Einreichung vorzulegen.

Zur Stellungnahme vom 21. Dezember 2016:

Mit der UVP werden Vorhabenswirkungen auf das Schutzgut Wasser betrachtet. Maßgeblich zu dieser Beurteilung ist das System der Straßenentwässerung und die Menge der allfällig die Gewässer belastenden Schadstoffe aus dem Bau und Betrieb der Straße. Aus den vorliegenden Einreichunterlagen ist sowohl das System der Straßenentwässerung, das Ausmaß der Straßenflächen und damit auch die Menge an auf diese Straßenflächen anfallenden Schadstoffen ersichtlich. Maßgeblicher Schadstoff ist das Chlorid aus den im Winterdienst aufgebrauchten Streumitteln. Weitere straßenspezifische Schadstoffe werden in den dem Stand der Technik entsprechenden, ausreichend dimensionierten Gewässerschutzanlagen insoweit rückgehalten, als daraus keine relevante Beeinträchtigung des als Vorfluter für Winterwässer vorgesehenen Rußbachs wie auch des Grundwassers zu erwarten ist.

Unmaßgeblich für die Belastung des Rußbachs ist die detaillierte Dimensionierung von Mulden, Rohrleitungen oder Gewässerschutzanlagen. Dies erfolgt unter Berücksichtigung allfälliger Auflagenforderungen aus dem UVP Verfahren. Ein Beurteilungskriterium für das UVP-Verfahren stellen diese Dimensionierungen nicht dar. Bislang durchgeführte Verfahren, in welchen entsprechende Dimensionierungen vorgelegt wurden, haben gezeigt, dass Auflagenforderungen aus dem UVP-Verfahren entsprechende Neudimensionierungen erforderlich machen. Wenngleich für einzelne Entwässerungsabschnitte entsprechend meiner Auflagenforderungen eine Zunahme der Einzugsflächen zur Entwässerung von Böschungsf Flächen zu erwarten ist, so ist abzuschätzen, dass sich daraus keine maßgebliche Vergrößerung der Gewässerschutzanlagen ergibt.

Hinsichtlich der Tiefenlage der zur Straßenentwässerung notwendigen Rohrstränge muss wiederum auf das Wasserrechtsverfahren verwiesen werden. Darin muss ein technisch einwandfrei umsetzbares Projekt hinsichtlich Frostfreiheit der Rohre, der Auftriebssicherheit, der erforderlichen Abstände von Versickerungen zum Grundwasser etc. vorgelegt werden.

Gemäß den Auflagenforderungen des Sachverständigen für Oberflächenwasser und Straßenwässer sind die Errichtung von dichten Rohrsträngen und deren laufende Prüfung auf Dichtheit vorgesehen. Demgemäß ist sowohl ein Austritt ungereinigter Straßenwässer in das Grundwasser, wie auch ein Eindringen von Grundwasser in die Rohrstränge auszuschließen.

Hinsichtlich der Abflussverhältnisse im Rußbach ist darauf zu verweisen, dass der Rußbach ja kein Gewässer mit natürlichen Abflussverhältnissen, bestimmt durch ein klar umgrenztes Einzugsgebiet, ist sondern ein aus der Donau künstlich dotiertes Gewässer. Eine Änderung der Betriebsordnung der Marchfeldkanalbetriebsgesellschaft im Jahr 2016 hat zu den Änderungen in den charakteristischen Abflussdaten im Rußbach geführt.

Hinsichtlich der Anzahl und Lage der Pumpwerke wird nochmals auf die im Einwand angegebenen Plandokumente verwiesen, in welchen die Lage und damit die Anzahl der Pumpwerke klar ersichtlich sind. Demgemäß kann der Vorwurf, dass der Sachverständige keine Aussage zur Lage und Anzahl der Pumpwerke treffen kann, nicht nachvollzogen werden. Ergänzend dazu ist festzustellen, dass auch nachvollziehbare Angaben zur Nivelette des Vorhabens, wie auch zu den Querneigungen im Einreichprojekt vorliegen. Wenn diese auch teilweise missverständliche oder im geringen Maß auch fehlerhafte Angaben zu diesen Vorhabensdetails zeigen, so ist jedoch jedenfalls mit der entsprechenden fachlichen Erfahrung und Sachkenntnis deren Beurteilungsfähigkeit gegeben.

Hinsichtlich einer allfälligen Erhöhung der Chloridbelastung des Rußbachs infolge eines höheren Bemessungswerts der Streumengen auf der S1 Wiener Außenring Schnellstraße ist festzustellen, dass eine derartige Erhöhung und deren Auswirkung auf Gewässer Gegenstand des noch ausstehenden Wasserrechtsverfahrens zur S1 ist.

IV.3.16. Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. Juni 2017

In seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 21. Juni 2017 ergänzte der Sachverständige für Lärm seine Stellungnahme vom 27. April 2017 wie folgt:

Die Projektwerberin trifft in ihrer Stellungnahme vom 15. März 2017 nachstehende Aussage:

„Anfang Jänner 2017 erfolgte vom Büro Vermessung Schmid ZT GmbH, Klosterneuburg eine neue Aufnahme der Gebäudehöhen in der Invalidensiedlung. Die Ergebnisse dieser Erhebung werden gleichlautend in die Berechnungen aller in Bearbeitung befindlichen ASFINAG-Projekte des Umfeldes übernommen. Durch die Neuaufnahme der Gebäude hat sich gegenüber den bisher veröffentlichten Berechnungen ein Großteil der Immissionspunkte (zum Teil nur geringfügig) geändert und sind Berechnungsergebnisse nicht mehr direkt vergleichbar.“

Aus Sicht des Sachverständigen für Lärm kann nachstehendes festgehalten werden:

Auf Grund der Einwendungen hinsichtlich Mängel bei den Gebäudehöhen wurde von der Projektwerberin im Jänner 2017 eine Neuaufnahme der Gebäudehöhen durch einen Zivilgeometer veranlasst. Mit der Neuaufnahme gekoppelt wurde von der Projektwerberin die Gebäudesituation überprüft und eine Neuberechnung der Invalidensiedlung durchgeführt. Diese erfuhr eine Revision mit Stand März 2017. Ebenso wurden Objekte in der Siedlung Helmahof richtiggestellt und neu berechnet (siehe auch Stellungnahme des SV Lärm vom 27.04.2017).

Die Gebäudehöhen bzw. die Stockwerksanzahl der Gebäude wurden stichprobenartig im Bereich der Invalidensiedlung durch Ortsaugenschein am 13. Februar 2017 und im Bereich Helmahof durch Ortsaugenschein am 8. März 2017 auf Plausibilität überprüft.

Die Berechnungsergebnisse sind jedenfalls nicht direkt vergleichbar mit den Berechnungen vor den Berechnungen mit Stand 15.03.2017, da zum Beispiel Objekt W050 in der Invalidensiedlung dort mit falscher Höhe und Stockwerksanzahl berechnet wurde (siehe Stellungnahme des SV Lärm vom 27. April 2017, Punkt B)

Konkret sind nachstehende Objekte in der Invalidensiedlung durch die Neuberechnung betroffen.

Die 17 Objekte W037, W038, W058, W061, W063, W067, W080, W103, W119, W124, W125, W127, W154, W156, W166, W194 und W205 weisen nach den Berechnungen vorgelegt mit Stand 15.03.2017 im Planfall Ln S1+S8max keine Werte über 45 dB auf, behalten aber ihre Ansprüche aus früheren Berechnungen (siehe Einlage WU10-1, Tabelle 1: Objekte Invalidensiedlung Maßnahmenzuordnung).

Zu den in der Ergänzung Teilgutachten Lärm 02 in Kapitel 4.2.3.1, Immissionseintrag nach § 6 (1) BStLärmIV beschriebenen Ansprüchen kommen Ansprüche von nachstehenden 50 Objekten (73 Gebäudefassaden) aus dem Planfall S8max + S1 der Berechnungen Stand 15.03.2017 dazu.

Nach Wiedergabe einer Tabelle, in der zusätzliche Objekte mit Anspruch auf Schalldämmlüfter (aus Berechnungen mit Stand 15.03.2017 der Projektwerberin) angeführt sind, führte der Sachverständige für Lärm weiter aus:

Rechnet man pro zusätzlicher, betroffener Fassade (73 Stück) den Einbau eines Schalldämmlüfters, so ergeben sich je nach Einheitspreisansatz zwischen €36.500,- und €73.000,- Mehrkosten beim passiven Lärmschutz. Dies sind ca. 3 % bis 6 % der in Einlage WU-1-01, Kapitel 4.2 angegebenen Baukosten der Lärmschutzwände für das Einreichprojekt S8 West (€ 1.205.280,-) ohne dabei die Kosten der weiteren gesetzten aktiven Maßnahmen zu berücksichtigen.

Wie bereits im Teilgutachten 02 Lärm ausgeführt ist aus den Schnittdarstellungen Einlage WU-1-01, Kapitel 4.2.3 anschaulich ersichtlich, dass ein weiteres Erhöhen der Lärmschutzwände über das bereits geplante Maß hinaus keine ausreichenden, wirtschaftlich darstellbaren Verbesserungen der Schallsituation bringen. Im Hinblick auf die 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. bzw. 3. 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, entspricht dem Stand der Technik und den Bestimmungen des § 8 in Verbindung mit § 9 Abs. 1 BStLärmIV (Siehe Teilgutachten 02 Lärm).

Diese Aussage bleibt aufrecht, auch wenn sich das Kostenverhältnis geringfügig Richtung passive Lärmschutzmaßnahmen (Schalldämmlüfter) verschiebt.

Festgehalten wird, dass durch das Vorhaben S8 West (Planfall S8max) keine Überschreitungen nach § 6 (1) BStLärmIV vorliegen.

Zum Bereich Siedlung Helmahof und den für diesen Bereich erfolgten Neuberechnungen bzw. Einwendungen wird auf die Stellungnahme des SV Lärm vom 27.04.2017 verwiesen.

Betrachtet man die Historie des Projektsablaufes, so sind von Planungsbeginn an bis zum heutigen Tag, Gebäude weggerissen, neu errichtet, ausgebaut bzw. umgebaut worden. Es ist nicht auszuschließen, dass diese Bauvorhaben nach den Stichtagen der Erhebungen für die lärmtechnischen Fachbeiträge fertiggestellt werden. Ebenso ist die Zuordnung von Stockwerken, dann erschwert, wenn diese nicht von öffentlichen Flächen einsehbar sind. Deren Nutzung und damit ein Erfordernis für Ansprüche auf Maßnahmen sind jedenfalls im Zuge der Untersuchung nach § 14 BStLärmIV zu klären.

Um in oben genannten Fällen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen für Nachbarn zu verlieren, wurde vom Sachverständigen Lärm eine neue Maßnahme 2.N3 gefordert (siehe Stellungnahme des SV Lärm vom 27. April 2017).

Die Projektwerberin trifft in ihrer Stellungnahme vom 15.03.2017 nachstehende Aussage.

„Auch wenn nach den Neuberechnungen andere als bisher angegebene Wohnobjekte mit Anspruch auf objektseitige Maßnahmen in Form von Schalldämmlüftern für Schlafräume ausgewiesen wird, bleibt dieser Anspruch für alle Objekte, wie er in den nunmehr ersetzten Berechnungen dargestellt wurde, weiterhin aufrecht.“

Festgehalten wird, dass bereits bei früheren Berechnungen ausgewiesene Ansprüche vom SV für Lärm als Teil des Vorhabens gesehen werden und damit durch die Neuberechnungen nicht aufgehoben werden.

Für die Objekte in der Invalidensiedlung liegen mehr Immissionspegel in den Bauphasen über den Schwellwerten des § 10 (1) der BStLärmIV als bei den ursprünglichen Berechnungen. Die Werte der einzelnen Objekte mit ihren Fassaden sind dem Anhang der Stellungnahme der Projektwerberin vom 15.03.2017 zu entnehmen.

Da Schwellwerte nach § 10 (1) BStLärmIV in den Bauphasen überschritten werden, sind Lärminderungsmaßnahmen nach § 12 erforderlich. Diese sind Bestandteil des Vorhabens.

Alle Immissionspegel in den Bauphasen liegen unter den Grenzwerten gemäß § 10 (4) BStLärmIV.

Die vorgelegten Berechnungen sind nachvollziehbar und plausibel, die Veränderungen in den Lärmwerten sind auf die Revision der Gebäudesituation zurück zu führen.

IV.3.17. Fachgutachterliche Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 16. Juni 2017

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima setzte sich in ihrer fachgutachterlichen Stellungnahme vom 16. Juni 2017 mit der am 25. April 2017 veröffentlichten Version 3.3 des Handbuchs Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs auseinander. Diese Veröffentlichung stellte eine Änderung des Standes der Technik dar, welche bei der Umweltverträglichkeitsprüfung des gegenständlichen Vorhabens zugrunde lag. Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima beurteilte in ihrer fachgutachterlichen Stellungnahme die Auswirkungen auf die Immissionssituation des gegenständlichen Vorhabens aufgrund der neuen Emissionsfaktoren des HBEFA V3.3 und gelangte nach einer Gegenüberstellung der Emissionsfaktoren und einer Auseinandersetzung mit den Immissionen in der Bauphase und in der Betriebsphase zu dem Ergebnis, dass sich aus Sicht des Fachgebietes „Luftschadstoffe und Klima“ bei Berücksichtigung des neuen Handbuchs für Emissionsfaktoren 3.3 keine geänderte Bewertung für das gegenständliche Vorhaben ergibt.

Da auch unter Zugrundelegung des neuen HBEFA von der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima in der Stellungnahme vom 16. Juni 2017 dargelegt wurde, dass die Beurteilungs- bzw. Genehmigungsgrenzwerte von NO₂ in den betrachteten Planfällen eingehalten werden, war es aus Sicht der ho. Behörde nicht erforderlich, eine ergänzende humanmedizinische Stellungnahme einzuholen. Der Beurteilungskriterien in Bezug auf NO₂ finden sich im Teilgutachten Humanmedizin vom Februar 2016.

IV.3.18. Stellungnahme von Arch. DI Constanze Strapetz vom 10. August 2017

Frau Arch. DI Constanze Strapetz brachte in ihrer im Rahmen des Parteiengehörs abgegebenen Stellungnahme vom 10. August 2017 im Wesentlichen vor:

Unter Punkt 1. (Mangel - formal - Fehlende Unterlagen im Parteiengehör) kritisierte Frau Arch. DI Strapetz, dass sich der Sachverständige für Lärm auf Unterlagen der Projektwerberin beziehe, die nicht im Parteiengehör aufgelegt seien. Es werde im Gutachten von SV Neukirchen vom 21. Juni 2017 eine Revision der Neuberechnungen mit 15. März 2017 der ASFINAG erstellten Berechnung vom Jänner erwähnt. Der SV spreche von einer nicht vergleichbaren Situation, die nicht nachvollziehbar sei, da die Revision der Berechnung nicht Bestandteil der Unterlagen dieses

Parteiengehörs sei. Aufgrund der Unübersichtlichkeit und Unvollständigkeit der vorgelegten Unterlagen fordere sie daher eine Neuauflage des Parteiengehörs, in der diese fehlenden Unterlagen und Berechnungen, die den Parteien und Nachbarn vorenthalten würden, ergänzt werden.

Dazu ist festzuhalten, dass die Parteien des Verfahrens mit ho. Schreiben vom 4. Juli 2017 aufgefordert wurden, zwecks Kenntnisnahme ua. von der Stellungnahme der Projektwerberin vom 15. März 2017 betreffend Neuberechnung der Lärmimmissionen im Untersuchungsbereich Invalidensiedlung und von Objekten in Helmahof gemäß § 17 AVG Akteneinsicht im ho. Bundesministerium zu nehmen. Als Service wurde ua. die zuvor erwähnte Stellungnahme der Projektwerberin bei den Gemeindeämtern der Standortgemeinden zur Einsicht aufgelegt sowie im Internet auf der Homepage des BMVIT veröffentlicht. Diese im Rahmen des Parteiengehörs aufgelegte Stellungnahme der Projektwerberin vom 15. März 2017 enthält jene Berechnungen, auf die sich der Sachverständige für Lärm in seinen fachgutachterlichen Stellungnahmen vom 27. April 2017 und 21. Juni 2017 bezogen hat. Es wurden somit den Parteien keine Unterlagen bzw. Berechnungen vorenthalten.

Unter Punkt 2. (Mangel — formal — fehlende Zustellung der Unterlagen an die Parteien) brachte Arch. DI Frau Strapetz vor, es sei eine schriftliche Verständigung über dieses Parteiengehör allen Parteien, die in der Verhandlung vom November 2016 um Parteienstellung angesucht haben, zuzustellen. Diese Parteien seien seitens des BMVIT nicht verständigt worden, dass ihr Gesuch erfolgreich gewesen sei. Dieser Umstand stelle einen schweren, formalen Mangel in diesem Verfahren dar. Die Ansprüche dieser Parteien seien berechtigt gewesen. Dies zeige die von der Projektwerberin getätigte Aktion der Neuberechnung der Schallbelastung an den Gebädefassaden. Es sei daher rechtlich erforderlich, dass all jene, die um Parteienstellung während des laufenden Verhandlungsverfahrens ersucht hatten, diese auch bekommen und davon verständigt werden und dass Parteiengehör wiederholt werde.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass das gegenständliche Verwaltungsverfahren von der Behörde als Großverfahren im Sinne der §§ 44a ff AVG eingeleitet wurde.

Gemäß § 44f Abs. 1 AVG kann die Behörde, wenn der Antrag gemäß § 44a Abs. 1 kundgemacht worden ist, Schriftstücke durch Edikt zustellen. Hiezu hat sie gemäß § 44a Abs. 3 zu verlautbaren, dass ein Schriftstück bestimmten Inhalts bei der Behörde zur öffentlichen Einsicht aufliegt; auf die Bestimmungen des Abs. 2 ist hinzuweisen. Mit Ablauf von zwei Wochen nach dieser Verlautbarung gilt das Schriftstück als zugestellt. Abs. 2 sieht vor, dass die Behörde das Schriftstück während der Amtsstunden mindestens acht Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen und den Beteiligten auf Verlangen Ausfertigungen des Schriftstückes auszufolgen und den Parteien auf Verlangen unverzüglich zuzusenden hat. Nach Maßgabe der vorhandenen technischen Möglichkeiten hat sie das Schriftstück im Internet bereitzustellen. § 24f Abs. 14 UVP-G 2000 sieht ergänzend vor, dass bei einer Zustellung behördlicher Schriftstücke gemäß § 44f AVG durch Edikt die öffentliche Auflage abweichend von § 44f Abs. 2 AVG bei der zuständigen Behörde und in der Standortgemeinde vorzunehmen ist.

Die Behörde machte von dieser Bestimmung Gebrauch, um das Schreiben vom 4. Juli 2017, GZ BMVIT-312.408/0021-IV/IVVS-ALG/2017, mit welchem die Verfahrensparteien zum Parteiengehör aufgefordert wurden, sämtlichen Verfahrensparteien per Edikt zuzustellen.

Unter Punkt 3. (Mangel bei der Kostengegenüberstellung Passiver/Aktiver Schallschutz) brachte Frau Arch. DI Strapetz vor, die in der Verhandlung vom November 2016 von der BI „Lebenswertes Neu Eßling“ geforderte Gegenüberstellung der Kosten des Passiven Schallschutzes und der Kosten der Schallschutzmaßnahme einer Überplattung des Verkehrsknotens 51/58 von Hrn. SV Neunkirchen sei nicht belegbar und fehle in der Stellungnahme der Projektwerberin und in jener von Hrn. SV Neunkirchen. In der Stellungnahme von Hrn. SV Neunkirchen sei in den Kosten die in der Verhandlung vom November 2016 schon zugesagte Vorgangsweise, mit einer bauphysikalischen Berechnung und Optimierung der Gebäude, welche passive Schallschutzmaßnahmen erhalten, nicht einberechnet worden. Es sei im Mittel € 500,00 bis € 1000,00 pro Fassade einberechnet worden. Dies sei viel zu gering, wenn man eine seriöse Energieberechnung der betroffenen Gebäude berücksichtigen solle. Es gehe ja auch darum, der möglichen Schimmelbildung und der fehlende Querlüftung der Gebäude bei unsachgemäßem Einbau der Schalldämmlüfter entgegen zu wirken. Dies zeigt nur nochmal, dass der SV für Lärm nicht geeignet sei, eine wärmetechnische Beurteilung der Gebäudesituation durchzuführen. Sie fordere abermals, einen befugten Sachverständigen für Wärmeschutz in dieses Verfahren beizuziehen, um diese Berechnungen zu prüfen bzw. durchzuführen.

Das Thema „Kostengegenüberstellung passiver/aktiver Schallschutz“ wurde aus Sicht der ho. Behörde im TGA Lärm bzw. im Rahmen der mündlichen Verhandlung (siehe Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 50, S. 217) ausreichend behandelt. Es wird diesbezüglich auch auf Punkt VI.1.2 der Begründung verwiesen.

Unter Punkt 4 (Mangel bei den zum Parteiengehör vorgelegten Unterlagen) brachte Frau Arch. DI Strapetz vor, die in der Verhandlung vom November 2016 geforderte Vorgangsweise der Erstellung eines fachlichen Lüftungskonzeptes für das betroffene Gebäude und die Überprüfung desselben durch einen befugten Sachverständigen der Behörde sei nicht miteinberechnet. Jeder Anrainer, der das Recht auf objektseitigen Schallschutz habe, solle das gleiche Verfahren bekommen. Ferner seien diese Maßnahmen im Verfahren vom Bundesministerium von einem zuständigen Sachverständigen für Wärme- und Feuchteschutz festzulegen. Ein Sachverständiger für Lärm sei nicht die richtige Person, diese Parameter für ein so bedeutendes UVP-Verfahren im Fachgebiet Wärme- und Feuchteschutz festzulegen. Die Berechnung des Nachweises der Vermeidung der sommerlichen Überwärmung für jedes Objekt habe durch einen befugten Sachverständigen im Fachgebiet Wärmeschutz zu erfolgen. Der Ersatz der Fensterlüftung ist nachzuweisen. Die Bauweise und das geänderte Lüftungskonzept seien zu prüfen, um eine Kondensatbildung beim Einbau von Schalldämmlüftern auszuschließen. Jeder Eigentümer, dessen Gebäude ein Recht auf passiven Schallschutz habe, solle von dieser Vorgehensweise in Form eines Maßnahmenkatalogs informiert werden, sodass eine Gleichbehandlung bei der Verteilung von Passiven Schallschutzmaßnahmen möglich sei.

Das Thema „bauphysikalische Überprüfung der Lüftungskonzepte“ wurde in der mündlichen Verhandlung ausreichend behandelt. Es wird diesbezüglich auf die Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 17, S. 134, S. 214 f, S. 216, S. 245 f, S. 340, verwiesen. Insbesondere ist auf die zusätzliche Maßnahmenforderung des Sachverständigen für Lärm zu verweisen (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 386, S. 413), welche von der ho. Behörde im gegenständlichen Bescheid als Auflage 2.20 vorgeschrieben wird.

Unter Punkt 5. (Mangel —fehlendes Einbeziehen von bekannten Projekten) brachte Frau Arch. DI Strapetz vor, die untersuchte Gesundheitsbelastung des Untersuchungsgebietes betreffe nur

die S 8 West. Es werde in diesem UVP-Verfahren nicht die Gesundheitsbelastung inkl. der S 8 Ost berechnet. Dieser Umstand sei langfristig gesehen, nicht korrekt. Im UVP-Verfahren sollten längerfristig und vorausschauend die Auswirkungen des Projektes auf die Umgebung inkl. der folgenden Objekte geprüft werden. Stelle sich bei der Herstellung der S 8 Ost in weiterer Folge heraus, dass die passiven Schallschutzmaßnahmen nicht mehr ausreichen, so ergäben sich dann nicht absehbare Mehrkosten für den Bund.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass das Thema „Berücksichtigung der S 8 Ost“ im bisherigen Verfahren (siehe z.B. Stellungnahmenband 1, Einwand 29.10, S. 137 f, Einwand 29.12, S. 139, Einwand 29.32, S. 158 f, Einwand 30.6, S. 227 f, Einwand 30.31, S. 258 f; siehe z.B. auch Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 62 f, S. 244 f) ausreichend behandelt wurde. Diesbezüglich wird auch auf Punkt IV.2. (Punkt „Zum Vorbringen, die S 8 Ost sei eine absehbare Entwicklung“) der Begründung verwiesen.

Unter Punkt 6. (Mangel – falsche Berechnung bei konkreten Projekt) brachte Frau Arch. DI Strapetz vor, bezüglich Schallberechnung betreffend Objekt W 202 sei in der Verhandlung das Fenster zu Ostfassade beeinträchtigt worden. In der Neuberechnung vom Jänner 2017 sei das Projekt neu berechnet worden. In der Stellungnahme vom SV Neunkirchen führe dieser an, dass das Gebäude an der Südfassade eine passive Schallschutzmaßnahme zusätzlich erhalte. In der Berechnung von der ASFINAG liege der Ln jedoch auch an der Nordfassade über dem Schwellenwert von 45 dB. Es liege durch diese Unklarheit bei jenem besagten Objekt wieder der Verdacht nahe, dass mehrere Objekte nicht richtig geprüft worden seien. Die Unterlagen seien so formuliert, dass eine Prüfung selbst für die Sachverständigen selbst nicht mehr möglich sei. Es werde eine korrekte Neuberechnung des gesamten Umgebungsgebietes der Invalidensiedlung erforderlich sein. Wobei in der Berechnung von der Projektwerberin selbst alle Aspekte und Korrekturen eingearbeitet werden sollten, damit die Berechnung eindeutig zu prüfen sei und nachvollziehbar werde. Dies sei Aufgabe der Projektwerberin und nicht der Sachverständigen oder der Anrainer. Durch das Dulden dieser Vorgangsweise durch die Behörde werde die Arbeitsbelastung der Behörde und der Projektwerberin auf die Anrainer und Bürger übertragen. Es liege ein dringender Handlungsbedarf bei der zuständigen Behörde vor, dieser sollte nun endlich stattfinden.

Hier liegt aus Sicht der ho. Behörde ein Missverständnis der Einwenderin vor. Die Beantwortung durch den Sachverständigen für Lärm im Stellungnahmenband bzw. in der Verhandlung bezieht sich auf den ursprünglichen Berechnungsstand. Die neuesten Berechnungen der ASFINAG (Stand März 2017), auf die sich der Sachverständige für Lärm in seiner Stellungnahme bezieht, weisen für das angesprochene Objekt W 202 andere Werte auf.

IV.3.19. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 7. August 2017

In ihrer Stellungnahme vom 7. August 2017 brachte die Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ zur fachgutachterlichen Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima betreffend Aktualisierung des Handbuchs Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA 3.3) im Wesentlichen Folgendes vor:

Das HBEFA 3.3 sei keine geeignete Grundlage für die luftschadstofftechnische Beurteilung. Es ergehe daher der Antrag, das BMVIT möge der ASFINAG eine Neuberechnung der

Luftschadstoffe auftragen, sobald die Datenlage hinreichend genau sei (frühestens mit Veröffentlichung des HBEFA 4.1), oder den Genehmigungsantrag abweisen.

Weiters widerspreche die Annahme einer einheitlichen Vorbelastung für alle Straßen im gesamten Untersuchungsraum den Denkgesetzen und sei daher falsch. Es ergehe daher der Antrag, der BMVIT möge der ASFINAG einen Verbesserungsauftrag erteilen, der zum Inhalt habe, die Vorbelastung aller gegenständlicher Straßenzüge hinreichend genau mittels Messungen vor Ort im Sommer und Winter zu ermitteln (JMW und HMW).

Weiters ergäben sich durch die Annahme einer falschen Verkehrssituation viel zu geringe NO_x-Immissionen entlang der B 8. Die NO_x-Emissionen im Bereich Deutsch-Wagram und zahlreichen anderen Straßenabschnitten im Untersuchungsraum seien viel zu gering angesetzt worden. Es ergehe daher der Antrag, der BMVIT möge der ASFINAG einen Verbesserungsauftrag erteilen, der zum Inhalt habe, die Luftschadstoffimmissionen mit den richtigen Verkehrssituationen neu zu berechnen. Für die Ermittlung der Verkehrsqualität und der Fahrgeschwindigkeiten für die einzelnen Streckenabschnitte könne im Regelfall das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsbelastungen (HBS) bzw. die RVS 03.01.11 herangezogen werden. Für komplexe Situationen, wie im Zentrum von Deutsch-Wagram (auch z.B. Strasshof) könnten nur Geschwindigkeitsmessungen vor Ort zu gesicherten Ergebnissen führen, welche für eine realitätsnahe Berechnung der Luftschadstoffe und Lärmimmissionen zwingend erforderlich seien.

Hinsichtlich Feinstaub sei davon auszugehen, dass die motorbezogenen Feinstaub-Emissionen ebenfalls weit höher als bisher angenommen zur Entstehung von sekundärem Feinstaub beitragen. Es ergehe daher der Antrag, der BMVIT möge der ASFINAG einen Verbesserungsauftrag erteilen, der zum Inhalt habe, die zusätzlichen Feinstaubemissionen infolge der stark gestiegenen NO_x-Emissionen zu ermitteln, insbesondere, da der Bezirk Gänserndorf als ein Feinstaubsanierungsgebiet gemäß UVP-G ausgewiesen sei.

Das in allen Fachberichten genannte Projektziel „Erhöhung der Lebensqualität durch Verringerung der Emissionen in den Ortsdurchfahrten“ werde nunmehr auch hinsichtlich Luftschadstoffen verfehlt. Da in den Ortsdurchfahrten wesentlich mehr Personen durch Luftschadstoffe und Lärmimmissionen belastet würden als entlastet, ergehe der Antrag, der BMVIT möge den Genehmigungsantrag wegen Nichterreicherung der Projektziele abweisen.

Im Zuge der Detailuntersuchung Helmahof, Einlage WU8, Oktober 2015, sei auch eine Berechnung der Luftschadstoff-Immissionen durchgeführt worden. Eine Neuberechnung mit den Emissionsfaktoren des HBEFA 3.3 fehle in der gegenständlichen Stellungnahme der Sachverständigen Dr. Baumann-Stanzer. Es werde daher der Antrag gestellt, der BMVIT möge der ASFINAG einen Verbesserungsauftrag dahingehend erteilen, die NO₂-Immissionen im Deutsch-Wagramer Ortsteil Helmahof mit den Emissionsfaktoren des HBEFA 3.3 neu zu berechnen. Wobei die in der Einlage WU 8 falsch angenommenen Fahrgeschwindigkeiten von 30 km/h (tatsächlich > 42 km/h) und das falsch angenommene Verhältnis NO₂/NO_x (vgl. diesbezügliche Untersuchungen des UBA) richtig zu stellen wären.

Trotz des Allgemeinwissens, dass die Normverbrauchsangaben der Pkw-Hersteller (und somit die Abgaswerte) weit von der Realität entfernt seien, dem Bekanntwerden des VW-Dieselskandals bereits im Jahr 2014, den Messwerten des ICCT (auf Basis der Messungen des Center for Alternative Fuels, Engines & Emissions der West Virginia University), den Messwerten der

Deutschen Umwelthilfe (EKI) und des Deutschen Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA), die eindeutig die Diskrepanz zwischen den Daten des HBEFA und den tatsächlichen Schadstoffemissionen belegen, habe die nichtamtliche Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima, Frau Dr. Baumann-Stanzer, stets die Plausibilität der Ergebnisse der nicht nachvollziehbaren Berechnungen bzw. Fachberichte der ASFINAG bestätigt. Im Stellungnahmenband 2 vom Februar 2016 behauptete Frau Dr. Baumann-Stanzer auf Seite 346 zur Frage 48.8, die Emissionsfaktoren HBEFA 3.1 bzw. 3.2 gäben das Abgasverhalten in realen Fahrsituationen wieder. Da diese Behauptung in grobem Widerspruch zu den Aussagen des Umweltbundesamtes (im HBEFA 3.3 seien laut Umweltbundesamt erstmals auch Abgasmesswerte berücksichtigt, die mit Hilfe von PEMS bei realen Fahrten auf der Straße ermittelt worden seien) und in grobem Widerspruch zu den Ergebnissen der RDE-Messungen beispielsweise des ICCT, der Deutschen Umwelthilfe und des KBA stehe, ergehe der Antrag, die nichtamtliche Sachverständige, Frau Dr. Baumann-Stanzer, gem. § 53 i.V.m. § 7 AVG abzuberufen.

Zu diesem Vorbringen wurde seitens der ho. Behörde eine Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 19. September 2017 eingeholt, auf welche verwiesen wird.

Zum Antrag auf Ablehnung der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima ist Folgendes festzuhalten:

Gemäß *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 53 Rz 18, ist die Ablehnung des nichtamtlichen Sachverständigen wegen mangelnder Unbefangenheit oder Fachkunde grundsätzlich nur vor dessen Vernehmung (§ 52 Rz 68) zulässig (§ 53 Abs. 1 zweiter Satz AVG). Später kann der Ablehnungsantrag ausnahmsweise dann gestellt werden, wenn die Partei darin (vgl. VwGH 2.7.1998, 97/06/0068) nicht nur die Befangenheit oder mangelnde Fachkunde, sondern auch glaubhaft macht, dass sie den Ablehnungsgrund vorher (dh. vor der Vernehmung [vgl. Hellbling 310]) nicht erfahren oder wegen eines für sie unüberwindbaren Hindernisses nicht geltend machen konnte (vgl. VwSlg 7106 A/1967; VwGH 29.6.1982, 81/05/0077; 2.7.1998, 97/06/0068).

Die Bürgerinitiative BUIH stützt ihren Ablehnungsantrag auf eine Aussage der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima im Stellungnahmenband 2 vom Februar 2016 und hat im Schreiben vom 7. August 2017 nicht dargelegt, weshalb sie nicht in der Lage war, den gegenständlichen Ablehnungsantrag vor der Vernehmung der nichtamtlichen Sachverständigen zu stellen, sodass diesem Ablehnungsantrag schon deswegen keine Berechtigung zukommt.

Im Übrigen ist festzuhalten, dass sich die Sachverständige Dr. Baumann-Stanzer im Rahmen ihrer fachgutachterlichen Beurteilung zu Recht auf die jeweils aktuelle Version des vom Umweltbundesamt herausgegebenen HBEFA gestützt hat. Weiters bildet der Umstand, dass Verfahrensparteien zu Fachfragen eine andere Ansicht als die jeweiligen Sachverständigen vertreten, noch keinen Ausschlussgrund (vgl. BVwG 20. Oktober 2016, W225 2106319-1, „S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West“).

Das Umweltbundesamt ist aufgrund seines gesetzlichen Auftrages weit über den Verdacht erhaben, nicht unabhängig oder fachlich inkompetent zu agieren, weshalb die von ihm herausgegebenen Handbücher von Sachverständigen bei ihrer Beurteilung herangezogen werden können. Die Anwendung der in periodischen Abständen erscheinenden Handbücher

des Umweltbundesamtes durch Sachverständige bei deren Gutachtenerstellung entspricht auch der österreichweiten Praxis (vgl. BVwG 26. Juli 2018, W225 2175361-1).

Es liegt daher kein Anhaltspunkt für eine Befangenheit der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vor.

IV.3.20. Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 3. Juli 2017

Mit Schreiben vom 3. Juli 2017 erstattete die Umweltorganisation VIRUS ein ergänzendes Vorbringen zum Thema Luftschadstoffe und Klima und wies insbesondere auf die Veröffentlichung der Version 3.3. des Handbuchs Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA 3.3.) hin. Die Umweltorganisation VIRUS forderte eine Neuberechnung der Luftschadstoffimmissionen auf Grundlage des HBEFA 3.3 sowie eine Herausgabe sämtlicher verwendeter Grundlagendaten (insbesondere Meteorologie) zur Berechnung der Luftschadstoffimmissionen.

Zu diesem Vorbringen wurde seitens der ho. Behörde eine fachgutachterliche Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 19. September 2017 eingeholt, auf welche verwiesen wird.

Soweit eine Herausgabe sämtlicher Grundlagendaten (insbesondere Meteorologie) gefordert wird, ist festzuhalten, dass gemäß § 24 Abs. 7 iVm § 6 Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000 idF der Novelle BGBl. I Nr. 80/2018 der Projektwerber/die Projektwerberin nicht verpflichtet ist, Eingangsdaten für Berechnungen, Beurteilungen oder Modelle vorzulegen, die für die Prüfung der Umweltverträglichkeitserklärung aus fachlicher Sicht nicht erforderlich sind. Jene Unterlagen, die der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima für ihre fachgutachterliche Beurteilung zur Verfügung standen und ihr für die Beurteilung ausreichten, standen auch den Verfahrensparteien zur Verfügung. Darüberhinausgehende Grundlagendaten (insbesondere für Meteorologie) waren für die fachgutachterliche Beurteilung nicht erforderlich und waren den Verfahrensparteien somit auch nicht zur Verfügung zu stellen.

IV.3.21. Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 11. Juli 2017

In ihrer im Rahmen des Parteiengehörs abgegebenen Stellungnahme vom 11. Juli 2017 kritisierte die Umweltorganisation VIRUS unter Punkt A. (Formales) zunächst, dass die Frist für die Abgabe der Stellungnahme kürzer angesetzt worden sei als die in § 44f Abs. 2 AVG enthaltene achtwöchige Auflagefrist.

Diesem Vorbringen ist Folgendes zu erwidern:

Mit der AVG-Novelle BGBl. I Nr. 158/1998 wurde die Mindestdauer der Auflagefrist des § 44f Abs. 2 AVG deshalb mit acht Wochen festgelegt, weil es sich bei dem zuzustellenden Schriftstück um einen letztinstanzlichen Bescheid handeln kann, gegen den (*Anmerkung: nach damaliger Rechtslage*) innerhalb einer Frist von sechs Wochen die Beschwerde bei den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts offenstand (vgl. die Gesetzesmaterialien AB 1167 BlgNR XX. GP 35). Da das Schriftstück erst zwei Wochen nach der Verlautbarung als zugestellt gilt, ergab sich diesfalls insgesamt eine Frist von acht Wochen (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 44f Rz 4). Die Auflagefrist des § 44f Abs. 2 AVG bezieht sich

ausschließlich auf die Auflage des zuzustellenden Schriftstückes und ist von der Frist zur Abgabe einer Stellungnahme im Rahmen des Parteiengehörs im Sinne des § 45 Abs. 3 AVG zu unterscheiden. Eine dem Grundsatz des Parteiengehörs entsprechende Möglichkeit zur Stellungnahme erfordert, dass die Behörde dafür – grundsätzlich von Amts wegen – eine den Umständen des Einzelfalls angemessene Frist setzt (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 45 Rz 36). Dass im Falle der gemäß § 44f Abs. 1 AVG erfolgenden Zustellung eines Schriftstückes, mit welchem Parteiengehör eingeräumt wird, die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme gleich lang sein muss wie die Auflagefrist des § 44f Abs. 2 AVG, kann dem AVG nicht entnommen werden.

Weiters kritisierte die Umweltorganisation VIRUS unter Punkt A. (Formales), dass das Ende der Stellungnahmefrist (11. August) mitten in die Haupturlaubszeit falle, was dem Geist der in § 44a Abs. 3 AVG normierten kundmachungsfreien Zeit widerspreche.

Dem ist zu erwidern, dass sich die Bestimmung des § 44a Abs. 3 letzter Satz AVG nur auf die Zulässigkeit der Kundmachung durch Edikt bezieht, der ediktsgemäße Fristenlauf (dh. insbesondere Auflage- bzw. Einwendungsfristen) wird während dieser Zeiträume weder gehemmt noch unterbrochen (vgl. *Kolonovits/Muzak/Stöger*, *Verwaltungsverfahrensrecht*¹⁰ (2014), S. 187, VwGH 17.3.2011, 2008/03/0054).

Unter Punkt B. (Fachbereich Luftschadstoffe und Klima) verwies die Umweltorganisation VIRUS zunächst auf ihre Stellungnahme vom 3. Juli 2017 und brachte im Wesentlichen vor, dass hinsichtlich Auswirkungen durch Stickoxide das Untersuchungsgebiet im Bereich des Wiener Stadtgebietes nicht richtig abgegrenzt und zu klein gewählt worden sei.

Zu diesem Vorbringen wurde seitens der ho. Behörde eine fachgutachterliche Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 19. September 2017 eingeholt, auf welche verwiesen wird.

Unter Punkt C. (Fachbereich Lärm) brachte die Umweltorganisation VIRUS im Wesentlichen vor, dass seit Einreichung des Projektes die Bearbeitungen des Fachbereiches Lärm wiederholt überarbeitet worden seien. Die Bearbeitungen hätten sich wiederholt als unvollständig und unzutreffend erwiesen. Es sei nicht Aufgabe der Verfahrensparteien, diese Defizite auszugleichen. Erschwerend wirke auch, dass die Ergebnisse der Lärmimmissionsermittlung trotz Anträgen bisher nicht in maschinell weiterverarbeitbarer Form (als .XLS. Datei) übermittelt bzw. zur Verfügung gestellt worden seien. Laut ASFINAG sei Anfang Jänner 2017 vom Büro „Vermessung Schmid ZT GmbH“ eine neue Aufnahme der Gebäudehöhen in der Invalidensiedlung erfolgt. Der Sachverständige für Lärm spreche in seiner Stellungnahme von einer weiteren Revision der Berechnung Jänner, die nicht vorliege und nicht Bestandteil der im Parteiengehör befindlichen Unterlagen sei. Weiters verwies die Umweltorganisation VIRUS auf einen im BVwG-Verfahren betreffend die S1 Lobau ergangenen Verbesserungsauftrag im Fachbereich Lärm. Die Umweltorganisation brachte weiters im Wesentlichen vor, dass – über die aktuelle dem Parteiengehör unterzogene Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm hinaus – eine richtige und vollständige Erfassung der Objekte und damit der Ansprüche auf objektseitigen Lärmschutz erforderlich sei. Die Umweltorganisation kritisierte schließlich die Aussage des Sachverständigen für Lärm, wonach die rechtlich der RVS 04.02.11 Lärmschutz übergeordnete BStLärmIV nur auf Teile dieser RVS verweise. Der Sachverständige verkenne, dass die RVS in ihren Teilen teilweise aufeinander aufbaue und nicht beliebig zerstückelbar sei

und weiters die Bestimmung des §7 Abs.1 BStLärmIV eine hervorhebende, aber keine ausschließende sei.

Zur Forderung nach Übermittlung von Lärmimmissionstabellen im .xls-Datenformat ist festzuhalten, dass weder dem AVG noch dem UVP-G 2000 eine Verpflichtung der Behörde entnommen werden kann, den Verfahrensparteien Unterlagen in einem bestimmten Dateiformat zur Verfügung zu stellen.

Zu den im Vorbringen angesprochenen Berechnungen vom Jänner 2017 ist anzumerken, dass in der Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 27. April 2017 unter A. Allgemeines Folgendes festgehalten ist:

„Als Grundlage der Stellungnahme wird die am 30. Jänner 2017 eingelangte „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ von der Rinderer und Partner ZT KG herangezogen. Nach geringfügigen Korrekturen bzw. Ergänzungen wurde seitens der Projektwerberin am 20. März 2017 eine mit 15. März 2017 datierte Revision der „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ von der Rinderer und Partner ZT KG der Behörde übermittelt, die letztendlich für die lärmtechnische Beurteilung herangezogen wird.“

Die Parteien des Verfahrens wurden mit ho. Schreiben vom 4. Juli 2017 aufgefordert, zwecks Kenntnisnahme ua. von der Stellungnahme der Projektwerberin vom 15. März 2017 betreffend Neuberechnung der Lärmimmissionen im Untersuchungsbereich Invalidensiedlung und von Objekten in Helmahof gemäß §17 AVG Akteneinsicht im ho. Bundesministerium zu nehmen. Als Service wurde ua. die zuvor erwähnte Stellungnahme der Projektwerberin bei den Gemeindeämtern der Standortgemeinden zur Einsicht aufgelegt sowie im Internet auf der Homepage des BMVIT veröffentlicht. Diese im Rahmen des Parteiengehörs aufgelegte Stellungnahme der Projektwerberin vom 15. März 2017 enthält jene Berechnungen, auf die sich der Sachverständige für Lärm in seinen fachgutachterlichen Stellungnahmen vom 27. April 2017 und 21. Juni 2017 bezogen hat. Es wurden somit den Parteien keine Unterlagen bzw. Berechnungen vorenthalten.

Aussagen bzw. Hinweise auf Verbesserungsaufträge im Fachbereich Lärm im BVwG-Verfahren zur S 1 Lobau sind aus Sicht der ho. Behörde jedenfalls nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens S 8 West.

Aus Sicht der ho. Behörde wurden keine neuen konkreten Tatsachen vorgebracht, die für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens relevant sein können.

Zur Kritik der Umweltorganisation VIRUS an der Aussage des Sachverständigen für Lärm, wonach die rechtlich der RVS 04.02.11 Lärmschutz übergeordnete BStLärmIV nur auf Teile dieser RVS verweise, ist festzuhalten, dass diese Aussage des Sachverständigen für Lärm zutreffend ist.

Zum Fachbereich Grundwasser brachte die Umweltorganisation VIRUS im Wesentlichen vor, dass die Aussage in der fachgutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen für Hydrogeologie und Grundwasser, wonach die Ausführungen der Projektwerberin auf S. 32 – 33 (Einlage PAE 7.1) bei den durchgeführten neuen Berechnungen durch die Projektwerberin und in weiterer Folge auch durch den Sachverständigen nicht weiter berücksichtigt worden seien und daher für die Beurteilung nicht relevant seien, nicht nachvollziehbar sei. Neuere Berechnungen

als jene durch die Projektwerberin in 7.1A seien der Umweltorganisation VIRUS nicht bekannt. Sollte es neuere Berechnungen geben, wären diese den Verfassensparteien im Rahmen des Parteiengehörs zur Verfügung zu stellen.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass es sich bei den von VIRUS angeführten Punkten um kein neues Vorbringen handelt. Vom Sachverständigen für Hydrogeologie wurden die allgemeinen Berechnungen des Grundwasserdurchsatzes der Projektwerberin zu Vergleichszwecken nicht berücksichtigt. Dies ist für die durchgeführten Chloridberechnungen des Grundwassers nicht relevant.

Zum Fachbereich Straßenwässer und Oberflächenwasser kritisierte die Umweltorganisation VIRUS, dass wesentliche Beurteilungsaspekte auf eine nicht näher spezifizierte Detailplanung verlagert würden bzw. zur Gänze ins nachfolgende Wasserrechtsverfahren verschoben würden.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die ho. UVP-Behörde für die Erteilung der wasserrechtlichen Genehmigung nicht zuständig ist. Das Verfahren nach dem Wasserrechtsgesetz 1959 ist vom Landeshauptmann von Niederösterreich im Rahmen des 2. teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 durchzuführen.

Aus wasserrechtlicher Sicht hat der BMVIT im Rahmen des UVP-Bescheides nur zu prüfen, ob sich im Rahmen der Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 schwerwiegende Umweltbelastungen ergeben (vgl. VwGH 27.3.2018, Ra 2017/06/0233).

Die Sachverständigen für Hydrogeologie und Grundwasser und für Oberflächenwasser und Straßenwässer haben die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser geprüft und sind zu dem Ergebnis gelangt, dass das Vorhaben aus Sicht ihrer Fachbereiche als umweltverträglich einzustufen ist.

IV.3.22. Stellungnahme der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling vom 10. August 2017

Die Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling kritisierte in ihrer Stellungnahme vom 10. August 2017 zunächst, dass eine fristgerechte Stellungnahme bis 11. August 2017 nicht möglich sei, wenn man erst am 1. September 2017 Einsicht nehme.

Dazu ist festzuhalten, dass mit der AVG-Novelle BGBl. I Nr. 158/1998 die Mindestdauer der Auflagefrist des § 44f Abs. 2 AVG deshalb mit acht Wochen festgelegt wurde, weil es sich bei dem zuzustellenden Schriftstück um einen letztinstanzlichen Bescheid handeln kann, gegen den (*Anmerkung: nach damaliger Rechtslage*) innerhalb einer Frist von sechs Wochen die Beschwerde bei den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts offenstand (vgl. die Gesetzesmaterialien AB 1167 BlgNR XX. GP 35). Da das Schriftstück erst zwei Wochen nach der Verlautbarung als zugestellt gilt, ergab sich diesfalls insgesamt eine Frist von acht Wochen (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 44f Rz 4). Die Auflagefrist des § 44f Abs. 2 AVG bezieht sich ausschließlich auf die Auflage des zuzustellenden Schriftstückes und ist von der Frist zur Abgabe einer Stellungnahme im Rahmen des Parteiengehörs im Sinne des § 45 Abs. 3 AVG zu unterscheiden. Eine dem Grundsatz des Parteiengehörs entsprechende Möglichkeit zur Stellungnahme erfordert, dass die Behörde dafür – grundsätzlich von Amts wegen – eine den Umständen des Einzelfalls angemessene Frist setzt (vgl.

Hengstschläger/Leeb, AVG § 45 Rz 36). Dass im Falle der gemäß § 44f Abs. 1 AVG erfolgenden Zustellung eines Schriftstückes, mit welchem Parteiengehör eingeräumt wird, die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme gleich lang sein muss wie die Auflagefrist des § 44f Abs. 2 AVG, kann dem AVG nicht entnommen werden.

Weiters brachte die Bürgerinitiative im Wesentlichen vor, dass nicht nachvollziehbar sei, warum sich der Sachverständige für Lärm in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit weigere, die Kosten von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen gegenzurechnen.

Dazu ist festzuhalten, dass das Thema „Wirtschaftlichkeit von aktiven Lärmschutzmaßnahmen“ im TGA Lärm bzw. im Rahmen der mündlichen Verhandlung (siehe Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 50, S. 217) ausreichend behandelt wurde.

Die Bürgerinitiative kritisierte, dass die Gebäudehöhen in der Invalidensiedlung schon wieder falsch dargestellt seien, und führte dazu Beispiele an.

Zu diesem Vorbringen wurde seitens der ho. Behörde eine Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm, datiert mit 21. Dezember 2017, eingeholt, auf welche verwiesen wird.

IV.3.23. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 27. August 2017

Die Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ kritisierte in ihrer Stellungnahme vom 27. August 2017 zunächst, dass die Veröffentlichung vorliegender Fotos von Gebäuden bzw. Liegenschaften ohne Zustimmung der Eigentümer im Internet angesichts der Auflagen der Datenschutzkommission für Google Street View datenschutzrechtlich bedenklich sei.

Dazu ist festzuhalten, dass auf den in Rede stehenden Fotos keine Personen abgebildet sind und dass diese in Entsprechung des § 44f AVG bzw. als Bürgerservice veröffentlicht wurden.

Zur Neuberechnung der Lärmimmissionen führte die Bürgerinitiative im Wesentlichen aus, dass nicht nachvollziehbar sei, warum der Sachverständige für Lärm nur stichprobenartig einige Gebäude im Bereich Helmahof und Invalidensiedlung überprüft und begutachtet habe, insbesondere da beantragt worden sei, die Gebäudehöhen aller Gebäude im engeren und weiteren Untersuchungsraum nachvollziehbar zu ermitteln und zu überprüfen. Es ergehe daher der Antrag, der BMVIT möge der ASFINAG den Verbesserungsauftrag erteilen, alle Gebäudehöhen und alle Höhen der Immissionspunkte der einzelnen Geschosse im gesamten Untersuchungsraum (inkl. Zulaufstrecken, Ortsdurchfahrten und im gesamten Deutsch-Wagrainer Ortsteil Helmahof) nachvollziehbar zu ermitteln. In der Folge kritisierte die Bürgerinitiative die Neuberechnungen anhand von Beispielen als falsch und stellte den Antrag, die BMVIT möge der ASFINAG den Verbesserungsauftrag erteilen, nachvollziehbar darzulegen, wie die Lärmpegel für den Nullplanfall (R 2025) auf Straßen, die im Verkehrsmodell nicht enthalten seien und für die keine Verkehrszählungen vorliegen, ermittelt worden seien bzw. gegebenenfalls Verkehrszählungen oder Messungen durchführen zu lassen. Des Weiteren wären die hohen Abweichungen der Neuberechnung zu den bisherigen Berechnungen plausibel zu begründen, wobei diese Abweichungen zur BStLärmIV in Widerspruch stünden, die eine Berechnungsgenauigkeit von 0,1 dB (je nach Rundungsmethode sogar 0,01 dB) erfordere.

Zu den Planfällen brachte die Bürgerinitiative im Wesentlichen vor, dass sich auch in der vorliegenden Neuberechnung 2017 undefinierte Planfälle wiederfänden, und stellte den Antrag, der BMVIT möge der ASFINAG den Verbesserungsauftrag erteilen, nachvollziehbar darzulegen, welche Planfälle der Einlage 1 - 4.1 den Lärmuntersuchungen zu Grunde gelegt worden seien und den denkmöglichen Planfall S 8 ohne S 1 zu streichen.

Zu den Verkehrszahlen brachte die Bürgerinitiative im Wesentlichen vor, dass Emissionsansätze der Einlage WU 7 (A) hinsichtlich der bestehenden Schnellstraßen S 1-Ost und S 2 seit der ECE Straßenverkehrszählung 2015 veraltet seien, und stellte den Antrag, der BMVIT möge der ASFINAG den Verbesserungsauftrag erteilen, die Verkehrszahlen und die Emissionsansätze der bestehenden Schnellstraßen mit der ECE Straßenverkehrszählung zu aktualisieren (ebenso die B-Straßen im Untersuchungsraum).

Zu den Gebäudehöhen brachte die Bürgerinitiative im Wesentlichen vor, dass die Vorgehensweise bei der Ermittlung der Gebäudehöhen (Messungen aus der Luft mittels Laserscans) nur als grobe Abschätzung bezeichnet werden könne und mit großen Unsicherheiten behaftet sei. Zudem lägen nach wie vor keine Angaben über die Gebäudehöhen der zahlreichen Nebengebäude in der Invalidensiedlung und im gesamten Untersuchungsraum vor, die ebenfalls großen Einfluss auf die Schallausbreitung hätten. Ohne Angabe der Höhe und Genauigkeit der Gebäudehöhen der Wohngebäude und der Nebengebäude im gesamten Untersuchungsgebiet könne die Einhaltung der Grenzwerte der BStLärmIV nicht gewährleistet werden. Es ergehe daher erneut der Antrag, der BMVIT möge der ASFINAG den Verbesserungsauftrag erteilen, die Gebäudehöhen aller Wohn- und Nebengebäude richtig (mittels Ortsaugenschein und Vermessung) im gesamten Untersuchungsgebiet nachvollziehbar zu ermitteln und mit diesen Gebäudehöhen eine Neuberechnung der Lärmimmissionen durchzuführen.

Zu den Gebäudehöhen der Zulaufstrecken führte die Bürgerinitiative im Wesentlichen aus, dass auch auf den Zulaufstrecken zahlreiche Fehler bei der Ermittlung der Gebäudehöhen gemacht worden seien. Fehlerhaft seien z.B. die Angaben zum Gebäude der Arbeiterkammer Gänserndorf und zu den Gebäuden in der näheren Umgebung der Arbeiterkammer. Es ergehe daher der Antrag, der BMVIT möge der ASFINAG den Verbesserungsauftrag erteilen, die Gebäudehöhen aller Wohn-, Betriebs- und Nebengebäude richtig (mittels Ortsaugenschein und Vermessung) im gesamten Untersuchungsgebiet nachvollziehbar zu ermitteln, den Parteien die Ergebnisse bekannt zu geben sowie mit diesen Gebäudehöhen eine Neuberechnung der Lärmimmissionen durchzuführen.

Zur Modellierung der Gebäude brachte die Bürgerinitiative im Wesentlichen vor, dass die Modellierung der Gebäude mit der halben Dachhöhe als „Kubus“ nicht dem Stand der Technik entspreche. Ob die BStLärmIV der verbindlich erklärten RVS 04.02.11 - Lärmschutz "übergeordnet" sei oder nicht, sei eine Rechtsfrage, deren Beantwortung dem Sachverständigen für Lärm nicht zukomme. Die bisherige Vorgehensweise, nur Gebäude dann genauer zu vermessen (Invalidensiedlung), wenn Beschwerden von Parteien und Bürgerinitiativen vorliegen, könne nicht dem verfassungsgesetzlichen Gleichheitssatz gerecht werden, ebenso wenig, dass Lärmschutzmaßnahmen auch aufgrund falscher Berechnungen gewährt werden (Schalldämmlüfter würden eingebaut, auch wenn nach einer Neuberechnung kein Anspruch mehr bestehe). Es ergehe daher erneut der Antrag, der BMVIT möge der ASFINAG den Verbesserungsauftrag erteilen, die Dachflächen aller Gebäude genauer zu modellieren, die

Immissionsorte genauer zu ermitteln und eine Neuberechnung der Lärmimmissionen durchzuführen sowie Angaben über die Berechnungsgenauigkeit zur Verfügung zu stellen.

Zu den Berechnungen am Helmahof brachte die Bürgerinitiative im Wesentlichen vor, dass nicht nur einzelne Geschoße in der Berechnung fehlen würden, sondern auch ganze Häuser. Es ergehe daher der Antrag, der BMVIT möge der ASFINAG den Verbesserungsauftrag erteilen, die fehlenden Gebäude in den Lärmberechnungen und Immissionsplänen zu berücksichtigen.

Zum Bereich Kreuzung L 13 Bockfließler-Straße und Eduard-Bauernfeldgasse brachte die Bürgerinitiative im Wesentlichen vor, dass es in diesem Bereich zu unerklärlichen Differenzen zwischen alten und neuen Berechnungen komme. Es ergehe daher der Antrag, der BMVIT möge der ASFINAG den Verbesserungsauftrag erteilen, die fehlerhafte „Neuberechnung Objekte Helmahof Jänner 2017“ richtig zu stellen, die Berechnungen mit den Lärmkarten in Einklang zu bringen und korrekte Rasterlärmkarten für den gesamten Ortsteil Helmahof (nicht nur 50 dB Striche) zu erstellen – inklusive Überlagerung mit den Immissionen aus dem Planfall 1-MAX 2025. Des Weiteren ergehe der Antrag, der BMVIT möge der ASFINAG den Verbesserungsauftrag dahingehend erteilen, in diesem Bereich den Lärm der Parkplätze entsprechend einschlägiger Untersuchungen (z.B. Parkplatzstudie des Bayerisches Landesamt für Umwelt) zu berücksichtigen.

Zu den Emissionsansätzen Helmahof brachte die Bürgerinitiative im Wesentlichen vor, dass die Lärmimmissionen in Helmahof auf Grund der unrealistischen Emissionsansätze, die in Einlage WU 8 zu finden seien, viel zu gering berechnet worden seien. In diesen Emissionsansätzen werde angenommen, dass die maximal gefahrene Geschwindigkeit 30 km/h betrage und dass während des gesamten Nachzeitraumes kein einziges leichtes oder schweres Nutzfahrzeug (Lkw) fahre. Beide Annahmen entsprächen nicht den Tatsachen. Es ergehe daher der Antrag, der BMVIT möge der ASFINAG den Verbesserungsauftrag erteilen, die Berechnung der Lärmimmissionen am Helmahof mit der Realität entsprechenden Werten durchzuführen, wobei eine Berechnung mit einer Geschwindigkeit unter 50 km/h nur eine für den Vergleich mit den Grenzwerten der BStLärmIV ungeeignete Näherung darstellen würde.

Zu den Schnittlärmkarten (S. 3 der Stellungnahme der ASFINAG) führte die Bürgerinitiative im Wesentlichen aus, dass diese Karten aufgrund des fehlenden Maßstabes wenig aussagekräftig seien. Es ergeht daher der Antrag, der BMVIT möge der ASFINAG den Verbesserungsauftrag erteilen, die Schnittlärmkarten zu korrigieren und in einem geeigneten Maßstab darzustellen.

Zu diesem Vorbringen wurde seitens der ho. Behörde eine Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm, datiert mit 29. September 2017, eingeholt, auf welche verwiesen wird.

IV.3.24. Fachgutachterliche Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 19. September 2017

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima, Dr. Kathrin Baumann-Stanzer, setzte sich in ihrer fachgutachterlichen Stellungnahme vom 19. September 2017 mit den im Rahmen des Parteiengehörs eingelangten Stellungnahmen wie folgt auseinander:

1. Stellungnahme der Sachverständigen für den Fachbereich Luftschadstoffe und Klima zur Stellungnahme der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof - BUH (7. August 2017)

Die BUH weist in Punkt 1.1 der Stellungnahme darauf hin, dass vom Österreichischen Umweltbundesamt (<http://www.umweltbundesamt.at/en/hbefa/>) die Veröffentlichung einer „neuen geplanten regulären HBEFA 4.1 Version“ für „voraussichtlich 1. Halbjahr 2018“ angekündigt wird.

Seit der ersten Version des Handbuchs für Emissionsfaktoren 1995 wurde das HBEFA regelmäßig im Abstand von 4 bis 6 Jahren dem aktuellen Wissensstand angepasst und der Prognosehorizont jeweils erweitert. Wie auf der genannten Seite des Umweltbundesamtes dargelegt, wurde mit dem Zwischenupdate (Version 3.3) gerade der Notwendigkeit der Anpassung der NO_x Faktoren an den neuen Wissensstand aufgrund nun vorliegender NO_x-Emissionsmessungen Rechnung getragen.

Die in der Stellungnahme der BUH vom 7.8.2017 angeführten Kritikpunkte am Handbuch für Emissionsfaktoren in der gültigen Fassung betreffend den Umfang der zugrundeliegenden Abgasmessungen sind nicht Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung und werden daher in diesem Rahmen nicht weiter diskutiert.

HBEFA 3.3 stellt den aktuellen Stand der Technik dar und ist die aktuell gültige Grundlage zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen infolge von Emissionen des Straßenverkehrs.

In Punkt 1.2 der Stellungnahme wird die in der Stellungnahme Luft und Klima vom 16.6.2017 so wie bereits in der Umweltverträglichkeitserklärung zur S8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West (Einlage WU3) gewählte Vorgehensweise zur Berücksichtigung der NO₂-Vorbelastung in Frage gestellt. „Aufgrund der zahlreichen anderen Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen in der näheren Umgebung und schon alleine wegen der Emissionen aus dem Hausbrand“ sei die NO₂-Vorbelastung in Deutsch-Wagram „weit höher als die Vorbelastung einer abgelegenen Liegenschaft wie (beispielsweise dem Immissionspunkt Parbasdorf 50)“.

Der in der Stellungnahme Luft und Klima vom 16.6.2017 für die Hintergrundbelastung vereinfachend für alle Immissionspunkte einheitlich angenommene Wert von 15 µg/m³ NO₂ im Jahresmittel entspricht den in den letzten 10 Jahren gemessenen Jahresmittelwerten an den Luftgütestationen Gänserndorf, Groß-Enzersdorf/Glinzendorf und Hainburg (Tabelle 1).

Tabelle 1: NO₂-Jahresmittelwerte und Mittelwert über den Zeitraum 2007 bis 2016 an den Luftgütestationen des Landes Niederösterreich Großenzersdorf II/Glinzendorf, Gänserndorf und Hainburg

Messort	NO ₂ -Jahresmittelwert [µg/m ³]										Mittelwert
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Groß Enzersdorf	15	13	15	16	14	15	15	13	14	12	14,2
Gänserndorf	13	14	15	15	14	12	12	12	13	12	14,0
Hainburg	15	16	16	16	15	14	15	13	14	14	14,8

Insbesondere die Luftgütemessstelle Hainburg liegt direkt im ländlichen Wohngebiet. Auch in anderen vergleichbaren Siedlungsgebieten Niederösterreichs werden aktuell mittlere NO₂-Werte dieser Größenordnung gemessen, beispielsweise betrug der NO₂-Mittelwert im Zeitraum August 2014 bis September 2016 direkt im Ortsgebiet Bisamberg 16 µg/m³ (Messbericht der

Luftgütemessungen in Bisamberg 2014 – 2016, Land Niederösterreich, veröffentlicht auf www.numbis.at). Der Wert von $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 im Jahresmittel ist demnach für die Ortsgebiete im Untersuchungsraum repräsentativ und berücksichtigt auch den im Vergleich zum Verkehr deutlich geringeren Eintrag infolge der Emissionen aus Hausbrand und Industrie.

Die verkehrsbedingten Emissionen an allen Straßen mit relevantem Verkehrsaufkommen sind durch die modellierte Zusatzbelastung explizit berücksichtigt und werden bei der Ermittlung der Gesamtbelastung der Vorbelastung hinzugerechnet.

In Punkt 1.3 der Stellungnahme wird hinterfragt, ob bei Planfall S8/2025 die der Immissionsrechnung zugrundeliegende Annahme richtig ist, dass bei dem für den B8-Abschnitt im Zentrum von Deutsch-Wagram prognostizierten Verkehrsaufkommen mit flüssigem Verkehr mit 60 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung zu rechnen ist. Es wird in BUH (7.8.2017) auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h in diesem Bereich hingewiesen und dargelegt, dass bei Verkehrsstaus auf dieser Strecke auch deutlich höhere Emissionsraten auftreten.

Würde in der Immissionsmodellierung für den B8-Abschnitt im Zentrum von Deutsch-Wagram von einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h anstelle der verwendeten 60 km/h ausgegangen, hätte das vernachlässigbar geringere NO_x -Emissionen auf dieser Strecke zur Folge (HBEFA 3.3: PKW-Emissionen 2025 Agglo/FernStr-City/60/flüssig $0,333 \text{ g}/\text{km NO}_x$, Agglo/FernStr-City/50/flüssig $0,311 \text{ g}/\text{km NO}_x$). Es ist korrekt, dass die motorbedingten NO_x -Emissionen zu Zeiten mit Stauvorkommen höher sind als im Verkehrsszenario flüssig (HBEFA 3.3: PKW-Emissionen 2025 Agglo/FernStr-City/60/flüssig $0,333 \text{ g}/\text{km NO}_x$, Agglo/FernStr-City/60/stop&go $0,580 \text{ g}/\text{km NO}_x$).

In jedem Fall gilt jedoch, dass bei Realisierung der S8 West die B8 im Zentrum von Deutsch-Wagram verkehrlich entlastet wird, und dies jedenfalls zu einer vorhabensbedingten Verringerung der NO_2 -Immissionen unabhängig von den im Detail angesetzten Emissionsfaktoren führt.

Die Anmerkung in der Fußnote von BUH (7.8.2017), es sei nur Planfall 1-C, nicht Planfall 1-E zur Ermittlung der Immissionen herangezogen worden, ist nicht korrekt. Tatsächlich wurden im UVE Fachbericht, im UVP Teilgutachten sowie in der Stellungnahme der Sachverständigen vom Juni 2017 beide Ausbauplanfälle 1-C/2025 und 1-E/2025 betrachtet. In der Detailuntersuchung Helmahof (UVE Einlage WU 8, Abbildungen 8 und 9) sind ebenfalls für beide Planfälle die auf Grundlage der Verkehrszählung vom 29./30.9.2015 prognostizierten Verkehrszahlen dargestellt und die Differenz der Immissionszusatzbelastung zwischen dem hier verkehrsstärksten Ausbauplanfall 1-E und dem Referenzplanfall dargestellt.

In beiden Ausbauplanfällen hätte die Realisierung der S8 jedenfalls eine Entlastung der B8 mit entsprechender Immissionsabnahme zur Folge.

In Punkt 1.4 der Stellungnahme wird die Forderung gestellt, die Erhöhung der PM_{10} -Immissionskonzentrationen aufgrund der zusätzlichen sekundären Aerosolbildung infolge der höheren Emissionsfaktoren für NO_x für Diesel-PKW nach HBEFA 3.3 zu ermitteln. Durch sekundäre Aerosolbildung tragen, wie auf der in der Stellungnahme zitierten Erklärung des Österreichischen Umweltbundesamtes angemerkt wird, im Winter „zu einer großräumigen Belastung durch Feinstaub (PM_{10}) bei“. Dieser Beitrag ist im regionalen Hintergrund der gemessenen Feinstaubbelastung enthalten. Da die verkehrsbedingten NO_x -Gesamtemissionen insgesamt im Untersuchungsraum in allen Planfällen 2025 geringer sind als im Nullplanfall 2011 (wie der Emissionsbilanz Luftschadstoffe zu entnehmen ist), nimmt auch der durch die Motoremissionen im Prognosejahr 2025 bei Projektrealisierung bedingte Beitrag zur regionalen Feinstaubbelastung durch sekundäre Aerosolbildung im Vergleich zum Ist-Zustand ab.

Zu Punkt 1.5 der Stellungnahme (Projektziel) ist Folgendes anzumerken: Die Spalten- und Tabellenbeschriftung in den Tabellen 2 bis 4 der Stellungnahme der Sachverständigen Luft und Klima vom Juni 2017 wurde irreführenderweise mit „vorhabensbedingter“ Zusatzbelastung bezeichnet.

Gemeint ist die verkehrsbedingte Zusatzbelastung im jeweiligen Planfall.

Wie im UVP-Teilgutachten ausgeführt, ergeben sich aufgrund der Änderungen im verkehrlichen Mengengerüst durch die Errichtung der S 8 Marchfeld Schnellstraße im Jahr der Verkehrsfreigabe ebenso wie im Prognosejahr 2025 Belastungen, aber auch Entlastungen entlang der einzelnen Straßenzüge im Untersuchungsraum. Besonders ausgeprägt sind die Entlastungen im Bereich der B 8 in Aderklaa, Deutsch Wagram, Strasshof und Gänserndorf sowie entlang der L 11 in Markgrafneusiedl. Irrelevante Zunahmen in der NO₂-JMW Immissionsbelastung (d.h. <0,9 µg/m³ NO₂) ergeben sich abschnittsweise auf den Zubringerrouten zur S 8 wie entlang der L 9 zur ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn, der L 11 zwischen Gänserndorf und der ASt Markgrafneusiedl sowie der Spange Strasshof. Eine Verfehlung des angesprochenen Projektziels ist demnach nicht gegeben.

In Punkt 1.6 der Stellungnahme wird die Beurteilung der NO₂-Immissionen im Deutsch-Wagramer Ortsteil Helmahof aufgrund der Emissionsfaktoren des HBEFA 3.3 gefordert. Der berechnete Maximalwert der projektbedingten NO₂-Zusatzbelastung im Prognosejahr 2025 wurde in der Detailuntersuchung Helmahof (WU 8, Legende zu Abbildung 12) mit 0,24 µg/m³ NO₂ angegeben, was 0,8 % des JMW-Grenzwerts für NO₂ entspricht. Die Hochrechnung dieser maximalen projektbedingten NO₂-Zusatzbelastung mit einem Aufschlag von 38% zur Berücksichtigung der neuen Emissionsfaktoren gemäß HBEFA 3.3, wie er in der Stellungnahme der Sachverständigen vom Juni 2017 angewandt wurde, ergibt eine maximale projektbedingte NO₂- Zusatzbelastung in Helmahof von 0,33 µg/m³ NO₂. Dieser Wert entspricht 1,1 % des JMW-Grenzwerts für NO₂ und sind demnach gemäß RVS 04.02.12 ebenso als nicht relevant zu bewerten (Irrelevanzschwelle <0,9 µg/m³ NO₂).

In der Stellungnahme wird an dieser Stelle angeführt, dass die mittlere Fahrgeschwindigkeit in Helmahof mit mehr als 42 km/h über den in der Immissionsmodellierung angenommenen 30 km/h liegt. In der Immissionsmodellierung wurde nicht mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h, sondern mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h (siehe Detailuntersuchung Helmahof, WU 8, Tabellen 12 und 13) gerechnet.

2. Stellungnahme der Sachverständigen für den Fachbereich Luftschadstoffe und Klima zur Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS (3. Juli 2017)

Wie bereits in Punkt 1 dieser Stellungnahme ausgeführt, gilt die aktuelle Version des Handbuchs für Emissionsfaktoren als aktueller Stand der Technik und stellt damit die gültige Beurteilungsgrundlage für den Fachbereich Luft und Klima dar.

Die für das gegenständliche Vorhaben prognostizierten Gesamtimmisionen für NO₂ liegen im Jahr der Verkehrsfreigabe ebenso wie im Prognosejahr 2025 deutlich unter den geltenden Grenzwerten. Aufgrund des neuen Handbuchs für Emissionsfaktoren 3.3 ändert sich dies nicht. Eine Neuberechnung der Luftschadstoffimmisionen ist nicht erforderlich.

In der Stellungnahme wird auf den Umstand verwiesen, dass der Bezirk Gänserndorf sowie das gesamte Stadtgebiet von Wien als belastetes Gebiet Luft für PM₁₀, das Stadtgebiet von Wien

(mit Ausnahme der Katastralgemeinden Josefsdorf, Kahlenbergdorf, Kaiserebersdorf Herrschaft, Landjägermeisteramt und Salmansdorf) auch für Stickoxide ausgewiesen ist. Die Vorbelastung im Untersuchungsgebiet wurde im Rahmen der UVP hinreichend dargelegt und in der Beurteilung der Sachverständigen Luft und Klima berücksichtigt.

Zu Antrag 2 der Stellungnahme hält die Sachverständige Luft und Klima fest, dass die Auswirkungen derselben auf die Beurteilung im Rahmen des gegenständlichen UVP-Verfahrens in der Stellungnahme der Sachverständigen Luft und Klima vom 16.6.2017 dargelegt wurden. Wie VIRUS im Schreiben vom 11.7.2017 festhält, war diese Unterlage bei der Formulierung des gegenständlichen Antrags noch nicht bekannt.

Im 3. Antrag wird um Bereitstellung „sämtlicher verwendeter Grundlagendaten (insbesondere Meteorologie) zur Berechnung der Luftschadstoffimmission elektronisch in maschinell verarbeitbarer Form auf Datenträger“ ersucht. Grundsätzlich sind meteorologische Daten vom Messnetzbetreiber zu beziehen. Die meteorologischen Eingangsdaten, die laut UVE Fachbericht als Grundlage für die Immissionsmodellierung herangezogen wurden, beruhen auf stündlichen Messreihen für Windrichtung, Windgeschwindigkeit und der Strahlungsbilanz der Station Glinzendorf (Groß Enzersdorf II) des Jahres 2009 (Messnetzbetreiber: Abteilung Anlagentechnik der Niederösterreichischen Landesregierung).

3. Stellungnahme der Sachverständigen für den Fachbereich Luftschadstoffe und Klima zur Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS (11. Juli 2017)

Aus Sicht der Sachverständigen Luft und Klima wurde das Untersuchungsgebiet Immissionsanalyse, wie bereits im UVP Teilgutachten dargelegt, ausreichend groß gewählt. Dies wurde mittels Immissionsmodellierung anhand der in der RVS 04.02.12 festgelegten Schwellenwerte für irrelevante Zusatzbelastungen für NO₂ und PM10 durchgeführt. Es ist auszuschließen, dass im Wiener Stadtgebiet westlich des definierten Untersuchungsraumes aufgrund des gegenständlichen Projektes Immissionszusatzbelastungen über den in der RVS 04.02.12 festgelegten Irrelevanzschwellen auftreten.

Die Grenzwerte und Zielwerte nach BGBl. II Nr. 298/2001 zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation wurden im Rahmen der gegenständlichen Umweltverträglichkeitsprüfung genannt und berücksichtigt. Die Sachverständige Luft und Klima sieht hier keinen Ergänzungsbedarf.

IV.3.25. Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 29. September 2017

Der Sachverständige für Lärm setzte sich in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 29. September 2017 mit der im Rahmen des Parteiengehörs eingelangten Stellungnahme der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 27. August 2017 wie folgt auseinander:

Zu Punkt 1.2 (Neuberechnung) der Stellungnahme BUH:

Augenscheinlich ist im Zuge der Erhebung des Zivilgeometers auch ein verstärktes Augenmerk auf die Dachböden gelegt worden und im Zweifelsfall ein Dachgeschoß mit Wohnnutzung aufgenommen worden. Bei Besichtigung von außen ist die Nutzung oft nicht eindeutig sichtbar. Dies sind Annahmen, die jedenfalls die Ansprüche der Nachbarn wahren helfen. Insofern sind die

gestiegenen Ansprüche nachvollziehbar. Jedenfalls gilt, dass die Veränderungen in den Lärmwerten auf die Revision der Gebäudesituation zurück zu führen ist (siehe Stellungnahme SV Lärm vom 27.04.2017).

Für die Gebäude auf den Zulaufstrecken gilt ebenso:

Betrachtet man die Historie des Projektablaufes, so sind von Planungsbeginn an bis zum heutigen Tag Gebäude weggerissen, neu errichtet, ausgebaut bzw. umgebaut worden. Es ist nicht auszuschließen, dass diese Bauvorhaben nach den Stichtagen der Erhebungen für die lärmtechnischen Fachbeiträge fertiggestellt werden. Dies zeigt sich gerade in der Einwendung BUH bei „fehlenden“ Gebäuden an der L6. Ebenso ist die Zuordnung von Stockwerken dann erschwert, wenn diese nicht von öffentlichen Flächen einsehbar sind, oder z.B. nur kleine Dachfenster zu sehen sind. Deren Nutzung und damit ein Erfordernis für Ansprüche auf Maßnahmen ist jedenfalls im Zuge der Untersuchung nach § 14 BStLärmIV zu klären.

Um in oben genannten Fällen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen für Nachbarn zu verlieren, wurde vom Sachverständigen Lärm eine Maßnahme 2.N3 gefordert (siehe Stellungnahme SV Lärm vom 27.04.2017).

Das in der Stellungnahme BUH zitierte Gebäude W050 wurde bereits in der SV Lärm Stellungnahme vom 27.04.2017 behandelt, siehe nachstehendes Zitat.

Die angeführte Reihenhausanlage Telephonweg 349, speziell das Haus 7, Objekt W 50, war in früheren Modellierungen mit der falschen Gebäudehöhe enthalten. Soweit ist der Einwand der BUH begründet. In den Unterlagen vom 15.03.2017 der Projektwerberin sind die Gebäudehöhen richtiggestellt worden. Zu Objekt W 50 wurde vom SV ein Ortsaugenschein durchgeführt und eine Stellungnahme zu den Einwendungen des Eigentümers getätigt (siehe Kapitel B gegenständlicher Stellungnahme).

Nachstehend zitiert aus Stellungnahme SV Lärm vom 21.06.2017:

Die Berechnungsergebnisse sind jedenfalls nicht direkt vergleichbar mit den Berechnungen vor den Berechnungen mit Stand 15.03.2017, da zum Beispiel Objekt W050 in der Invalidensiedlung dort mit falscher Höhe und Stockwerksanzahl berechnet wurde (siehe Stellungnahme des SV Lärm vom 27.April 2017, Punkt B)

Es wird festgehalten, dass dieses Objekt W050 in der Einlage 3-1.4 und WU1-02 nicht enthalten ist und daher auch nicht mit einem Geschoß gerechnet wurde. Es liegt hier beim Einwender eine Verwechslung mit dem Objekt WI 50 vor.

Objekt W161: Dies ist ebenso ein Objekt, das während der Projektlaufzeit anscheinend Neu- oder umgebaut wurde. Dies ist den historischen Google-Earth-Ansichten 2010 und 2017 (Beilagen) zu entnehmen.

Es hat sich die Gebäudesituation geändert. Über die Annahmen von Dachgeschoßen mit Wohnnutzung wurde bereits Stellung genommen bzw. wird diese auf Seite 8 Punkt 1.5 unten wie folgt zitiert.

„Unabhängig von der tatsächlich ausgebauten und zu Wohnzwecken genutzten Geschoßanzahl werden die Geschoße abhängig von der erhobenen Gebäudehöhe so festgelegt, dass ab einer

Gebäudehöhe von 4,6m 2 Geschoße, ab 7,4m 3 Geschoße, ab 10,2m 4 Geschoße, ab 13,0m 5 Geschoße usw. berechnet werden. Damit ist sichergestellt, dass auch ausgebauten Dachgeschoße berücksichtigt sind. Die Gebäudegeometrie wird durch diese Vorgehensweise nicht geändert. Im Zuge örtlicher augenscheinlicher Erhebungen festgestellte höhere Stockwerkszahlen werden berücksichtigt."

Dies sind Annahmen, die jedenfalls die Ansprüche der Nachbarn wahren helfen und liegen auf der ingenieurmäßig sicheren Seite. Auch dies ist ein Objekt, das von Maßnahme 2.N3 umfasst wird.

Zu Seite 6, vorletzter Absatz: Klargestellt wird, dass sowohl in Stellungnahme vom 21.06.2017 als auch vom 27.04.2017 Höhenfehler befundet wurden und dies an Hand Objekt W050 auch gezeigt wurde.

Die Neuberechnung nach Revision 15. März 2017 stellt die gültige Berechnung dar. Die Veränderungen in den Lärmwerten sind auf die Revision der Gebäudesituation zurück zu führen.

Zu Punkt 1.5 (Gebäudehöhen) der Stellungnahme BUH:

Zur Modellbildung und Gebäudemodellierung wird auf die bisherigen Stellungnahmen verwiesen.

Zu Seite 8, letzter Absatz: Dies sind Annahmen, die jedenfalls die Ansprüche der Nachbarn wahren helfen und liegen auf der ingenieurmäßig sicheren Seite.

Objekt W304 und Objekt W175:

Objekt W175 wurde einem Ortsaugenschein unterzogen, siehe Stellungnahme SV Lärm vom 27.04.2017.

Als Gebäudehöhe werden in der „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ 6,5 m angeführt.

Für Objekt W304 ein neu gebautes Haus (siehe Ortsaugenschein, Stellungnahme vom 27.04.2017) wird als Gebäudehöhe in der „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ 6,2 m angeführt.

Es wird in der Stellungnahme BUH die vom Zivilgeometer evaluierten Höhen insofern hinterfragt, als die zulässige Gebäudehöhe gemäß Bebauungsplan Wien von 6,5 m überschritten wäre.

Angemerkt wird, dass die Beurteilung der Einhaltung der zulässigen Gebäudehöhen nicht Gegenstand der Beurteilung ist, jedoch wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der zulässigen Gebäudehöhe nach § 75 der Bauordnung für Wien nicht um die Firsthöhe, sondern um die Traufenhöhe handelt, ohne auf die komplexe Berechnung von Gebäudehöhen nach Bauordnung näher einzugehen. Es kann daher aus der zulässigen Gebäudehöhe auf keine Überschreitung geschlossen werden.

Objekt W115, Keller:

Es ist richtig, dass es sich hier um einen errichteten Keller handelt.

Nachstehender Ausschnitt aus der Tabelle, Stellungnahme ASFINAG vom 15.03.2017, zeigt, dass hier die Annahme getroffen wurde, dass eine Hauserrichtung auf dem Keller bevorsteht. Es wurde hier, um Ansprüche für dieses Objekt zu wahren, ein Gebäude mit 2 Stockwerken für die Berechnung angenommen.

W 115	Maulbeergasse 22	0	2	0,0 berechnet mit 6,0
W 116	Maulbeergasse 22	0	2	0,0 berechnet mit 6,0

Zu Punkt 1.5.1 (zu den Gebäudehöhen der Zulaufstrecken) der Stellungnahme BUH:

Zur Einwendung Lärmschutzfenster ohne Schalldämmlüfter (§9 BStLärmIV nicht zielführend): Am Tag und in der Nacht gelten andere Schutzziele. Am Tag, anders wie bei Nacht, kann dem Bewohner Stoßlüften zugemutet werden. Es sind daher bei Überschreitungen am Tag keine Schalldämmlüfter von der BStLärmIV vorgesehen.

Gänserndorf, Arbeiterkammer Wiener Straße 7:

Um Ansprüche zu wahren, wurde hier Wohnnutzung unterstellt. Deren Nutzung und damit ein Erfordernis für Ansprüche auf Maßnahmen sind im Zuge der Untersuchung nach § 14 BStLärmIV zu klären. Die Modellierung erfolgte hier als ein Gebäude an der Straßenfront ohne rückspringende Obergeschoße, wie der Einwender richtig bemerkte. Das heißt lärmtechnisch, dass die oberen Fassaden straßenseitig lauter gerechnet werden als eine genauere Modellierung mit Vorbau und rückversetzten Obergeschoßen. Es gehen dadurch keine Ansprüche für das Objekt verloren.

Bezirksstelle der SPÖ Gänserndorf: Auch hier gehen durch die Modellierung mit 2 Geschoßen keine Ansprüche verloren.

Ad Seite 11:

In der Einlage WU7A (nicht WU 10-1) siehe Beilage 14 Stellungnahme BUH ist das Objekt 71_64 als Wiener Straße 11 angegeben. Diese Adresszuordnung der Projektwerberin ist nicht richtig. Dieses Objekt weist nach NÖ-GIS-Atlas eine Adresse Straßergasse 6 auf. Auf der Adresse Wiener Straße 11 ist, wie richtig vom Einwender erkannt, kein Objekt, aber auch keines von der Projektwerberin dargestellt. Das oberhalb der Wiener Straße 11 liegende Objekt 71_13 ist auf der Adresse Straßergasse 1. Die nicht richtige Zuordnung der Adresse hat keine Auswirkungen auf Ansprüche.

Dass auf der Adresse Objekt 71_14 nur 4 Geschoße Westfassade berechnet worden seien, ist nicht richtig, es sind 6 Geschoße gerechnet worden. Der SV Lärm vermutet, dass der Einwender seine Aussage allein auf die Liste nach Beilage 16 stützt. Es handelt sich dabei um jene Liste, in der nicht alle berechneten Fassaden enthalten sind, sondern nur jene Fassaden mit Einzelbeurteilung. In der Einlage WU01-04-2-A finden sich alle Fassaden.

Warum Fassaden berechnet wurden, die keine Fenster aufweisen, und auf die Nutzungsannahmen wurde bereits in früheren Stellungnahmen des SV Lärm eingegangen.

Wiener Straße 5 (Objekt 72_53), 5a (Objekt 72_65, Betrieb), 7 (Objekt 71_66):

Bei 5 und 5a stehen gegenüber an der Straßenfront reflektierende Objekte, bei Objekt 7 ist die Situation hinsichtlich Reflexionen eine wesentlich andere (siehe Beilage 14 und genauer Google Maps). Dies belegen die vom Einwender präsentierten Pegelwerte anschaulich. Zwischen 5 und 5a ist lediglich eine Differenz von 0,4 dB vorhanden, während es auf Adresse 7 wesentlich leiser ist.

Ad Seite 13 und 14 Modellbildung Gebäude:

Weder die RVS 04.02.11 noch die ÖNORM ISO 9613-2 können Reflexionen bei Dachschrägflächen rechnen bzw. im Modell abbilden.

Einige Programme können für die 3D-Ansichten beschränkt Dächer eingeben.

Diese schrägen Dachflächen sind jedoch akustisch nicht existent. Das gilt auch für das zitierte Programm CadnA (Telefongespräch mit der Herstellerfirma Datakustik GmbH und der Soundplan GmbH).

Weiters würden Reflexionen zB an einem 45° Dach senkrecht nach oben gehen, das heißt bei keinem Immissionspunkt ankommen.

Es ist zwar möglich senkrechte Wände auf Gebäude zu stellen, diese würden zu größeren Abschirmwirkungen führen und im Bereich der Reflexionen zu weit von der Realität entfernt sein.

Die von der Projektwerberin durchgeführte Modellierung ist „best praxis“.

Die Modellierung mit halber Dachhöhe wird einerseits die Abschirmung geringer, andererseits wird um die halbe Dachhöhe die vertikale Reflexionsebene größer.

Das vorgeschrieben Rechenverfahren und die Schwell- und Grenzwerte sind in der BStLärmIV geregelt und stellen nach Ansicht des SV Lärm ein abgestimmtes System dar.

Die Modellierung selbst ist, wie die Ausführungen oben präzisieren Stand der Technik.

Ad Seite 15, Widerspruch SV Lärm und Projektwerberin:

Die aus Einlage 3.1.1 zitierte Vorgehensweise bezieht sich auf die Berechnungen des Fachbeitrages, wo noch nicht nach BStLärmV gerechnet wurde. Die vom SV Lärm beschriebene Vorgangsweise bezieht sich auf die Berechnungen nach BStLärmIV.

Es liegt daher kein Widerspruch vor.

Zu Punkt 1.6 (Berechnungen Helmahof) der Stellungnahme BUH:

Der Einwender bringt vor, dass einige Objekte (Beilage 20 bis 22) fehlen.

Im Anhang der Einlage WU 08 ist erkennbar, dass für diese Objekte keine Fassadenwerte gerechnet wurden. Die grau hinterlegten Objekte sind Teil des Berechnungsmodells. Ein weiter entferntes Objekt (Beilage 23 der Stellungnahme BUH) nördlich der Wilhelm Exner Straße und ein Gebäude an der Adresse Ziehrergasse 1 ist im Anhang WU 08 nicht dargestellt.

Es handelt sich hierbei um Objekte die außerhalb der relevanten 50 dB-Linie nachts liegen und keine Ansprüche auf Maßnahmen besitzen.

Es wird in diesem Zusammenhang auf die Stellungnahme des SV Lärm vom 27.04.2017 verwiesen.

Am Hagerfeld wird in der Beilage 24 vom Einwender ein fehlendes Objekt angezeigt. Es handelt sich dabei augenscheinlich um ein Einfamilienhaus mit der Adresse Aulissengasse 9. Dieses ist in den Unterlagen WU 1-03 nicht enthalten.

Des Weiteren ist aus dem historischen Google-Earth Plan von 2008 noch kein Gebäude ersichtlich. Ein Bau muss um das Jahr 2009 stattgefunden haben.

Einlage 03.1.1 weist als Datengrundlage ALS-Laserscandaten aus dem Jahr 2008 und Ergänzende Nutzungs-, Lage- und Höhen-Auswertung der Gebäude im Untersuchungsbereich 2009 aus. Hier liegt anscheinend eine Überschneidung mit dem Bau des Objekts vor.

Betrachtet man die umliegenden Gebäude DW 522, 422, 404, 423, so liegen nach Einlage WU 1-02 keine Schwell- oder Grenzwertverletzungen nach BStLärmIV in diesem Bereich vor.

Im Analogieschluss kann durch die Lage im Zwickel der anderen Gebäude und deren Lärmpegel festgehalten werden, dass an der Adresse Aulissenweg 9 keine Grenzwertüberschreitungen nach BStLärmIV vorliegen wird.

An der L6 Parbasdorferstraße / Am Kallendaberg werden in der Beilage 25 vom Einwender fehlenden Objekte aufgezeigt. Die Internetrecherche zeigt, dass die Objekte Parbasdorferstraße 15b, 2010 (Google Earth) noch nicht existiert haben. Ebenso gab es die Objekte dahinter auf Adresse Am Kallendaberg 10 und Am Kallendaberg 18, 2010 noch nicht. Das Objekt auf Adresse Am Kallendaberg 14 ist im Plan der Projektwerberin nicht enthalten und ist nach Google Earth ebenso erst nach dem 01.08.2010 (Datum Luftbildfoto) errichtet worden.

Auf diese Objekte ist jedenfalls die Maßnahme 2.N3 anzuwenden.

Zur Lärmsituation in diesem Bereich (Objekte DW 358, 368, 372, 377, 546) kann festgehalten werden, dass es zu keinen Grenzwertüberschreitungen (Einlage WU01-02A) nach BStLärmIV kommt. Durch die Entlastung der L6 durch das Vorhaben finden sich auf den der L6 zugewandten Fassaden Pegelreduktionen in den Planfällen. Die der S8 West zugewandten Fassaden befinden sich in einer Entfernung, wo die durchgeführten Berechnungen keine Grenzwertüberschreitungen zeigen.

Zu Punkt 1.6.1 (Bereich Kreuzung L 13 Bockfließler-Straße und Eduard Bauernfeldgasse) der Stellungnahme BUH:

Die Tabellen in Beilage 26 beruhen auf reinen Modellberechnungen zu Abgrenzungszwecken und ersetzen im gegenständlichen Fall nicht die detaillierte Berechnung.

Für diesen Bereich ist der Immissionseintrag nach § 6 (1) nach BStLärmIV wegen der Entfernung von der S8 nicht maßgebend.

Der Aussage des Einwenders, dass die Nachtlärmpegel von rund 40 dB und darunter nicht richtig sein können (egal welche Fassadenseite), kann nicht gefolgt werden. Als Beweis dazu werden die Lärmkarten der Projektwerberin Beilage 27 und Beilage 28, bzw. Abbildung 6 angeführt.

Bei einem Vergleich von Rasterwerten (10m x 10m, 4m über Gelände) und Berechnung von Fassaden ist zu beachten, dass eine Einzelpunktberechnung an der Fassade höhere Genauigkeit aufweist als eine Rasterberechnung mit Raster 10 m x 10 m. Die Rasterberechnung beinhaltet zusätzlich die Reflexionen der Fassade. Reduziert man das Rastermaß, wird man immer genauer.

Die Isophonendarstellung der Lärmkarten erfolgt durch eine Interpolation von Rasterwerten. Die flächig dargestellte Lärmkarte beschreibt jeweils farbige abgestufte Bereiche in 5 dB-Abstufungen. Einzelpunktergebnisse an Wohngebäudefassaden können aus solchen Karten nicht direkt abgelesen werden, da einerseits die Höhe des Geländes differiert, andererseits die gebäudebezogenen Punkt-Berechnungen ohne Reflexion der Bezugswandfläche gerechnet werden.

Die Lärmkartenabbildungen finden sich in der Stellungnahme der ASFINAG vom 15.03.2017 im Anhang und stellen eine Seite mit 4 Abbildungen dar. Es ist richtig, dass hier nicht wie bei Abbildung 1 und 2, ein Maßstab vorliegt. Ebenso muss man präzisieren, dass die Rasterkarte eine Ln-Darstellung ist (Dies ist nur in 2 Abbildungen klar angeschrieben).

Der Auszug der Lärmkarte aus WU 08 in Abbildung 7 der Stellungnahme BUH zeigt die Ergebnisse der Einlage WU 1-05A vom Oktober 2015 (Blatt 25) und eine Betrachtung rein des Sekundärnetzes (Eduard-Bauernfeldgasse). Daher sind dort zwei 0,4 dB Abgrenzungslinien enthalten, wobei die nördlichere 0,4 dB - Linie von einer Berechnung dargestellt auf Blatt 25 herrührt. Dies ist aus den Abbildungen vom 15.03.2017 der Projektwerberin ersichtlich.

Zur Einwendung, die Isophonelinie 50 dB Nacht in WU 8 wäre falsch, weil sie welliger sein müsste:

Die Abbildung aus WU 08 Anhang, Blatt H1, zeigt eine Abgrenzungsisophone, erstellt in einem größeren Raster bzw. erstellt mit einer gefilterten Ausgabe, die rein für das Sekundärnetz Eduard-Bauernfeldgasse ihre Gültigkeit hat. Das heißt die Abgrenzungsisophonen wurden für L13 und Sekundärnetz hier getrennt ermittelt. Gefilterte Ausgabe heißt, dass man in Soundplan Polylinien zu Darstellungszwecken ausdünnen kann.

Diese getrennte Betrachtung erklärt auch den Verlauf im Kreuzungsbereich. Durch die Darstellung kann aus dieser Abbildung im Bereich der Kreuzung keine Aussage getroffen werden. Aussagen über den Kreuzungsbereich können einerseits über die berechneten Gebäudefassaden und andererseits über die Darstellungen in der Stellungnahme der ASFINAG vom 15.03.2017 getätigt werden, da hier alle Emissionsquellen berücksichtigt wurden.

Für den Kreuzungsbereich selbst gilt die detaillierte Berechnung der Stellungnahme der ASFINAG vom 15.03.2017, wo der Einfluss der Eduard-Bauernfeldgasse auf die L13 auch im Raster dargestellt ist.

Der interne Parkverkehr auf den Grundstücken ist kein vom Vorhaben induzierter Verkehr. Eine indirekte Berücksichtigung ist durch den Quell- und Zielverkehr siehe Verkehrsuntersuchung WU 08 gegeben.

Zur Beurteilung siehe die Stellungnahme des SV Lärm vom 27.04.2017.

Zu Punkt 1.6.2 (zu den Emissionsansätzen Helmahof) der Stellungnahme BUH:

Die Tabellen in Beilage 26 beruhen auf reinen Modellberechnungen zu Abgrenzungszwecken und ersetzen im gegenständlichen Fall nicht die detaillierte Berechnung.

Für die Lärmberechnungen wurden die Werte der Verkehrsuntersuchung herangezogen. Das Thema 30 km/h wurde in der Verhandlung und in Stellungnahmen bereits behandelt, ein Aspekt des Einwenders wird nachstehend ergänzend betrachtet.

Die Kv-Formel der RVS weist bei 50 km/h 0 dB auf.

Bei PKW ergibt sich eine Reduktion durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h von 4,4 dB wie der Einwender richtig berechnet hat.

Bei LKW's liegt die Pegelreduktion nach RVS bei 1,3 dB und bei lärmarmen LKW's bei 3,5 dB.

Damit haben auch der Mix und der Grundpegel einen Einfluss auf das Gesamtergebnis im Vergleich 50 zu 30 km/h.

Vergleiche mit Rechenverfahren anderer Länder zeigen, dass hier die RVS mehr Pegelreduktion (PKW) bei 30 km/h im Verfahren beinhaltet als andere Verfahren, bei 50 km/h wiederum weniger als Verfahren andere Länder (Grundlagen zur Beurteilung der Lärmwirkung von Tempo 30, Forschungsprojekt VSS 2012/214 auf Antrag des Schweizerischen Verbands der Straßen- und Verkehrsfachleute (VSS), Februar 2017).

Die Ergebnisse nach obigen Forschungsprojekt VSS zeigen aber auch, dass wesentliche Lärmreduktionen durch die Einführung von Tempo 30 möglich sind. Je nach effektiv gefahrener Geschwindigkeit, Lastwagenanteil und Straßenbelag lassen sich Reduktionen der Lärmpegel (Leq) zwischen ca. 2 dB und 4.5 dB erzielen.

Damit ist abzuleiten, dass die RVS zwar gegenüber den Verfahren anderer Länder größere Reduktionen bei 30 km/h berechnet, von unrealistisch hohen Lärmreduktionen, wie vom Einwender behauptet, kann jedoch nicht ausgegangen werden.

Das Thema RVS 04.02.11 als derzeitiger Stand der Technik wurde ausführlich in den Verhandlungen und Stellungnahmen erörtert.

Der Straßenlärmrechner ersetzt eine genaue Berechnung nicht und ist nicht Gegenstand der Beurteilung.

Zu Punkt 1.6.3 (zu Schnittlärmkarten) der Stellungnahme BUH:

Kritik fehlender Maßstab:

Auf den Schnittlärmkarten sind die Abstandsmarkierungen 20 und 40 Meter erkennbar und seitlich eine Höhe zur Orientierung.

Die Abstufung ist in 1 dB Schritte ablesbar und zeigt reale, repräsentative Schnitte des Bereiches. Das, was zu kritisieren wäre, ist die Farbabstufung selbst bzw. die Farbabstufung der Legende, die so nicht mit dem Bild korreliert.

Allein die enthaltene 50 dB Isophone Nacht zeigt sehr schön, dass die nahestehenden Gebäude außerhalb des Grenzwertes liegen.

Für die Grenzwertbetrachtung in größerer Entfernung werden die Obergeschoße nicht lauter, sondern durch die Bodendämpfung die Erdgeschoße leiser.

Zur Beurteilung siehe die Stellungnahme des SV Lärm vom 27.04.2017.

Aus Sicht des Fachbereichs Lärm sind im Wesentlichen die maßgebenden Sachverhalte bereits beurteilt worden. Die in der Stellungnahme vom 27.04.2017 des nichtamtlichen Sachverständigen Lärm definierte Maßnahme 2.N3 ermöglicht die Wahrung von Ansprüchen der Nachbarn nach BStLärmIV bei in der Zeitachse sich ändernden Gebäudesituationen.

IV.3.26. Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. Dezember 2017

Der Sachverständige für Lärm, DI Andreas Neukirchen, hielt in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 21. Dezember 2017 zu der im Rahmen des Parteiengehörs eingelangten Stellungnahme der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling vom 10. August 2017 zunächst fest, dass über die modellhafte Abbildung von Gebäuden und ihre Höhen im Lärmberechnungsprogramm bereits mehrfach Stellungnahmen und Erläuterungen des Fachbereichs Lärm abgegeben wurden, auf welche verwiesen wird.

In der Folge setzte sich der Sachverständige für Lärm mit den in der Stellungnahme der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling angeführten Objekten anhand von bei einem Ortsaugenschein erstellten Fotos dieser Objekte auseinander und gelangte zu dem Ergebnis, dass

- beim Objekt W046 ein zweites Stockwerk vorliegt, dieses Objekt daher in die Maßnahme 2.N3 fällt, das Dachgeschoß somit jedenfalls bei einer Detailuntersuchung nach § 14 BStLärmIV zu berücksichtigen ist;
- die getroffenen Modellannahmen bei den drei Objekten W039, W040 und W041 plausibel sind und bei diesen drei Objekten eine Detailevaluierung gemäß § 14 BStLärmIV durchgeführt werden muss;
- für das Objekt W304 die Immissionspegel in den Bauphasen unter den Schwellwerten des § 10 Abs. 1 der BStLärmIV und alle Immissionspegel in den Bauphasen auch unter den Grenzwerten gemäß § 10 Abs. 4 BStLärmIV liegen.

IV.3.27. Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 5. März 2018

Unter Punkt „1.: Formales“ kritisierte die Umweltorganisation VIRUS die Art der Durchführung des Parteiengehörs, die Überlappung von Fristen im Rahmen des Parteiengehörs und die Durchführung eines „selektiven Parteiengehörs“. Weiters wurde in Punkt 1.3 vorgebracht, die Stellungnahme VIRUS vom 11.08.2017 sei nur hinsichtlich des Fachbereiches Luftschadstoffe

behandelt worden, nicht jedoch bezüglich der weiteren Fachbereiche Lärm, Grundwasser, Straßenwässer und Oberflächengewässer). Das Verfahren sei mangelhaft und zu ergänzen.

In welcher Form die Behörde der Partei das Ergebnis des Ermittlungsverfahrens in concreto zur Kenntnis bringen und Gelegenheit zur Stellungnahme dazu geben kann, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Entscheidend ist, dass die Partei dadurch in die Lage versetzt wird, ihre Rechte geltend zu machen, dass also die gewählte Form den genannten allgemeinen Voraussetzungen entspricht. Dem in § 45 Abs. 3 AVG verankerten Recht der Partei auf Gehör kann daher beispielsweise durch die Aufforderung zur Akteneinsicht Genüge getan werden (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 45 RZ 34). Es kann weder dem AVG noch dem UVP-G 2000 eine Verpflichtung der Behörde entnommen werden, die dem Parteiengehör zu unterziehenden Unterlagen im Internet zu veröffentlichen bzw. den Parteien in elektronischer Form zu übermitteln. Dass es untersagt wäre, Parteiengehör gleichzeitig zu mehreren Fachbereichen zu gewähren, kann dem AVG oder UVP-G 2000 ebenfalls nicht entnommen werden.

Soweit die Durchführung eines „selektiven Parteiengehörs“ kritisiert wird, ist dem zu entgegnen, dass sich aus § 45 Abs. 3 AVG nicht ableiten lässt, dass die Behörde verpflichtet wäre, in einem Mehrparteienverfahren jede Stellungnahme einer Partei zum Ergebnis des Ermittlungsverfahrens der anderen Partei zur Kenntnis zu bringen (vgl. *VwGH 17.02.1999, 95/03/0120*). Demnach kann es auch nicht als rechtswidrig erkannt werden, wenn die Behörde fachgutachterliche Stellungnahmen, die sich mit von Verfahrensparteien eingebrachten Stellungnahmen auseinandersetzen, nicht auch allen anderen Verfahrensparteien im Rahmen des Parteiengehörs übermittelt.

Soweit kritisiert wurde, dass die Stellungnahme von VIRUS vom 11. August 2017 (gemeint wohl: 11. Juli 2017) nicht bezüglich der Fachbereiche Lärm, Grundwasser, Straßenwässer und Oberflächengewässer behandelt worden sei, ist darauf hinzuweisen, dass von der Umweltorganisation VIRUS zu diesen Fachbereichen keine neuen konkreten Tatsachen vorgebracht wurden, die für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens relevant sein können. Diesbezüglich wird auf die obige Auseinandersetzung der ho. Behörde mit der Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 11. Juli 2017 verwiesen.

Unter Punkt 2 ihrer Stellungnahme erstattete die Umweltorganisation VIRUS ein Vorbringen zum Fachbereich Luftschadstoffe.

Unter Punkt 2.1 und 2.2 wies die Umweltorganisation VIRUS auf die von ihr eingeholte Stellungnahme Dr. Aron Vrtala zum Fachbereich Luftreinhalte vom 5. März 2018 hin.

Unter Punkt 2.3 (Weitere Ergänzung: Irrelevanzkriterium von 3% nach RVS 04.02.12 gegenständlich nicht anwendbar) führte die Umweltorganisation VIRUS unter Verweis auf Judikatur des BVwG und des VwGH im Wesentlichen aus, die RVS entfalte keine normative Wirkung und die Anwendung des 3% Kriteriums sei im gegenständlichen Verfahren unbegründet, weil sich vier Linienvorhaben in engem räumlichen Zusammenhang befänden.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass die RVS 04.02.12 den aktuellen Stand der Technik darstellt. Weiters wird angemerkt, dass vom VfGH die Qualifikation des Irrelevanzkriteriums von 3% im Jahresmittelwert als aktueller Stand der Technik sowie die validen fachlichen Grundlagen (insb. RVS) in seiner Rechtsprechung zur S 2 Nordrand

Schnellstraße (V 52/07) explizit anerkannt wurden. Die Anwendung des Irrelevanzkriteriums nach RVS 04.02.12 wurde in der mündlichen Verhandlung behandelt (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 234-236, ASFINAG, Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima, Sachverständiger für Humanmedizin). Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima hat die in der UVE gewählte Vorgehensweise geprüft und aus ihrer fachlichen Sicht als nachvollziehbar und schlüssig im UVP-Teilgutachten 03 bestätigt.

Zudem wird angemerkt, dass vom BVwG mit Erkenntnis vom 18. Mai 2018, GZ. W104 2108274-1/243E, festgestellt wurde, dass das Heranziehen eines 3% Irrelevanzkriteriums bei der Kumulation mehrerer Linienvorhaben in Bezug auf die regelmäßig auch gegebene Entlastung für viele Anrainer bestehender Straßen nachvollziehbar ist. Es handelt sich bei Bundesstraßen regelmäßig um Vorhaben im öffentlichen Interesse, die eben auch die Funktion haben, eine Entlastung bisher stark belasteter Anrainer von Immissionen durch Lärm und Luftschadstoffe zu bewirken. Durch die S 8 werden – wie in der UVE und im UVGA dargelegt – viele Straßenzüge im untergeordnetem Straßennetz (auch innerorts) entlastet.

Unter Punkt 2.4. (Klarstellung zum Stand der Technik) führte die Umweltorganisation VIRUS im Wesentlichen aus, im April 2017 sei das HBEFA 3.3 als neuer Stand der Technik präsentiert worden, dies bedeute jedoch nicht, dass es tatsächlich den Stand der Technik repräsentiere. Das Vorbringen der Einschreiterin vom 3. Juli 2017 habe diese Behauptung übernommen, ohne sie gleich kritisch zu hinterfragen. Wie aus der vorgelegten Stellungnahme zu entnehmen, sei der Stand der Technik die Messung von Emissionen im realen Fahrbetrieb mittels PEMS (portable emission monitoring systems).

Bei diesem Vorbringen handelt es sich um eine Klarstellung und daher um keinen neuen Sachverhalt. Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima hat in ihrer Stellungnahme vom 19. September 2017 dargelegt, dass das HBEFA 3.3 den aktuellen Stand der Technik darstellt und die aktuell gültige Grundlage zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen infolge von Emissionen des Straßenverkehrs ist (vgl. Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 19. September 2017, S. 1, S. 5).

Überdies ist festzuhalten, dass das Umweltbundesamt aufgrund seines gesetzlichen Auftrages weit über den Verdacht erhaben ist, nicht unabhängig oder fachlich inkompetent zu agieren, weshalb die von ihm herausgegebenen Handbücher von Sachverständigen bei ihrer Beurteilung herangezogen werden können. Die Anwendung der in periodischen Abständen erscheinenden Handbücher des Umweltbundesamtes durch Sachverständige bei deren Gutachtenerstellung entspricht auch der österreichweiten Praxis (vgl. BVwG 26.07.2018, W225 2175361-1).

Unter Punkt 2.5 (Trendfortschreibung bei der Entwicklung der Flottenemission nicht mehr möglich) brachte die Umweltorganisation VIRUS im Wesentlichen vor, wie in der beiliegenden Stellungnahme des Ingenieurbüros Dr. Vrtala ausgeführt, es fehle der Nachweis, dass die gesamten NOx-Emissionen tatsächlich stetig ab 2019 fallen. Wie sich gezeigt habe, entsprächen die Emissionsfaktoren bis zum HBEFA 3.2 nicht dem realen Fahrbetrieb. Auch für das HBEFA 3.3 sei dies weder nachgewiesen noch zu erwarten. Der bisherige Ansatz, die Flottenemissionen würden kontinuierlich fallen, sei nicht mehr aufrechtzuerhalten. Einer Trendprognose fehle die Grundlage. Entgegen dem bisher unterstellten Trend hätten die Emissionsfaktoren für NOx angehoben werden müssen und noch weitere derartige Korrekturen nach oben seien nicht auszuschließen.

Zu diesem Vorbringen wird auf die nachfolgende Behandlung der Stellungnahme Ingenieurbüro Dr. Vrtala vom 5. März 2018 (Punkt 2.1 und Punkt 2.3) verwiesen.

Unter Punkt 2.6 (Halbstundenmittelwerte aus Stundenmittelwerten- zusätzliche Ablehnungsgründe) führte die Umweltorganisation VIRUS im Wesentlichen aus, wie in der beiliegenden Stellungnahme des Ingenieurbüros Dr. Vrtala ausgeführt, es seien von der Sachverständigen Halbstundenmittelwerte in unzulässiger Weise aus Stundenmittelwerten ermittelt worden. Eine derartige Vorgangsweise sei fachlich nicht zulässig und mit dem Vorgehen einer Sachverständigen nicht vereinbar. Unter Heranziehung der neuen Ablehnungsgründe werde die bisherige Ablehnung der SV für Luftschadstoffe und Klima erneuert und bekräftigt.

Zu diesem Vorbringen wird auf die nachfolgende Behandlung der Stellungnahme Ingenieurbüro Dr. Vrtala vom 5. März 2018 (Punkt 2.3) verwiesen. Daraus geht hervor, dass diesem Einwand keine Berechtigung zukommt. Somit gelingt es der Umweltorganisation VIRUS auch nicht, die fachliche Qualifikation der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima in Zweifel zu ziehen.

Unter Punkt 3 führte die Umweltorganisation VIRUS zu den verkehrlichen Grundlagen im Wesentlichen aus, im Beschwerdeverfahren A 26 beim BVwG habe der Sachverständige für Verkehr (Univ. Prof. Dr. Sammer), der auch SV für Verkehr im gegenständlichen Verfahren sei, zusätzliche Unterlagen zur Erstellung des ergänzenden Teilgutachtens gefordert.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass Unterlagenforderungen bzw. Verbesserungsaufträge bezüglich Verkehr im BVwG-Verfahren zur A 26 Linzer Autobahn nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens zur S 8 West sind. Ergänzend darf angemerkt werden, dass bereits im ersten Punkt des beigelegten Schreibens als Beispiel auf die Verkehrsuntersuchung des gegenständlichen Projektes verwiesen wird. Bezüglich Behandlung von Qualivermo und Unsicherheiten für das Fachgebiet Verkehr wird auf das TGA 01 und die Verhandlungsschriften verwiesen. Es wurden somit keine neuen konkreten Tatsachen vorgebracht, die für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens relevant sein können.

Unter Punkt 4 ihrer Stellungnahme erstattete die Umweltorganisation VIRUS ein Vorbringen zum Fachbereich Lärm.

Unter Punkt 4.1. brachte die Umweltorganisation VIRUS zur Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. Dezember 2017 (zu BI lebenswertes Neu Essling) im Wesentlichen vor, entgegen wiederholter Forderungen nach systematischer Überprüfung des Gebäudebestandes sei der Sachverständige lediglich auf jene Objekte eingegangen, die von der BI lebenswertes Neu-Essling exemplarisch als falsch erhoben genannt worden seien. Mit dem Beispiel Telephonweg 353 liege ein falsch erfasstes Objekt vor, bei dem der Sachverständige der Einwanderin recht geben habe müssen und dieses Objekt weise ein Dachgeschoss auf. Nicht zuletzt aufgrund der Vorbringen der genannten BI habe sich die Erteilung von Verbesserungsaufträgen zum Gebäudebestand erforderlich erwiesen, die jedoch nicht zum Erfolg geführt hätten. Die in der Verhandlung übergebene Liste mit Gebäudehöhen habe sich als fehlerhaft erhoben erwiesen. Stattdessen habe der Sprecher der BI direkt vor der Haustür den ersten Fehler der Neuerfassung erkannt. Es sei daher davon auszugehen, dass insgesamt eine viel größere Zahl von Objekten (mit möglicherweise noch relevanteren Auswirkungen) fehlerhaft

sei. Ein Verweis auf die Detailuntersuchung greife in diesem Fall zu kurz, weil im laufenden Genehmigungsverfahren der Kreis der Anspruchsberechtigten vollständig zu ermitteln sei.

Zu diesem Vorbringen wird auf die fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. Dezember 2017 und die nachstehenden Ausführungen zum Vorbringen der BI lebenswertes Neu Essling verwiesen. Die eingebrachten Einwendungen sind im Rahmen des bisherigen Verfahrens ausreichend behandelt worden und führen zu keinen neuen Ansprüchen auf Lärmschutzmaßnahmen.

Unter Punkt 4.2. brachte die Umweltorganisation VIRUS zur Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 29. September 2017 (zu BUH) im Wesentlichen vor, im Rahmen der verfügbaren Zeit ab Bekanntwerden, dass dieses Dokument der BUH ins Parteiengehör übermittelt worden sei, habe durch VIRUS keine detaillierte Bearbeitung vorgenommen werden können. Im Unterschied zum Bereich Donaustadt gebe es zwischen den Lärmprojekten S1 und S8 keine Überschneidungen betreffend Gebäudebestand, weil der Bereich Deutsch-Wagram/Helmahof und weitere vorgebrachte Bereiche in der UVP S1-Lobau gar nicht untersucht worden seien. Jedenfalls könne aber geschlossen werden, dass, wenn der Gebäudebestand in der Donaustadt derart mangelhaft erfasst worden sei, dies auch für weitere Bereiche wie Helmahof gelte und auch dort Überarbeitungsbedarf bestehe.

Durch dieses Vorbringen, insbesondere zum Verfahren S1 Lobau, ergibt sich kein neuer Sachverhalt. Bezüglich Helmahof wird auf die Ausführungen zu den Stellungnahmen der Bürgerinitiative BUH verwiesen.

Unter Punkt 4.3 kritisierte die Umweltorganisation VIRUS, dass ihr Vorbringen vom 10.08.2017 mit Ausnahme des Fachbereiches Luftschadstoffe in den eingeholten Stellungnahmen nicht berücksichtigt worden sei und daher insbesondere für den Fachbereich Lärm aufrecht bleibe. Auf sie werde verwiesen.

Dazu ist – wie bereits eingangs zu Punkt 1. – festzuhalten, dass in der Stellungnahme von VIRUS vom 11.08.2017 (gemeint wohl: 11.07.2017) zu den Fachbereichen Lärm, Grundwasser, Straßenwässer und Oberflächengewässer keine neuen konkreten Tatsachen vorgebracht wurden, die für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens relevant sein können. Diesbezüglich wird auf die obige Auseinandersetzung der ho. Behörde mit der Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 11. Juli 2017 verwiesen.

Unter Punkt 4.4 (Übertragbare Ergebnisse der Lärmuntersuchungen aus dem Verfahren S1-Lobau) brachte die Umweltorganisation VIRUS im Wesentlichen vor, dass in der Stellungnahme von VIRUS vom 10. August 2017 auf die Erkenntnisse aus dem Beschwerdeverfahren S1-Lobau (Schwechat-Süßenbrunn), GZ.: W104 2108274-1, betreffend die sachverständig dokumentierte, unzureichende bzw. fehlerhafte Erfassung jenes Gebäudebestandes verwiesen worden sei, der auch im gegenständlichen Verfahren relevant sei und wo die Untersuchungsergebnisse (unter Heranziehung eines Vermessungsbüros) der S1 auch für die S8 Verwendung gefunden hätten. Der Einfachheit halber und um Längen zu vermeiden, werde auf den Verfahrensakt beim BVwG verwiesen, der sowohl der ASFINAG als auch dem BMVIT als belangte Behörde offen stehe und als bekannt vorausgesetzt werde. Nach dem S8-Parteiengehör vom Sommer 2017 habe sich im S1-Verfahren ergeben, dass dem Versuch der Projektwerberin mittels Detailkorrekturen im Rahmen eines weiteren Vorbringens kein Erfolg beschieden gewesen sei. Es habe ein neues Lärmprojekt mit angepasstem Gebäudebestand erstellt werden müssen und dabei seien

Parameter der Immissionsberechnung angepasst worden. Der Bearbeitungsstand der S 1 vom März 2017, der auch für die S 8 herangezogen worden sei, sei nicht mehr gültig. Weiters seien die für die Projektwerberin günstig gewählten Bodendämpfungswerte für Schallausbreitungsrechnung anzupassen gewesen. Bis zum Nachweis des Gegenteils sei davon auszugehen, dass dieser Anpassungsbedarf auch für das gegenständliche Projekt gelte. Nachdem die Behörde die Aufgabe habe, den Sachverhalt vollständig zu ermitteln und unvermeidlicher Handlungsbedarf bestehe, sei es allein aus verfahrensökonomischen Gründen geboten, diese Ermittlungen im gegenständlichen Verfahren durchzuführen und dies nicht auf ein allfälliges Beschwerdeverfahren abzuwälzen.

Zu diesem Vorbringen wird festgehalten, dass die beim Verfahren S 8 West verwendeten Parameter und Eingabewerte von den Sachverständigen geprüft wurden. In den bisherigen Unterlagen wurde ausreichend auf die Einwendungen, auch bezüglich der Gebäudesituation, eingegangen. Die Unterlagen im Verfahrensakt beim BVwG sind nicht Gegenstand der Beurteilung im gegenständlichen Verfahren. Die bisherigen Unterlagen und Sachverhalte sind ausreichend, um eine Beurteilung des Vorhabens hinsichtlich des lärmtechnischen Fachbereiches vornehmen zu können. Die vorgebrachten Einwendungen bringen dazu keine neuen Sachverhalte und vermögen nicht die getroffene Beurteilung in Frage zu stellen.

Abschließend kann somit festgehalten werden, dass das von der Umweltorganisation erstattete Vorbringen bereits im Rahmen des bisherigen UVP-Verfahrens vorgebracht und ausreichend behandelt wurde bzw. anhand der vorliegenden Unterlagen beantwortet werden konnte.

IV.3.28. Stellungnahme von Ingenieurbüro Dr. Vrtala im Auftrag der Umweltorganisation VIRUS zum Fachbereich Luftreinhaltung vom 5. März 2018

Unter Punkt 2.1 (Handbuch für Emissionsfaktoren) führte Dr. Vrtala im Wesentlichen aus, im Stellungnahmenband und in der Verhandlung sei noch die Meinung vertreten worden, es komme zu keinen nennenswert höheren Emissionen hinsichtlich NO_x auf Grund des VW bzw. Dieselskandals. Gemäß Umweltbundesamt stelle das HBEFA 3.3 nur ein „Zwischenupdate“ dar. Im HBEFA 3.3 seien Abgasmanipulationen stärker, aber nicht vollinhaltlich berücksichtigt. Gemäß den Autoren des HBEFA 3.3 sei nur eine begrenzte Zeitspanne zur Verfügung gestanden. Weitere Messungen und Analysen seien erforderlich, um die Ergebnisse zu bestätigen. Dies solle mit HBEFA 4.1 geschehen.

Die Entwicklung der Fahrzeugflotten beruhe auf Annahmen und sei mit größeren Unsicherheiten behaftet. Daher müsse dieser Umstand bei der Bewertung durch entsprechend höhere Emissionsfaktoren berücksichtigt werden.

Das HBEFA 3.3 basiere nach wie vor nicht vollständig auf Daten aus dem realen Fahrbetrieb, weshalb das HBEFA 3.3 wohl eine Verbesserung, aber nicht einen für das gegenständliche Vorhaben anwendbaren Stand der Technik darstelle. Es seien reale Abgaswerte zu ermitteln und nicht vorwiegend Daten von Rollenprüfständen heranzuziehen. Es werde angeregt auf geeignete Daten aus realem Fahrbetrieb zu warten und die gesamte Beurteilung für Bau- und Betriebsphase neu durchzuführen.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass die Frage der Gültigkeit der aktuellen Version des HBEFA bereits im Rahmen des bisherigen UVP-Verfahrens ausreichend behandelt wurde (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 146 f, Sachverständige für Luftschadstoffe Klima sowie ASFINAG, S. 267, Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima und Stellungnahmen

der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 16. Juni 2017 und vom 19. September 2017). Bis zur Veröffentlichung einer nächsten Version des Handbuchs für Emissionsfaktoren ist das HBEFA 3.3 eine aktuelle Grundlage zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen infolge von Emissionen des Straßenverkehrs. Es liegt demnach keine neue Datengrundlage vor. Die Änderung des Standes der Technik mit der Aktualisierung des HBEFA von Version 3.2 auf 3.3 wurde im UVP-Verfahren durch die Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe vom 16. Juni 2017 bereits ausreichend berücksichtigt. Aus Sicht des Fachgebietes Luftschadstoffe und Klima ergab sich daher bei Berücksichtigung des neuen Handbuchs für Emissionsfaktoren 3.3 keine geänderte Beurteilung (vgl. Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe vom 16. Juni 2017, S. 19).

Überdies ist festzuhalten, dass das Umweltbundesamt aufgrund seines gesetzlichen Auftrages weit über den Verdacht erhaben ist, nicht unabhängig oder fachlich inkompetent zu agieren, weshalb die von ihm herausgegebenen Handbücher von Sachverständigen bei ihrer Beurteilung herangezogen werden können. Die Anwendung der in periodischen Abständen erscheinenden Handbücher des Umweltbundesamtes durch Sachverständige bei deren Gutachtenerstellung entspricht auch der österreichweiten Praxis (vgl. BVwG 26.07.2018, W225 2175361-1).

Unter Punkt 2.2 (Bauphase) führte Dr. Vrtala im Wesentlichen aus, dass die Bauphase 2019 nicht beendet sei, die kumulative Wirkung von LKW und PKW Verkehr für die Bauphase sei zu betrachten und eine kumulative Betrachtung mit anderen Bauvorhaben wie beispielsweise S 1 Lobau sei durchzuführen, weil schon jetzt die geplante beschleunigte Bauausführung für die S 1, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn, gemäß mündlicher Verhandlung im Beschwerdeverfahren vor dem BVwG bekannt sei. Auf die Problematik von Abschaltanlagen der Abgasreinigung für LKW werde hingewiesen.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass bei der Beurteilung der Auswirkungen durch Luftschadstoffe in der insgesamt 3-jährigen Bauzeit in der UVP für die Berücksichtigung der Motoremissionen das Bezugsjahr 2014 herangezogen wurde. Bei Betrachtung eines zukünftigen Bezugsjahres wären die motorbedingten Emissionen jedenfalls geringer als jene, die der Immissionsmodellierung zugrunde gelegt wurden. Alle anderen Luftschadstoffemissionen in der Bauphase (Winderosion, Materialumschlag und -aufbereitung) sind aufgrund der Berechnungsmethode unabhängig von einem Bezugsjahr.

Aus Sicht der ho. Behörde sind Befund und Gutachten für das Schutzgut Luft auch bei zeitlicher Verschiebung der Bauphase gültig.

Die höheren PKW-Emissionsfaktoren nach HBEFA 3.3 gegenüber HBEFA 3.2 führen aufgrund des geringen Ausmaßes an PKW-Fahrbewegungen zu keiner geänderten Bewertung der Auswirkungen durch Luftschadstoffe in der Bauphase.

Bezüglich der vorgesehenen Monitoringmaßnahmen wird auf die Verhandlungsschrift vom April/Mai 2016, S. 137 und S. 139, und insbesondere auf die Aussage der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima, verwiesen.

Die Kumulierung mit anderen Vorhaben wurde bereits im Rahmen der mündlichen Verhandlung behandelt (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 59 f Sachverständiger für

Verkehr, S. 100). Weiters wird auf die Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens, S. 81 ff, verwiesen.

Für den Fall einer zeitlichen Überschneidung der Bauphasen des gegenständlichen Vorhabens und des Vorhabens S 1, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn, oder etwaiger anderer Bauvorhaben wird durch die im gegenständlichen Vorhaben vorgesehenen Maßnahmen (Monitoring der externen Fahrten und im Bedarfsfall Anpassung des Transportkonzeptes) einer Kumulierung der Auswirkungen durch Luftschadstoffe mit jenen anderer Vorhaben Rechnung getragen.

Diesbezüglich wird auf die Auflage 0.8 verwiesen, die sich mit einer gleichzeitigen Errichtung des gegenständlichen Projektes mit der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn (S 1 Lobau), auseinandersetzt.

Bezüglich etwaiger Abschaltvorrichtungen bei LKW wird sinngemäß auf die Stellungnahme zum obigen Punkt „2.1 Handbuch für Emissionsfaktoren“ verwiesen.

Unter Punkt 2.3 (Betriebsphase) brachte Dr. Vrtala zur Betriebsphase im Wesentlichen vor, die Ergebnisse der Gesamtbelastung seien aufgrund der Annahme einer überall gleichen Vorbelastung von $15 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$ im Jahresmittel nicht schlüssig. Es seien entsprechende vor Ort Messungen erforderlich.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass der in der Stellungnahme Luft und Klima vom 16. Juni 2017 für die Hintergrundbelastung vereinfachend für alle Immissionspunkte einheitlich angenommene Wert von $15 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$ im Jahresmittel von der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima in ihrer Stellungnahme vom 19. September 2017 (zur Stellungnahme der Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)) im Zuge des Parteienghörtums ausführlich erläutert wurde. Zusätzliche Messungen beispielsweise in der Invalidensiedlung sind hierfür nicht erforderlich.

Dr. Vrtala forderte eine Nachprüfung, ob das Produkt aus Verkehrsnachfrage und NO_x -Emission zwischen den Jahren 2019 und 2025 stetig falle.

Dies ist keine für die Umweltverträglichkeit des Projektes zu erfüllende Bedingung. Entsprechend der üblichen Praxis wurde das Jahr der Verkehrsfreigabe (Bezugsjahr 2019) dem Bezugsjahr 2025 für die Betriebsphase gegenübergestellt. Die gewählte Vorgangsweise ist ausreichend. Es ergibt sich kein neuer Sachverhalt.

Dr. Vrtala kritisierte weiters, dass eine kumulative Wirkung von Bauphase oder Teilbetrieb der S 1 Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn mit dem Betrieb der S 8 West im Hinblick auf Luftschadstoffimmissionen, insbesondere NO_x -Immissionen, nicht untersucht worden sei.

In der Immissionsberechnung für die Beurteilung der Auswirkungen in der Betriebsphase wurde in der UVE unter anderem als „Ausbauplanfall S8/2025“ der Betrieb der S 8 West mit Teilrealisierung S 1 betrachtet.

Da die S 8 West im Knoten S 1/S 8 von der S 1 abspringt, kann eine Inbetriebnahme der S 8 West nur nach erfolgter Teil- oder Gesamtverkehrsfreigabe der S 1 erfolgen. Somit ist davon auszugehen, dass zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der S 8 die Bauphase der S 1 jedenfalls

soweit abgeschlossen sein wird, dass es zu keinen immissionsseitigen Auswirkungen durch Baugeschehen der S 1 im Nahbereich der S 8 kommen kann.

Dr. Vrtala wies auf die hohe Unsicherheit der Verkehrsnachfrageprognosen nochmals ausdrücklich hin.

Das Thema Unsicherheiten in der Verkehrsprognose wurde im Verfahren bereits behandelt und es wird auf die Verfahrensunterlagen, insbesondere auf die Diskussion in der mündlichen Verhandlung zwischen dem Sachverständigen für Verkehr und dem Privatgutachter der Umweltorganisation VIRUS (Dr. Vrtala) verwiesen. Es ergibt sich kein neuer Sachverhalt.

Dr. Vrtala brachte weiters vor, es sei irritierend, dass die Abschätzung der Auswirkungen des Dieselskandals von der Sachverständigen für Luftschadstoffe selbst vorgenommen worden sei und nicht von der Projektwerberin mit anschließender Prüfung durch die Sachverständige.

Nachdem sich durch die Aktualisierung des HBEFA auf Version 3.3 eine Änderung des Standes der Technik ergab, wurde die Sachverständige für Luftschadstoffe durch die ho. Behörde um eine fachgutachterliche Stellungnahme ersucht.

Die Beschreibung der Umweltauswirkungen in der UVE ist Basis für die UVP. Was die UVE schon liefert, muss nicht noch einmal erhoben werden. Damit hat sie eine Entlastungsfunktion zugunsten der Behörde, die sich tendenziell auf eine Kontrollfunktion zurückziehen kann. Damit hat die UVE die Aufgabe, relevantes Material für die Genehmigungsentscheidung zu liefern. Dem Projektwerber wird im UVP-Verfahren durch die Verpflichtung zur Vorlage einer UVE eine spezifische Ermittlungspflicht auferlegt, die über die im Anlagenrecht übliche hinausgeht, indem er hier wesentliche Teile der Sachverhaltsermittlung zu leisten hat, die ansonsten der amtswegigen Ermittlungspflicht der Behörde und der von ihr beigezogenen Sachverständigen zuzuzählen wäre (vgl. *Schmelz/Schwarzer, UVP-G, § 6 Rz 7*).

Der Projektwerber muss bei der Erstellung der UVE die zu diesem Zeitpunkt relevanten Fakten zugrunde legen. Insofern spiegelt die UVE die Situation zum Zeitpunkt der Einreichung des Vorhabens wider. Ändert sich die Situation im Laufe des Verfahrens, was gerade bei langwierigen Verfahren passieren kann, entspricht die UVE nicht mehr den aktuellen Fakten. Für solche Fallkonstellationen ist zu betonen, dass das Gesetz keine Verpflichtung des Projektwerbers kennt, seine UVE zu aktualisieren. Die Behörde trifft die Aufgabe, ihrer Entscheidung die zum Zeitpunkt der Entscheidung gegebene Sach- und Rechtslage zugrunde zu legen, es gibt aber keine Rechtsgrundlage dafür, die damit zusammenhängenden Ermittlungsnotwendigkeiten auf den Projektwerber abzuwälzen. Dem Projektwerber ist es natürlich gestattet, von sich aus seine UVE nachzuführen und in dieser Form wieder zur Verfügung zu stellen, wenn ihm dies für das Verfahren sinnvoll erscheint und er dazu in der Lage ist; dies kann die Behörde freilich nicht anordnen und durchsetzen (vgl. *Schmelz/Schwarzer, UVP-G, § 6 Rz 13*).

Vor diesem Hintergrund war es somit nicht rechtswidrig, dass die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima eine fachgutachterliche Stellungnahme zum HBEFA 3.3 abgab, ohne dass der Projektwerberin die Vorlage von diesbezüglichen Unterlagen aufgetragen wurde.

Unter Punkt 2.4 (Halbstundenmittelwerte aus meteorologischen Daten mit stündlicher Mittelung) führte Dr. Vrtala im Wesentlichen aus, in der Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe vom 16. Juni 2017 seien auch maximale Halbstundenmittelwerte für NO₂ unter Berücksichtigung des HBEFA 3.3 abgeleitet worden. In der Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe vom 19. September 2017 sei ausgeführt worden, dass die meteorologischen Eingangsdaten als Grundlage der UVE-Immissionsmodellierung auf stündlichen Messreihen beruhen. Es sei unmöglich, Halbstundenmittelwerte basierend auf stündlichen Messreihen direkt abzuleiten.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass die Wahl der meteorologischen Eingangsdaten und die Methodik der Immissionsmodellierung schlüssig und nachvollziehbar erläutert wurden (UVE Einlage 3-3.1, UVP-TGA 03) und es wird weiters auf die nachfolgenden Ausführungen gemäß Fachbericht Luftschadstoffe, UVE Einlage 3-3.1, verwiesen.

Wie in UVE Einlage 3-3.1, S. 86 dargelegt, wurden Messdaten der Parameter Windrichtung und Windgeschwindigkeit der Messstelle Glinzendorf des Amtes der NÖ-Landesregierung in Form von Halbstundenmittelwerten für das Kalenderjahr 2009 für die Ausbreitungsrechnung herangezogen.

Des Weiteren wird in UVE Einlage 3-3.1, S. 37 f, darauf hingewiesen, dass bei der Ausbreitungsrechnung mit AUSTAL 2000 mit einer meteorologischen Zeitreihe (AKT- bzw. AKTERM-Datei) gerechnet wurde, bei welcher die Simulation für jede Stunde eines Jahres mit Windgeschwindigkeit, Windrichtung und Ausbreitungsklasse durchgeführt wurde. UVE Einlage 3-3.1, S. 44, ist auch zu entnehmen, dass die angewendeten Programme für die Ausbreitungsrechnung für den NO_x-Kurzzeitwert (HMW bzw. MW1) Werte für das 98. Perzentil bzw. 99,8. Perzentil bezogen auf die vorhabensbedingte Zusatzbelastung liefern.

Unter Punkt 2.5 (Größe des Untersuchungsgebietes) führte Dr. Vrtala im Wesentlichen aus, die Sachverständige übersehe in Punkt 3 der Stellungnahme vom 19. September 2017 bei der Feststellung, das Untersuchungsgebiet sei ausreichend groß gewählt, dass den Berechnungen im UVP-Verfahren nicht das aktuelle HBEFA 3.3 zugrunde liege. Insbesondere für 2019 sei von einem größeren Untersuchungsgebiet auszugehen. Da auch das HBEFA 3.3 nicht vollständig auf „real drive emissions“ beruhe, seien die Ergebnisse nur ein Zwischenschritt und nicht endgültig. Auf Grund einer sehr grob geschätzten durchschnittlichen Unsicherheit der Verkehrsnachfrage im Prognosejahr 2025 von 80 % könne sich das Untersuchungsgebiet natürlich erheblich in seiner Größe ändern.

Der Annahme der Sachverständigen, im Wiener Stadtgebiet westlich des definierten Untersuchungsraumes seien vorhabensbedingte Immissionszusatzbelastungen über den in der RVS 04.02.12 festgelegten Irrelevanzschwellen auszuschließen, fehle zudem der Nachweis der Berechnung. Auf kumulative verkehrliche Wirkungen mit anderen Straßenbauvorhaben und anderen Projekten (z.B.: Flughafen Wien, 3. Piste) werde hingewiesen. Innerstädtisch lägen auch höher belastete Gebiete vor und die Annahme einer konstanten Vorbelastung von 15 µg/m³ NO₂ JMW sei in Wien nicht nachzuvollziehen.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass das Thema Unsicherheiten in der Verkehrsprognose im Verfahren bereits behandelt wurde und es wird auf die Verfahrensunterlagen, insbesondere auf die Diskussion in der mündlichen Verhandlung zwischen dem Sachverständigen für Verkehr und dem Privatgutachter der Umweltorganisation Virus (Dr. Vrtala) verwiesen. Es ergibt sich kein neuer Sachverhalt.

Mit der Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 16. Juni 2017 erfolgte eine Beurteilung der Auswirkungen auf Grund der neuen Emissionsfaktoren des HBEFA V3.3, die einen geänderten Stand der Technik darstellen. Die nunmehr zu erwartende Gesamtbelastung im Jahresmittelwert für NO₂ liegt an allen Aufpunkten für die Bezugsjahre 2019 und 2025 für beide Planfälle deutlich unter dem Grenzwert.

Die Größe des Untersuchungsgebietes wurde bereits ausreichend behandelt (vgl. Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens, Prüfbuchfrage 2.3.2, S. 248, Stellungnahmenband 1, Einwand 29.24, S. 148 f, Verhandlungsschrift April/Mai 2016 S.202-204, Verhandlungsschrift November 2016, S. 82).

Eine Vergrößerung des Untersuchungsgebietes wurde auch unter Berücksichtigung der neuen Emissionsfaktoren des HBEFA 3.3 von der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima nicht gefordert und ist daher aus Sicht der ho. Behörde nicht erforderlich.

Aus Sicht der ho. Behörde wurden kumulative Auswirkungen ausreichend behandelt, exemplarisch wird auf die Diskussion in der mündlichen Verhandlung (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 59 f und S. 100) und auf die Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens, S. 81 ff, verwiesen.

Abschließend kann somit festgehalten werden, dass das in der Stellungnahme von Dr. Vrtala enthaltene Vorbringen bereits im Rahmen des bisherigen UVP-Verfahrens vorgebracht und ausreichend behandelt wurde bzw. anhand der vorliegenden Unterlagen beantwortet werden konnte.

IV.3.29. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 5. März 2018

Seitens der BUH wurde zunächst kritisiert, durch die Fristsetzung von zwei Wochen und fünf Tagen seien Parteien in ihrem Recht auf Parteigehör bzw. im Recht der Einbringung von Einwendungen verletzt worden. Durch die selektive Übermittlung sei das Prinzip der Öffentlichkeitsbeteiligung verletzt.

Dazu wird festgehalten, dass die von der Behörde den Parteien im Rahmen des Parteigehörs gewährte Frist zur Abgabe einer Stellungnahme im Hinblick auf den Umfang der Unterlagen angemessen war.

Soweit kritisiert wird, durch die „selektive Übermittlung“ sei das Prinzip der Öffentlichkeitsbeteiligung verletzt worden, ist zu erwidern, dass sich aus § 45 Abs. 3 AVG nicht ableiten lässt, dass die Behörde verpflichtet wäre, in einem Mehrparteienverfahren jede Stellungnahme einer Partei zum Ergebnis des Ermittlungsverfahrens der anderen Partei zur Kenntnis zu bringen (vgl. VwGH 17.02.1999, 95/03/0120). Demnach kann es auch nicht als rechtswidrig erkannt werden, wenn die Behörde fachgutachterliche Stellungnahmen, die sich mit von Verfahrensparteien eingebrachten Stellungnahmen auseinandersetzen, nicht auch allen anderen Verfahrensparteien im Rahmen des Parteigehörs übermittelt.

Weiters erstattete die Bürgerinitiative BUH ein umfangreiches Vorbringen zur Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 29. September 2017. Die BUH nahm zur Neuberechnung

(Wiener Invalidensiedlung), zu den Planfällen, zu den Verkehrszahlen, zu den Gebäudehöhen, zu den Gebäudehöhen der Zulaufstrecken, zur Modellierung der Gebäude, zu den Berechnungen am Helmahof, zum Bereich Kreuzung L 13 Bockfließler-Straße und Eduard-Bauernfeldgasse, zu den Emissionsansätzen Helmahof und zu den Schnittlärmkarten Stellung. Die BUH hielt schließlich am Ende ihrer Stellungnahme zusammengefasst fest,

- *dass die maßgeblichen Sachverhalte im Wesentlichen noch nicht beurteilt worden seien; andernfalls wäre die gegenständliche umfangreiche Stellungnahme des nichtamtliche Sachverständigen des BMVIT, Herr DI Neukirchen, überflüssig gewesen;*
- *dass der nichtamtliche Sachverständige des BMVIT, Herr DI Neukirchen, mit seiner vorliegenden Stellungnahme vom 29. September 2017 die zahlreichen Widersprüche in den Berechnungsergebnissen nicht nachvollziehbar begründen könne;*
- *dass der nichtamtliche Sachverständige des BMVIT, Herr DI Neukirchen, mit seiner vorliegenden Stellungnahme vom 29. September 2017 sämtliche aufgezeigten Fehler bezüglich Gebäudebestand, Gebäudehöhen und Gebäudemodellierung ohne nachvollziehbare Begründung negiere;*
- *dass die Maßnahme 2.N3, wie bereits erläutert, keinen Beitrag zur Klärung der maßgeblichen Sachverhalte leiste;*
- *dass der nichtamtliche Sachverständige des BMVIT, Herr DI Neukirchen, wie in der mündlichen Verhandlung keine Angaben zur Genauigkeit der Lärmberechnungen, zur Genauigkeit der Gebäudehöhen, zur Genauigkeit der Geländehöhen und zur Genauigkeit der Gebäudelage machen könne;*
- *dass der nichtamtliche Sachverständige des BMVIT, Herr DI Neukirchen, wieder keinen Nachweis erbringen habe können, dass die Lärmberechnungen die Anforderungen an die Genauigkeit von 0,1 dB der BStLärmIV erfüllten, und*
- *dass Aussagen wie: entspricht „best praxis“, oder entspricht dem „Stand der Technik“ als Begründung für gravierende Mängel von Berechnungsmethoden nicht ausreichen.*

Infolge dessen ergehe erneut der Antrag, den nichtamtlichen Sachverständigen des BMVIT, Herrn DI Neukirchen, abzuverufen.

Dazu ist festzuhalten, dass in der gegenständlichen Stellungnahme der Bürgerinitiative BUH vom 5. März 2018 auch neue Tatsachen vorgebracht wurden, die für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens unter Umständen relevant sein können. Die Projektwerberin wurde daher seitens der ho. Behörde um eine ergänzende Auskunft ersucht. Weiters wurde eine fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm zur ergänzenden Auskunft der Projektwerberin sowie zur gegenständlichen Stellungnahme der BUH eingeholt.

Zur Auseinandersetzung mit der gegenständlichen Stellungnahme der BUH wird auf die beiden unten wiedergegebenen fachgutachterlichen Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018 verwiesen.

Zum Antrag auf Ablehnung des Sachverständigen für Lärm, DI Neukirchen, ist festzuhalten, dass der Umstand, dass Verfahrensparteien zu Fachfragen eine andere Ansicht als die jeweiligen Sachverständigen vertreten, noch keinen Ausschlussgrund bildet (vgl. BVwG 20.10.2016, W225 2106319-1, „S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West“). Allein die Behauptung, die fachgutachterliche Beurteilung sei in einigen wenigen Detailfragen fehlerhaft, reicht nicht aus, die fachliche Qualifikation des Sachverständigen DI Neukirchen in Zweifel zu ziehen. Im Übrigen hat sich der Sachverständige DI Neukirchen mit dem

Vorbringen der BUH jeweils umfassend auseinandergesetzt. Das diesbezügliche Vorbringen geht daher ins Leere.

IV.3.30. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 6. März 2018

Einleitend kritisierte die Bürgerinitiative BUH die Fristsetzung des BMVIT und es wurde Unverhältnismäßigkeit und Willkür als Verfahrensmangel geltend gemacht. Durch die Fristsetzung seien Parteien in ihrem Recht auf Parteiengehör bzw. im Recht der Einbringung von Einwendungen verletzt worden. Durch die selektive Übermittlung sei das Prinzip der Öffentlichkeitsbeteiligung verletzt.

Dazu wird festgehalten, dass die von der Behörde den Parteien im Rahmen des Parteiengehörs gewährte Frist zur Abgabe einer Stellungnahme im Hinblick auf den Umfang der Unterlagen angemessen war.

Soweit kritisiert wird, durch die „selektive Übermittlung“ sei das Prinzip der Öffentlichkeitsbeteiligung verletzt worden, ist zu erwidern, dass sich aus § 45 Abs. 3 AVG nicht ableiten lässt, dass die Behörde verpflichtet wäre, in einem Mehrparteienverfahren jede Stellungnahme einer Partei zum Ergebnis des Ermittlungsverfahrens der anderen Partei zur Kenntnis zu bringen (vgl. VwGH 17.02.1999, 95/03/0120). Demnach kann es auch nicht als rechtswidrig erkannt werden, wenn die Behörde fachgutachterliche Stellungnahmen, die sich mit von Verfahrensparteien eingebrachten Stellungnahmen auseinandersetzen, nicht auch allen anderen Verfahrensparteien im Rahmen des Parteiengehörs übermittelt.

Unter Punkt 1. nahm die Bürgerinitiative BUH zur Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 19. September 2017 Stellung.

Unter Punkt 1.1 (Zum HBEFA 3.3) führte die Bürgerinitiative BUH im Wesentlichen aus, den Aussagen der Sachverständigen für Luftschadstoffe in der Stellungnahme vom 19. September 2017 zum HBEFA 3.3 als aktuellen Stand der Technik werde in der gegenständlichen Stellungnahme der BUH entgegnet, das HBEFA sei gemäß Verfasser des Hintergrundberichtes zum HBEFA Version 3.3 eine Datenbank mit Emissionsfaktoren. Seitens der BUH wurde weiters mit Verweis auf § 2 Abs. 8 Z 1 AWG und § 71a GewO ausgeführt, das HBEFA beschreibe kein Verfahren, Einrichtung oder Betriebsphase und daher sei der Begriff „Stand der Technik“ auf das HBEFA nicht anwendbar. Die Datenbank könne nach dem Stand der Technik beurteilt werden oder die Methoden, mit denen die Abgaswerte ermittelt wurden, nicht jedoch die Abgaswerte selbst. Erneut werde festgehalten, dass die Methode durch Messung auf Rollenprüfständen zwar erprobt seien, sich jedoch auf Grund der Manipulationen durch die Autohersteller als unzureichend erwiesen hätten. Hinsichtlich der Prognosewerte des HBEFA müsse zuerst die Berechnungsmethode der Prognosen und deren Genauigkeit offengelegt werden, um sie mit dem Stand der Technik vergleichen zu können.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe verkenne, dass es zur Festlegung der Gültigkeit einer gesetzlichen Grundlage bedürfe. Nach der ständigen Rechtsprechung des VwGH entfalten Regelwerke keine normative Wirkung und müsse zudem ihr normativer Gehalt entsprechend kundgemacht werden. Ein Sachverständiger dürfe sein Gutachten nicht nur auf ein einschlägiges Regelwerk stützen, sondern habe sich in seiner Begründung auch mit dem Inhalt des Regelwerkes und dessen Schlüssigkeit auseinanderzusetzen.

Die BUH verwies weiters auf § 24c Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000, nach dem sich das Umweltverträglichkeitsgutachten mit den gemäß § 9 Abs. 5, § 10 und § 24a vorgelegten Stellungnahmen fachlich auseinanderzusetzen habe.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe habe sich geweigert, sich mit der Datengrundlage des HBEFA Version 3.3 zu befassen. In der mündlichen Verhandlung sei diese Auseinandersetzung für Version 3.2 und 3.1 ebenfalls unterblieben. Dies werde als rechtswidriger Verfahrensfehler geltend gemacht. Es werde hingewiesen, die Sachverständige für Luftschadstoffe sei keine Sachverständige für Verbrennungskraftmaschinen und deren Abgase.

Für das HBEFA Version 3.3. seien zu wenige Messungen von realen Fahrten mit mobilen Messgeräten vorhanden. Die BUH zitierte in der gegenständlichen Stellungnahme weiters aus den Folien zum Statuskolloquium Luft 2017, wonach für Euro-6 d1/d2 Diesel noch keine empirische Basis vorliege, die vorläufige Annahme in HBEFA 3.3, RDE-Messungen wären in Zukunft wirksam, erst verifiziert werden müsse und ein Ausblick auf die für HBEFA Version 4.1 erforderlichen prioritären Schritte erfolge. Die BUH schloss aus der Folie Ausblick auf HBEFA Version 4.1 auf die fehlenden Datengrundlagen der Version 3.3.

Die BUH zitierte weites aus einem Vortrag von Prof. Hausberger vom 14.11.2017.

Das Zwischenupdate auf Version 3.3 schein eine verzweifelte Reaktion der Herausgeber des HBEFA zu sein und bestehe darin, ohne gesicherte Datenlage durch PEMS-Messungen Emissionsfaktoren um nicht nachvollziehbare Werte anzuheben.

Die Zuverlässigkeit des HBEFA müsse auf Grund der festgestellten Ungenauigkeiten generell in Frage gestellt werden und es sei die Aufgabe der Sachverständigen für Luftschadstoffe gewesen, zu beurteilen, ob derart unsichere Werte als Grundlage für die Immissionsberechnung geeignet seien.

Die BUH stellte weiters den Antrag, eine Neuberechnung der Luftschadstoffe vorzunehmen, sobald die Datenlage hinreichend genau sei (frühestens mit HBEFA 4.1).

Gegenüber Version 3.1 und 3.2 seien nicht alle Emissionsfaktoren einheitlich für alle Fahrsituationen und Fahrzeugkategorien angehoben worden und die Vorgangsweise der Sachverständigen mit durchschnittlichen Erhöhungsfaktoren zu rechnen, sei falsch.

Der Beweis finde sich in Einlage WU 3 bei der Begründung der PW zur Neuberechnung beim Update von Version 3.1 auf 3.2.

Es sei unzulässig die bisherigen Immissionen mit prozentuellen Aufschlägen zu versehen und es sei mit Ungenauigkeiten weit über dem Irrelevanzkriterium von 3 % zu rechnen.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe sei in ihrer Stellungnahme vom 19. September 2017 nicht auf die Genauigkeit der gegenständlichen Berechnungen eingegangen, obwohl dies von grundlegender Bedeutung für das Irrelevanzkriterium und die Einhaltung der Grenzwerte sei.

Die Aussagen zur Gültigkeit der aktuellen Version des HBEFA wurden im Rahmen des bisherigen Verfahrens und zum Stand der Technik ausreichend behandelt (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016 S. 146/147 Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima sowie ASFINAG, S. 267, Stellungnahme Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima vom 19. September 2017). Eine detaillierte Auseinandersetzung mit den Datengrundlagen von Regelwerken, Normen und Richtlinien ist nicht Gegenstand des Verfahrens.

Überdies ist festzuhalten, dass das Umweltbundesamt aufgrund seines gesetzlichen Auftrages weit über den Verdacht erhaben ist, nicht unabhängig oder fachlich inkompetent zu agieren, weshalb die von ihm herausgegebenen Handbücher von Sachverständigen bei ihrer Beurteilung herangezogen werden können. Die Anwendung der in periodischen Abständen erscheinenden Handbücher des Umweltbundesamtes durch Sachverständige bei

deren Gutachtenerstellung entspricht auch der österreichweiten Praxis (vgl. BVwG 26.07.2018, W225 2175361-1).

Da bereits die Abschätzung mittels prozentueller Aufschläge eine deutliche Unterschreitung des Grenzwertes zeigt, ist die geforderte Neuberechnung nicht erforderlich, weil sie in Bezug auf die Beurteilung der Umweltverträglichkeit zu keinem anderslautenden Ergebnis führen würde.

Unter Punkt 1.2 (Zur Vorbelastung) führte die Bürgerinitiative BUH zum Thema Vorbelastung im Wesentlichen aus:

Eine einheitliche Vorbelastung für alle Straßen im Untersuchungsraum sei falsch.

Die NO₂ Vorbelastung in einer dicht bebauten Stadtgemeinde wie zum Beispiel im Zentrum von Deutsch-Wagram sei auf Grund der zahlreichen anderen Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen in der näheren Umgebung und schon alleine wegen der Emissionen aus dem Hausbrand weit höher als die Vorbelastung in ländlicher Umgebung.

Alle in der Tabelle 1 der Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe genannten Messstellen befänden sich in ländlicher Umgebung und somit werde die ländliche Hintergrundbelastung gemessen. Auch die genannte Messstelle Bisamberg liege gemäß numbis am Ortsrand in kaum verbautem Siedlungsgebiet. Bei der Messstelle Stockerau, als Beispiel einer dem Stadtzentrum näher gelegenen Messstelle, sei der JMW 2016 bei 25 µg/m³ gelegen. Auch im Vergleich mit Wiener Messstationen in der Umgebung komme es zu höheren Werten als den von der Sachverständigen für Luftschadstoffe angenommenen 15 µg/m³. 15 µg/m² NO₂-Vorbelastung seien für dichter verbautes Gebiet nicht repräsentativ. In der gegenständlichen Betrachtung würden sämtliche andere NO_x-Quellen wie Hausbrand, Gewerbe und Baumaschinen völlig ausgeblendet und die Betrachtung reduziere sich auf einen Vorher-Nachher-Vergleich für den Straßenverkehr. Eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte, vor allem der Kurzzeitgrenzwerte könne so nicht überprüft werden.

Die städtische Vorbelastung an der B 8 und in Groß-Enzersdorf dürfe nicht vernachlässigt werden. Hauptverursacher von Stickoxiden in Österreich sei zweifellos der Verkehr, jedoch könne es lokal durch andere NO_x-Quellen zu einer deutlich höheren Vorbelastung kommen, die im Einzelfall zu beurteilen sei.

Im gesamten Untersuchungsgebiet sei nur ein geringer Bruchteil der tatsächlich vorhandenen Straßen berücksichtigt worden. In der Ausbreitungsberechnung seien nicht einmal alle Straßenzüge des Verkehrsmodells, sondern nur B- und L-Straßen berücksichtigt worden. Es ergäben sich in Folge Ungenauigkeiten in den Berechnungen über dem 3 % Irrelevanzkriterium. Auf allen Straßen des Verkehrsmodells fehle der Binnenverkehr. Es sei davon auszugehen, dass der Binnenverkehr in den Nullplanfällen enthalten sei, in den Vorhabensplanfällen jedoch nicht. Selbst unter der Annahme, der Binnenverkehr sei weder im Nullplanfall noch im Vorhabensplanfall berücksichtigt, sei mit großen Ungenauigkeiten zu rechnen, weil der Binnenverkehr in den Vorhabensplanfällen infolge der Bevölkerungszunahme und weniger Stauerscheinung stärker zunehmen werde als in den Nullplanfällen.

Die Verwendung prozentualer, durchschnittlicher Erhöhungsfaktoren bei der Berücksichtigung von HBEFA 3.3 und einheitliche Vorbelastungen sei weiters auf Grund der Konversion von NO_x zu NO₂ unzulässig.

Es sei in diesem Zusammenhang auch nicht nachvollziehbar, warum die Konvertierung von NO_x zu NO₂ im Fachbericht Luftschadstoffe weder mit der RVS 04.02.12 noch mit dem Wiener Ansatz der MA 22 übereinstimme.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe habe zur einheitlich angenommenen Vorbelastung von 15 µg/m³ die verkehrsbedingten NO₂ Immissionen addiert. Es bleibe offen, woher diese NO₂

Immissionswerte stammen, weil die gesamte Berechnung der Einlage 3-3.1 auf Basis von NO_x erfolgt sei. Es seien erhebliche Differenzen in den Tabellen der Einlage 3-3.1 und der Tabellen der Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe vom 16. Juni 2017 feststellbar. Die BUH stelle den Antrag, es möge die Vorbelastung aller gegenständlichen Straßenzüge mittels Messungen vor Ort im Sommer und im Winter ermittelt werden (JMW und HMW).

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass die Wahl einer für alle Immissionspunkte einheitlichen Hintergrundbelastung im Jahresmittel von der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima in ihrer Stellungnahme vom 19. September 2017 zur Stellungnahme der BUH ausführlich erläutert wurde.

Eine straßennahe Messung der NO_x- und NO₂-Konzentration, z.B. im Bereich der B 8, ist nicht erforderlich, weil zum Einsatz eines Immissionsmodells im Rahmen eines Straßenbegutachtungsverfahrens keine „Kalibrierung eines Modells“ anhand von Messungen erfolgt.

Die im Vorbringen angesprochene Frage der Berücksichtigung des Binnenverkehrs wurde mit dem Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit in der Verhandlung erörtert. Es wird auf die Diskussion in der mündlichen Verhandlung (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 205 f, S. 284) und auf Stellungnahmenband 1 (S. 221, S. 238, S. 245) verwiesen.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima stützt sich in ihrer Beurteilung auf die Erkenntnisse des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit. Eine Luftschadstoff-Ausbreitungsrechnung unter Berücksichtigung aller Straßen und des Binnenverkehrs in den Ortschaften ist aus fachlicher Sicht nicht erforderlich.

Die Konvertierung von NO_x zu NO₂ wurde in der UVE, Fachbericht Luftschadstoffe, beschrieben und der Fachbericht von der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima geprüft, als beurteilungsfähig erkannt und der Beurteilung im TGA zugrunde gelegt.

Die NO₂-Immissionswerte der Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 16. Juni 2017 gemäß Tabelle 2 sind insbesondere durch den Verweis auf WU3, Tabelle 5, ausreichend nachvollziehbar.

Die beantragte Erfassung der Vorbelastung aller gegenständlichen Straßenzüge hinreichend genau mittels Messungen vor Ort im Sommer und im Winter ist aus Sicht der Sachverständigen zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes nicht notwendig.

Unter Punkt 1.3 (Zur Verkehrssituation) brachte die Bürgerinitiative BUH zum Thema Verkehrssituation im Wesentlichen vor:

Die Luftschadstoffimmissionen seien mit den richtigen Verkehrssituationen neu zu berechnen. Für komplexe Situationen wie im Zentrum von Deutsch-Wagram seien Geschwindigkeitsmessungen vor Ort erforderlich.

Der Inhalt des HBEFA sei kostenpflichtig und daher seien die Angaben der Sachverständigen für Luftschadstoffe nicht nachprüfbar.

Es ergehe der Antrag, es mögen die für die Luftschadstoff-Ausbreitungsberechnung verwendeten Werte des HBEFA 3.3 veröffentlicht oder den Verfahrensparteien kostenlos zur Verfügung gestellt werde.

Es sei irrelevant, ob auf der B 8 im Zentrum von Deutsch-Wagram eine Geschwindigkeit von 50 oder 60 km/h angenommen worden sei, weil in diesem Abschnitt eine stop+go Verkehrssituation vorliege. Dies sei ein Musterbeispiel für die völlige Fehleinschätzung der Verkehrssituation. Die Festlegung der Verkehrssituation und des LOS sei Aufgabe des Sachverständigen für Verkehr und diesbezügliche Unterlagen würden fehlen. Für den Straßenabschnitt auf der B 8 sei für alle Planfälle die Verkehrssituation Agglo/Fern/Str-City/60/flüssig, LOS A/B angenommen worden.

Diese Klassifizierung entspräche einer Stadtautobahn oder einer mehrspurigen Ringstraße. Da die B 8 nur über zwei Fahrstreifen verfüge, sei die richtige Einstufung Hauptverkehrsstraße mit der Verkehrssituation dicht, gesättigt und stop+go. Diese Einstufung sei im gesamten Untersuchungsraum auf keinem Abschnitt verwendet worden.

Es hätte der Sachverständigen für Luftschadstoffe auffallen müssen, dass bei einem Verkehrsaufkommen von 36.800 Kfz/24h kein LOS von A/B vorhanden sein könne.

Es sei auch irrelevant, ob der Verkehr auf dem Streckenabschnitt in Zukunft zu- oder abnehme, weil, bis auf wenige Ausnahmen, auf allen der über 1000 berechneten Straßenabschnitten eine flüssige Verkehrssituation (LOS A/B) angenommen worden sei, die aber in vielen Fällen nicht gegeben sei.

Bei Berücksichtigung der richtigen Verkehrssituation und der tatsächlichen Vorbelastungen seien Grenzwertüberschreitungen zu erwarten.

An einem weiteren Streckenabschnitt auf der B 8 im Bereich des Gebäudes der Arbeiterkammer Gänserndorf komme es in den Maßnahmenplanfällen (1-C und 1-E) zu Verkehrszunahmen und so sei auch hier die Annahme einer flüssigen Verkehrssituation und einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h falsch. Daraus ergebe sich am nächst gelegenen Immissionspunkt WP 10 an der Kreuzung Wiener Straße und Villagasse eine völlig unrealistische NO₂-Gesamtbelastung von 17,5 µg/m³ JMW.

Die Lage der IP sei zu gering und die Lage für den Streckenabschnitt nicht repräsentativ. In Deutsch-Wagram und Strasshof seien nur drei und in Gänserndorf vier Immissionspunkte für die Immissionsberechnung angenommen worden und diese seien zumeist nicht an den Kreuzungen mit den höchsten Verkehrsaufkommen. Die Situierung und Anzahl der IP sei zum Nachweis der Erfüllung des Irrelevanzkriteriums unzureichend.

Die BUH stellte den Antrag, die Luftschadstoffimmissionen mögen an der Grundgrenze jeder Liegenschaft oder vor den Fassaden aller Gebäude im Untersuchungsraum berechnet werden.

Ein Segment (Abschnitt 941) der Breitenleer Straße sei bei einem Verkehrsaufkommen von 24.200 Kfz/24h mit der Verkehrssituation Agglo/HVS/50/dicht, LOS C/D eingestuft und es komme dadurch zu wesentlich höheren Emissionsfaktoren, während die B 8 im Zentrum von Deutsch-Wagram, Hauptstraße 4, bei einem Verkehrsaufkommen von 36.800 Kfz/24h als Agglo/FernStr-City/60/flüssig, LOS A/B, eingestuft worden sei.

Das Segment 941 sei im zugehörigen Lageplan nicht auffindbar und die Segmente 942 und 943 befänden sich auf dem Rautenweg in Wien.

Durch die verfehlte Einstufung der Verkehrssituationen im Fachbereich Luft komme es zur Unterschätzung der Luftschadstoffemissionen um ein Vielfaches.

Es sei bekannt, dass HBEFA 3.1 bis 3.3 die Verkehrssituation stop+go nur unzureichend abbilden. Realitätsnahe Emissionsfaktoren für stop+go, auch mit LOS 5, seien erst für HBEFA 4.1 angekündigt.

Ein weiterer Unsicherheitsfaktor sei die künftig zulässige Geschwindigkeit in den Ortsdurchfahrten. Es sei nicht bekannt, ob Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h, wie in Süßenbrunn nach dem Bau der S 2, erfolgen werden und welche Verkehrsverlagerungen und Änderungen der Emissionen daraus zu erwarten seien. Annahmen über zukünftige LKW-Durchfahrtsverbote nach Errichtung der S 8 seien ebenfalls nicht vorhanden. Entsprechende

Überlegungen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen und Fahrverboten fehlten in den Berechnungen.

Für die Segmente 377 bis 395 der L6 in Deutsch-Wagram und Richtung Obersdorf sei ein Schwerverkehr von 1.300 schwere LKW angenommen und dies sei auf Grund des Durchfahrtsverbotes für schwere LKW falsch. Weiters gebe es auch auf der L13 großräumige Durchfahrtsverbote. Daher erweise sich die Emissionsbilanz der UVE als falsch. Bislang fehle eine Emissionsbilanz mit den Werten des HBEFA 3.3.

Die BUH stellte den Antrag, die Luftschadstoffimmissionen mögen unter Berücksichtigung bestehender LKW-Durchfahrtsverbote neu berechnet werden und es sei eine Emissionsbilanz mit den Werten des HBEFA 3.3 zu erstellen.

Die BUH stelle erneut den Antrag, es mögen die Luftschadstoffimmissionen mit den richtigen Verkehrssituationen neu berechnet werden. Für die Ermittlung der Verkehrsqualität und der Fahrgeschwindigkeiten könne im Regelfall das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen beziehungsweise die RVS 03.01.11 herangezogen werden. Für komplexe Situationen, wie im Zentrum von Deutsch-Wagram, Strasshof, Gänserndorf, Groß-Enzersdorf, seien Geschwindigkeitsmessungen vor Ort zur realitätsnahen Ermittlung der Luftschadstoff- und Lärmimmissionen erforderlich.

Bezüglich der Fußnote im Vorbringen vom 07. August 2017 werde angemerkt, diese habe sich auf Tabelle 2 der Stellungnahme SV für Luftschadstoffe vom 16. Juni 2017 bezogen, in der für 2019 die vorhabensbedingte Zusatzbelastung nur mit dem Planfall 1-C ermittelt worden sei und nicht für den Planfall 1-E mit höherem Verkehrsaufkommen. Dies sei wohl damit begründet, dass für 2019 nur von einer Teilrealisierung der S 1 Lobau auszugehen gewesen sei. Im Jahr 2018 könne nunmehr weder von einer Realisierung der S 8, noch einer Teilrealisierung der S 1 im Jahr 2019 ausgegangen werden. Der Planfall sei hinfällig. Dies auch, weil laut Hintergrundbericht HBEFA 3.3 die NO_x Emissionen 2015 bis 2020 ansteigen und erst ab 2020 auf die unrealistischen Werte 2030 fallen sollen.

Zu diesem Vorbringen ist zunächst festzuhalten, dass betreffend den Antrag auf Veröffentlichung der verwendeten Werte des HBEFA Version 3.3 auf Tabelle 1 der Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 16. Juni 2017 verwiesen wird. Die Tabelle enthält eine Gegenüberstellung der Emissionsfaktoren für PKW für die Bezugsjahre 2019 und 2025 gemäß HBEFA 3.2 und HBEFA 3.3 sowie für 2025 auch für HBEFA 3.1.

Es wird darauf hingewiesen, dass es gemäß Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 19. September 2017, S. 3, an der B 8 im Zentrum von Deutsch-Wagram zu vorhabensbedingten Entlastungen kommt und dies daher zu einer Verringerung der NO₂-Immissionen unabhängig von im Detail angesetzten Emissionsfaktoren führt.

Die Methodik der Immissionsmodellierung und die Wahl der in den Tabellen explizit ausgewiesenen Immissionspunkte wurden durch die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima geprüft und als hinreichend beurteilt (UVP-Teilgutachten Nr. 3, Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 139/140, S. 146).

Die Berechnung der verkehrsbedingten Zusatzbelastung durch Luftschadstoffe wurde im Rahmen der UVE für das gesamte Untersuchungsgebiet durchgeführt. Die für die tabellarische Darstellung gewählten Immissionspunkte sind hinsichtlich Position und Anzahl ausreichend, wie die Prüfung von der Sachverständigen für Luftschadstoffe im Zuge der

Beurteilung ergab. Eine darüberhinausgehende Berechnung der „Luftschadstoff-Immission an der Grundgrenze jeder Liegenschaft oder vor den Fassaden aller Gebäude im Untersuchungsraum“ ist daher nicht erforderlich.

Zu künftigen Durchfahrverboten und zukünftigen Geschwindigkeitsbeschränkungen ist auf die Aussagen des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit in der mündlichen Verhandlung zu verweisen (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016 S.95, S. 205, S. 296 f).

In der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens, S. 231, bei der Beantwortung der Prüfbuchfrage 2.1.17, werden mit Verweis auf das TGA Verkehr zukünftige Geschwindigkeitsbeschränkungen und Durchfahrverbote explizit empfohlen.

Weiters wird auf die Beantwortung von Einwand 30.23 im Stellungnahmenband 1, S. 248, zum sektoralen LKW-Fahrverbot auf der L 6 und L 13 nördlich der B 8 verwiesen.

Annahmen zu zukünftigen LKW-Durchfahrtsverboten sind schwer zu treffen bzw. spekulativ, da sie erst nach Prüfung der tatsächlichen Verhältnisse von der zuständigen StVO Behörde zu verordnen sind.

Die Ergebnisse der derzeit vorliegenden Emissionsbilanz unter Heranziehung des HBEFA 3.3 würden sich nur geringfügig ändern und es würde sich somit keine Änderung der Gesamtbeurteilung ergeben.

Die geforderten Geschwindigkeitsmessungen vor Ort für eine realitätsnahe Ermittlung der Luftschadstoff- und Lärmimmissionen entsprechen nicht der derzeitigen gängigen UVP-Praxis und werden seitens der Sachverständigen als überschießend angesehen.

*Unter Punkt 1.4 (Zum Feinstaub) brachte die Bürgerinitiative BUH im Wesentlichen vor:
Der Anteil an sekundären Partikel bzw. Feinstaub betrage 30 bis 50 % vom Gesamtfeinstaub.
Gemäß Forschungsergebnissen aus der Schweiz seien die bodennahen Luftschichten in landwirtschaftlichen Gebieten mit Ammoniak gesättigt und es sei in Österreich von ähnlichen Verhältnissen auszugehen.*

Die zitierte Aussage des Umweltbundesamtes, partikelförmiges Ammoniumnitrat entstehe aus gasförmigen Stickoxiden und Ammoniak und trage zu einer großräumigen Belastung durch Feinstaub bei, bedeute daher nicht, dass partikelförmiges Ammoniumnitrat nicht auch im straßennahen Bereich entstehen könne. Bei Sättigung der bodennahen Luftschichten mit Ammoniak hauptsächlich in Abhängigkeit der Stickoxidkonzentration.

*Da im HBEFA 3.3 die Stickoxidemissionen erheblich erhöht worden seien, seien auch die Feinstaubemissionswerte der Dieselfahrzeuge auf Grund der höheren sekundären Feinstaubbildung zu erhöhen. Dieser sekundäre Feinstaub sei dem motorbasierten anzurechnen.
Die Aussage der Sachverständigen für Luftschadstoffe, der sekundäre Feinstaub sei im regionalen Hintergrund der gemessenen Feinstaubbelastung enthalten, gehe an der Thematik völlig vorbei.*

Die Aussage der Sachverständigen für Luftschadstoffe, es komme zu einer Abnahme des durch Motoremissionen im Prognosejahr 2025 bedingten Beitrages zur regionalen Feinstaubbelastung durch sekundäre Aerosolbildung im Vergleich zum Ist-Zustand, weil die verkehrsbedingten NOx-Gesamtemissionen insgesamt im Untersuchungsraum in allen Planfällen 2025 geringer seien als im Nullplanfall 2011, sei wie folgt nicht nachvollziehbar.

a) Gemäß Einlage 3-3.1 steige die Verkehrsbelastung im zu klein gewählten Untersuchungsraum vorhabensbedingt um 40 %. In der SUP seien 56 % angegeben worden.

b) Es sei irrelevant, ob die verkehrsbedingten NO_x-Gesamtemissionen im Untersuchungsraum in allen Planfällen 2025 geringer als im Nullplanfall 2011 seien, weil Vergleiche auf den Referenzplanfall 2025 zu beziehen seien. Die unrealistischen Abnahmen der NO_x-Gesamtemissionen in Einlage 3-3.1 zwischen dem veralteten Nullplanfall 2011 und dem Nullplanfall 2025 seien unter anderem durch die falschen Prognosen im HBEFA 3.1 bedingt. Eine Abnahme der NO_x-Emissionen um 30 % trotz einer Zunahme der Verkehrsleistung um 40 % (2011 bis 2025) stehe im Widerspruch zu den Denkgesetzen und den Erkenntnissen aus dem Dieselskandal.

c) Der Emissionsbilanz Luftschadstoffe könne nichts entnommen werden. Einlage 3-3.1 enthalte eine Emissionsbilanz nach HBEFA 3.1. Eine Emissionsbilanz mit den Emissionsfaktoren des HBEFA 3.3 liege bislang nicht vor.

d) Gemäß Einlage 3-3.1 sei eine Zunahme der Motoremissionen PM (M) und NO_x im Prognosejahr 2025 (Planfall 1-E) gegenüber dem Nullplanfall (0-B) zu erwarten. Die Emissionsbilanz nach HBEFA 3.1 sei jedoch mit Erscheinen des HBEFA 3.2 und nunmehr 3.3 überholt und der Referenzplanfall sei im Übrigen R 2025 und nicht 0-B.

Die Emissionsbilanz beinhalte zudem die in der gegenständlichen Stellungnahme genannten Fehler.

Die BUH stellte den Antrag, die Sachverständige für Luftschadstoffe abuberufen und die zusätzlichen Feinstaubemissionen infolge der stark gestiegenen NO_x-Emissionen zu ermitteln. Insbesondere, weil der Bezirk Gänserndorf als Feinstaubsanierungsgebiet ausgewiesen sei.

Zu diesem Vorbringen ist darauf hinzuweisen, dass – wie bereits von der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima in ihrer Stellungnahme vom 19. September 2017 erklärt – aus den in HBEFA 3.3 gegenüber HBEFA 3.2 erhöhten NO_x-Emissionen keine erhöhten Feinstaubemissionen abzuleiten sind.

Vor diesem Hintergrund kommt auch dem Antrag auf Abberufung der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima keinerlei Berechtigung zu.

Unter Punkt 1.5 (Zum Projektziel) brachte die Bürgerinitiative im Wesentlichen vor, das Projektziel „Erhöhung der Lebensqualität durch Verringerung der Emissionen in den Ortsdurchfahrten“ sei auch hinsichtlich Luftschadstoffe verfehlt worden. In der Tabelle 3, Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe vom 16. Juni 2017 sei auf der B 8 in Deutsch-Wagram eine vorhabensbedingte Zunahme des NO₂-JMW um 3,6 µg/m³ im Planfall S8/2025 angegeben, ähnlich wie in fast allen Gemeinden.

Da in den Ortsdurchfahrten und Zulaufstrecken im Untersuchungsraum vermutlich wesentlich mehr Personen durch Luftschadstoffe und Lärmimmissionen belastet als entlasten werden, sei ein Antrag zur Abweisung des Genehmigungsantrages wegen Nichterreicherung der Projektziele gestellt worden.

Der Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe vom 19. September 2017 (Zu Punkt 1.5 der Stellungnahme (Projektziel)) sei zu entgegnen, dass es irrelevant sei, ob die Beschriftung vorhabensbedingte Zusatzbelastung oder verkehrsbedingte Zusatzbelastung laute, denn das entscheidende Wort sei Zusatzbelastung. Da es bei allen Immissionspunkten in den Tabellen 2 bis 4 der Stellungnahme zu Zusatzbelastungen komme, die oftmals über dem Irrelevanzkriterium von 0,9 µg/m³ lägen und ein Referenzplanfall zum Vergleich fehle, könne die Einhaltung des Irrelevanzkriteriums nicht überprüft werden.

Ohne genauen Nachweis beziehungsweise Berechnungen könne keine Aussage über die Erreichung des Projektzieles „Erhöhung der Lebensqualität durch Verringerung der Emissionen in den Ortsdurchfahrten“ gemacht werden.

Die BUH stelle den Antrag, es möge die genaue Anzahl von durch Luftschadstoffe entlastete und belastete Personen ermittelt werden. Die nach der Höhe der Zusatzbelastung gewichtete Berechnung sei dem SV für Umweltmedizin zur Begutachtung vorzulegen.

Zu diesem Vorbringen wird festgehalten, dass der Antrag auf Abweisung wegen Nichterreichung der Projektziele (Punkt 1.5) im Rahmen des bisherigen UVP-Verfahrens bereits ausreichend behandelt wurde. Es wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 19. September 2017, S. 3, die Behandlung in der mündlichen Verhandlung, Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 290 f, und im Stellungnahmenband 1, Einwand 30.2, S. 222 f, verwiesen. Ein Nachweis der Irrelevanz bei den genannten Tabellen ist nicht erforderlich, weil es sich um Zusatzbelastungen unterhalb des Grenzwertes handelt und das Irrelevanzkriterium hierbei nicht zur Anwendung kommt. Das Irrelevanzkriterium für NO₂ JMW beträgt 3 % des Grenzwertes, und somit wäre zur Prüfung, ob es sich um eine irrelevante oder geringfügige Zusatzbelastung handelt, auch kein Referenzplanfall erforderlich.

Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt gemäß § 24f Abs. 2 UVP-2000 die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Das Vorhaben wurde bereits im Verfahren durch den Sachverständigen für Humanmedizin beurteilt und als umweltverträglich erkannt, negative Auswirkungen auf Gesundheit/Wohlbefinden (unzumutbare Belästigung) der Anrainer durch eine toxische Wirkung von Luftschadstoffen wurden mit Sicherheit ausgeschlossen (Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens, S. 249).

Da es durch das Vorhaben zu keiner unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen kommt, ist die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000 schon deswegen erfüllt.

Der Zweck und die wesentlichen Ziele des Vorhabens sind im UVGA im Kapitel 3.1 dargelegt. Wie der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit in seinem Teilgutachten unter Punkt 1.8 festgehalten hat, ist die S 8 West ein erster Ausbauschnitt, der mit den Projektzielen konform geht. Zudem wird angemerkt, dass das Projektziel in den Einreichunterlagen wie folgt festgelegt wurde: „Erhöhung der Lebensqualität durch Verringerung der Emissionen in vielen Ortsdurchfahrten“. Daraus geht hervor, dass als Ziel nicht die Entlastung aller Ortsdurchfahrten, sondern vieler Ortsdurchfahrten definiert wurde.

*Unter Punkt 1.6 (Zum Helmahof) führte die Bürgerinitiative BUH im Wesentlichen aus:
Es sei die im Zuge der Detailuntersuchung Helmahof, Einlage WU8 durchgeführte Berechnung bezüglich Luftschadstoffe nicht mit den Werten des HBEFA 3.3 aktualisiert worden.*

Der Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe vom 19. September 2017 (Zu Punkt 1.6 und 1.3 der Stellungnahme) sei zu entgegnen, dass prozentuelle Hochrechnungen auf Grund der nicht linearen Zusammenhänge nicht geeignet seien, eine Neuberechnung zu ersetzen. Eine Hochrechnung mit einem Aufschlag von 38 % sei schon alleine deswegen falsch, weil sich dieser Aufschlag auf HBEFA 3.1 beziehe, während in WU8 mit HBEFA 3.2 berechnet worden sei.

Ein Aufschlag von 38 % beziehe sich nur auf den Durchschnitt der PKW auf Autobahnen und Schnellstraßen. Die L13 im Bereich Helmahof sei als „Land/HVS/50/flüssig“ eingestuft worden. Nach HBEFA 3.2 ergäben sich gemäß WU8, S. 21, NO_x-Emissionen von 0,114 g/km und NO₂-Emissionen von 0,031 g/km im Jahr 2025. Rechne man die NO_x-Emissionen von 0,114 g/km um 38 % hoch, ergebe sich 0,157 g/km.

In Tabelle 20 der Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe vom 16. Juni 2017 sei für den Durchschnitt Straßen innerorts ein Wert von 0,20974 g/km für NO_x angegeben worden. Der Unterschied betrage trotz Aufschlag um 38 % noch 33 %.

Angesichts der Basiswerte der Euro 4 bis 6 Diesel Pkw von 0,5 bis 0,9 g/km NO_x seien die in den Berechnungen für 2025 angesetzten Werte fernab der Realität. In der Pendlergemeinde Deutsch-Wagram betrage der Dieselanteil 2/3 der PKW.

Die von der Sachverständigen für Luftschadstoffe aus WU8 angegebene NO₂-Zusatzbelastung von 0,24 µg/m³ (richtig wäre 0,25 µg/m³) im Jahr 2025 sei nicht nachvollziehbar und in der Grafik der Abbildung nicht auffindbar. Die BUH kritisierte in weiterer Folge die Farbdarstellung der Abbildung in WU8 und gelangte zum Schluss, eine derartige Abbildung sei zur Überprüfung der Plausibilität der Ergebnisse ungeeignet.

Wie bei der B 8 sei die Verkehrssituation und der LOS auch bei der Detailuntersuchung Helmahof unter falschen Annahmen erfolgt, denn es sei auf Grund der zahlreichen Parkplätze städtische Verhältnisse und kein freier Verkehrsfluss vor. Die zahlreichen Kalt- und Warmstartvorgänge hätten weiters gesondert berücksichtigt werden müssen. Auch auf den anderen untersuchten Gemeinestraßen herrsche auf Grund von Bodenschwellen, parkenden Fahrzeugen, Hauseinfahrten und unregelmäßigen Kreuzungen kein flüssiger Verkehr vor.

Im Ortsteil Helmahof bestehe eine Beschränkung auf 30 km/h und daher sei die Annahme von 50 km/h falsch. Durch niedrigere Geschwindigkeiten und einen niedrigeren LOS sei von höheren Emission auszugehen. Zudem seien fehlende Straßen im Verkehrsmodell, die Unsicherheiten des Verkehrsmodells und der fehlende Binnenverkehr zu berücksichtigen.

Bezüglich Vorbelastung seien auch das nahegelegene Fernwärme-Biomasseheizkraftwerk der EVN an der L13 und der Bahnhofsparkplatz der Schnellbahnstation Helmahof zu berücksichtigen gewesen.

Die BUH stelle den Antrag, die NO₂ Immissionen mögen für den Ortsteil Helmahof mit den Emissionsfaktoren des HBEFA 4.1 berechnet werden. Im Zuge dieser Berechnung seien die richtige, gemessene Vorbelastung, die richtige Verkehrssituation, der richtige LOS, die richtige Straßenkategorie, die richtigen, durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten, die richtigen Parameter zur NO_x Konvertierung, alle Straßen im Ortsteil Helmahof, Deutsch-Wagram und Strasshof, der Binnenverkehr, die Emissionen der Parkplätze Wohnhausanlage Lindenhof und Schnellbahnstation inklusive Kalt- und Warmstartvorgängen, die Immissionen der B 8, der S 8 und dem Zubringer ASt Strasshof zu berücksichtigen. Die Zusatzbelastungen seien tabellarisch für jedes Gebäude anzugeben und grafisch abzubilden.

Zu diesem Vorbringen wird festgehalten, dass unter Punkt 1.6 für den Ortsteil Helmahof zum Teil bereits in der gegenständlichen Stellungnahme vorgebrachte Themen wiederholt werden. Es wird auf die bisherigen Ausführungen verwiesen.

Weiters ist auf die Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 19. September 2017, S. 3 f, zu Punkt 1.6, zu verweisen. Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima führt in der Stellungnahme vom 16. Juni 2017 aus, es komme durch HBEFA 3.3 zu NO₂-Zusatzbelastungen, die für das Bezugsjahr 2019 je nach Verkehrssituation etwa 33 bis 40 % höher liegen als nach HBEFA 3.2 und für das Bezugsjahr 2025 je nach Verkehrssituation um 13 bis 38 % höher. Der größte Unterschied in den Emissionsfaktoren besteht nach dieser Gegenüberstellung für Autobahnverkehr. Daraus wird ersichtlich, dass von der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima der höchste prozentuelle Aufschlag herangezogen wurde und der entsprechende NO₂-JMW-Grenzwert an allen Aufpunkten deutlich eingehalten wird. Da bereits die Abschätzung mittels prozentueller Aufschläge eine deutliche Unterschreitung des Grenzwertes zeigt, ist die geforderte Neuberechnung nicht erforderlich, weil sie in Bezug auf die Beurteilung der Umweltverträglichkeit zu keinem anderslautenden Ergebnis führen würde.

Gemäß der Stellungnahme der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 19. September 2017 wird der berechnete Maximalwert der projektbedingten NO₂-Zusatzbelastung 2025 aus der Detailuntersuchung Helmahof (WU 8, Legende zu Abbildung 12) mit 0,24 µg/m³ NO₂ angegeben. Tatsächlich steht in der Legende zu Abbildung 12 kleingedruckt der textlich ausgewiesene rechnerische Maximalwert 2,4640 E-001 µg/m³ NO₂, was gerundet 0,25 µg/m³ NO₂ entspricht, wie in der Stellungnahme der BUH angemerkt. Dieser Wert liegt ebenso in der Größenordnung von rund 0,8 % des Grenzwerts und ergibt keine Änderung der weiteren Schlussfolgerungen im UVP-Verfahren.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima äußerte sich weiters auch in der mündlichen Verhandlung zur Immissionsberechnung für den Ortsteil Helmahof in Einlage WU8 (vgl. Verhandlungsschrift, April/Mai 2016, S. 297).

Die Abbildungsqualität wurde von der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima im Zuge der Beurteilung der Einlage WU8 als ausreichend erkannt.

Aus Sicht des Sachverständigen für Lärm ist die im UVP-Verfahren erfolgte Behandlung des Ortsteiles Helmahof ausreichend und eine Neuberechnung ist nicht erforderlich.

Unter Punkt 1.7 (Zur Gebäudemodellierung) brachte die Bürgerinitiative BUH im Wesentlichen vor, angesichts der mangelhaften Gebäudemodellierung bezüglich Lärm stelle sich die Frage, wie die Gebäude für das Luftschadstoffausbreitungsmodell modelliert worden seien.

Gemäß Einlage 3-3.1 liege die Vermutung nahe, es sei bei der Ausbreitungsberechnung kein Gebäudemodell verwendet worden.

Da bekanntlich in Häuserschluchten, wie im Zentrum von Deutsch-Wagram und Gänserndorf, die Luftschadstoffkonzentrationen wesentlich höher seien als bei freier Ausbreitung, führe eine nicht richtige Modellierung der Gebäude zu erheblichen Berechnungsfehlern.

Die BUH stelle den Antrag, es mögen alle Verfahrensparteien über das verwendete Gebäudemodell informiert werden. Für den Nachweis sei eine 3D-Darstellung der Gebäudemodellierung am besten geeignet.

Aus Sicht der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima ist bei der Luftschadstoffmodellierung im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren betreffend Straßen die explizite Berücksichtigung der Gebäudestrukturen nicht erforderlich. Die Methodik der Immissionsmodellierung und die Wahl der in Tabellen explizit

ausgewiesenen Immissionspunkte wurden durch die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima geprüft und als hinreichend beurteilt (UVP-Teilgutachten Nr. 3, Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 139/140, S. 146 Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima). Dies betrifft auch die gewählte Vorgehensweise hinsichtlich des Gebäudeeinflusses auf die Strömung.

Unter Punkt 1.8 (Schlussantrag) brachte die Bürgerinitiative BUH vor, auf Grund der genannten Unsicherheiten sei eine Berechnung der Stickstoffdioxidkonzentration mit einer Genauigkeit von $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ unmöglich, weil dies im Widerspruch mit den Gesetzen der Mathematik und Stochastik stehe.

Die BUH stelle den Antrag, der Genehmigungsantrag möge abgewiesen werden, weil kein Nachweis der Umweltverträglichkeit hinsichtlich Luftschadstoffe erbracht wurde.

Aus Sicht der ho. Behörde ergibt sich durch diesen Einwand kein neuer Sachverhalt. Bezüglich Unsicherheiten wird auf die Diskussion in der mündlichen Verhandlung verwiesen.

IV.3.31. Stellungnahme der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling vom 5. März 2018

Die Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling brachte in ihrer Stellungnahme vom 5. März 2018 zunächst vor, sie habe am 10. August 2017 eine Stellungnahme abgegeben, die unvollständig und sehr oberflächlich bis 21. Dezember 2017 (ca. 4,5 Monate später) vom Sachverständigen für Lärm beantwortet worden sei. Die Behörde habe 1,5 Monate benötigt, das Schreiben weiterzuleiten. Der BI werde nicht einmal drei Wochen zur Beantwortung gegeben. Dies möge rechtlich zulässig sein, entbehre jedoch jeglicher Fairness gegenüber der betroffenen Bevölkerung.

Zu diesem Vorbringen wird festgehalten, dass aus Sicht der ho. Behörde die gesetzte Frist gemäß § 45 Abs. 3 AVG im Hinblick auf den Umfang der Unterlagen angemessen war und ausreichte, eine Stellungnahme abzugeben.

Weiters brachte die BI vor, der erste Punkt des Vorbringens vom 10. August 2017 bleibe aufrecht, weil er nicht behandelt worden sei. Es werde um Aufklärung gebeten, wie eine Stellungnahme bis 11. August 2017 fristgerecht abgegeben werden solle, wenn man ebenfalls fristgerecht erst am 01. September 2017 Einsicht nehme.

Wie unter Punkt I. 12 festgehalten, lagen die Unterlagen von 6. Juli 2017 bis einschließlich 1. September 2017 zur Einsicht auf bzw. konnte Akteneinsicht genommen werden. Die Abgabe einer Stellungnahme war bis 11. August 2017 möglich. Dazu ist festzuhalten, dass mit der AVG-Novelle BGBl. I Nr. 158/1998 die Mindestdauer der Auflagefrist des § 44f Abs. 2 AVG deshalb mit acht Wochen festgelegt wurde, weil es sich bei dem zuzustellenden Schriftstück um einen letztinstanzlichen Bescheid handeln kann, gegen den (*Anmerkung: nach damaliger Rechtslage*) innerhalb einer Frist von sechs Wochen die Beschwerde bei den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts offenstand (vgl. die Gesetzesmaterialien AB 1167 BlgNR XX. GP 35). Da das Schriftstück erst zwei Wochen nach der Verlautbarung als zugestellt gilt, ergab sich diesfalls insgesamt eine Frist von acht Wochen (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 44f Rz 4). Die Auflagefrist des § 44f Abs. 2 AVG bezieht sich ausschließlich auf die Auflage des zuzustellenden Schriftstückes und ist von der Frist zur Abgabe einer Stellungnahme im Rahmen des Parteiengehörs im Sinne des § 45 Abs. 3 AVG zu unterscheiden. Eine dem Grundsatz des Parteiengehörs entsprechende Möglichkeit zur Stellungnahme erfordert, dass

die Behörde dafür – grundsätzlich von Amts wegen – eine den Umständen des Einzelfalls angemessene Frist setzt (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 45 Rz 36). Dass im Falle der gemäß § 44f Abs. 1 AVG erfolgenden Zustellung eines Schriftstückes, mit welchem Parteiengehör eingeräumt wird, die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme gleich lang sein muss wie die Auflagefrist des § 44f Abs. 2 AVG, kann dem AVG nicht entnommen werden.

Weiters brachte die BI vor, dass der zweite Punkt des Vorbringens vom 10. August 2017 aufrecht bleibe, weil er nicht behandelt worden sei. Es sei nicht nachvollziehbar, warum sich der Sachverständige im UVP-Verfahren weigere, die Kosten von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen gegenzurechnen. Es sei die Aufgabe der Behörde, die Umweltverträglichkeit des Projekts zu prüfen und nicht Kosten zu sparen. Der Schutz der Menschen im Bereich der Schnellstraße müsse im Vordergrund stehen, egal, ob es sich hierbei um Autofahrer oder Anrainer, die ihre Gärten weiter ohne gesundheitliche Schäden nutzen möchten, handle. Dass Lärm krank mache, sei wohl von der WHO bewiesen.

Zu diesem Vorbringen wird auf die Behandlung in der mündlichen Verhandlung, Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 50, S. 217, TGA 02 (Kapitel 4.2.5.2) und Einlage WU1-01 (Kapitel 4.2) verwiesen. Weiters wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 15. März 2018 verwiesen

Die BI brachte weiters vor, die Höhen in der Invalidensiedlung seien weiterhin unrichtig. Bezüglich Objekt W046 werde wohlwollend zur Kenntnis genommen, dass auch der Sachverständige das fehlende Geschoß festgestellt habe. Der Sachverständige sei in den Ausführungen nicht auf geänderte Reflektionen auf nahegelegene andere Gebäude eingegangen und dies sei zu prüfen.

Diesbezüglich wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 15. März 2018 verwiesen.

Weiters brachte die BI vor, die Objekte W040, W041 und W039 hätten lt. Erhebung Jänner 2017 und der Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom Dezember 2017 fast die gleiche Höhe. W040 habe aber ein Flachdach und müsse daher wesentlich höher sein als W041 bzw. W039. Die Ausführungen des Sachverständigen seien nicht nachvollziehbar. Die Behörde werde aufgefordert, die Höhen wirklich zu kontrollieren und nicht zu schätzen. Das Objekt W041 liege in Wahrheit am Telephonweg. Es werde um Richtigstellung der Adresse ersucht.

Diesbezüglich wird auf die Stellungnahme vom Sachverständigen für Lärm vom 15. März 2018 verwiesen.

Weiters brachte die BI vor, Objekt W304 habe gemäß Unterlagen der BI eine Firsthöhe von 8,13 m und eine Traufenhöhe von 6,41 m. Somit ergebe sich eine Kubushöhe von 7,27 m. Die vom Sachverständigen als richtig beurteilte Höhe weiche um über 1 m von der tatsächlichen Gebäudehöhe ab. Da der Sachverständige bei einem Ortsaugenschein diese Diskrepanz nicht bemerkt habe, werde er als Sachverständiger abgelehnt.

Es wird auf die Stellungnahme vom Sachverständigen für Lärm vom 15. März 2018 verwiesen.

Zum Antrag auf Ablehnung des Sachverständigen für Lärm, DI Neukirchen, ist festzuhalten, dass der Umstand, dass Verfahrensparteien zu Fachfragen eine andere Ansicht als die jeweiligen Sachverständigen vertreten, noch keinen Ausschlussgrund bildet (vgl. BVwG 20.10.2016, W225 2106319-1, „S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West“). Allein die Behauptung, die fachgutachterliche Beurteilung sei in einigen wenigen Detailfragen fehlerhaft, reicht nicht aus, die fachliche Qualifikation des Sachverständigen DI Neukirchen in Zweifel zu ziehen. Das Vorbringen geht daher ins Leere.

Die BI stellte schließlich die Anträge

1. Zu den oben angesprochen Punkten sei seitens der Behörde Stellung zu nehmen.

2. Alle Gebäude im Nahbereich der S8 seien auf die Richtigkeit der Gebäudehöhen zu überprüfen; es sei nicht Aufgabe der Verfahrensparteien, die Unterlagen vollständig zu prüfen oder richtig zu stellen. Die angeführten Objekte seien nur Beispiele, dass die Unterlagen unrichtig seien. Es sei nur jeweils ein falsches Objekt für jede bemerkte Fehlerart angeführt worden. Es seien ihnen, obwohl sie nur Stichproben gemacht hätten, auch noch weitere sehr auffällige Objekte bekannt.

3. Alle Gebäudehöhen seien zu kontrollieren und richtig zu stellen. Weiters sei natürlich zu prüfen, auf welche Bereiche sich die falschen Gebäudehöhen noch auswirken und auch diese seien zu berichtigen.

4. Die Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden seien zu ermitteln. Hierbei seien auch die Kosten für die Planung der Raumlüftung durch einen Bauphysiker und eine Entschädigung der Betroffenen für Strom, Wartung, Instandhaltung, Austausch bei Defekt, usw. auf Betriebsdauer der Schnellstraße zu berücksichtigen. Weiters sei zu prüfen, ob es nicht auch weitere Anspruchsberechtigte gebe. Vor allem jene Betroffenen, bei denen ein gekipptes Fenster im Sommer zur Vermeidung der sommerlichen Überwärmung lt. Bauordnung nicht ausreichend sei. Diese Häuser müssten bei vollständig geöffneten Fenstern in der Nacht gekühlt/gelüftet werden. Der Innenschall am Ohr gemessen, dürfe trotzdem nicht >30dB sein.

Die sich daraus ergebenden Gesamtkosten für passiven und aktiven Lärmschutz sowie die Synergiekosten durch eine Überplattung seien den Kosten einer Überplattung im Bereich Knoten S 8/S 1 gegenüber zu stellen.

5. Bei der Gegenüberstellung sei auch zu berücksichtigen, dass es durch den Betrieb der S 8 Ost zu weiteren Anspruchsberechtigten im Bereich des Knoten S 1/S 8 kommen werde.

6. Aus den oben angeführten Gründen sei der Sachverständige Lärm, Dipl.-Ing. Andreas Neukirchen M.A., abzulehnen."

Aus Sicht der ho. Behörde wurden im Vorbringen der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling vom 5. März 2018 auch neue Tatsachen vorgebracht, die für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens unter Umständen relevant sein können. Daher wurde eine fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 15. März 2018 eingeholt.

Kosten für Lärmschutzmaßnahmen wurden aus Sicht der ho. Behörde bereits im Verfahren, soweit erforderlich, behandelt. Diesbezüglich ist auf die einschlägigen Bestimmungen der BStLärmIV zu verweisen. Die S 8, Abschnitt Ost, ist nicht Gegenstand des Verfahrens.

Zum Antrag auf Ablehnung des Sachverständigen für Lärm, DI Neukirchen, ist festzuhalten, dass der Umstand, dass Verfahrensparteien zu Fachfragen eine andere Ansicht als die jeweiligen Sachverständigen vertreten, noch keinen Ausschlussgrund bildet (vgl. BVwG 20.10.2016, W225 2106319-1, „S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West“). Allein die Behauptung, die fachgutachterliche Beurteilung sei in einigen wenigen Detailfragen

fehlerhaft, reicht nicht aus, die fachliche Qualifikation des Sachverständigen DI Neukirchen in Zweifel zu ziehen. Das Vorbringen geht daher ins Leere.

IV.3.32. Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 15. März 2018

Der Sachverständige für Lärm, DI Andreas Neukirchen, setzte sich in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 15. März 2018 mit der Stellungnahme der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling vom 5. März 2018 wie folgt auseinander:

Das gegenständliche Schreiben der im Betreff genannten Bürgerinitiative bezieht sich im Wesentlichen auf die Aussage, dass Gebäudehöhen im Berechnungsmodell „falsch“ wären.

Über die modellhafte Abbildung von Gebäuden und ihre Höhen im Lärmberechnungsprogramm wurden bereits mehrfach Stellungnahmen und Erläuterungen des Fachbereichs Lärm abgegeben, auf die verwiesen wird.

Der Sachverständige für den Fachbereich Lärm betrachtet die gegenständlichen Gebäude im Hinblick darauf, ob Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen nach der BStLärmIV gegeben sind oder nicht.

Ad Wirtschaftlichkeit, aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen:

Diesbezüglich wird auf die bereits getätigte Aussagen und Verweise in der Verhandlung (Seite 50 aus der Verhandlungsschrift 3. Juni 2016) verwiesen: „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.“

Ad W039, W040 und W041:

Objekt W041 ist irrtümlicher Weise in der Stellungnahme des Sachverständigen Lärm mit Pfirsichgasse ON 359 angegeben, die Fotodarstellung in der Stellungnahme des Sachverständigen zeigt dieses Objekt auch von der Pfirsichgasse aus, die Adresszuordnung müsste aber richtiger Weise Telephonweg 359 lauten, wie die Einwenderin richtig feststellte. Eine Auswirkung auf die Beurteilung ist dadurch aber nicht gegeben.

Alle drei Objekte haben, wie bereits in der Stellungnahme des SV Lärm vom 21.12.2017 festgestellt, aus dem Vorhaben Anspruch auf Maßnahmen nach BStLärmIV.

Daher wird für diese drei Objekte jedenfalls gemäß BStLärmIV eine Detailuntersuchung nach § 14 BStLärmIV durchgeführt werden. Es wird damit sichergestellt, dass diese Gebäude im Detail untersucht werden und damit keine Ansprüche verloren gehen.

Ad Punkt 3 Objekt W304:

Für Objekt W304, ein neu gebautes Haus (siehe auch Ortsaugenschein, Stellungnahme vom 27.04.2017), wird als Gebäudehöhe in der „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ 6,2 m, durch einen Zivilgeometer überprüft, angeführt.

Geht man auf die Darstellung der Einwenderin ein und unterstellt eine Traufenhöhe von 6,41 m, erhöht sich der maßgebende Immissionseintrag in der Nacht auf der maßgebenden Nordfassade im Obergeschoß nach Einschätzung des SV Lärm um ca. 2-3 Zehntel dB. Damit ist auch dann keine Überschreitung des Immissionseintrages L_n ($L_n > 45$ dB) nach § 6 (1) BStLärmIV zu erwarten.

Die eingebrachten Einwendungen führen zu keinen neuen Ansprüchen auf Lärmschutzmaßnahmen.

IV.3.33. Stellungnahme der Projektwerberin vom 21. August 2018

Mit Schreiben vom 21. August 2018 legte die Projektwerberin eine Stellungnahme („Auskunft gem. § 24c Abs 8 UVP-G idgF“) betreffend Schalltechnik im Bereich Invalidensiedlung und Helmahof vor.

Zum Bereich Invalidensiedlung waren der Stellungnahme fünf Detail-Immissionstabellen (Betriebsphase) und ein Bebauungsplan angeschlossen. Die Projektwerberin gelangte zu den Schlussfolgerungen, dass ein systematischer Fehler aufgrund der divergierenden Unterschiede in den Teileinträgen ausgeschlossen werden könne. Die teilweise gravierenden Änderungen der Teileinträge der einzelnen Straßenabschnitte auf die Immissionspunkte seien nahezu ausschließlich auf die Änderung der Bebauung in unmittelbarer und näherer Umgebung der Immissionspunkte zurückzuführen. Abschirmwirkungen und Reflexionen treten in unterschiedlicher Weise auf. Festzuhalten sei dazu, dass die Teileinträge mit wenigen Ausnahmen deutlich unter der Gesamtimmission lägen und als Einzelquelle auch bei geänderten Ausbreitungsbedingungen im Umfeld des Immissionspunktes kaum wahrnehmbar seien. Die Bebauung einer Siedlung in der Größenordnung der Invalidensiedlung unterliege einem ständigen Wandel, Immissionsberechnungen stellten diesbezüglich eine Momentaufnahme dar.

Zum Bereich Helmahof waren der Stellungnahme Registerlärnkarten-Ausschnitte, Schnittlärnkarten und eine Immissionstabelle angeschlossen. Die Projektwerberin gelangte zu den Schlussfolgerungen, dass aufgrund der Berechnungsergebnisse und der anschaulichen Darstellungen der Schnittlärnkarten „H2-10 – H2-15 sowie H1-02 – H1-04“ eindeutig belegt werden könne, dass Wohnhäuser, die einen gleichen bzw. größeren Abstand zur Straßenachse der Eduard Bauernfeld-Gasse aufweisen, keinen Belastungen über den Grenzwerten gemäß § 6 Abs. 2 BStLärmIV ausgesetzt seien und damit nicht betroffen sein können.

IV.3.34. Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018 zur Stellungnahme der Projektwerberin vom 21. August 2018

Der Sachverständige für Lärm setzte sich in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 21. September 2018 mit der Stellungnahme der Projektwerberin vom 21. August 2018 wie folgt auseinander:

Aufgrund der Stellungnahme einer Partei wurden von der UVP-Behörde von der Projektwerberin ergänzende Unterlagen zum Fachbereich Lärm gefordert. Diese Nachforderung ergaben sich aufgrund von Pegelunterschieden bei einigen Gebäuden bzw. Fassaden zwischen den Neuberechnungen Jänner 2017 und den Berechnungen aus der Einlage WU-7A bzw. WU1 0-1 in der Invalidensiedlung.

Mit Schreiben der ASFINAG vom 21.08.2018 wurde eine Auskunft gem. § 24c Abs. 8 UVP-G idgF. „Schalltechnik: Bereich Invalidensiedlung und Helmahof“ der Projektwerberin dem BMVIT übersandt.

In diesen Unterlagen liegen für die angefragten Objekte, Fassaden in der Invalidensiedlung, Detailergebnisse (direkte und indirekte Schallanteile der einzelnen Straßenabschnitte) in Tabellenform (siehe Anhang 3 der Auskunft) vor. Diese zeigen die Schalleinträge der einzelnen Abschnitte der unterschiedlichen Berechnungen. Ein logarithmisches Aufsummieren der Einzeleinträge führt zum Gesamt-Immissionspegel der jeweiligen Fassade.

Zur Veranschaulichung der unterschiedlichsten Abschirmwirkung durch geänderte Gebäudehöhen wurden im Anhang 6 der Projektwerberin fiktiv im letztgültigen Szenario S8max (März 2017) nur die Gebäudehöhen auf die der früheren Berechnungen (WU-10-1) als Vergleich gesetzt.

Die Vergleichsberechnungen zeigen z.B. bei Objekt W050 auf der Nordfassade in einem der relevanten Sektoren mit 14° durch die höhere Abschirmwirkung der Objekte W042, W043, W044 und W045 allein eine höhere Abschirmwirkung hier von 1,8 dB.

Weiters zeigen die Vergleichsberechnungen nach RVS z.B. bei Objekt W161 in einem relevanten Sektor von 32° nur durch die geänderten Gebäudehöhen von W119, W120, W121 und W122 eine abschirmende Wirkung von 1,6 dB.

Weiters zeigen die Vergleichsberechnungen nach RVS (Beispiel W148), dass bei Erhöhung des Objektes selbst, durch höhere Gebäudehöhe, hohe Pegelunterschiede an der abgeschirmten Fassadenseite des Objektes selbst entstehen können. Diese Differenzen sind noch abhängig von der Schallquelle, der schalltechnisch relevanten Straßenabschnitte und von den bestehenden Hindernissen am Ausbreitungsweg, bei welchen eine Schirmwerfbegrenzung nach RVS-Berechnungsverfahren anzuwenden ist.

Die Pegeldifferenzen können für Erdgeschoß und Obergeschoß, je nach Ausschöpfung der Pegelminderung Richtung Begrenzung stark unterschiedlich sein.

Die Detailergebnisse zeigen, dass die Pegelunterschiede zwischen den Berechnungen auf Grund der geänderten, evaluierten Gebäudesituation plausibel und nachvollziehbar sind.

Für den Bereich Helmahof wurden die Rasterkarten mit einer höheren Rasterauflösung dargestellt (siehe Anhang 7 der Auskunft der Projektwerberin), die Schnittstellenkarten (Anhang 8 der Auskunft) wurden hinsichtlich Maßstäbe richtiggestellt.

Für das Gebäude H2-28 (Objekt gegenüber H2-05) wurden Fassadenwerte (Anhang 8 der Auskunft) berechnet. Es ergeben sich, wie aus Sicht des SV erwartet, keine Schwell- oder Grenzwertüberschreitungen.

Die Schnittlärmkarten wurden hinsichtlich Maßstäbe (Höhenangabe war nicht korrekt) und Legende richtiggestellt und damit klarer. Die Erkenntnisse aus dem Inhalt der Schnittlärmkarten ändern sich durch die Richtigstellungen nicht.

Die bisherigen Unterlagen und Sachverhalte, präzisiert durch die vorliegende Auskunft der Projektwerberin, sind plausibel und ausreichend, um eine Beurteilung des Vorhabens hinsichtlich des lärmtechnischen Fachbereiches vornehmen zu können. Die vorgelegte Auskunft der Projektwerberin ASFINAG tragen zu Klärungen bei.

Die Auskünfte der Projektwerberin revidieren die Aussagen und damit die getroffene Gesamtbeurteilung des Vorhabens durch den SV Lärm nicht.

IV.3.35. Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018 zum Vorbringen der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 5. März 2018

Der Sachverständige für Lärm, DI Andreas Neukirchen, setzte sich in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 21. September 2018 mit der Stellungnahme der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 5. März 2018 wie folgt auseinander:

Situation Invalidensiedlung:

Wie bereits in der Verhandlung und in den Stellungnahmenbänden aufgezeigt, bestehen in der Invalidensiedlung einerseits eine Vielzahl aus verschiedenen Richtungen einwirkende Straßenabschnitte und andererseits kommt es zu ebensolchen komplexen Abschirmwirkungen, die durch das RVS-Rechenverfahren noch begrenzt werden (zB. siehe auch die Stellungnahmenbände 30.130 und 12.3).

Zu 2.1, Punkt 1.2 der Stellungnahme BUH:

Die Einwenderin schreibt, dass im ersten Geschoss auf der Nordfassade des Objektes W050, für den Planfall R 2025 in der Nacht gegenüber älteren Berechnungen eine nicht nachvollziehbare Differenz von 2,9 dB auftritt bzw. im Maßnahmenfall eine Differenz von 2,0 dB.

Aus den früheren Stellungnahmen des SV Lärm (Stellungnahmen vom 29.09.2017 und vom 27.04.2017) geht hervor, dass dieses Objekt in früheren Modellierungen mit einer falschen Gebäudehöhe berechnet wurde.

Es ist richtig, dass nach Evaluation der Gebäude durch einen Zivilgeometer Differenzen zu den Berechnungen vor der Evaluation auftreten. Die Differenz im L_n im Planfall R beträgt an benannter Nordfassade 2,9 dB und im Planfall 1-E mit S_{8max} 2,0 dB.

Die Korrekturen an Objekt W050 bewirken eine lagemäßige Verschiebung der berechneten Fassaden-Immissionspunkte (siehe Anhang 2, die Grafiken in der Auskunft der ASFINAG). In den Tabellen im Anhang 3 der Auskunft der ASFINAG sind die Einflüsse der einzelnen Straßenabschnitte auf die Pegelzusammensetzung ersichtlich. Zu beachten ist, dass die

ausgewiesenen Differenzen pro Emissionsabschnitt nur dann Einfluss auf den Gesamtpegel haben, wenn auch der zugehörige Pegel relevant für den Gesamtpegel ist.
Die Differenz erklärt sich zum großen Teil aus der höheren Abschirmwirkung der Objekte W042, W043, W044 und W045.

Die Einwenderin schreibt, dass im ersten Geschoss auf der Nordfassade des Objektes W161, für den Planfall R 2025 in der Nacht gegenüber älteren Berechnungen eine nicht nachvollziehbare Differenz von 3,1 dB auftritt bzw. im Maßnahmenfall eine Differenz von 5,2 dB.

Auch hier ist von der Einwenderin die Differenz richtig wiedergegeben worden.

Wobei allein durch die geänderten Gebäudehöhen von W1 19, W120, W121 und W122 eine abschirmende Wirkung mit einem wesentlichen Anteil gegeben ist. Der übrige Anteil entsteht durch die Einwirkungen der übrigen Straßenabschnitte.

Die Plausibilität der Differenzen ergibt sich aus der Darstellung der straßenabschnittsweisen Detaildarstellung.

Die unterschiedlichen Abschirmwirkungen, mitunter auch hohen Differenzen, in der Invalidensiedlung werden beispielhaft an Hand der Vergleichsberechnungen auch visuell und rechnerisch sichtbar (siehe Objekt W148).

Zu 2.2, Punkt 1.3 der Stellungnahme BUH:

Entgegen der Einwenderin kann der Planfall S8max nicht gestrichen werden, da nach BStLärmIV nach § 6 (1) auch die Immissionseinträge des Vorhabens (S8-West) für die Beurteilung heranzuziehen sind. Die Verwendung der maximalen Verkehrsbelastungen der erstellten Szenarien stellt dabei einen Ansatz Richtung worst case dar.

Zu 2.3, Punkt 1.4 der Stellungnahme BUH:

Zur Aktualisierung der Straßenverkehrszählung, wie von der Einwenderin beantragt, wird aus Sicht des Fachbereichs Lärm auf die Monitoring-Maßnahmen verwiesen.

Die Emissionsansätze sind den Unterlagen zu entnehmen. Für die Neuberechnungen 2017 wurden nach den Unterlagen der Projektwerberin geänderte Gebäudedaten zu Grunde gelegt, eine Änderung von Emissionsansätzen ist dort nicht anzunehmen und auch nicht dargestellt.

Zu 2.4, Punkt 1.5 der Stellungnahme BUH:

Es wird eingewendet, dass die Annahmen über die Anzahl der Stockwerke zu grobe Abschätzungen seien, in Punkt 1.2 wird dazu der SV Lärm mit den Annahmen der Projektwerberin zitiert. Dazu ist anzumerken, dass auch aus dem zitierten Text nachstehendes hervorgeht.

„...Im Zuge örtlicher augenscheinlicher Erhebungen festgestellte höhere Stockwerkszahlen werden berücksichtigt...“

Für Objekt W304, ein neu gebautes Haus (siehe auch Ortssaugenschein, Stellungnahme vom 27.04.2017), wird als Gebäudehöhe in der „Stellungnahme zu den Einbringungen Dezember 2016“ 6,2 m durch einen Zivilgeometer überprüft angeführt.

Unterstellt man eine etwas höhere Gebäudehöhe, erhöht sich der maßgebende Immissionseintrag in der Nacht auf der maßgebenden Nordfassade im Obergeschoß nach Einschätzung des SV Lärm um ca. 2-3 Zehntel dB. Damit ist auch dann keine Überschreitung des Immissionseintrages L_n ($L_n > 45$ dB) nach § 6 (1) BStLärmIV zu erwarten.

Bei Objekt W175 wird auf die Stellungnahme des SV Lärm vom 29.09.2017 hingewiesen.

Bei den Objekten W115 und W116 ist festzuhalten, dass durch die Vorgangsweise der Projektwerberin (Gebäude mit 2 Stockwerken auf Keller bzw. Fundamentplatte angenommen) jedenfalls Ansprüche für diese Nachbarn dadurch gewahrt wurden.

Damit wurden von der Projektwerberin im Hinblick auf die Ansprüche dieser Nachbarn plausible Annahmen, 2 Stockwerke entspricht durchaus der dortigen Gebietsnutzung, getroffen.

Zu 2.4.1, Punkt 1.5.1 der Stellungnahme BUH:

Siehe Stellungnahme des SV Lärm vom 29.09.2017

Ergänzend zur Gebäudenutzung:

Diese wird im Zuge der Untersuchung nach § 14 BStLärmIV Raum für Raum geklärt.

Für reine Arbeitsräume werden Maßnahmen in Einklang mit den Vorgaben des Fachbeitrags Medizin für Betriebsgebäude angewandt (Siehe auch Teilgutachten 02, Lärm).

Damit werden für die Fassaden, wo erforderlich, nutzungsgerechte Maßnahmen gesetzt.

Ergänzend zu „in der BStLärmIV ist für Büro- und Betriebsgebäude weder der Immissionsgrenzwert noch der Anspruch auf Schallschutzfenster und/oder Schalldämmlüfter geregelt.“:

Nach BStLärmIV § 6 (4) sind Grenzwerte im Einzelfall festzulegen. Dies ist auch für Betriebe geschehen. Siehe dazu das Teilgutachten 02. Lärm, Kapitel 2.4.3, Schwellen- und Grenzwerte der Lärmbelastung in der Betriebsphase.

Hinsichtlich Lärmschutzmaßnahmen für Büro- und Betriebsgebäude gilt nach BStLärmIV, § 9, Objektseitige Maßnahmen, Absatz (4):

„Wird bei Nachbarn gemäß § 6 Abs. 4 der im Einzelfall festgelegte zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag oder einer der im Einzelfall festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten und sind straßenseitige Maßnahmen nicht zu ergreifen, haben sie Anspruch auf objektseitige Maßnahmen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren.“ Damit liegt eine Regelung nach BStLärmIV vor, die umgesetzt wurde.

Die Objekte Gänserndorf Wiener Straße 5, 5a und 7 sind bereits mit Ansprüchen versehen, für sie wird dadurch eine Detailuntersuchung nach § 14 BStLärmIV durchgeführt.

Zu 2.4.2, Punkt 1.5.2 der Stellungnahme BUH:

Ergänzend zur Stellungnahme des SV Lärm vom 29.09.2017:

Die Darstellung in der Norm ÖNORM ISO 9613-2 ist als Grundriss zu interpretieren. Es heißt auch in Kapitel 7.5 dieser Norm: „...Reflexionen erfolgen an Decken und mehr oder weniger vertikalen Oberflächen.“

Auch müssen diese Flächen groß genug sein, in Abhängigkeit der Wellenlänge und betrachteten Frequenz (Siehe Formelapparat der Norm), um für Reflexionen in Betracht zu kommen.

Warum beim Rechenverfahren auf Dachflächen keine Reflexionen berechnet werden, ist begründet, dass im Regelfall der Schall zwar reflektiert wird, aber nach oben abgelenkt keinen Immissionspunkt mehr erreicht und damit keinen Schallanteil an Fassaden der Nachbargebäude bringt.

Genauso sind gekippte Dachflächenfenster keine relevante Einflussgröße für die Immissionspegel.

Zu 2.5, Punkt 1.6 der Stellungnahme BUH:

Ergänzend zur Stellungnahme des SV Lärm vom 29.09.2017:

Das Haus gegenüber H2-05, in der Auskunft der Projektwerberin mit H2-28 bezeichnet wurde durch die Projektwerberin einer Berechnung zugeführt. Es ergeben sich, wie aus Sicht des SV erwartet, keine Schwell- oder Grenzwert Überschreitungen.

Für die Einwenderin ist unklar, auf welchen Abschnitt der Stellungnahme des SV Lärm vom 27.04.2017 verweist. Der Verweis bezieht sich auf die Seiten 22 und 23 der Stellungnahme.

Hinsichtlich Aulissengasse ist der Analogieschluss aus Sicht des SV Lärm in dieser Situation gerechtfertigt. Es kommt zwar durch Modellierung fehlender Gebäude im Modell zu Schallreflexionen, wie die Einwenderin darstellt, aber auch zu abschirmenden Wirkungen.

Über die Google-Satellitenaufnahmen wurde die Historie (hier Gebäude entlang der L6) soweit festgehalten, dass das Zutreffen der Maßnahme 2.N3 gegeben ist, diese Darstellungen sind daher nicht irrelevant.

Zu 2.5.1, Punkt 1.6.1 bis 2.5.3, Punkt 1.6.3 der Stellungnahme BUH:

Ergänzend zur Stellungnahme des SV Lärm vom 29.09.2017:

In der Auskunft der Projektwerberin wurde der Bereich Kreuzung L13/Eduard-Bauernfeldgasse mit einem Raster 2m x 2m berechnet. Das Ergebnis bestätigt die Aussagen in der Stellungnahme vom 29.09.2017 bezüglich Genauigkeit Rasterlärmkarte und Einzelpunktberechnung.

Die Einzelpunktberechnungen (siehe Einlage WU 7A, sowie die Neuberechnung in der Stellungnahme der ASFINAG vom 15.03.2017) wurden einer Beurteilung nach BStLärmIV zugeführt (Siehe Anhang 7 der Anlage WU 7A). Damit ist auch § 6 Absatz 2 abgedeckt.

Die Emissionsansätze für die Lärmberechnung sind, abgeleitet von den Verkehrsdaten angesetzt worden, siehe Einlage WU 08.

Weiters ist nach BStLärmIV zum Rechenverfahren nachstehendes maßgebend:

„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).“ Dies ist auch geschehen.

Die Schnittlärmkarten wurden hinsichtlich der Maßstäbe (Höhenangabe war nicht korrekt) und Legende richtiggestellt und damit klarer. Die Einwendung, dass die Schnittlärmkarten nicht repräsentativ für die Schallausbreitung sind, wird zurückgewiesen. Die Erkenntnisse aus dem Inhalt der Schnittlärmkarten ändern sich durch die Richtigstellungen nicht.

Die Beurteilung des SV Lärm erfolgte in der Gesamtschau Einzelpunktberechnungen an den Fassaden, Abgrenzungslinien und den Schnittlärmkarten.

Die bisherigen Unterlagen und Sachverhalte, präzisiert durch die Auskunft der Projektwerberin, sind ausreichend, um eine Beurteilung des Vorhabens hinsichtlich des lärmtechnischen Fachbereiches vornehmen zu können.

Die vorgebrachten Einwendungen revidieren die Aussagen und damit die getroffene Gesamtbeurteilung des Vorhabens nicht.

IV.3.36. Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 10. Juli 2018

In ihrer Stellungnahme vom 10. Juli 2018 brachte die Umweltorganisation VIRUS unter Punkt 1. (Diskrepanzen in der Verkehrsuntersuchung) im Wesentlichen vor, dass beim Vergleich der Verkehrsuntersuchung des Einreichprojektes mit jener des Vorprojektes widersprüchliche Abweichungen aufgefallen seien, die aufgeklärt werden müssten. Die unerklärlichen Abweichungen würden auf das Vorliegen systematischer Fehler hindeuten. Im Einreichprojekt sei die „Spange B8“ nicht mit Verkehrszahlen versehen und dieser fehlende Wert sei zu ergänzen.

Zu diesem Vorbringen ist seitens der ho. Behörde festzuhalten, dass das Vorprojekt nicht Beurteilungsgegenstand ist. Somit ist auf den Vergleich von Vorprojekt und Einreichprojekt in der Einwendung nicht näher einzugehen. Weiters ist anzumerken, dass ein Vergleich des Planfalls mit S8 Ost 2025, wie in der Einwendung vorgenommen, nicht sinnvoll ist und es wird auf die Auseinandersetzung mit diesem Thema in der mündlichen Verhandlung verwiesen (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 62).

Die Planfälle im Einreichprojekt wurden vom Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit geprüft und als ausreichend, richtig, plausibel bzw. nachvollziehbar beurteilt. Weiters erfolgte seitens des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit eine intensive Auseinandersetzung mit dem Vorbringen von VIRUS (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, Diskussion mit Dr. Vrtala, insbesondere S. 93, S. 99). Im Stellungnahmenband 1 auf S. 227 erläutert der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit bei der Beantwortung von Einwand 30.5, dass gegenüber dem Vorprojekt eine Neukalibrierung des Verkehrsmodells mit dem Bestand 2011 verlangt und durchgeführt wurde. Dies auch auf Grund der gegenüber dem Vorprojekt deutlich geänderten Verkehrsnachfrage durch die Inbetriebnahme der Teilabschnitte S 1, S 2 und A 5. Weiters wird auf die Beantwortung von Einwand 30.10 im Stellungnahmenband 1, S. 232 f, verwiesen. Bereits mit Einwand 30.24 im Stellungnahmenband 1, S. 249, wurde ein Vergleich zwischen Verkehrsuntersuchungen (SUP S 8, Vorprojekt S 8, S 8 UVP EP) für die L 6, Abschnitt B 8 bis ASt Deutsch-Wagram, vorgenommen und vom Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit beantwortet. Auf diese Auseinandersetzung wird ebenfalls verwiesen.

Bezüglich der Verkehrszahlen der Spange B8 wird auf Tabelle 1, Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens S. 19, verwiesen, wo Verkehrszahlen für die im UVP-Verfahren maßgeblichen Planfälle 1E und 1C (2025) ausgewiesen werden.

Unter Punkt 2. (Verkehrliche Grundlagen – Verkehrsbezirke) brachte die Umweltorganisation VIRUS im Wesentlichen vor, die Verkehrsuntersuchung enthalte keine Angaben zur Anzahl der Verkehrsbezirke und sei hinsichtlich der erforderlichen Nachvollziehbarkeit somit unvollständig. Die Übermittlung der Quell-Ziel-Matrizen, der Einfüllpunkte und den dort unterstellten Verkehrsnachfragen der Verkehrsuntersuchung des Einreichprojektes als auch des Vorprojektes werde beantragt.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit in seiner Beantwortung von Einwand 29.23 in Stellungnahmenband 1, S. 148, feststellt, dass das Verkehrsmodell in den Unterlagen ausreichend dokumentiert wurde, wozu auch unter anderem eine graphische Dokumentation der Verkehrsbezirke zählt. Weiters ist dazu festzustellen, dass sich der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit im Zuge des Verfahrens eingehend mit dem Verkehrsmodell und den zugrundeliegenden Daten auseinandergesetzt hat. Er hat die vorliegenden Unterlagen geprüft und als plausibel, nachvollziehbar, dem Stand der Technik entsprechend und ausreichend für die Beurteilung des Projektes im UVP-Verfahren befunden. Zu dieser sachverständigen Beurteilung wurden die Quell-Ziel-Matrizen nicht benötigt und auch keine der weiteren genannten Daten nachgefordert.

Gemäß § 24 Abs. 7 iVm § 6 Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000 idF der Novelle BGBl. I Nr. 80/2018 ist der Projektwerber/die Projektwerberin nicht verpflichtet, Eingangsdaten für Berechnungen, Beurteilungen oder Modelle vorzulegen, die für die Prüfung der Umweltverträglichkeitserklärung aus fachlicher Sicht nicht erforderlich sind.

Da die Quell-Ziel-Matrizen, die Einfüllpunkte und die dort unterstellten Verkehrsnachfragen der Verkehrsuntersuchung des Einreichprojektes als auch des Vorprojektes für die sachverständige Beurteilung nicht erforderlich waren, war dem Antrag auf Übermittlung dieser Daten nicht stattzugeben.

IV.3.37. Stellungnahme von DI Herbert Hahn vom 23. Oktober 2018

Herr DI Herbert Hahn kritisierte in seiner Stellungnahme vom 23. Oktober 2018 zunächst, dass eine Frist von zwei Wochen ab Zustellung zur Abgabe einer fundierten Stellungnahme zu einer derart komplexen Materie auch im Sinne des UVP-G als sehr nachteilig hinsichtlich der Rechte der Anrainer zu betrachten sei. Es werde das Ansuchen um Fristverlängerung auf mindestens fünf Wochen gestellt. Dies auch im Hinblick auf die Einholung fachspezifischer Unterstützung. Der Sachverständige habe für die kurze, nicht sehr aussagekräftige Stellungnahme vier Wochen benötigt. Die ASFINAG habe für die Neuberechnung von einigen wenigen Gebäuden mehrere Monate benötigt.

Dem Ansuchen auf Erstreckung der Frist zur Abgabe einer Stellungnahme auf mindestens fünf Wochen war nicht stattgegeben, da aus Sicht der ho. Behörde die gesetzte Frist gemäß § 45 Abs. 3 AVG im Hinblick auf den Umfang der Unterlagen angemessen war und ausreichte, eine Stellungnahme abzugeben. Bezüglich der Möglichkeit der Einholung einer fachspezifischen Unterstützung, ist festzuhalten, dass es der Partei zumutbar war, sich im Laufe des Verfahrens sachverständigen Beistand zu holen und es war daher nicht geboten, aufgrund dieses Vorbringens die Frist zu verlängern.

DI Hahn brachte weiters vor, die gravierenden Unsicherheiten der Berechnung aufgrund der Modellbildung, des Berechnungsverfahrens und auch der verwendeten SoundPlan-Versionen seien evident. Derzeit habe es den Anschein, alle Beteiligten könnten aus den bisher vorgelegten Berechnungsvarianten auswählen, welches der Ergebnisse zutreffender sein könnte. Es seien somit Erwartungswerte und Unsicherheiten aufgrund der Verkehrsprognosen und der Schallausbreitung (Berechnungsverfahren und Auswirkungen von Softwareupdates) in die Ergebnisse einzuberechnen. Dies sei aus Sicht des Anrainerschutzes zu fordern und ein entsprechender Antrag werde hiermit gestellt.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass das Rechenverfahren für die Lärmberechnung vom Sachverständigen für Lärm geprüft wurde und dass es dem Stand der Technik entspricht.

Die anzuwendende schalltechnische Methodik und Unsicherheiten wurden im UVP-Verfahren bereits ausreichend behandelt.

Die Anforderungen der BStLärmIV und die Berücksichtigung etwaiger Unsicherheiten wurden im UVP-Verfahren ebenfalls ausreichend behandelt (vgl. z.B. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 48, zum Vorbringen von Herrn DI Hahn, S. 105, S. 303).

Das Thema Unsicherheiten und etwaige Sicherheitsaufschläge betreffend die Verkehrsprognose und die schalltechnische Immissionsberechnung wurde im Verfahren ebenfalls ausreichend behandelt. Es ist auf die Beantwortung im Stellungnahmenband 1, Einwand 12.3, S. 67 f, durch den Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit und den Sachverständigen für Lärm zu verweisen.

Bezüglich Behandlung des Themas Unsicherheiten für das Fachgebiet Verkehr wird ergänzend auf das TGA 01 und die Verhandlungsschriften verwiesen, insbesondere wird auf die Diskussion in der mündlichen Verhandlung zwischen dem Sachverständigen für Verkehr und dem Privatgutachter der Umweltorganisation VIRUS (Dr. Vrtala) verwiesen. Es ergibt sich somit kein neuer Sachverhalt.

DI Hahn brachte weiters vor, die aktuelle Berechnung umfasse nur eine kleine, selektive Auswahl von Aufpunkten vor Gebädefassaden. Die Aufpunkte lägen aus der Sicht des Projektes S 8 hinter den ebenfalls selektiv berichtigten Gebäuden. Es sei unschwer festzustellen, dass bei einer Erhöhung der abschirmenden Gebäude eine Zunahme des Schirmmaßes zu erwarten sei und umgekehrt. Es wäre zu erwarten, dass die Richtigstellungen alle Gebäude der Anrainerschaft des Projektes umfasse. Ebenso seien aktualisierte Berechnungen für alle Aufpunkte an den Fassaden der Anrainer durchzuführen. Es seien dabei auch die Reflexionen, Abschirmungen sowie die Bodeneffekte in richtiger und vollständiger Weise zu berücksichtigen. Um die Kumulierung der Luftschallimmissionen durch die Projekte S 1 und S 8 im Bereich des Knotenbauwerkes ausreichend darzustellen, seien die entsprechenden Anteile der einzelnen Projekte sowie die gesamten Luftschallimmissionen inkl. der Zubringer im Straßennetz anzugeben. Ein entsprechender Antrag werde hiermit gestellt.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass das Rechenverfahren für die Lärmberechnung vom Sachverständigen für Lärm geprüft wurde und dass es dem Stand der Technik entspricht.

Die bisherigen Unterlagen und Sachverhalte, präzisiert durch die aktuell vorgelegte Auskunft, sind ausreichend, um eine Beurteilung des Vorhabens hinsichtlich des lärmtechnischen Fachbereiches vornehmen zu können (siehe auch Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018). Die vorgebrachten Einwendungen bringen dazu keine neuen Sachverhalte und vermögen nicht die getroffene Beurteilung in Frage zu stellen.

Wie aus den gegenständlichen Unterlagen (Ergänzende Unterlagen betreffend den Fachbereich Lärm, Auskunft gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G idgF Schalltechnik: Bereich

Invalidensiedlung und Helmahof, Juli 2018, und Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018) ersichtlich ist, wurden vom Sachverständigen für Lärm aufgrund der Stellungnahme einer Verfahrenspartei für ausgewählte Objekte Detailergebnisse gefordert. Diese geforderten Detailergebnisse wurden mit der gegenständlichen ergänzenden Auskunft der ASFINAG vorgelegt und vom Sachverständigen für Lärm in den Stellungnahmen vom 21. September 2018 geprüft und beurteilt. Eine Berechnung für ausgewählte Gebäude entspricht der Forderung des Sachverständigen für Lärm. Es handelt sich, wie aus den Unterlagen ersichtlich, um Vergleichsberechnungen. Die mit obigem Einwand geforderte Berechnung für die gesamte Anzahl der Häuser ist somit nicht erforderlich. Es ergibt sich kein neuer Sachverhalt.

DI Hahn brachte weiters vor, die nicht eindeutige Situation hinsichtlich der zulässigen Streckengeschwindigkeiten (140 km/h statt 130 km/h und evtl. Anhebung der Geschwindigkeiten auf derzeit ebenfalls beschränkten Streckenabschnitten) sei in den Berechnungen zu berücksichtigen.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass derzeit im Rahmen eines Testbetriebes eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h auf zwei Abschnitten der A 1 West Autobahn erlaubt ist. Ob bzw. auf welchen Streckenabschnitten eine Anhebung der Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf 140 km/h auf Autobahnen und Schnellstraßen in Zukunft erfolgen wird, ist derzeit nicht absehbar. Es war daher nicht erforderlich, eine eventuell in der Zukunft stattfindende Anhebung der Streckengeschwindigkeit in den Lärmberechnungen zu berücksichtigen.

DI Hahn brachte weiters im Wesentlichen vor, die Zuordnungen der Bodenfaktoren zu den einzelnen Flächen seien in den bisherigen Schallimmissionsberechnungen nicht eindeutig erkennbar. Die berücksichtigten Bodendämpfungen seien in den Ergebnissen nicht ausgewiesen. Anhand der aufliegenden Unterlagen sei zu vermuten, die Bodendämpfung für die reflektierenden Flächen der untergeordneten Straßen sei nicht mit $G = 0$ berücksichtigt worden. Es sei weiters unrichtig, der gesamten Fläche zwischen Projekt und Anrainern einen mittleren Schätzwert für die Bodendämpfung zugrunde zu legen. Bei zu hoch angesetztem Bodenfaktor bzw. fehlender Berücksichtigung von reflektierenden Flächen seien die prognostizierten Schallimmissionen zum Nachteil der Anrainer zu niedrig. Im Verfahren vor dem BVwG zum Vorhaben S 1 sei diese Vorgangsweise durch den Sachverständigen für Lärm als eindeutiger Mangel erkannt worden. Auf diese Problematik sei auch im laufenden Verfahren schon hingewiesen worden. Es werde daher der Antrag gestellt, die in den Berechnungen zur Anwendung kommenden Bodenfaktoren in einer eindeutigen, nachvollziehbaren Weise für das Projektgebiet darzustellen. Dies entspräche einer im UVP-Verfahren zu erwartenden sorgfältigen und nachvollziehbaren Dokumentierung zur Schallausbreitungsberechnung.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass das Rechenverfahren für die Lärmberechnung vom Sachverständigen für Lärm geprüft wurde und dass es dem Stand der Technik entspricht.

Die beim Verfahren S 8 West verwendeten Parameter und Eingabewerte wurden von den Sachverständigen geprüft.

Im gegenständlichen Verfahren ist das eingereichte Projekt Beurteilungsgegenstand und nicht etwaige Unterlagen des BVwG-Verfahrens zur S 1 Lobau.

Die bisherigen Unterlagen und Sachverhalte, präzisiert durch die aktuell vorgelegte Auskunft, sind ausreichend, um eine Beurteilung des Vorhabens hinsichtlich des lärmtechnischen Fachbereiches vornehmen zu können (siehe auch Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018). Die vorgebrachten Einwendungen bringen dazu keine neuen Sachverhalte und vermögen nicht die getroffene Beurteilung in Frage zu stellen.

Abschließend kann daher seitens der ho. Behörde zur Stellungnahme von DI Herbert Hahn vom 23. Oktober 2018 festgestellt werden, dass das Vorbringen einerseits bereits im Rahmen des bisherigen UVP-Verfahrens vorgebracht und ausreichend behandelt wurde und andererseits anhand der vorliegenden Unterlagen beantwortet werden konnte. Es wurden keine neuen Tatsachen vorgebracht, die für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens unter Umständen relevant sein können.

IV.3.38. Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 24. Oktober 2018

Die Umweltorganisation VIRUS brachte in ihrer Stellungnahme vom 24. Oktober 2018 unter Punkt 1. (Verfahrensökonomie) vor, wie im ergänzenden Parteivorbringen vom 23.10.2018 detailliert vorgebracht, sei das Vorhaben wegen mangelnder Genehmigungsfähigkeit abzuweisen und auf den Fachbereich Lärm nicht weiter einzugehen. Dies auch aus verfahrensökonomischen Gründen.

Dazu ist festzuhalten, dass die Umweltverträglichkeit des Vorhabens von den Sachverständigen der ho. Behörde umfassend geprüft wurde und bestätigt werden konnte.

Unter Punkt 2. (Waffengleichheit) brachte die Umweltorganisation VIRUS vor, seit der mündlichen Verhandlung im November 2016 sei dies das dritte Parteiengehör zum Fachbereich Lärm. Die Zuweisung von Zeit erfolge extrem unausgewogen. Die Projektwerberin und die Behörde würden kumuliert Monate verbrauchen, während die Stellungnahmefristen in Wochen bemessen seien und aktuell mit zwei Wochen besonders knapp ausfallen. Dies sei nicht ausreichend, zumal offensichtlich das Lärmprojekt grundlegend überarbeitet worden sei. Es werde eine angemessene Fristverlängerung von zwei auf sechs Wochen beantragt.

Dem Ansuchen auf Erstreckung der Frist zur Abgabe einer Stellungnahme auf sechs Wochen war nicht stattzugeben, da aus Sicht der ho. Behörde die gesetzte Frist gemäß § 45 Abs. 3 AVG im Hinblick auf den Umfang der Unterlagen angemessen war und ausreichte, eine Stellungnahme abzugeben.

Unter Punkt 3. erstattete die Umweltorganisation VIRUS eine „vorläufige Stellungnahme Lärm“.

Dazu ist zunächst festzuhalten, dass das Vorbringen in Punkt 3. der Stellungnahme inhaltlich in weiten Teilen (teilweise wortident) dem Vorbringen von Herrn DI Hahn vom 23. Oktober 2018 entspricht. Diesbezüglich wird auf die dortigen Ausführungen der ho. Behörde verwiesen.

Darüberhinausgehend wurde unter Punkt 3. der Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vorgebracht, das Verfahren dauere bereits sieben Jahre. Die Vollständigkeitsprüfung habe ganze 36 Monate (die Behörde habe dies in falscher Anwendung des § 13 Abs. 3 AVG und der dazu ergangenen Rechtsprechung ermöglicht) gedauert und damit das dreifache der gesetzlich

vorgegebenen Gesamtverfahrensdauer. Dies werde an dieser Stelle deshalb erwähnt, weil auch das Lärmprojekt eine lange Bearbeitungsdauer aufweise. Neben weiterführenden Unterlagen habe sich auch nach Auflage des UVP-Gutachtens die wiederholte Überarbeitung weiter hingezogen, ohne dass jemals konsistente und aussagekräftige Unterlagen vorgelegt worden seien. Insbesondere habe sich die Erfassung des Gebäudebestands vor allem der Invalidensiedlung hinsichtlich Gebäudehöhe und Geschößzahl als fehlerhaft erwiesen. Dies gelte auch für eine in der mündlichen Verhandlung an Ing. Neyder übergebene Aufstellung der absoluten Gebäudehöhen und habe sich nach Ende der mündlichen Verhandlung fortgesetzt. Aktuell werde mit „AUSKUNFT GEM. § 24c Abs. 8 UVP-G idgF Schalltechnik: Bereich Invalidensiedlung und Helmahof vom Juli 2018“ ein weiteres Dokument vorgelegt, das lediglich als Stückwerk zu betrachten sei. Immerhin werde auf Seite 2 deutlich dargelegt, dass die Gebäudeerfassung in der Invalidensiedlung neu gemacht worden sei und somit in den bisherigen Bearbeitungsversionen falsch gewesen sei. Ob sie jetzt richtig sei, sei damit nicht gewährleistet, die geforderte unabhängige Überprüfung auf Richtigkeit fehle und gebe auch die Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm DI Neukirchen darüber keine Auskunft. Wichtig sei festzuhalten, dass auch hinsichtlich des Bereiches Helmahofes aus der nun vorgelegten Unterlage hervorgehe, dass die bisherigen Darstellungen fehlerhaft gewesen seien.

Mit ihrem Vorbringen, die Behörde habe § 13 Abs. 3 AVG falsch angewendet, übersieht die Umweltorganisation VIRUS, dass die Bestimmung des § 13 Abs. 3 AVG nicht dem Schutz der vom Vorhaben betroffenen Einwender/Nachbarn/Projektgegner dient, sondern eine zügige Genehmigung des Vorhabens und eine Begrenzung der zeitlichen und kapazitätsmäßigen Belastung der Behörde dienen soll. Eine Verfahrenspartei hat nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (z.B. VwGH 12.06.2012, 2010/05/0201; 15.05.2012, 2009/05/0025) kein Recht darauf, dass die Planunterlagen und sonstigen Belege vollständig und der Rechtslage entsprechend der Behörde vorgelegt werden. Eine Verletzung der Entscheidungspflicht der Behörde innerhalb einer bestimmten Frist – gegenständlich 12 Monate gemäß § 24b Abs. 2 UVP-G 2000 – führt nicht zu einer Verletzung der Verfahrensvorschriften, die den Bescheid mit Rechtswidrigkeit behaftet, sondern eröffnet den Verfahrensparteien die Möglichkeit, sich gegen die Untätigkeit der Behörde (mit Rechtsbehelfen) zu wehren (vgl. BVwG 29.9.2017, W104 2120271-1, „A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Poysbrunn – Staatsgrenze“).

Die vorliegenden Unterlagen wurden durch den Sachverständigen für Lärm geprüft und als ausreichend beurteilt.

Die bisherigen Unterlagen und Sachverhalte, präzisiert durch die aktuell vorgelegte Auskunft, sind ausreichend, um eine Beurteilung des Vorhabens hinsichtlich des lärmtechnischen Fachbereiches vornehmen zu können (siehe auch die Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018).

Weiters brachte die Umweltorganisation VIRUS unter Punkt 3. ihrer Stellungnahme vor, es sei darauf hinzuweisen, dass beim Parallelprojekt der Asfinag zur S 1 Schwechat – Süßenbrunn, das sich auf ein teilweise überschneidendes Projektgebiet, insbesondere die Invalidensiedlung auswirke, im Beschwerdeverfahren beim Bundesverwaltungsgericht nach mehreren wiederholten Fehlversuchen am 30. Oktober 2017 ein völlig neues Lärmprojekt mit neuen Berechnungsparametern vorgelegt habe werden müssen. Bis zum Nachweis des Gegenteils sei davon auszugehen, dass die Mängel auch für das gegenständliche Projekt zutreffen. Im Interesse

der gebotenen Verfahrensökonomie sei es nicht gerechtfertigt, diese Frage erneut im erstinstanzlichen Verfahren ungelöst zu lassen und in ein Beschwerdeverfahren zu verschieben.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass im gegenständlichen Verfahren das eingereichte Projekt Beurteilungsgegenstand ist.

Maßgeblich ist die sachverständige und rechtliche Beurteilung im jeweiligen Verfahren. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Einreichunterlagen im BVwG-Verfahren zur S 1, Schwechat –Süßenbrunn, nicht Gegenstand der Beurteilung im gegenständlichen Verfahren sind. Somit ist auf einen Vergleich mit den genannten Straßenprojekten nicht einzugehen.

Die bisherigen Unterlagen und Sachverhalte sind ausreichend, um eine Beurteilung des Vorhabens hinsichtlich des lärmtechnischen Fachbereiches vornehmen zu können (siehe auch Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018). Die vorgebrachten Einwendungen bringen dazu keine neuen Sachverhalte und vermögen nicht die getroffene Beurteilung in Frage zu stellen.

Weiters brachte die Umweltorganisation VIRUS unter Punkt 3. ihrer Stellungnahme vor, die tabellarische Aufstellung der Immissionspunkte sei erneut in einer nicht zuordenbaren Weise erfolgt, wie generell mangels Dokumentation aller Parameter die Nachvollziehbarkeit der Berechnung nicht gegeben sei. Es sei unklar, inwieweit auch sonst eine gänzliche Neuberechnung der Lärmimmissionen erfolgt sei. Es entstehe der Anschein, als wären lediglich einzelne Objekte neu berechnet worden.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass das Rechenverfahren für die Lärmberechnung vom Sachverständigen für Lärm geprüft wurde und dass es dem Stand der Technik sowie der BStLärmIV entspricht.

Die beim Verfahren S 8 West verwendeten Parameter und Eingabewerte wurden von den Sachverständigen geprüft.

Die bisherigen Unterlagen und Sachverhalte, präzisiert durch die aktuell vorgelegte Auskunft, sind ausreichend, um eine Beurteilung des Vorhabens hinsichtlich des lärmtechnischen Fachbereiches vornehmen zu können (siehe auch Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018). Die vorgebrachten Einwendungen bringen dazu keine neuen Sachverhalte und vermögen nicht die getroffene Beurteilung in Frage zu stellen.

Wie aus den gegenständlichen Unterlagen (Ergänzende Unterlagen betreffend den Fachbereich Lärm, Auskunft gemäß §24c Abs. 8 UVP-G idgF Schalltechnik: Bereich Invalidensiedlung und Helmahof, Juli 2018 und Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018) ersichtlich ist, wurden vom Sachverständigen für Lärm aufgrund der Stellungnahme einer Verfahrenspartei für ausgewählte Objekte Detailergebnisse gefordert. Diese geforderten Detailergebnisse wurden mit der gegenständlichen ergänzenden Auskunft der ASFINAG vorgelegt und vom Sachverständigen für Lärm in den Stellungnahmen vom 21. September 2018 geprüft und beurteilt. Eine Berechnung für ausgewählte Gebäude entspricht der Forderung des Sachverständigen für Lärm. Es handelt sich, wie aus den Unterlagen ersichtlich, um Vergleichsberechnungen. Es ergibt sich kein neuer Sachverhalt.

Weiter brachte die Umweltorganisation VIRUS unter Punkt 3 ihrer Stellungnahme vor, derzeit lasse die Behörde betreffend das Schutzgut Mensch offensichtlich aus der Gesamtzahl der bisher vorgelegten Berechnungsvarianten auswählen, welches der Ergebnisse zutreffender sein könnte. Die Bestimmtheit des Projektes sei daher nicht gegeben.

Dazu ist festzuhalten, dass die bisherigen Unterlagen und Sachverhalte ausreichend sind, um eine Beurteilung des Vorhabens hinsichtlich des lärmtechnischen Fachbereiches vornehmen zu können. Die schalltechnische Beurteilung wurde durch den Sachverständigen für Lärm durchgeführt. Betreffend das Schutzgut Mensch wurde durch den Sachverständigen für Humanmedizin unter Berücksichtigung der Maßnahmen eine Gefährdung von Leben oder Gesundheit ausgeschlossen (Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens, S. 277).

Die Bestimmtheit des Projektes ist gegeben. Der Sachverständige für Lärm hat in der mündlichen Verhandlung darauf hingewiesen, dass bezüglich der vielen Berechnungen und Neuberechnungen die Projektwerberin alle Ansprüche aus früheren Berechnungen in der Invalidensiedlung auf Maßnahmen gewahrt hat und damit kein Nachteil für die Nachbarn entsteht (siehe Verhandlungsschrift, April/Mai 2016, S. 49).

Die Umweltorganisation VIRUS brachte weiters vor, es werde daher der Antrag 2 gestellt, endlich einmal eine konsistente, vollständige und nachvollziehbar dargestellte sowie auf Richtigkeit überprüfte Version des Lärmprojektes vorzulegen. Dazu gehörten als Mindestanforderung:

- 1. Vollständige Dokumentation des Gebäudebestandes beinhaltend Geschoßzahl, absolute Gebäudehöhe, absolute Höhe der Immissionspunkte sowie deren Höhe über GOK*
- 2. Korrekte Angaben über Lage, Ausrichtung, Fassaden mit Fenstern und Türen*
- 3. Angabe der Immissionspunkte in einer der konkreten Adressen zuordenbaren Form*
- 4. Vollständige Dokumentation aller Berechnungsergebnisse für alle Aufpunkte*
- 5. Angabe der verwendeten Soundplan-Version und der verwendeten Eingabeparameter insbesondere der Größe des verwendeten Suchradius*
- 6. Darstellung der in den Berechnungen der Luftschallimmissionen zur Anwendung kommenden Bodenfaktoren in einer eindeutigen, nachvollziehbaren, unmissverständlichen Weise für das gesamte Projektgebiet. Dies entspräche einer, in einem UVP-Verfahren, zu erwartenden, sorgfältigen, vollständigen und nachvollziehbaren Dokumentierung zu den Berechnungen der Luftschallimmissionen.*
- 7. Berücksichtigung der Reflexionen, Abschirmungen sowie der Bodeneffekte in richtiger und vollständiger Weise.*
- 8. Berücksichtigung der Kumulierung der Luftschallimmissionen durch die Projekte S 1 und S 8 im Bereich des Knotenbauwerkes, Darstellung der Anteile der einzelnen Projekte, Angabe der gesamten Luftschallimmissionen inkl. der Zubringer im Straßennetz*
- 9. Ermittlung der Erwartungswerte und Unsicherheiten aufgrund der Verkehrsprognosen und der Schallausbreitung (Berechnungsverfahren und die Auswirkungen der Softwareupdates) und Einbeziehung in die Ergebnisdarstellung*

Dazu ist seitens der ho. Behörde festzuhalten, dass dieser Antrag eine Wiederholung des Vorbringens darstellt und es wird daher auf die bereits erfolgte Beantwortung verwiesen.

Schließlich brachte die Umweltorganisation VIRUS unter Punkt 3 ihrer Stellungnahme vor, der Antrag auf Zurverfügungstellung von Ergebnistabellen auch in maschinell weiterverarbeitbarer

Form als XLS Datei, wie er vom Bundesverwaltungsgericht bereits in anderen Verfahren gewährt worden sei, werde erneuert und als nunmehriger Antrag 3 diesem Vorbringen beigegeben.

Zur Forderung nach Übermittlung von Lärmimmissionstabellen im .xls-Datenformat ist festzuhalten, dass weder dem AVG noch dem UVP-G 2000 eine Verpflichtung der Behörde entnommen werden kann, den Verfahrensparteien Unterlagen in einem bestimmten Dateiformat zur Verfügung zu stellen.

Die bisherigen Unterlagen und Sachverhalte sind ausreichend, um eine Beurteilung des Vorhabens hinsichtlich des lärmtechnischen Fachbereiches vornehmen zu können.

Unter Punkt 4. (Lärmimmissionen und „Tempo 140“) brachte die Umweltorganisation VIRUS vor, die aktuelle verkehrspolitische Diskussion lasse davon ausgehen, dass der Bundesminister für Verkehr auf einem Großteil des höchstrangigen Straßennetzes eine Erhöhung der höchstzulässigen Geschwindigkeit von 130 auf 140 km/h plane. Deshalb werde weiters der Antrag 4 gestellt, dass die nicht eindeutige Situation hinsichtlich der zulässigen Streckengeschwindigkeiten (Thematik 140 km/h statt 130 km/h und eventuelle Anhebungen der Geschwindigkeiten auf derzeit ebenfalls beschränkten Streckenabschnitten) als zusätzlicher Planfall in den Berechnungen Berücksichtigung finde.

Zur Auseinandersetzung mit diesem Vorbringen wird auf die entsprechenden Ausführungen der ho. Behörde zur Stellungnahme von DI Herbert Hahn vom 23. Oktober 2018 verwiesen.

Abschließend kann bezüglich der Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 24. Oktober 2018 somit festgestellt werden, dass das Vorbringen einerseits bereits im Rahmen des bisherigen UVP-Verfahrens vorgebracht und ausreichend behandelt wurde und andererseits anhand der vorliegenden Unterlagen beantwortet werden konnte. Es wurden keine neuen Tatsachen vorgebracht, die für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens unter Umständen relevant sein können.

IV.3.39. Stellungnahme von Arch. Dipl.-Ing. Constanze Strapetz vom 23. Oktober 2018

Frau Arch. Dipl.-Ing. Constanze Strapetz kritisierte in ihrer Stellungnahme vom 23. Oktober 2018 zunächst, dass die Stellungnahmefrist von zwei Wochen zur Abgabe einer fundierten Stellungnahme viel zu kurz bemessen sei, dies auch bezüglich einer Prüfung durch Spezialisten. Die Projektwerberin und Sachverständigen hätten Monate bis Jahre Zeit für ihre Stellungnahmen und daher sei eine Frist von mindestens sechs Wochen angemessen.

Dem Ansuchen auf Erstreckung der Frist zur Abgabe einer Stellungnahme war nicht stattzugeben, da aus Sicht der ho. Behörde die gesetzte Frist gemäß § 45 Abs. 3 AVG im Hinblick auf den Umfang der Unterlagen angemessen war und ausreichte, eine Stellungnahme abzugeben.

Frau Arch. Dipl.-Ing. Constanze Strapetz brachte weiters vor, mit der Stellungnahme des Sachverständigen Neunkirchen liege nun die 4. Berechnung der Projektwerberin zu den Schallemissionen des Projektes vor. Alle Berechnungsversionen ergäben unterschiedliche Ergebnisse, die ohne Sicherheiten auf Zehntel dB genau berechnet worden seien. Die Ergebnisse würden sich bei jeder Neuberechnung unterscheiden. Durch die unterschiedlichen Berechnungsverfahren und unterschiedliche Programmversionen der Programme variierten die

Ergebnisse. In der Verhandlung sei vom Sachverständigen Sammer festgestellt worden, dass die Verkehrsprognose eine Unsicherheit von 30 % aufweise. Diese Unsicherheit sei als Sicherheitsaufschlag in die Lärmemissionsberechnung einzubeziehen. Viele Objekte lägen nur um Zehntel dB unter den Grenzwerten. Unter Einbeziehung der geforderten Sicherheit, würden sich mehr Objekte mit Anspruch auf objektseitigen Schutz ergeben.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass das Thema Unsicherheiten und etwaige Sicherheitsaufschläge betreffend die Verkehrsprognose und die schalltechnische Immissionsberechnung im Verfahren bereits ausreichend behandelt wurde. Es ist auf die Beantwortung im Stellungnahmenband 1, Einwand 12.3, S. 67 f, durch den Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit und den Sachverständigen für Lärm zu verweisen.

Bezüglich Behandlung der Unsicherheiten für das Fachgebiet Verkehr wird ergänzend auf das TGA 01 und die Verhandlungsschriften verwiesen, insbesondere wird auf die Diskussion in der mündlichen Verhandlung zwischen dem Sachverständigen für Verkehr und dem Privatgutachter der Umweltorganisation VIRUS (Dr. Vrtala) verwiesen. Es ergibt sich somit kein neuer Sachverhalt.

Das Rechenverfahren für die Lärmberechnung wurde vom Sachverständigen für Lärm geprüft und es entspricht dem Stand der Technik.

Die anzuwendende schalltechnische Methodik und Unsicherheiten wurden im UVP-Verfahren bereits ausreichend behandelt.

Frau Arch. Dipl.-Ing. Constanze Strapetz brachte weiters vor, in der Verhandlung sei ein Sachverständiger für Wärmeschutz gefordert worden. Da bis jetzt noch kein entsprechender Sachverständiger beigezogen worden sei, werde der Antrag erneut gestellt.

Dazu ist festzuhalten, dass in der mündlichen Verhandlung die Forderung zur Beiziehung eines Bauphysikers bereits ausreichend behandelt wurde. Es wird diesbezüglich auf die Verhandlungsschrift, April/Mai 2016, S. 17, S. 134, S. 214 f, S. 216, S. 245 f, S. 340, verwiesen. Insbesondere ist auf die zusätzliche Maßnahmenforderung des Sachverständigen für Lärm zu verweisen (vgl. Verhandlungsschrift, April/Mai 2016, S. 386, S. 413), welche von der ho. Behörde im gegenständlichen Bescheid als Auflage 2.20 vorgeschrieben wird. In der Fortsetzung der mündlichen Verhandlung wurde zu diesem Thema von der Einwenderin erneut ein Vorbringen erstattet und es ist auf die Antwort des Sachverständigen für Lärm zu verweisen (vgl. Verhandlungsschrift November 2016, S. 75 f).

Frau Arch. Dipl.-Ing. Constanze Strapetz brachte weiters vor, die S 1 und S 8 West und Ost seien nicht kumulativ in der Lärmemissionsberechnung betrachtet worden, wie schon in der Verhandlung von Anrainern gefordert und in der Verhandlung der S 1 beim BVwG festgestellt worden sei. Hiermit werde der Antrag, S 1, S 8 West und Ost kumulativ zu betrachten, wiederholt. Bei kumulativer Betrachtung sei für bedeutend mehr Objekte objektseitiger Schallschutz zu erwarten.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass die kumulativen Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Projekt S 1, Schwechat – Süßenbrunn, im gegenständlichen Verfahren geprüft wurden.

Das Thema der kumulativen Berücksichtigung von S 8 West und Ost bzw. die abschnittsweise Genehmigung von Bundesstraßenvorhaben wurde im UVP-Verfahren ebenfalls ausreichend behandelt. Es wird exemplarisch auf den Stellungnahmenband 1, Einwand 29.12, S. 139, 29.10, S. 137 f, Einwand 29.32, S. 158 f, Einwand 30.6, S. 227 f, Einwand 30.31, S. 258 f verwiesen. Weiters wird auf die Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 62 f, S. 244 f, verwiesen. Weiters ist auf Punkt IV.2 des Bescheides zu verweisen.

Frau Arch. Dipl.-Ing. Constanze Strapetz brachte weiters vor, die Überplattung des Knotens S 1/S 8 sei den Kosten für passive Maßnahmen sowie den Kosten für Schallschutzwände und Erdwälle nachvollziehbar gegenzurechnen. Bei dieser Gegenüberstellung sei der geforderte Sicherheitszuschlag aufgrund der Unsicherheiten in der Verkehrsprognose miteinzubeziehen.

Dazu ist festzuhalten, dass das Thema „Einhausung des Knotens“ im UVP-Verfahren bereits ausreichend behandelt wurde. Es wird auf die Verhandlungsschrift, April/Mai 2016, S. 50, S. 217, verwiesen.

Frau Arch. Dipl.-Ing. Constanze Strapetz brachte weiters vor, die S 8 (Süd) sei kostenmäßig zu prüfen und der Variante der S 8 (Nord) gegenüberzustellen. Da der Streckenverlauf der S 8 Nordvariante eindeutig länger sei, werde die S 8 Süd die kostengünstigere Variante der S 8 darstellen. Es sei vom BMVIT zu prüfen, ob diese Variante nicht für die ÖsterreicherInnen die bessere und kostengünstigere Variante darstelle.

Zu diesem Einwand betreffend Trassenvarianten und Wirtschaftlichkeit ist festzuhalten, dass eine ausreichende Behandlung im UVP-Verfahren erfolgte. Bereits im Stellungnahmenband wurde in der Einleitung und in den Stellungnahmen der UVP-Koordination wie folgt ausgeführt: „Von der Behörde ist das eingereichte Projekt inklusive der vorgesehenen Anschlussstellen mit den Anbindungen an das untergeordnete Straßennetz im Hinblick auf dessen Umweltverträglichkeit zu beurteilen. Etwaige Trassenvarianten im untergeordneten Straßennetz sowie Änderungen des Trassenverlaufs sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens. Ebenso sind finanzielle Fragen betreffend Wirtschaftlichkeit, Entschädigungen und Grundablösen nicht Gegenstand des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens. Die Wirtschaftlichkeit des zu errichtenden Straßenzuges ist jedoch ein Kriterium bei der Genehmigung nach § 4 Abs.1 BStG 1971 und wird von der Behörde im Rahmen dieses Verfahrens geprüft.“ Diesbezüglich ist auch auf Punkt VI.2. der Begründung zu verweisen.

Frau Arch. Dipl.-Ing. Constanze Strapetz brachte weiters vor, die aktuelle Berechnung umfasse nur eine kleine, selektive Auswahl von Aufpunkten vor Gebäudefassaden. Es werde beantragt, für die gesamte Anzahl der Häuser die neue Berechnungsvariante mit Einberechnung des geforderten Sicherheitsaufschlages für das gesamte Planungsgebiet mit Einbezug der S 1 zu berechnen.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass bezüglich Sicherheitsaufschlag auf die obigen Ausführungen verwiesen wird. Wie aus den gegenständlichen Unterlagen (Ergänzende Unterlagen betreffend den Fachbereich Lärm, Auskunft gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G idgF Schalltechnik: Bereich Invalidensiedlung und Helmahof, Juli 2018 und Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018) ersichtlich ist, wurden vom Sachverständigen für Lärm aufgrund der Stellungnahme einer Verfahrenspartei für ausgewählte Objekte Detailergebnisse gefordert. Diese geforderten Detailergebnisse wurden mit der gegenständlichen ergänzenden Auskunft der ASFINAG vorgelegt und vom

Sachverständigen für Lärm in den Stellungnahmen vom 21. September 2018 geprüft und beurteilt. Eine Berechnung für ausgewählte Gebäude entspricht der Forderung des Sachverständigen für Lärm. Es handelt sich, wie aus den Unterlagen ersichtlich, um Vergleichsberechnungen und nicht, wie in der Einwendung behauptet, um eine neue Berechnungsvariante. Die mit obigem Einwand geforderte Berechnung für die gesamte Anzahl der Häuser ist somit nicht erforderlich. Es ergibt sich kein neuer Sachverhalt.

Abschließend kann daher bezüglich der Stellungnahme von Frau Arch. Dipl.-Ing. Constanze Strapetz vom 23. Oktober 2018 festgestellt werden, dass das Vorbringen einerseits bereits im Rahmen des bisherigen UVP-Verfahrens vorgebracht und ausreichend behandelt wurde und andererseits anhand der vorliegenden Unterlagen beantwortet werden konnte. Es wurden keine neuen Tatsachen vorgebracht, die für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens unter Umständen relevant sein können.

IV.3.40. Stellungnahme von Mag. Wilhelm-Wolfgang Strapetz vom 23. Oktober 2018

Die Stellungnahme von Mag. Wilhelm-Wolfgang Strapetz vom 23.10.2018 entspricht der Stellungnahme von Frau Arch. Dipl.-Ing. Constanze Strapetz vom 23.10.2018. Es wird somit auf die obige Auseinandersetzung mit dieser Stellungnahme verwiesen.

IV.3.41. Stellungnahme der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling vom 23. Oktober 2018

Die Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling brachte in ihrer Stellungnahme vom 23. Oktober 2013 im Wesentlichen vor, die Projektwerberin und der Sachverständige für Lärm hätten nun endlich die Problematik erkannt und von der Bürgerinitiative angeführte Fehler gefunden. Es seien allerdings die Befürchtungen der Bürgerinitiative nicht verstanden worden, weil es nicht nur um die falschen Gebäudehöhen selbst gegangen sei, sondern starke Auswirkungen auf die umliegenden Objekte zu befürchten seien. Es sei zu besorgen, dass es mehr Objekte in den Siedlungen gebe, die Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen hätten.

Die Durchsicht der Unterlagen sei schwer gewesen, weil die Tabellen nicht elektronisch und bearbeitbar übermittelt worden seien, wie es Stand der Technik wäre, sondern nur in Papierform. Die Skizzen im Anhang der Unterlagen seien klein und unlesbar. Es sei nach Durchsicht der Unterlagen nicht zielführend, bei einzelnen Objekten einen eingeschränkten Bereich von wenigen Winkelgraden zu betrachten.

Es werde Folgendes gefordert:

- *Betrachtung der gesamten Auswirkungen der S 8*
- *Fahrzeuge der S 8 würden sich im Knoten zur S 1 nicht auflösen, sondern auf der S 1 weiterfahren*
- *Der durch die S 8 induzierte Verkehr der S 1 müsse mitberücksichtigt werden.*
- *Alleinige Betrachtung der Auswirkungen der S 8 seien nicht zulässig. Bei der UVP S 1 sei die Betrachtung von S 8 und S 1, vor allem im Bereich Invalidensiedlung, zwingend vorgeschrieben worden.*
- *Die Invalidensiedlung werde vom Verkehr der S 8 fast umrundet. Somit sei die Betrachtung mittels Einwirkwinkel vom Knoten S 1/S 8 sinnfrei und widerspreche der allgemeinen Lebenserfahrung.*

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass die bisherigen Unterlagen und Sachverhalte, präzisiert durch die aktuell vorgelegte Auskunft, ausreichend sind, um eine Beurteilung des

Vorhabens hinsichtlich des lärmtechnischen Fachbereiches vornehmen zu können (siehe auch die Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018). Die vorgebrachten Einwendungen bringen dazu keine neuen Sachverhalte und vermögen nicht die getroffene Beurteilung in Frage zu stellen.

Die kumulativen Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Projekt S 1, Schwechat – Süßenbrunn, wurden im gegenständlichen Verfahren geprüft.

Wie aus den gegenständlichen Unterlagen (Ergänzende Unterlagen betreffend den Fachbereich Lärm, Auskunft gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G idgF Schalltechnik: Bereich Invalidensiedlung und Helmahof, Juli 2018, und Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018) ersichtlich ist, wurden vom Sachverständigen für Lärm aufgrund der Stellungnahme einer Verfahrenspartei für ausgewählte Objekte Detailergebnisse gefordert. Diese geforderten Detailergebnisse wurden mit der gegenständlichen ergänzenden Auskunft der ASFINAG vorgelegt und vom Sachverständigen für Lärm geprüft und beurteilt. Eine Berechnung für ausgewählte Gebäude entspricht der Forderung des Sachverständigen für Lärm. Es handelt sich wie aus den Unterlagen ersichtlich um Vergleichsberechnungen. Die mit obigem Einwand geforderte Berechnung für die gesamte Anzahl der Häuser ist somit nicht erforderlich. Es ergibt sich kein neuer Sachverhalt.

Die Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling brachte weiters vor, den Ausführungen des Sachverständigen für Lärm könne nicht gefolgt werden, wenn dieser schreibe: „Geht man auf die Darstellung der Einwenderin ein und unterstellt eine Traufenhöhe von 6,41 m erhöht sich der maßgebende Immissionseintrag in der Nacht auf der maßgebenden Nordfassade im Obergeschoß nach Einschätzung des SV Lärm um ca. 2-3 Zehntel dB ...“

Auf der anderen Seite halte die Projektwerberin fest, es komme zu einer Pegeländerung von 13 dB, wenn man nur bei einem Gebäude W148 die Höhe um 1,6 m ändere.

Da nicht vollständig und teilweise unlesbare Unterlagen in so kurzer Zeit übermittelt worden seien, sei eine umfassende Prüfung nicht möglich. Es sei aber interessant, dass Erhöhungen im Zehntel dB Bereich liegen, aber Reduktionen gleich 13 dB betragen.

Dazu ist festzuhalten, dass es sich um die Wiederholung eines bereits vorgebrachten Einwandes handelt, der durch die Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 15. März 2018 beantwortet wurde. Es ergibt sich kein neuer Sachverhalt.

Gemäß Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018 zeigen die Detailergebnisse, dass die Pegelunterschiede zwischen den Berechnungen auf Grund der geänderten, evaluierten Gebäudesituation plausibel und nachvollziehbar sind. Pegeländerungen in dieser Größenordnung sind aufgrund der geänderten Gebäudesituation durchaus erklärbar.

Weiters werden in der gegenständlichen Stellungnahme zwei Punkte aus der Stellungnahme der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling vom 08. März 2018 betreffend Fristsetzung und Wirtschaftlichkeit wiederholt.

Zu diesem Vorbringen wird auf die Auseinandersetzung der ho. Behörde mit der Stellungnahme der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling vom 08. März 2018 verwiesen.

Weiters werden seitens der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling folgende Anträge gestellt:

Anträge 1.-5. [entsprechen inhaltlich (teilweise wortident) den Anträgen der Stellungnahme vom 08. März 2018]

Antrag 6. Übermittlung der vollständigen und überprüfbaren Unterlagen in elektronischer Form

Antrag 7. Fristverlängerung, um ausreichend Zeit für eine Stellungnahme durch eine Fachkraft auf gleicher fachlicher Ebene zu erhalten.

Bezüglich der Anträge 1.-5. wird auf die Auseinandersetzung der ho. Behörde mit der Stellungnahme der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling vom 08. März 2018 verwiesen.

Bezüglich Antrag 6. ist aus Sicht der ho. Behörde festzuhalten, dass die bisherigen Unterlagen und Sachverhalte, präzisiert durch die vorgelegte Auskunft, ausreichend sind, um eine Beurteilung des Vorhabens hinsichtlich des lärmtechnischen Fachbereiches vornehmen zu können (siehe auch Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018). Dass die Unterlagen im Rahmen eines Parteiengehörs zwingend in elektronischer Form zu übermitteln wären, kann weder dem UVP-G 2000 noch dem AVG entnommen werden.

Bezüglich Antrag 7. ist festzuhalten, dass dem Ansuchen auf Erstreckung der Frist zur Abgabe einer Stellungnahme nicht stattgegeben war, da aus Sicht der ho. Behörde die gesetzte Frist gemäß § 45 Abs. 3 AVG im Hinblick auf den Umfang der Unterlagen angemessen war und ausreichte, eine Stellungnahme abzugeben. Bezüglich der Möglichkeit der Einholung einer fachspezifischen Unterstützung, ist festzuhalten, dass es der Partei zumutbar war, sich im Laufe des Verfahrens sachverständigen Beistand zu holen und es war daher nicht geboten, aufgrund dieses Vorbringens die Frist zu verlängern.

Abschließend kann somit bezüglich der Stellungnahme der Bürgerinitiative lebenswertes Neu Essling vom 23. Oktober 2018 festgestellt werden, dass das Vorbringen einerseits bereits im Rahmen des bisherigen UVP-Verfahrens vorgebracht und ausreichend behandelt wurde und andererseits anhand der vorliegenden Unterlagen beantwortet werden konnte. Es wurden keine neuen Tatsachen vorgebracht, die für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens unter Umständen relevant sein können.

IV.3.42. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ vom 23. Oktober 2018

Die Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ kritisierte in ihrer Stellungnahme vom 23. Oktober 2018 zunächst, dass durch die Fristsetzung von nur zwei Wochen das Recht auf Parteiengehör verletzt worden sei. Durch die selektive Übermittlung sei das Prinzip der Öffentlichkeitsbeteiligung erneut verletzt worden.

Dazu wird festgehalten, dass die von der Behörde den Parteien im Rahmen des Parteiengehörs gewährte Frist zur Abgabe einer Stellungnahme im Hinblick auf den Umfang der Unterlagen angemessen war.

Soweit kritisiert wird, durch die „selektive Übermittlung“ sei das Prinzip der Öffentlichkeitsbeteiligung verletzt worden, ist zu erwidern, dass sich aus § 45 Abs. 3 AVG nicht ableiten lässt, dass die Behörde verpflichtet wäre, in einem Mehrparteienverfahren jede Stellungnahme einer Partei zum Ergebnis des Ermittlungsverfahrens der anderen Partei zur Kenntnis zu bringen (vgl. VwGH 17.02.1999, 95/03/0120). Demnach kann es auch nicht als

rechtswidrig erkannt werden, wenn die Behörde fachgutachterliche Stellungnahmen, die sich mit von Verfahrensparteien eingebrachten Stellungnahmen auseinandersetzen, nicht auch allen anderen Verfahrensparteien im Rahmen des Parteiengehörs übermittelt.

Unter Punkt 1. erstattete die Bürgerinitiative BUH ein Vorbringen zur Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018.

Unter Punkt 1.1 (Zu der Neuberechnung der ASFINAG vom 15.03.2017) brachte die BUH im Wesentlichen vor, die Unterschiede in den Berechnungen seien nicht auf die Revision der Gebäudesituation zurückzuführen, weil auch Gebäude betroffen seien, an denen keine Veränderungen durchgeführt worden seien. Die Maßnahme 2.N3 verweise lediglich auf künftige Detailuntersuchungen gemäß § 14 BStLärmIV, leiste jedoch keinen Beitrag zur Erörterung des Sachverhaltes. Die hohen Abweichungen der Berechnungen voneinander hätten vom Sachverständigen für Lärm nicht begründet werden können.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass in der Einwendung Punkt 1.1 der Punkt 1.2 der Stellungnahme der BUH vom 27. August 2017 wiederholt wird.

Zu diesem Vorbringen wurde eine Stellungnahme vom Sachverständigen für Lärm, datiert mit 29. September 2017, eingeholt, die ebenfalls in der gegenständlichen Einwendung der BUH zitiert wird.

Die eingebrachten Einwendungen sind ausreichend behandelt worden, es wird auf die Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärm vom 27. April 2017 und 29. September 2017 verwiesen. Dies gilt insbesondere auch für die Ausführungen zur Anwendbarkeit der RVS 04.02.11 in Zusammenhang mit der BStLärmIV betreffend Immissionsort Mitte der Fenster (siehe die Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 27. April 2017, S. 13).

Die Maßnahmenforderung 2.N3 trägt der sich ständig ändernden Gebäudesituation Rechnung und wurde als Auflage 2.21 im gegenständlichen Bescheid vorgeschrieben.

Aus Sicht der ho. Behörde sind die Pegelunterschiede auf die geänderte Gebäudesituation zurückzuführen und somit erklärbar.

Die BUH brachte unter Punkt 1.1 (Zu der Neuberechnung der ASFINAG vom 15.03.2017) weiters im Wesentlichen vor, in der Verkehrsuntersuchung sei kein Planfall S8max definiert, sondern nur ein Planfall 1-Max 2025. Aus den Unterlagen der ASFINAG, Juli 2018 für das Gebäude „W050, Telephonweg 349/7“ könne keine lagemäßige Verschiebung der Fassaden-Immissionspunkte an der Nordseite entnommen werden. Die dargestellte Ansicht von Südwesten zeige die gegenständliche Nordseite nicht. Gemäß der Abbildung habe sich die Lage der Nordfassade nicht wesentlich geändert. Eine lagemäßige Änderung im Meterbereich bei einer mehrere 100 m entfernten Schnellstraße könne keine Differenzen im dB-Bereich verursachen. Weiters sei die Darstellung nicht ganz nachvollziehbar, weil eine Legende für die grünen Flächen fehle.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass sich „S8 max“ bereits als Spaltenbeschriftung in der Einlage WU 07A, Februar 2016, findet. In der mündlichen Verhandlung, am 7. VH-Tag, 25. Mai 2016, erfolgte eine Auseinandersetzung zwischen der Einschreiterin (BUH, vertreten durch Ing. Bloms) und dem Fachberichtsersteller DI Walter (als Projektant für die ASFINAG) zu den Planfällen. Es wird auf die Verhandlungsschrift verwiesen (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 343 f).

Aus Anhang 2, Lage der Immissionspunkte Objekt W050, der in Abb. 1 der gegenständlichen Stellungnahme angeführt wird, ist ersichtlich, dass es für den grünen Kubus (gemäß Legende „Gebäude 2017“) zu einer lagemäßigen Verschiebung und somit auch zu einer lagemäßigen Verschiebung der Immissionspunkte an der Fassade gekommen ist. Die eingebrachten Einwendungen sind ausreichend behandelt worden, es wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018 verwiesen.

Die BUH brachte unter Punkt 1.1 (Zu der Neuberechnung der ASFINAG vom 15.03.2017) weiters im Wesentlichen vor, die Abbildung 1 zeige erneut, dass die Modellierung mittels „Modellkubus“ nicht ausreichend genau sei, um eine Genauigkeit der Berechnung von 0,1 dB zu erreichen. Aus Abbildung 3 sei ersichtlich, dass das Gebäude über einen Vorbau mit Terrasse und Carport an der Südseite verfüge. Durch Giebelwände und Dachflächen des Gebäudes W050 seien völlig unterschiedliche Reflexionen und Abschirmwirkungen zu erwarten, als beim Modellkubus mit halber Dachhöhe. Auch die Lage der Dachflächenfenster stimme nicht mit den Immissionspunkten am Modellkubus überein.

Dazu ist festzuhalten, dass der Sachverständige für Lärm zur Modellbildung und Gebäudemodellierung bereits in seiner Stellungnahme vom 29. September 2017 auf die bisherigen Stellungnahmen verwiesen hat.

Weiters wird in der gutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 29. September 2017 festgestellt, dass die Modellierung dem Stand der Technik entspricht.

Die BUH brachte unter Punkt 1.1 (Zu der Neuberechnung der ASFINAG vom 15.03.2017) weiters im Wesentlichen vor, die höhere Abschirmwirkung der Objekte W042, W043, W044 und W045 könne im Gegensatz zur Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm die Differenz in den Rechenergebnissen nicht erklären. Dass sich durch Änderung der Gebäudehöhen in einem Abschnitt mit einem Winkelsektor von nur 14°, in dem noch andere Gebäude vorhanden seien, die Immissionen im dB-Bereich ändern, sei nicht plausibel, weil die gegenständlichen Gebäude von Norden und Osten durch Immissionen der Schnellstraße betroffen seien. Die eklatante Differenz im Nullplanfall von -2,9 dB könne nicht erklärt werden.

Die Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm stehe weiters im Widerspruch mit den Ausführungen der ASFINAG.

Die Berechnung sei nicht nachvollziehbar.

Nach RVS 04.02.11 dürften Winkelsektoren maximal 9° betragen. Bei einer Länge von 2801 m des Knotens S 1/S 8 betrage der Winkelsektor um die 90°.

Mit dem Nachweis in der Neuberechnung sei nichts gewonnen.

Ein Planfall sei nicht angegeben worden.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass der Aussage, dass die in der RVS 04.02.11 festgelegten Vorgaben in Bezug auf die Winkelsektoren nicht eingehalten werden könnten, nicht gefolgt werden kann. Die ho.Behörde geht aufgrund der Aussagen des Sachverständigen für Lärm davon aus, dass die diesbezüglichen Vorgaben der RVS bei der Berechnung eingehalten wurden. Es kann jedenfalls aufgrund der von der Projektwerberin gewählten Winkeldarstellung nicht auf eine Nichteinhaltung der RVS geschlossen werden.

Vom Sachverständigen für Lärm wurden die Ausführungen der ASFINAG geprüft und als schlüssig, plausibel und nachvollziehbar beurteilt. Es wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018 verwiesen.

Bezüglich Planfall ist eindeutig erkennbar, dass es sich um den Planfall „Vorhaben S8max“ handelt, wenn man Anhang 6, S. 1, mit Anhang 1, S. 1, vergleicht. Weiters findet sich in Anhang 6, S. 1, in der Tabellenüberschrift ebenfalls die Bezeichnung „Gegenüberstellung S8 Maximalbelastung“.

Die BUH brachte unter Punkt 1.1 (Zu der Neuberechnung der ASFINAG vom 15.03.2017) weiters im Wesentlichen vor, die Berechnungen (Vergleich von L_{night} zwischen WU 10-1 und Neuber. 2017 mittels Tabelle) seien nicht nachvollziehbar. Ein Abschnitt mit einem Winkelsektor von nur 14° würde keinen L_{night} von 39,8 dB erzeugen. Der Projektant habe seinen eigenen Nachweis ad absurdum geführt.

Dazu ist festzuhalten, dass die Werte in der Tabelle 1 der gegenständlichen Stellungnahme zum Vergleich des L_{night} für W 050 nachvollzogen werden konnten. Gemäß Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018 zeigen die Detailergebnisse, dass die Pegelunterschiede zwischen den Berechnungen auf Grund der geänderten, evaluierten Gebäudesituation plausibel und nachvollziehbar sind.

Aus der Sicht des Sachverständigen für Lärm sind Pegeländerungen in dieser Größenordnung aufgrund der geänderten Gebäudesituation durchaus erklärbar.

Der L_{night} Wert von 39,8 dB wurde für den Planfall „S8max“ berechnet. Zum Planfall „S8max“ wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Die BUH brachte unter Punkt 1.1 (Zu der Neuberechnung der ASFINAG vom 15.03.2017) weiters im Wesentlichen vor, die Lage der Straßenabschnitts-ID sei nicht bekannt. Die Längen seien für einen Winkelsektor von maximal 9° gemäß RVS 04.02.11 teilweise viel zu lang. Die Berechnungsmethode der Software orientiere sich ohnehin nicht an der Methode der RVS 04.02.11, wenn im gegenständlichen Projekt negative Dauerschallpegel ausgewiesen werden. Per Definition könnten keine negativen Werte auftreten. Beispielsweise im Abschnitt Ast. Deutsch Wagram Rampe 103 werde ein negativer Pegel von - 48,6 dB ausgewiesen.

Dazu ist festzuhalten, dass aufgrund der Festlegungen in einschlägigen Richtlinien negative Pegel möglich sind.

Die BUH erstattet unter Punkt 1.1 (Zu der Neuberechnung der ASFINAG vom 15.03.2017) weiters ein Vorbringen zur Methodik (GPM 2005 auf GPM 1982), zu Unsicherheiten und Aussagen des Geschäftsführers der SoundPlan GmbH.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass das Rechenverfahren für die Lärmberechnung vom Sachverständigen für Lärm geprüft wurde und dass es dem Stand der Technik entspricht.

Die anzuwendende schalltechnische Methodik und Unsicherheiten wurden im UVP-Verfahren bereits ausreichend behandelt.

Die genannten allgemeinen Ausführungen aus einem Vortrag des Geschäftsführers der SoundPlan GmbH sind für das gegenständliche UVP-Verfahren nicht maßgeblich. Im gegenständlichen Verfahren ist die BStLärmIV anzuwenden. Die von der ASFINAG vorgelegten Unterlagen wurden vom Sachverständigen für Lärm geprüft und beurteilt.

Die BUH brachte unter Punkt 1.1 (Zu der Neuberechnung der ASFINAG vom 15.03.2017) weiters im Wesentlichen vor, das Gebäude W035 liege am nordöstlichen Rand der Invalidensiedlung. Geänderte Gebäudehöhen in der Invalidensiedlung könnten sich daher kaum auswirken. Die Abnahmen betrügen im Planfall 1-E bis zu 1,2 dB, im Nullplanfall blieben die Werte gleich. Dies im Gegensatz zum etwa 200 m entfernten Gebäude W050 (-2,9 dB). Auf der Ostseite des Gebäudes komme es ebenfalls zu einer unerklärlichen Reduktion der Immissionen. Es werde vermutet, dass die Randbedingungen der Berechnung erheblich verändert worden seien. Aus welchem Verkehrsaufkommen der Nullplanfall überhaupt resultiere, wenn von Gemeindestraßen kein Verkehrsaufkommen bekannt sei, bleibe ein noch größeres Rätsel.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass gemäß Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018 die Detailergebnisse zeigen, dass die Pegelunterschiede zwischen den Berechnungen auf Grund der geänderten, evaluierten Gebäudesituation plausibel und nachvollziehbar sind.

Aus der Sicht der der ho. Behörde sind die genannten Pegelunterschiede auf die geänderte Gebäudesituation zurückzuführen und somit erklärbar.

Das Thema Verkehrsaufkommen auf Gemeindestraßen wurde bereits ausreichend behandelt. (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 202 ff, 205 f, Stellungnahmenband 1, S. 234 ff, S. 237 f, S. 245 f, Stellungnahmenband 2, S. 15)

Die BUH brachte unter Punkt 1.1 (Zu der Neuberechnung der ASFINAG vom 15.03.2017) weiters im Wesentlichen vor, bei einem Vergleich W050 und W051 seien auf Grund der fast gleichen Lage und Abschirmung ähnliche Immissionen zu erwarten. Es ergäben sich jedoch unerklärlich hohe Differenzen.

Dazu ist festzuhalten, dass die Pegelunterschiede auf die geänderte Gebäudesituation zurückzuführen und somit erklärbar sind.

Die BUH brachte unter Punkt 1.1 (Zu der Neuberechnung der ASFINAG vom 15.03.2017) weiters im Wesentlichen vor, die Projektanten wiesen ausdrücklich darauf hin, dass für beide Vorhaben (S 8 West und Beschwerdefahren S 1, Schwechat – Süßenbrunn, vor dem BVwG) die gleichen Gebäudedaten und Gebäudemodelle verwendet worden seien. Die Berechnungsergebnisse seien in beiden Verfahren mit März 2017 datiert. Der Vergleich der Vorhaben S 1 und S 8 beweise, dass eine Berechnung mit einer Genauigkeit von 0,1 dB (BStLärmIV) unmöglich sei. Es werde der Antrag gestellt, das BMVIT möge das Vorhaben abweisen, da die mehrmals vorgelegten schalltechnischen Berechnungen die Anforderungen der BStLärmIV (u.a. Genauigkeit von 0,1 dB) nicht erfüllten. Falls dem Antrag zur Abweisung nicht stattgegeben werde, möge die PW gemäß Umweltinformationsgesetz angewiesen werden, die auf der Homepage des BMVIT nicht veröffentlichten schalltechnischen Berechnungsergebnisse zum Vorhaben S 1 Spange Seestadt im Bereich Invalidensiedlung zur Verfügung zu stellen.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass die Anforderungen der BStLärmIV und etwaige Unsicherheiten im UVP-Verfahren bereits ausreichend behandelt wurden (z.B. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 48, zum Vorbringen von Herrn DI Hahn, S. 105, S. 303).

Maßgeblich ist die sachverständige und rechtliche Beurteilung im jeweiligen Verfahren. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Einreichunterlagen im BVwG-Verfahren zur S 1, Schwechat –Süßenbrunn, und die Einreichunterlage zur S 1 Spange Seestadt Aspern nicht Gegenstand der Beurteilung im gegenständlichen Verfahren sind. Somit ist aus Sicht der ho. Behörde auf einen tabellarischen (Pegel-) Vergleich mit den genannten Straßenprojekten nicht einzugehen.

Der Antrag, schalltechnische Berechnungsergebnisse zum Vorhaben S 1 Spange Seestadt im Bereich Invalidensiedlung zur Verfügung zu stellen, betrifft nicht das gegenständliche Vorhaben.

Die BUH brachte unter Punkt 1.2 (Zu den Planfällen) im Wesentlichen vor, der Planfall S8max sei nicht definiert. Es sei nicht nachvollziehbar, warum sich in den Berechnungen eine Spalte „S8 max“ und „S8 max mit S1“ befinde, weil ohne die S 1 die S 8 nicht für den Verkehr freigegeben werden könne. Den Ausführungen in der Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018 sei zu entgegnen, dass nicht die Streichung des S8-Maximalplanfalles gefordert wurde, sondern die Streichung eines undefinierten Planfalles „S8 max“, der aufgrund des Planfalles „S8 max mit S1“ impliziere, es sei die S 8 ohne die S 1 berechnet worden.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass es sich um eine erneute Wiederholung des Vorbringens vom 27. August 2017, das ebenso als Wiederholung mit der Einwendung vom 05. März 2018 vorgebracht wurde, handelt.

Die verwendeten Planfälle sind in den Einreichunterlagen ausreichend definiert. Zum Planfall „S8max“ wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Die vorgebrachten Einwendungen bringen dazu keine neuen Sachverhalte und vermögen nicht die getroffene Beurteilung in Frage zu stellen.

Weiters ist auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018, S. 3, „Zu 2.2, Punkt 1.3 der Stellungnahme BUH“ zu verweisen.

Die BUH brachte unter Punkt 1.3 (Zu den Verkehrszahlen) im Wesentlichen vor, mit Vorbringen vom 27. August 2017 sei seitens der BUH eingewendet worden, in der Lärmberechnung 2017 seien keine Angaben zu den Emissionsansätzen bzw. Verkehrszahlen zu finden. Die Emissionsansätze seien spätestens seit der ECE Straßenverkehrszählung 2015 veraltet. Es sei daher der Antrag ergangen, die Verkehrszahlen und die Emissionsansätze mit der ECE Straßenverkehrszählung zu aktualisieren. Der Sachverständige für Lärm sei darauf in seiner Stellungnahme vom 29. September 2017 nicht eingegangen. Nunmehr führe der Sachverständige in der Stellungnahme vom 21. September 2018 aus, dass aus Sicht des Fachbereichs Lärm bezüglich Aktualisierung der Straßenverkehrszählung auf das Monitoring verwiesen werde. Die Emissionsansätze seien den Unterlagen zu entnehmen und seien mit der Neuberechnung 2017 nicht geändert worden. Die BUH entgegne nun, Monitoring könne keine rechtskonforme UVP ersetzen. Weiters werde von der BUH ein RH-Bericht zitiert. Der Sachverständige habe sich selbst widersprochen, wenn er einerseits meine, die Emissionsansätze

wären den Unterlagen zu entnehmen und andererseits festgestellt, diese seien in der Neuberechnung 2017 nicht dargestellt. Es ergehe der Antrag, Verkehrszahlen und Emissionsansätze der Neuberechnung bekannt zu geben und die Verkehrszahlen der Schnellstraßen mit der ECE Straßenverkehrszählung zu aktualisieren.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass das Einreichprojekt vom Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit geprüft und als schlüssig, plausibel und nachvollziehbar beurteilt wurde. Weiters wurden mit den TGA interdisziplinär abgestimmte Maßnahmen zur Sicherstellung der Umweltverträglichkeit gefordert. Im Jahr 2016 wurden sowohl die TGA als auch die erforderlichen TGA-Ergänzungen verfasst und die mündliche Verhandlung durchgeführt. Die Beurteilung der Verkehrsprognose wurde aufrechterhalten und eine Ergänzung bzw. Aktualisierung der Verkehrsprognose war aus fachlicher Sicht nicht erforderlich. Die Verkehrsprognose entspricht dem Stand der Technik und ist nicht als veraltet anzusehen.

Die Sinnhaftigkeit und Zulässigkeit von Monitoringmaßnahmen wurden im Verfahren bereits ausreichend behandelt. Es wird beispielhaft auf die entsprechenden Ausführungen in der mündlichen Verhandlung verwiesen.

Zum vermeintlichen Widerspruch des Sachverständigen für Lärm ist lediglich erläuternd festzustellen, dass die Emissionsansätze in der Neuberechnung 2017 nicht darzustellen waren, weil diese unverändert blieben und somit den bisherigen Verfahrensunterlagen entnommen werden können.

Die BUH brachte unter Punkt 1.3 (Zu den Verkehrszahlen) weiters im Wesentlichen vor, laut Lärmuntersuchung S 8 habe kein einziger Anrainer der L6 Parbasdorferstraße Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Laut Lärmuntersuchung der S 1 Seestadt Aspern hätten alle Anrainer der L6 Parbasdorferstraße Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Maßgeblich ist die sachverständige und rechtliche Beurteilung im jeweiligen Verfahren. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Einreichunterlagen zur S 1 Spange Seestadt Aspern nicht Gegenstand der Beurteilung im gegenständlichen Verfahren sind. Somit ist auf den Vergleich mit den genannten Straßenprojekte nicht näher einzugehen.

Der Ortsteil Helmahof und die Umfahrung Helmahof wurden im Verfahren behandelt. Aus Sicht der ho. Behörde ist eine Überarbeitung der Verkehrsprognose, der Detailuntersuchung Helmahof und eine Aufnahme der Umfahrung Helmahof nicht erforderlich. (vgl. Verhandlungsschrift April/Mai 2016, S. 297, Stellungnahmenband 1, S. 252, S. 254).

Die BUH erstattet unter Punkt 1.4 (Zu den Gebäudehöhen) ein Vorbringen zu Neubau-, Zubau und Umbau im Zusammenhang mit der BStLärmIV.

Dazu wird festgehalten, dass in den bisherigen Unterlagen und Stellungnahmen ausreichend auf die Einwendungen, auch bezüglich Gebäudesituation, eingegangen wurde. Es wird auf die Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärm verwiesen.

Unter Punkt 1.4.1 (Zu den Gebäudehöhen der Zulaufstrecken) führte die BUH zu Ungenauigkeiten, zum Gebäude der Arbeiterkammer Gänserndorf und zum Entlastungsprivileg aus.

Zur Auseinandersetzung mit dem Vorbringen betreffend „Entlastungsprivileg“ wird auf die entsprechenden Ausführungen der ho. Behörde zur Stellungnahme der BUH vom 6. März 2018 verwiesen.

Zum Gebäude der Arbeiterkammer Gänserndorf ist festzustellen, dass der Sachverständige für Lärm in seiner Stellungnahme vom 29. September 2017 die unterstellte Wohnnutzung und um Ansprüche zu wahren, die durchzuführende Detailuntersuchung und Aspekte der Gebäudemodellierung ausreichend erläutert hat.

Unter Punkt 1.4.2 (Zur Modellierung der Gebäude) wiederholte die BUH ihr Vorbringen vom 27. August 2017 (Punkt 1.5.2) und führte weiters zur ÖNORM ISO 9613-2 und zur RVS 04.02.11 im Zusammenhang mit Reflexionen an geneigten Flächen aus. Seitens der BUH werde darauf hingewiesen, dass Ingenieurbüros und Landesvermessungsämter den hohen Aufwand betreiben, Dächer zu modellieren. Relevant sei in den meisten Fällen ohnehin, ob der Immissionsort in der Dachfläche der Realität entspreche, die Abschirmung anderer Gebäude mit der tatsächlichen Firsthöhe berechnet werde und die Schallreflexionen von Giebelwänden und Dachaufbauten richtig angenommen seien. Über ein gekipptes Dachflächenfenster gelange der Schall direkt in den Wohnraum. Weiters erfolgte seitens der BUH Kritik an der durchgeführten Modellierung, insbesondere bei schrägen Dachflächen und Dachflächenfenstern.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass zum Einwand Immissionsort Mitte Fenster nach RVS 04.02.11 auf die obigen Ausführungen der ho. Behörde verwiesen wird.

Die für das Vorhaben durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen und Modellierungen entsprechen dem Stand der Technik und den Anforderungen der BStLärmIV. Diesbezüglich ist auf die Verfahrensunterlagen und die Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärm zu verweisen.

Die BUH wiederholte unter Punkt 1.5 (Zu den Berechnungen am Helmahof und Deutsch-Wagram) ihr Vorbringen vom 27. August 2017 (Punkt 1.6) und brachte im Wesentlichen vor, die Maßnahme 2.N3 verweise lediglich auf künftige Detailuntersuchungen gemäß § 14 BStLärmIV, die die Behörde im Bescheid auftragen könne, aber nicht müsse und die im gegenständlichen Verfahren keinen Beitrag zur Erörterung des Sachverhaltes leisten. Der Vergleich der Lärmpegel von Gebäuden könne eine Lärmberechnung nicht ersetzen. Die Entlastung der L 6 durch die S 8 stehe im Widerspruch mit der Verkehrszunahme in diesem Bereich im Projekt S 1 Spange Seestadt Aspern. Der Mangel an Plausibilität in diesem Bereich sei bereits seit Beginn des gegenständlichen Verfahrens bemängelt worden. Laut Lärmuntersuchung S 8 habe kein einziger Anrainer der L 6 Parbasdorferstraße Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Laut Lärmuntersuchung der S 1 Seestadt Aspern hätten alle Anrainer der L 6 Parbasdorferstraße Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. In den Lärmberechnungen (Stand Jänner bis März 2017) fehlten Gebäude und seien daher genauso wie in der Invalidensiedlung nachzutragen.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass seitens der BUH eine Wiedergabe der Einwendung vom 27. August 2017, der Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 29. September 2017, der Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 27. April 2017 und der aktuellen Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018 erfolgte. Der Sachverständige für Lärm hat sich mit dem Vorbringen der BUH vom 27. August

2017 auseinandergesetzt, die Ausführungen in den genannten Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärm sind ausreichend, plausibel und nachvollziehbar.

Die Maßnahmenforderung 2.N3 trägt der sich ständig ändernden Gebäudesituation Rechnung und wurde als Auflage 2.21 im gegenständlichen Bescheid vorgeschrieben.

Auf einen Vergleich mit dem Projekt S 1 Spange Seestadt Aspern ist nicht einzugehen. Im gegenständlichen Verfahren ist das eingereichte Projekt Beurteilungsgegenstand. Maßgeblich ist die sachverständige und rechtliche Beurteilung im jeweiligen Verfahren.

Die Immissionen im Ortsteil Helmahof wurden im gegenständlichen Verfahren ebenfalls ausreichend behandelt.

Unter Punkt 1.5.1 (Zum Bereich Kreuzung L13 Bockfließler Straße und Eduard-Bauernfeldgasse) erfolgte seitens der BUH eine Wiedergabe ihrer Einwendung vom 27. August 2017, der Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 29. September 2017, der Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 27.04.2017 und der aktuellen Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21. September 2018.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass sich der Sachverständige für Lärm mit dem Vorbringen der BUH vom 27. August 2017 auseinandergesetzt hat und dass die Ausführungen in den genannten Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärm ausreichend, plausibel und nachvollziehbar sind.

Unter Punkt 1.5.2 (Zu den Emissionsansätzen Helmahof) erfolgte seitens der BUH eine Wiedergabe ihrer Einwendung vom 27. August 2017 und der Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 29. September 2017.

Dazu ist festzuhalten, dass sich der Sachverständige für Lärm mit dem Vorbringen der BUH vom 27. August 2017 auseinandergesetzt hat und dass die Ausführungen in den genannten Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärm ausreichend, plausibel und nachvollziehbar sind.

Die Immissionen im Ortsteil Helmahof wurden im gegenständlichen Verfahren ebenfalls ausreichend behandelt.

Unter Punkt 1.5.3 (Zu den Schnittlärmkarten) erfolgte seitens der BUH eine Wiedergabe ihrer Einwendung vom 27. August 2017, der Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 29. September 2017, der Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 27. April 2017 und der aktuellen Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 21.09.2018.

Dazu ist festzuhalten, dass sich der Sachverständige für Lärm mit dem Vorbringen der BUH vom 27. August 2017 auseinandergesetzt hat und dass die Ausführungen in den genannten Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärm ausreichend, plausibel und nachvollziehbar sind.

Die Immissionen im Ortsteil Helmahof wurden im gegenständlichen Verfahren ebenfalls ausreichend behandelt.

Der im gegenständlichen Verfahren anzuwendende schalltechnische Stand der Technik und insbesondere die RVS 04.02.11 wurden im gegenständlichen Verfahren ebenfalls ausreichend behandelt.

Aus Sicht des Sachverständigen sind Pegelabnahmen beim Gebäude H2-10 und bei anderen Gebäuden auf den Südwest-Fassaden durchaus denkmöglich, da das Verkehrsaufkommen auf der B 8 vorhabensbedingt (im Vergleich mit dem Planfall R 2025) abnimmt. Es wird in diesem Zusammenhang auf die entsprechenden Differenzlärmkarten (Einlage 3-1.32 und Einlage 3-1.43) verwiesen.

Unter Punkt 2. (Ablehnungsantrag) stellte die BUH den Antrag, den nichtamtlichen Sachverständigen Prof. Sammer gemäß § 53 iVm § 7 AVG abuberufen. Die BUH begründete dies im Wesentlichen damit, dass Herr Prof. Sammer in der mündlichen Verhandlung auf die nicht plausiblen Werte in den S 8-Verkehrsprognosen hingewiesen worden sei und dass die Einwendungen der BUH durch die im Verfahren S 1 Spange Seestadt erstellten Verkehrsprognosen bestätigt worden seien. Darüber hinaus sei Prof. Sammer in der mündlichen Verhandlung darauf hingewiesen worden, dass die S 8 (West und Ost) die Kriterien des SP-V-Leitfadens für den Bau einer Schnellstraße nicht erfülle, was nunmehr auch der Rechnungshof in seinem jüngsten Bericht zur Verkehrsinfrastruktur des Bundes – Strategien, Planung, Finanzierung, Reihe Bund 2018/33, bestätige.

Dazu ist festzuhalten, dass sich Prof. Sammer mit der Verkehrsprognose umfassend auseinandergesetzt hat und dass allein aus dem Umstand, dass die BUH hinsichtlich der Plausibilität der Werte der Verkehrsprognose eine andere Auffassung vertritt, eine Befangenheit des Sachverständigen nicht abgeleitet werden kann. Der Umstand, dass Verfahrensparteien zu Fachfragen eine andere Ansicht als die jeweiligen Sachverständigen vertreten, bildet noch keinen Ausschlussgrund (vgl. BVwG 20. Oktober 2016, W225 2106319-1, „S7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West“). Allein die Behauptung, die fachgutachterliche Beurteilung sei in einigen wenigen Detailfragen fehlerhaft, reicht nicht aus, die fachliche Qualifikation des Sachverständigen in Zweifel zu ziehen. Das diesbezügliche Vorbringen geht daher ins Leere.

Das Vorbringen, die S 8 (West und Ost) widerspreche den im SP-V-Leitfaden festgelegten Kriterien, geht schon deswegen ins Leere, weil – wie oben unter Punkt IV.1.2 der Begründung (Überschrift Zur Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V)) näher dargelegt – die Strategische Prüfung Verkehr nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens ist.

Abschließend kann bezüglich der Stellungnahme der Bürgerinitiative BUH vom 23. Oktober 2018 festgestellt werden, dass das Vorbringen einerseits bereits im Rahmen des bisherigen UVP-Verfahrens vorgebracht und ausreichend behandelt wurde und andererseits anhand der vorliegenden Unterlagen beantwortet werden konnte. Es wurden keine neuen Tatsachen vorgebracht, die für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens unter Umständen relevant sein können.

IV.3.43. Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 13. Dezember 2018

Mit e-Mail vom 13. Dezember 2018 übermittelte die Umweltorganisation VIRUS eine Stellungnahme zum Fachbereich Luftschadstoffe und Klima.

Da die ho. Behörde mit Wirkung vom 13. Dezember 2018 den Schluss des Ermittlungsverfahrens u.a. betreffend den Fachbereich Luftschadstoffe und Klima erklärte, war die gegenständliche Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS im Verfahren nicht mehr zu berücksichtigen.

IV.4. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Ergänzenden Ermittlungsverfahrens betreffend Auswirkungen auf den Triel

IV.4.1. Allgemeines

Im Folgenden erfolgt die Auseinandersetzung mit den in der mündlichen Verhandlung am 23. November 2016 vorgebrachten Stellungnahmen der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld und der Gutachten von Dr. Zwicker und Dr. Dragonetti, sowie den in Folge – u.a. im Rahmen der mit Schreiben vom 12. Juni 2017, 31. Jänner 2018 und 1. Februar 2019 eingeräumten Parteiengehöre gemäß § 45 Abs. 3 AVG – eingelangten ergänzenden Stellungnahmen zum Fachbereich Tiere und ihre Lebensräume.

IV.4.2. Stellungnahmen im Rahmen der fortgesetzten mündlichen Verhandlung sowie Ergänzungen dazu und Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm und des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume

Im Rahmen der fortgesetzten mündlichen Verhandlung im November 2016 erstatteten Rechtsanwalt Dr. List und Ing. Haindl ein ergänzendes Vorbringen bezüglich des Triels. Zusätzlich präsentierte Dr. Zwicker sein diesbezügliches Gutachten, das auch als Beilage zur Verhandlungsschrift genommen wurde und von Dr. List wurde die „*Analysis of the environmental impact assessment of the western section of the S8 Marchfeld expressway on the subject of Stone Curlew*“ von Dr. Dragonetti vorgetragen. Der Sachverständige für Tiere und deren Lebensräume nahm dazu in der mündlichen Verhandlung Stellung, es wurde jedoch vom Verhandlungsleiter erklärt, dass sich der Sachverständige die vorgelegten Unterlagen im Detail ansehen und dazu eine Stellungnahme ausarbeiten werde. Im Detail wird dazu auf die Niederschrift über die fortgesetzte mündliche Verhandlung vom 21. bis 23. und 30. November 2016 verwiesen

Stellungnahme der Projektwerberin vom 24. Februar 2017

Mit Schreiben vom 24. Februar 2017 übermittelte die ASFINAG Bau Management GmbH eine schriftliche „*Stellungnahme zur Einwendung der Fam. Haindl betreffend Triel vom 23.11.2016*“ der Kofler ZT GmbH und Rinderer und Partner ZT KG. Die Projektwerberin nahm darin zu den während der mündlichen Verhandlung erstatteten Vorbringen Stellung:

In Bezug auf das Rufrepertoire des Triels und relevante Frequenzbereiche der Triel-Rufe führte sie zusammengefasst aus, dass die für die Beurteilung der S 8 Marchfeld Schnellstraße einbezogenen Frequenzen auf den vorliegenden und selbst aufgenommenen Tonbandaufnahmen und einer Auswertung dieser beruhen. Tiefere Frequenzen würden sich besser ausbreiten und hätten daher für eine Kommunikation über weitere Strecken eine höhere Relevanz als höhere Frequenzen. Darüber hinaus seien tiefere Frequenzen in Bezug auf die Maskierung durch Straßenschall von weitaus höherer Bedeutung. Die Schallpegelspektren von typischem Straßelärm (Verkehrspegelspektrum Terzband) seien in der ÖNORM EN 1793-3 bis 5

kHz definiert. Die an Straßen mit lärmarmen Splitmastixasphaltbeton erhobenen davon abweichenden Terzbänder würden im Bereich über 2,5 kHz einen deutlichen Abfall des anteiligen Schallpegels aufweisen. Tonhöhen über 4 kHz würden daher im Nahbereich des Trierlufes deutlich geringer maskiert, als die Ruffrequenzen von 2 kHz bis 4 kHz. Die Rufanteile mit höheren Frequenzen wurden in den in den Berechnungen angesetzten Schalleistungspegeln im Frequenzbereich von 2 kHz bis 4 kHz berücksichtigt. Eine Berücksichtigung dieser hohen Töne in Originaltonhöhe würde daher sogar ein günstigeres Ergebnis für die S 8 nach sich ziehen. Die für die Beurteilung herangezogenen Berechnungen bilden daher den schlechteren Fall ab. Je höher ein Tonanteil ist, desto mehr hebt er sich bei zunehmender Entfernung von der Straße gegenüber dem Straßenlärm ab. Die Berücksichtigung dieses hochtonigen Schallanteiles im Schalleistungspegel von 2 kHz bis 4 kHz sei damit ein Ansatz auf der sicheren Seite.

Zum Vorbringen bezüglich Berechnungshöhe in Bodennähe führte die Projektwerberin aus, dass im maßgeblichen Abschnitt die Trasse in einem Einschnitt liege, der zum Trielschutzgebiet als Steildamm mit einer Höhe von 7 m über Fahrbahnrand ausgeführt werde. Im Einflussbereich der Landesstraße L6 sei in der Verkehrsuntersuchung Einlage dokumentiert, dass aufgrund der Verkehrsverlagerung auf die S 8 eine Abnahme der Verkehrsstärke und damit des verkehrsbedingten Lärmeintrags zu verzeichnen sei. Die Wirkung des Steildammes an der S 8 in großen Teilen des Trielschutzgebietes sei ebenso ersichtlich. Die S 8 verlaufe entlang des Trielschutzgebietes in abgesenkter Lage mit einem sieben Meter hohen Steildamm; durch diese Abschirmwirkung seien auch bei geringen Entfernungen zur S 8 keine wesentlichen Maskierungen des Trierlufes gegeben. Die Ausbreitungsbedingungen seien aufgrund der Wirkung der Bodendämpfung und Bewuchsdämpfung in Bodennähe deutlich schlechter als z.B. bereits in Höhen von 3 m über Gelände. Damit sei bei einer Annahme von Rufen in Bodennähe der schlechteste Fall in Bezug auf die Hörentfernung berücksichtigt. Bei sonst gleichen Bedingungen ist ein Ruf im Flug in einer Höhe von über 3 m über Gelände aufgrund der günstigeren Ausbreitungsbedingungen über größere Entfernungen hörbar, als derselbe Ruf vom Boden aus.

Zum Vorwurf der Nichtberücksichtigung von home-ranges erklärte die Projektwerberin, dass die Tatsache, dass Triele neben den eigentlichen Brutgebieten auch weiter entfernt gelegene Flächen außerhalb des Schotterabbaugbietes als Nahrungshabitate nutzen können, bereits in den UVE- Einreichunterlagen berücksichtigt worden sei. CACCAMO ET AL. (2011) hätten anhand der besenderten Triele in Italien feststellen können, dass nahezu alle Trierl-Nachweise tagsüber sowie 2/3 der nächtlichen Nachweise innerhalb des Flussbettes – sprich innerhalb dem eigentlichen Brutgebiet – lagen. Zu 1/3 befanden sich die Nachweise auch in Nahrungshabitaten z.T. in weiter Entfernung zum Brutgebiet. Wenngleich angrenzende, landwirtschaftlich genutzte Flächen eine Bedeutung als Nahrungsressource haben könnten, konnten CACCAMO ET AL. (2011) belegen, dass der Hauptaufenthaltsbereich der Triele deutlich innerhalb der Brutgebiete liegt. Dies ist auch im gegenständlichen Schutzgebiet der Fall. Im Zuge von nächtlichen Erhebungen gelang außerhalb des Brutgebietes nicht nur im Schotterabbaugbiet bei Markgrafneusiedl selbst, sondern auch im umliegenden Agrarland, kein einziger Nachweis eines rufenden Triels. Aufgrund dieser Befunde ist davon auszugehen, dass Maskierungseffekte im Bereich der Nahrungshabitate von untergeordneter Bedeutung sind.

Bezüglich Hörphysiologie erklärte die Projektwerberin, dass die Diskussion von NEMETH ET ZOLLINGER (2014) in Bezug auf das Hörvermögen des Triels in den Stellungnahmen von Zwicker und Dragonetti nicht vollständig berücksichtigt werde. Am Ende der Diskussion im Hinblick auf das Hörvermögen des Triels sei begründet ausgeführt worden, dass sie die vorgenommenen Annahmen zum Hörvermögen des Triels für vertretbar halten – wenngleich von

anderen Arten abgeleitet – da die Hörfähigkeit innerhalb der Gruppe der Vögel relativ stabil sei. Abgesehen davon wurden von Nemeth im Zuge der Beurteilungen der Lärmauswirkungen auf den Triel durch die S 8 Marchfeld Schnellstraße zur Absicherung von Unsicherheiten im Hinblick auf die Hörfähigkeit des Triels verschiedenen Szenarien berechnet; nämlich die Annahme, dass das Hörvermögen des Triels besser bzw. auch schlechter sein kann. Dabei sei festgestellt worden, dass die unterschiedlichen Annahmen zum Hörvermögen vergleichbare Ergebnisse lieferten und daher keinen Einfluss auf die Lärmbewertung hatten.

Zu den Wirkfaktoren Licht, erhöhte Räuverdichte an Straßen und Sensitivität gegenüber Habitatveränderungen durch Straßen führt die Projektwerberin mit näherer Begründung zusammengefasst aus, dass im Sinne des worst-case Prinzips im Zuge der Beurteilung des Vorhabens jeder der Wirkfaktoren (Lärm, Licht, erhöhte Räuverdichte, Empfindlichkeit von Veränderungen im Habitat) grundsätzlich als relevant für Beeinträchtigungen auf den Triel berücksichtigt und begründet worden sei, auf welche Weise entsprechende Wirkungen vermieden werden.

Bezüglich der Bauphase wird nochmals darauf hingewiesen, dass es sich beim ggst. vom Triel besiedelten Gebiet um ein Schotterabbaugelände mit intensiven Abbautätigkeiten innerhalb (nicht lediglich randlich) des Brutgebietes handle und somit reger LKW-Verkehr, Fahrten von Baufahrzeugen in den Gruben, Betrieb von Siebanlagen etc. herrsche. Im Zuge der Erfassungen seien mehrfach in den Schottergruben fahrende Radlader im unmittelbaren Nahbereich zu Trielen (Entfernung ca. 30-50 m) beobachtet worden; ohne erkennbare Verhaltensänderungen der Triele (z.B. Fluchtverhalten, Duckverhalten). Diese Beobachtungen sowie die langjährige Besiedelung des Schotterabbaugeländes durch den Triel würden nahelegen, dass menschliche (z.T. massive) Tätigkeiten zumindest in diesem Fall offenbar toleriert werden, bzw. es auch zu Gewöhnungseffekten kommen können. Darüber hinaus werde auf die Ausführungen des UVP-Sachverständigen für Tiere und Pflanzen zum Bau der B17 Umfahrung Sollenau im Steinfeld hingewiesen, wo der Triel die Bautätigkeiten am Rande der Brutreviere toleriert habe. Hinsichtlich der baubedingten Auswirkungen auf den Triel in Nahrungshabitaten außerhalb der Brutreviere, werde darauf hingewiesen, dass deren Nutzung durch den Triel nahezu ausschließlich im Nachtzeitraum stattfänden. Durch die vorgesehene Bauzeiteinschränkung auf den Tageszeitraum könnten allfällige, baubedingte Störeinflüsse wirksam vermieden werden.

Stellungnahme der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld und der Fam. Haindl vom 27. März 2017 samt Gutachten von Dr. Dragonetti

Mit Schreiben vom 27. März 2017 legte die List Rechtsanwalts GmbH eine beglaubigte Übersetzung und gleichzeitig eine ergänzte Fassung des Gutachtens von Dr. Dragonetti vor. Resümierend wird darin aufgeführt, dass im Gutachten nachgewiesen worden sei, dass zwei Annahmen höchst fragwürdig seien (Hörschwelle des Triels in Bezug auf maskierenden Lärm und die Tageszeiten, welche den Berechnungen zugrunde lägen) und zwei Annahmen nicht ganz richtig, wenn nicht sogar falsch (Begrenzung des Frequenzbereichs auf 2 bis 4 kHz, Beschränkung auf zwei Rufarten) seien. Zudem werde ein sehr wichtiger Aspekt des Vogelschutzes – die Rufe der Küken sowie die Unterbrechung der bidirektionalen Kommunikation zwischen Küken und Elternvögeln) vollkommen außer Acht gelassen. Drei Annahmen seien falsch, nämlich dass Vögel ausschließlich vom Boden aus bzw. innerhalb ihres Brutterritoriums rufen bzw. dass das home range als deckungsgleich mit dem Brutterritorium anzusehen sei, was wiederum mit fragwürdigen Methoden festgestellt werde. Demgemäß könnten die Ergebnisse

des theoretischen Modells, welches eine Verkleinerung des Kommunikationsraums bis 2025 um weniger als 5 % vorhersage, keine Gültigkeit haben.

Davon abgesehen gäbe es noch zahlreiche weitere potentielle Faktoren, welche sich auf die Trielpopulation negativ auswirken könnten, beispielsweise die Lichtverschmutzung, die Raubtierdichte sowie die generelle Anfälligkeit bei Veränderungen des Lebensraums oder bei erhöhtem Druck aufgrund von Eingriffen durch den Menschen. All diese Aspekte seien im Rahmen der UVP nicht ausreichend thematisiert worden.

Zudem sei im Gutachten auch die Bauphase der Schnellstraße analysiert worden, welche weitreichende Auswirkungen auf das Gebiet haben könnte. Die diesbezüglichen Folgen könnten möglicherweise noch größer sein als die Auswirkungen maskierenden Lärms. Die gegenständliche Bauphase werde mindestens 14 Monate lang andauern (auf Bodenniveau). Dies bedeute, dass zumindest zwei aufeinanderfolgende Brutsaisons des Triels von Auswirkungen betroffen sein werden werden. Wir hätten nachweisen können, dass die Bauarbeiten wahrscheinlich viele potentielle Störeinflüsse mit sich brächten und die Fortpflanzungsfähigkeit dieser kleinen Trielpopulation dramatisch beeinflussen würden. Zahlreiche wissenschaftliche Daten würden belegen, dass menschliche Aktivitäten, welche zu nah (300 bis 800 m) an Vogelhabitaten erfolgen, negative Auswirkungen hätten.

Abschließend sei festgestellt, dass ein sehr hohes Risiko dahingehend bestehe, dass die Bauarbeiten der Schnellstraße einen unzumutbaren Störfaktor für Triele im Gebiet der SPA darstellen würden. All diese Bedenken seien im Rahmen der UVP nicht fachgerecht thematisiert worden. Das Vorsorgeprinzip lege nahe, den Bau einer Schnellstraße in zu großer Nähe zur SPA zu vermeiden. Ein Abstand von mehr als 1 km zur Baustellengrenze würde den Zielen des SPA-Schutzgebiets weit respektvoller Rechnung tragen.

Stellungnahme der Projektwerberin vom 10. Mai 2017

Die Projektwerberin legte dazu mit Schreiben vom 10. Mai 2017 eine ergänzende Stellungnahme „Stellungnahme zur Endfassung der Stellungnahme von Dr. Dragonetti betreffend Triel vom 27.03.2017“ vor. In dieser hielt sie fest, dass mangels neuer Sachverhalte grundsätzlich auf ihre Stellungnahme vom 23. Februar 2016 verwiesen werde. Ergänzend führte sie aus, dass so wie Dr. Dragonetti von einer Vielzahl an Annahmen ausgehe, auch die schalltechnischen Berechnungen neben messbaren und berechenbaren Größen auch von einer Annahme ausgehe. So werde in den schalltechnischen Berechnungen ausschließlich auf messtechnisch erfassbare und berechenbare Parameter zugegriffen, eine begründete Annahme werde lediglich dort zu Hilfe genommen, wo es unbedingt erforderlich sei. Dr. Dragonetti zeige zudem ein Verkehrslärmspektrum, zu dem wesentliche Angaben fehlen würden. Es gäbe auch keine Angaben zur Entfernung des Mikrofonstandortes zum Rufpunkt des aufgenommen Rufes und zur Höhe des Rufes und des Mikrofons. Derartige Messungen würden daher nur bedingt verwendet werden können. Auch würden fast alle Tondateien, die in erster Linie von Dr. Dragonetti veröffentlicht wurden, nicht als Grundlage von Ausbreitungsrechnungen dienen. Hinsichtlich des hochfrequenten Anteiles der Trielrufe werde nochmals darauf hingewiesen, dass die zur Berechnung der Ausbreitung des Trielrufes festgelegte Vorgehensweise als auf der sicheren Seite anzusehen sei. Darüber hinaus werde auch dem Vorwurf, die Kükenrufe nicht berücksichtigt zu haben, widersprochen.

Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 31. Mai 2017

Zu diesen Stellungnahmen bzw. Gutachten stellte der Sachverständige für Lärm in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 31. Mai 2017 zusammengefasst fest:

„Abgeleitet von obigem Sachverhalt und den Schlussfolgerungen entspricht die angewandte Methodik von Nemeth mit einem maßgebenden Bereich von 2 – 4 kHz und einer Critical Ratio von 27 dB dem Stand der Technik für Maskierung durch Verkehrslärm.

Bei Einbeziehung aller angeführten Triel-Reviere und unter Berücksichtigung des beobachteten Reviervhaltens ist auch bei geänderten Rufstandorten und Abbau bedingten Grubenveränderungen, bei realistischer Verteilung auf die Reviere und realistischer Lage der Rufpunkte ein Verlust größer 10 % bei den vorgegebenen Rahmenbedingungen nicht zu erwarten.“

Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Tiere und deren Lebensräume vom 31. Mai 2017

Der Sachverständige für Tiere und deren Lebensräume hielt zu den während der Verhandlung vorgebrachten Stellungnahmen und Gutachten, den in Folge eingelangten ergänzenden Stellungnahmen der Projektwerberin und der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 31. Mai 2017 fest:

„Lärm

Territorialverhalten und Sozialverhalten des zur Brutzeit überwiegend dämmerungs- und nachtaktiven Triels sind überwiegend akustisch gesteuert. In seinem Ursprungslebensraum, der Steppe und Halbwüste, Kies- und Sandbänken in Flusslandschaften und ähnlichen Lebensräumen, ist der Vogel hervorragend getarnt. Die Rufe des Triels sind vor allem in der Dämmerung und in hellen Nächten zu hören, sie werden von Artgenossen beantwortet und führen häufig zu Rufduetten oder, wenn mehrere Vögel beteiligt sind, zu „Konzerten“. Die stärkste Rufaktivität tritt nach Revierbezug im Frühjahr und dann wieder in den herbstlichen Ansammlungen auf, während der Jungenaufzucht verhalten sich die Vögel unauffällig (Grundlegendes s. z.B. in Glutz von Blotzheim et al. 1985). Die Rufe sind (für den Menschen) etwa 800 m weit zu hören, häufigster Ruf ist ein zweisilbiges „kürrieh“ oder „tülle“ oder „drii-il“ oder ähnlich, die Variation ist groß. Neben diesen Rufen werden Partner- und Kükenlockrufe geäußert, die nur auf kurze Entfernung hörbar sind (wie „guig“, „quig“), von jungenführenden Trielen Kükenwarnrufe, von den Küken selbst Stimmfühlungs- und Angstrufe, bei der Brutablöse ein bestimmter Laut, und im herbstlichen Trupp auch Stimmfühlungsrufe („dick, dick“ oder „dillit“). In der Einteilung nach Garniel et al. 2007 (in der der Triel nicht enthalten ist, weil er im dortigen Betrachtungsraum nicht vorkommt) spielt die akustische Wahrnehmung also in vier von fünf Funktionskreisen eine große Rolle, nämlich in den Funktionen Kontaktkommunikation, Partnerfindung, Revierverteidigung und Gefahrenwahrnehmung. Auch in der fünften Funktion Nahrungssuche spielt sie eine Rolle – Triele sehen sehr gut, suchen ihre Nahrung aber auch akustisch, wie Insekten, Würmer, Schnecken, Kleinsäuger und Amphibien.

Die Wahrnehmung von Rufen und Lauten spielt also in Biologie und Verhalten des Triels eine große Rolle, es ist zu erwarten, dass Umwelteinflüsse, die Rufe und Laute (zu lange) übertönen, das akustische Informations- und Sozialsystem des Triels stören. Der Triel ist gegen Lärm, vor allem nächtlichen Lärm, empfindlich. Da die Rufe und sonstigen Lautäußerungen wiederholt werden, ist Dauerlärm die ausschlaggebende Einwirkung (wie übrigens auch bei anderen Vögeln, etwa waldbütenden Vogelarten, die ebenfalls auf den Gesang als Mittel zur Aufrechterhaltung des Sozialsystems angewiesen sind, s. z.B. Bieringer et al. 2010).

Die große Bedeutung akustischer Reize für den Triel wird in den Einwendungen (Zwicker/Dragonetti) nicht grundsätzlich bestritten, es wird aber angeführt, dass die Evidenz

dieser Bedeutung im Hinblick auf Straßen nicht ausreichend sei. Dafür wird als Beleg das Vorkommen von Trielen auch in der Nähe von Straßen angeführt.

Dazu ist festzustellen, dass das Vorkommen des Triels in der Nähe von Straßen nicht gegen eine Lärmempfindlichkeit des Triels spricht, da Lärm je nach den örtlichen Verhältnissen eine Störwirkung für den Triel darstellen kann oder nicht. Im Falle der Straße in Italien (Taro, angeführt in der Stellungnahme Zwicker) liegt diese in einem Flussbett, das entlang einer Straße verläuft, was die Nähe von Straße und Brutplätzen erklärt und auf eine Toleranz des auch dort zu erwartenden Straßenlärms durch den Triel hinweist. Zwicker selbst weist auf die Bedeutung günstiger Lebensraumbedingungen hin, die offenbar die Nähe von Straßen überdecken können, was von englischen Studien bestätigt wird (Taylor et al. 2007, Henderson 2013, s.u.) und will das Beispiel auch nur als Hinweis auf die grundsätzliche Unsicherheit der Annahmen über Meidung von Straßen durch Triele in England verstanden wissen (nach Green et al. 2000). Das auf S. 11 in der Stellungnahme Zwicker enthaltene Bild zeigt im Übrigen, dass diese Straße auf Stelzen verläuft, eine Situation, die nicht mit dem vorliegenden Projekt einer Straße im Einschnitt vergleichbar ist und andererseits die Annahme der Auswirkung naher senkrechter Strukturen auf den Triel relativiert.

Außerdem wird in den Stellungnahmen von Zwicker und Dragonetti angeführt, dass bei der Beurteilung der Lärmauswirkungen auf den Triel im Projektgebiet bei Markgrafneusiedl nur zwei Rufarten des Triels berücksichtigt worden seien, und dass nur der Frequenzbereich zwischen 2 und 4 kHz herangezogen wurde, wohingegen nach Dragonetti die Frequenzbereiche der Rufe zwischen 2 und 6,2 kHz lägen. Die Rufe der Jungvögel, die nicht berücksichtigt wurden, lägen ebenfalls zwischen 2 und 6,5 kHz. Dazu stellt die Konsenswerberin fest, dass die in den Einreichunterlagen berücksichtigten Frequenzen auf den vorliegenden und für das Projekt eigens aufgenommenen Tonbandaufnahmen von Trielrufen beruhen (UVE, Einlage 3-10., publiziert in Nemeth & Zollinger 2014), und dass Straßenschall überwiegend aus tieferen Frequenzen besteht, wie in der bis 5 kHz reichenden ÖNORM EN 1793-3 zum Ausdruck kommt. Tiefere Frequenzen werden eher von Straßenschall maskiert als höhere Frequenzen. An Straßen mit, wie im Projekt vorgesehen, Splitmastixasphaltbeton fällt der Schallpegel im Bereich über 2,5 kHz deutlich ab. Außerdem heben sich höhere Tonanteile mit zunehmender Entfernung von der Straße zunehmend gegenüber dem Straßenlärm ab. Siehe dazu auch die Ausführungen in der Stellungnahme des Fachbereichs Lärm vom 31.05.2017. Eine Analyse von 20 Trielruftondateien aus wiwkipeias.org, birdsongs.it und xeno-canto.org einschließlich Jungvogelrufe und Rufe von Vögeln im Flug zeigt, dass der überwiegende Anteil der Rufe in Pegel/Hz über dem Straßenlärm liegt (Stellungnahme E. Walter/Asfinag 23.02.2017, Stellungnahme des Fachbereichs Lärm vom 31.05.2017).

Die Ausführungen werden unter Berücksichtigung der Ausführungen in der Stellungnahme des Fachbereichs Lärm vom 31.05.2017 als nachvollziehbar bewertet. Die meisten Vogelrufe liegen im Frequenzband zwischen 2 und 4 kHz, manche darüber. Ausschlaggebend sind beim Triel die Balzrufe und Revierabgrenzungsrufe. Im Vorbringen (Zwicker/Dragonetti) wird ferner kritisiert, dass die Schallquelle, die für einen rufenden Triel steht, bei der Modellierung der Auswirkungen des Verkehrslärms durch die S 8 Marchfeld Schnellstraße in der UVE in 30 cm Höhe angenommen wurde, obwohl Triele auch im Flug rufen. Dazu wurde in der Stellungnahme Zwicker (Beilage 23 der Verhandlungsschrift, S.6) eine Schnittlärmkartendarstellung gezeigt, die eine Straße in hoher Dammlage zeigt, woraus dort geschlossen wird, dass der Kommunikationsraum des fliegenden Triels nicht vor dem Straßenlärm der S 8 geschützt sei. Dazu führt die Konsenswerberin (Asfinag) aus, dass die Trasse der S 8 im maßgeblichen Abschnitt im Projekt im Einschnitt liegt, der zum Trielschutzgebiet hin als Steildamm mit einer Höhe von insgesamt 7 m über dem Fahrbahnrand ausgeführt werden soll. Zur angenommenen Ruhfhöhe über dem Boden führt die Konsenswerberin aus, dass die angenommene Ruhfhöhe von

30 cm über Gelände im Hinblick auf das Vorhaben den ungünstigeren Fall darstelle, weil ein Ruf aus der Luft aufgrund fehlender Dämpfung durch Vegetation und Boden über größere Entfernungen hörbar ist als vom Boden aus (Stellungnahme E. Walter/Asfinag 23.02.2017, s. auch Ausführungen in der Stellungnahme des Fachbereichs Lärm vom 31.05.2017).

Die Lage der Straße im Einschnitt mit insgesamt 7 m Höhe Abschirmung über der Fahrbahn zum Trielgebiet ist natürlich auch der Beurteilung im UVP-Teilgutachten zugrunde gelegt. Im Norden des Trielgebiets, wo die Trasse angrenzend an das Trielgebiet liegt, ist durch das Vorhaben eine geringe Verkleinerung des Kommunikationsraums zu erwarten, im Süden eine Vergrößerung durch Herabsetzung der Verkehrsfrequenz auf der Straße L 6, wie auch aus der Lärmkarten im Einreichprojekt klar hervorgeht. Insgesamt ergibt sich die im Projekt plausibel beschriebene zu erwartende Verkleinerung des Kommunikationsraums (um etwa 3-4% im gerechneten Szenario, jedenfalls aber unter 10%), die im Gutachten als nicht erheblich im Sinne des UVP-G 2000 eingestuft wurde. Zu den Rufen des Triels im Flug ist festzuhalten, dass der Triel natürlich auch im Flug ruft, vor allem beim Wechsel zu Nahrungsflächen, aber auch innerhalb des Reviers. Der Fall des Rufes vom Boden aus ist aber tatsächlich der schlechtere Fall in Bezug auf das Vorhaben, weil ja der Adressat des Rufes, ein anderer Triel in einem anderen Revier, den Ruf aufgrund Dämpfungswirkung der Umgebung vom Boden aus schlechter hört als aus der Luft.

Nach Mitteilung des Gebietsbetreuers, Mag. Dr. Rainer Raab (23.03.2017), rufen die Triele im Gebiet vor allem vom Boden aus, Rufe im Flug sind selten. Er bringt die Häufigkeit der Rufe mit der Zahl der im Gebiet anwesenden unverpaarten Männchen in Verbindung, in manchen Jahren ist von den Trielen wenig zu hören, in anderen Jahren, wenn mehrere Triele im Gebiet sind, mehr. Nach eigener Einschätzung sind Rufe zur Revierabgrenzung und zur Balz bei höheren Brutdichten und größeren Beständen eher zu erwarten, und die Geländeform wird wohl ebenfalls eine Rolle spielen. Aus eigener Anschauung sind Rufe, Rufduette und –konzerte bei hohen Dichten in ebenem Gelände, wie in der Puszta in Ungarn, häufig und dort auch eher zu erwarten als in gegeneinander durch die Geländeform abgegrenzten – wenn auch großen – Schottergruben. Ungeachtet dieser Überlegungen sind jedenfalls aus den genannten Gründen keine relevanten Maskierungseffekte durch den Verkehr am Grunde der abgesenkten Trasse nördlich außerhalb vom Trielbrutgebiet zu erwarten.

In den Gutachten Zwicker/Dragonetti zum Vorbringen wird ferner die Richtigkeit der Annahmen zur Hörphysiologie des Triels in der bioakustischen Untersuchung von Nemeth (2012, als Beitrag zur UVE, Einlage 3-10.1) und in der Publikation Nemeth & Zollinger (2014) bezweifelt. Es wird vor allem angeführt, dass allgemeine Grundlagen des Hörvermögens in Nemeth & Zollinger 2014, z.B. hinsichtlich Signal-Rauschen-Abstand bei der Wahrnehmung von Signalen, von anderen Vogelarten abgeleitet wurden.

Dazu ist darauf hinzuweisen, dass Nemeth & Zollinger (2014) die Herleitung der Randbedingungen des Hörvermögens des Triels vom Hörvermögen der Vögel sehr wohl kritisch diskutieren und zum Schluss kommen, dass keine Hinweise darauf vorliegen, dass sich das Hörvermögen des Triels davon abhebt. Dem wird gefolgt. Zudem wurden in der bioakustischen Untersuchung im Rahmen der Einreichunterlagen (UVE; Einlage 3-10.1, Kap. 9.2) verschiedene Szenarien der Hörempfindlichkeit berechnet, die keine abweichenden Ergebnisse zeigten.

In der Power Point-Präsentation am 23.11.2017 durch Dipl.-Ing. Haindl wurde ferner darauf hingewiesen, dass die der Kommunikationsraummodellierung zugrundeliegenden Ruforte des Triels nicht den tatsächlichen Ruforten des Triels im Gebiet entsprechen. Dazu ist zu erläutern, dass, wie in den Einreichunterlagen (Einlage 3-10.1) ausgeführt, für die Modellierung des Kommunikationsraums natürlich im Gebiet verteilte Ruforte sowohl auf Grubensohlen wie auch am oberen Rand der Gruben angenommen wurden, die repräsentativ für die sich dauernd ändernde Situation im Gebiet sein sollen. Natürlich liegen die Ruforte je nach Lage der gerade in Abbau oder Verfüllung befindlichen Gruben von Jahr zu Jahr leicht woanders, dies ist in den

Jahresberichten des langjährigen Gebietsbetreuers Mag. Dr. Rainer Raab auch dokumentiert. (Dass R. Raab die Reviere in seinen Kartendarstellungen zum Teil rechteckig abgrenzt, liegt an der Form der Gruben). Da die Ruforte über die Jahre hinweg recht gleichmäßig im Gebiet verteilt sind, und da auch die Brutplätze des Triels, je nach in Nutzung befindlichen Gruben, über die Jahre hinweg im Gebiet verteilt waren, wie die Jahresberichte des Gebietsbetreuers zeigen, wird die Verteilung der Ruforte in der Kommunikationsraummodellierung als repräsentativ und gerechtfertigt beurteilt.

Im genannten Vorbringen von Haindl/Zwicker/Dragonetti wird ferner angeführt, dass bei der Beschreibung der zu erwartenden lärmbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Triel nur die Brutreviere berücksichtigt worden seien und nicht die „home ranges“, also die Brutreviere einschließlich der Nahrungsgründe und sonstiger vom Triel aufgesuchter Flächen. Es wird dort auf Literatur hingewiesen, die das Aufsuchen von weit entfernten Nahrungsrevieren mittels besonderer Triele belegen (Caccamo et al. 2011).

Dazu wird in Übereinstimmung mit der Stellungnahme der Konsenswerberin (W. Linhart in Asfinag, 23.02.2017) und nach Rücksprache mit dem Gebietsbetreuer des Triels bei Markgrafneusiedl, Mag. Dr. Rainer Raab, bestätigt, dass sich die Entfernung der aufgesuchten Nahrungsgebiete natürlich auch beim Triel, wie bei allen Vogelarten, nach dem Angebot richtet. Liegen sie näher zum Brutplatz, sind die Entfernungen kleiner, liegen sie weiter weg, sind die bei den Nahrungsflügen zurückgelegten Strecken größer und führen oft auch über nicht als Lebensraum geeignete Gebiete hinweg. Die Nahrungsflüge bleiben aber auch im Agrarland meist in unter 1 km Entfernung (Green et al. 2000). Aufgrund des Lebensraums des Triels, Offenboden mit spärlicher Vegetation und steppenartige Flächen oder Kiesbänke, ist zu erwarten, dass die meisten Nahrungsflüge im Schotterabbaugbiet bei Markgrafneusiedl nicht weit führen. Auch im Falle des im Vorbringen angeführten Beispiels (Caccamo et al. 2011) blieben etwa zwei Drittel der nächtlichen und fast alle Flüge tagsüber innerhalb des Flussbettes, also innerhalb des Brutreviers. Nach Aussage des Trielgebetsbetreuers bei Markgrafneusiedl, Mag. Dr. Rainer Raab (zuletzt mündlich 23.03.2017), sind Nahrungsflüge aus dem Gebiet hinaus zur Brutzeit eher selten, die häufiger gemeinschaftlich aufgesuchten Futterflächen und Sammelplätze nach der Brutzeit sind in seinen Jahresberichten verzeichnet und im UVP-Teilgutachten Tiere und ihre Lebensräume berücksichtigt, sie liegen alle auf Äckern am Rande des Brutgebietes bzw. Schotterabbaugbietes bei Markgrafneusiedl. Für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens reichen die Beschreibungen in den Jahresberichten und die ergänzenden Informationen und eigene Anschauung jedenfalls aus. Untersuchungen an besondern Vögeln sind, wie der Gebietsbetreuer festhält, natürlich immer aussagekräftig und willkommen.

Es sind somit keine Gründe erkennbar, die Annahmen zum Hörvermögen, die Modellierung des Kommunikationsraums unter dem Einfluss des Vorhabens und die allgemeinen Angaben zu Ökologie und Verhalten sowie zum Aktionsraum des Triels zu verändern oder Schlussfolgerungen zu revidieren.

Licht

Unter den Wirkfaktoren, die für Meideverhalten von Trielen gegenüber Straßen außer dem Lärm verantwortlich sein könnten, führt Zwicker in seinem Gutachten auch das Licht an. Zwicker beruft sich dabei auf eine Publikation von Clarke & Liley (2013), in der geprüft worden sei, inwieweit Vegetation störendes Licht von Gebäude und Straßenlampen reduzieren könne. Außerdem könne Licht Regenwürmer an die Oberfläche locken, wodurch in einer erhellten Landschaft das Angebot an Regenwürmern, das für den Triel wesentlich sei, reduziert werden könne.

Entgegen den Behauptungen von Zwicker betonen aber Clarke & Liley (2013), dass sie eben keine Minderungsmaßnahmen hinsichtlich Licht überprüft haben. Sie stellen fest, dass die Auswirkung

von Licht auf den Triel nicht bekannt ist und daher auch nicht die Wirksamkeit von Minderungsmaßnahmen belegt werden könne.

Der Gebietsbetreuer des Trielgebiets bei Markgrafneusiedl berichtet, dass er öfter Triele am Sammelplatz in der Nähe einer Landesstraße beobachtet habe, die im Scheinwerferkegel vorüberfahrender Autos verharnt hätten und erst im letzten natürlichen Licht zu den Nahrungsplätzen abgeflogen seien. Diese episodischen Beobachtungen sprechen zumindest gegen grundsätzliche Empfindlichkeit gegenüber Licht und insbesondere Autoscheinwerfern.

Die S 8 würde im Einschnitt mit insgesamt 7 m hoher Abschirmung gegenüber dem Trielgebiet verlaufen und unbeleuchtet sein. Auswirkungen durch Scheinwerferlicht auf am Boden befindliche Triele sind daher auszuschließen. Auswirkungen durch Scheinwerferlicht auf Triele, die die Straße überfliegen, sind nicht zu erwarten. Derartige Auswirkungen sind von der Straße B17 Umfahrung Sollenau-Theresienfeld, die ebenfalls an einem Schotterabbaugebiet und Trielgebiet in vergleichbarer Lage und ebenfalls in Tieflage vorüber führt, nicht bekannt (Bieringer 2015, Bieringer, mündl.). Auch in den Berichten aus England (z.B. Henderson 2013, Taylor et al. 2007) sind keine Hinweise darauf zu finden.

Da kein Licht von der Straße ins Umland fallen kann, ist auch die Theorie, dass das Licht der Straße Regenwürmer an die Oberfläche lockt und das Angebot an Regenwürmern für den Triel auf Dauer reduziert wird, von vornherein gegenstandslos. Außerdem ist stark zu bezweifeln, dass gerade Regenwürmer in der Schottergrubenlandschaft bei Markgrafneusiedl einen wesentlichen Nahrungsanteil für den Triel darstellen. Im Ackerland stellen Regenwürmer etwa 27% der Nahrung des Triels dar (Green et al. 2000).

Auswirkungen von straßenbedingtem Licht auf den Triel im Brutgebiet bei Markgrafneusiedl sind daher auszuschließen. Licht stellt mit Sicherheit keinen ausschlaggebenden Wirkfaktor für den Triel dar.

Räuberdichte

In der Stellungnahme von E. Zwicker wird vorgebracht, dass laut Clarke et al. (2013) aufgrund des Nahrungsangebots an Straßen eine erhöhte Dichte von Füchsen zu erwarten sei, was zu verstärktem Meideverhalten von Trielen führen könnte.

Dazu ist daran zu erinnern, dass die vorgesehene S 8 Marchfeld Schnellstraße beiderseits von Wildschutzzäunen begleitet werden soll und Füchse daher keinen Zugang zur Straße hätten. Auch das Risiko, dass Wildtiere überfahren werden, wird durch die Zäunung weitgehend vermindert, zur Vermeidung von Mortalität an Kleinsäugetern, vor allem dem Ziesel, ist zudem die Herstellung von speziellen Zieselschutzwänden vorgesehen bzw. im Gutachten Tiere und ihre Lebensräume als zwingende Maßnahme enthalten. Die Theorie von der erhöhten trielfeindlichen Fuchsdichte entlang der Straße wird als unzutreffend eingestuft.

Lebensraumveränderung

In der Stellungnahme von E. Zwicker wird wieder unter Berufung auf Clarke et al. (2013) eingewendet, dass allgemeine Habitatveränderungen zu vermehrtem Meideverhalten des Triels führen können, etwa durch Beeinträchtigung von Sichtverhältnissen infolge von Bauwerken oder Straßen.

Dazu ist auszuführen, dass selbstverständlich die Herstellung von Bauwerken und Strukturen die Sichtverhältnisse im Offenland auch für Vögel verändern können, wie Clarke & Liley (2013) für den Triel zeigen. Horizontüberhöhung in welcher Form auch immer als Auslöser für verminderte Brutdichten und Meideverhalten ist für zahlreiche Arten bekannt, z.B. für die Feldlerche (vgl. Bieringer et al. 2010), aber auch für andere Arten des Offenlandes, wie Rebhuhn, Wachtel, Limikolen (Watvögel) und die Großtrappe. – Für den Triel sind geeignete Nistplätze und ausreichendes Nahrungsangebot die ausschlaggebenden Faktoren für die Nistplatzwahl. Sind

diese Voraussetzungen gegeben, werden zumindest in einer Fallstudie (Henderson 2013) auch Nistplätze in der Nähe von Straßen besiedelt, wobei Unterschiede zwischen lokalen Zubringerstraßen und viel befahrenen öffentlichen Straßen bestehen; bei letzteren führt Gewöhnung an den Verkehr offenbar eher zur Besiedlung von straßennahen Brutplätzen, auch wenn der Verkehr offen sichtbar ist, einschließlich Berufsverkehrstau in den Morgenstunden (Henderson 2013). Gewöhnung spielt eine große Rolle (Henderson 2013, Taylor et al. 2007). Dagegen sprechen Angaben bei Green et al. 2000, die höhere Brutdichten abseits von Straßen feststellten, und bei Clarke et al. 2013, die geringere Brutdichten innerhalb von 1000 m Entfernung zu „major roads“ zeigen, für Meidung von Straßennähe als Brutgebiet. Alle diese Straßen liegen aber offenbar im Niveau, und die Brutplätze des Triels liegen in offenem Ackerland (The Brecks; leicht hügeliges Ackerland mit Brachen, aus eigener Anschauung bekannt): Daher sind diese Situationen mit jener bei Markgrafneusiedl (und auch im Steinfeld), wo die Brutplätze großteils (im Falle des Steinfelds) bzw. zur Gänze (im Falle des Marchfelds) in Schottergruben liegen, nicht vergleichbar.

Im Falle des Vorhabens S 8 ist vorgesehen, die Straße im Einschnitt zu führen, der zum Teil von einem Wall mit 2 m Höhe über dem Gelände begleitet wird. Wie im UVP-Teilgutachten Tiere und ihre Lebensräume dargestellt, besteht das Trielgebiet bei Markgrafneusiedl aus zahlreichen Kiesgruben, die zweckgemäß deutlich abgesenkt, von senkrechten Wänden und von teils deutlich höheren Wällen umgeben sind, und deren Verteilung im Gebiet sich über die Jahre hinweg laufend ändert. Unter diesen Bedingungen brütet der Triel hier seit über 20 Jahren. Auswirkungen eines straßenbegleitenden Dammes nördlich außerhalb vom Brutgebiet auf den Brutbestand oder den Aktionsraum des Triels sind auszuschließen.

An dieser Stelle sei nochmals erwähnt, dass alle Trielbruten bisher innerhalb des Vogelschutzgebietes südlich der vorgesehenen Trasse der S 8 stattgefunden haben, und dass keine Hinweise darauf vorliegen, dass solche in Zukunft im verbleibenden Streifen Ackerland nördlich der Trasse, zwischen dem nördlichsten Weg und dem Wald nach Strasshof zu, stattfinden könnten, weil der Lebensraum dort vergleichsweise ungeeignet ist. Strukturen, die das Offenland dort einengen, sind im Osten Gehölze, im Mittelteil und im Westen das alte Flugfeld mit Freizeitbetrieb, im Norden der Waldrand und im Nordwesten Gebäude. Und nicht zuletzt die großflächigen intensiven Feldkulturen mit Bewässerungsanlagen, unter anderem die Aronia-Beerenkulturen, machen das Gebiet als Brutraum für den Triel ungeeignet. Dies gilt auch unter Beachtung des Vorsorgeprinzips. Die Beobachtungen des Triels nördlich vom Vogelschutzgebiet beschränken sich demnach auch auf wenige Beobachtungen von Einzelvögeln, die fallweise über den nördlichsten Weg fliegen, was freilich ohne Bedeutung für den Brutbestand ist.

Störung beim Bau

Zwicker und Dragonetti führen in ihrer Stellungnahme im Vorbringen zur Verhandlung am 23.11.2016 zudem an, dass Bautätigkeit in der Bauphase, etwa Fahrzeugbewegungen und Anwesenheit von Personen, zu Störungen des Triels in seinem Brutgebiet und in benachbarten Nahrungsgebieten führen könnten.

Es ist, wie bereits mehrmals mündlich in den Verhandlungen, nochmals daran zu erinnern, dass der Triel bei Markgrafneusiedl (wie auch im Steinfeld) in Schottergruben brütet, also in Abbaugelände, das jeweils in Teilen der Gruben in Betrieb ist. Beim Abbau von Kies und Sand sind schwere motorisierte Geräte, wie Radlader und LKWs und Anlagen, wie Brecher und Siebanlagen, im Einsatz. Unter diesen Bedingungen brütet der Triel seit etwa 20 Jahren, auch und gerade in in Abbau befindlichen Gruben. Wie die Gebietsbetreuer (Mag. Dr. R. Raab für das Marchfeld und Dr. G. Bieringer für das Steinfeld) mitteilen und wie durch eigene Anschauung bestätigt, kommen die Triele mit diesen Bedingungen gut zurecht. Für das Gebiet bei

Markgrafneusiedl berichten der Gebietsbetreuer und der Verfasser des Fachbeitrags Tiere zur UVE übereinstimmend, dass Triele in unmittelbarer Nähe, in etwa 30 bis 50 m Entfernung, von fahrenden Radladern in Schottergruben gesehen wurden, wobei keine Verhaltensänderungen zu erkennen waren. Auch vom Bau der B 17 Umfahrung Sollenau-Theresienfeld knapp außerhalb vom Brutgebiet im Steinfeld werden keine Auswirkungen auf den Triel berichtet. Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass die Nahrungsflächen vom Triel meist in der Nacht aufgesucht werden, die Bautätigkeiten sich aber im Wesentlichen auf den Tageszeitraum beschränken.

Baubedingte Störungen des Triels sind somit auch im Falle der S 8 Marchfeld Schnellstraße nicht zu erwarten.

Schlussfolgerung

Auch nach Auseinandersetzung mit den im Vorbringen zur Verhandlung am 23.11.2016 beschriebenen möglichen sonstigen Wirkfaktoren auf den Triel wird die mögliche verkehrsbedingte Schallimmission in Form von nächtlichem Dauerlärm als jener Schlüsselfaktor erkannt, der über Beeinträchtigung des Kommunikationsraums Auswirkungen auf den Bestand des Triels im Vogelschutzgebiet bei Markgrafneusiedl haben könnte. Es wird daher nach wie vor der bioakustische Ansatz als geeignet zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens hinsichtlich Triel im Vogelschutzgebiet betrachtet. Das Vorbringen liefert keinen neuen zu berücksichtigenden Sachverhalt, die Schlussfolgerungen aus dem Teilgutachten Tiere und ihre Lebensräume zum Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße bleiben aufrecht."

In Bezug auf das ergänzte Gutachten von Dr. Dragonetti hielt der Sachverständige in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 31. Mai 2017 fest:

„Das neue Kapitel „Einführung“ im Vorbringen enthält eine Verbreitungskarte des Triels, die einen Teil Europas, nämlich Teile Deutschlands, Polens, die Tschechische Republik, die Slowakei und das nördliche Österreich und Ungarn zeigt. Darin sind Vorkommen des Triels auf Grundlage der „Internetseite des Bird Census Council“ als Punkte eingezeichnet, die, wie schon anhand der beiden Punkte in Österreich ersichtlich ist, mehr als schematisch aufzufassen sind: Die beiden Vorkommen in Österreich, im Steinfeld und im Marchfeld, liegen nicht südwestlich und südöstlich von Wien, sondern eindeutig südlich von Wien (Steinfeld) und nordöstlich von Wien (Marchfeld). Zudem suggerieren die Punkte, dass der Triel nur punktuell verbreitet sei, und dies wird im Text auf die „nachhaltigen Auswirkungen menschlicher Siedlungsgebiete und Straßen“ als „Hauptfaktor, der diese negative Situation herbeigeführt hat (S. 2)“, zurückgeführt.

Diese Darstellung ist irreführend: Die Verbreitung des Triels ist selbstverständlich vom Angebot an geeignetem Lebensraum abhängig. Geeigneter Lebensraum war, wie in Teil A dieser Stellungnahme bereits ausgeführt, in der natürlichen Situation die Steppe und die offenen Schotterbänke weiter Flusslandschaften, also geeignete Lebensräume in den nicht bewaldeten Teilen des nacheiszeitlichen Europa (die größten Teile Europas waren unmittelbar nach den Eiszeiten zunächst boreale Kältesteppe, die sich fast flächendeckend bewaldete, vgl. z.B. die Klassiker Ellenberg 1986 und Walter/Breckle 1986; menschliche Tätigkeit öffnete weite Teile der bewaldeten Landschaft wieder, die meisten Arten der offenen Feldlandschaft sind Steppentiere, z.B. Feldlerche, Feldhase, Großtrappe...).

Heute liegen die Vorkommen des Triels teils immer noch auf Schotterbänken in verbliebenen naturnahen Flusslandschaften (z.B. das im Vorbringen zur Verhandlung von Dr. Zwicker angeführte Beispiel des Taro in Italien), teils in der Steppe (z.B. Hortobágy in Ungarn, Extremadura in Spanien, Crau in Frankreich), teils in größeren Schotterabbaugebieten (z.B. Steinfeld, Marchfeld in Österreich), teils in der offenen Acker- und Wiesenlandschaft (z.B. Salisbury Plain, The Brecks in England, Anatolien in der Türkei). Die Verbreitung des Triels in

Europa wird also nicht vom „Hauptfaktor“ „menschlicher Siedlungen und Straßen“ bestimmt, sondern vom Angebot an geeigneten Lebensräumen in naturnahen Flusslandschaften, steppenähnlichen Trockengebieten und Kiesabbaugebieten sowie in der offenen Kulturlandschaft. Die Hauptverbreitungsgebiete des Triels liegen daher auch nicht in dem in der Karte gezeigten Kartenausschnitt, sondern in Spanien (30.000-40.000 Brutpaare = BP), in Russland (3.000-10.000 BP), in der Türkei (3.000-6.000 BP) und in Frankreich (5.000-9.000 Individuen = Individ.; alle Angaben nach BirdLife International 2004). Weitere Länder mit größeren Trielvorkommen sind z.B. Portugal (1.000-5.000 BP), Italien (800-1.200 BP), Griechenland (300-500 BP), Rumänien (400-800 BP), Ukraine (100-150 BP), Ungarn (150-200 Individ.) und Bulgarien (130-150 Individ.). Für Österreich werden in BirdLife International 2004 11-13 Individ. angegeben, für den Zeitraum 2008-2012 15-20 (Dvorak & Ranner 2014). Allein die Important Bird Area Crau in Frankreich ist rund 40.100 ha groß, die IBA La Serena in Extremadura in Spanien 109.800 ha, die IBA Hortobágy in Ungarn 136.000 ha (Heath & Evans 2000). Von einer punktuellen Verbreitung des Triels in Europa, wie in der Abbildung im Vorbringen nahegelegt, kann also keine Rede sein. (Important Bird Area = bedeutendes Vogelgebiet, meist auch SPA = Special Protected Area nach der Vogelschutzrichtlinie, Vogelschutzgebiet im Netzwerk Natura 2000).

Zu den auf Seite 2 des Vorbringens folgenden Ausführungen zur Vogelschutzrichtlinie und FFH-Richtlinie ist inhaltlich nicht viel hinzuzufügen, außer dass die wiedergegebene Übersetzung nicht mit dem Text der Kommission übereinstimmt. Der erste kursiv geschriebene Text, der sich auf die „Habitat-Richtlinie“ „bzw. die Vogelschutzrichtlinie“ bezieht und den Eindruck erweckt, ein wörtliches Zitat zu sein („Demzufolge sind die EU-Mitglieder verpflichtet, „den Abbau natürlicher Lebensräume bzw. der Lebensräume bestimmter Arten ebenso zu verhindern wie die Störung jener Arten, für welche die betreffenden Gebiete ausgezeichnet sind“), entspricht wohl am ehesten Artikel 6 Abs. (2) der FFH-Richtlinie. Dieser lautet:

„Die Mitgliedsstaaten treffen die geeigneten Maßnahmen, um in den besonderen Schutzgebieten die Verschlechterung der natürlichen Lebensräume und der Habitate der Arten sowie Störungen von Arten, für die die Gebiete ausgewiesen worden sind, zu vermeiden, sofern solche Störungen sich im Hinblick auf die Ziele dieser Richtlinie erheblich auswirken könnten.“

Der im Vorbringen unmittelbar danach angefügte Satz „Diese Maßnahmen gelten quer durch das gesamte natürliche Verbreitungsgebiet der jeweiligen Arten und dementsprechend sowohl innerhalb wie außerhalb der geschützten Standorte“, der ebenfalls kursiv gedruckt ist und den Eindruck erweckt, ein Zitat aus der Vogelschutzrichtlinie oder der FFH-Richtlinie zu sein, ist in dieser Form weder in der Vogelschutzrichtlinie noch in der FFH-Richtlinie aufzufinden. Am ehesten entspricht er noch Art. 4 Abs. 1 der Vogelschutzrichtlinie („Auf die in Anhang I aufgeführten Arten sind besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich ihrer Lebensräume anzuwenden, um ihr Überleben und ihre Vermehrung in ihrem Verbreitungsgebiet sicherzustellen. ...“)

Zur „Vokalisierung der Küken“ kann nur bestätigt werden, dass die Kommunikation zwischen Elterntieren und Jungvögeln selbstverständlich gerade für jungenführende Vögel bedeutend ist. Da Triele mit Bruterfolg in Betrieb befindlichen Schottergruben und in der Nähe von Straßen brüten (s. auch Teil A der Stellungnahme), liegen nach wie vor keine Hinweise darauf vor, dass die Kommunikation zwischen Küken und Elternvögeln durch eine Straße, deren Schallimmission den Kommunikationsraum mit etwa 3 bis 4 % betrifft, wirksam gestört werden sollte.

Die erneut angeführte Vielfalt der Lautäußerungen des Triels wird nicht bestritten. Dennoch werden die beiden in der UVE untersuchten Rufe zur Revierabgrenzung und Balz als die wesentlichen Rufe angesehen, die für das Rufrepertoire stehen (s. auch Teil A der Stellungnahme). Der im Englischen namensgebende „kur-lee“-Ruf wird stets als der bedeutendste beschrieben, z.B. Cramp 1983: Most familiar calls consist of shrill ringing whistles,

variants or versions of basic ‚kur-LEE‘ in which 2nd syllable higher pitched and more stressed than 1st (even nest-relief calls and chick calls from egg show this fundamental pattern)" („Häufigste Rufe bestehen aus schrill klingendem Flöten, Varianten oder Versionen des basalen ‚kur-LEE“, in dem die zweite Silbe zugespitzt und betonter ist als die erste (sogar Beruhigungsrufe am Nest und Kükenrufe aus dem Ei zeigen dieses grundsätzliche Muster)". – Zum Einwand, dass Triele auch tagsüber rufen, sei ebenfalls auf Teil A der Stellungnahme verwiesen, die auch Aussagen des Gebietsbetreuers enthält. Diese stehen in Übereinstimmung mit dem allgemeinen Wissenstand, dass der Triel vorwiegend in der Dämmerung ruft, natürlich aber auch übertags (s. z.B. Bergmann & Helb 1982: „...vor allem in der Dämmerung, aber auch tags und in hellen Nächten stimmlich sehr aktiv“, Bezzel 1985: „Rufe vor allem in der Dämmerung“, Svensson et al. 1999: „Zur Brutzeit besonders nachts zu hören...“, und zahlreiche andere Vogelbestimmungsbücher, auch Glutz von Blotzheim et al. 1985: „Am häufigsten ruft der Triel in der Dämmerung, aber auch nachts, weniger am Tage.“, Cramp 1983: „Voice. Powerfully but intermittently vocal, chiefly at twilight, when pealing, wailing calls (often in chorus) occur. Vocabulary poorly understood, largely because of crepuscular and nocturnal habits; („Stimme. Kraftvoll aber unterbrochen vokal, vor allem in der Dämmerung, in der läutende, klagende Rufe (oft im Chor) vorkommen. Vokabular wenig bekannt, überwiegend wegen der verborgenen und nächtlichen Lebensweise“). Wenn auch die bioakustische Forschung mittlerweile natürlich Fortschritte gemacht hat, so ist der „curlew“- oder „kürrieh“-Ruf doch immer noch der bedeutendste Ruf. Die Modellierung des Kommunikationsraums des Triels im Hinblick auf Rufe in der Dämmerung scheint also nach wie vor geeignet, Schlussfolgerungen auf Auswirkungen auf den Kommunikationsraum des Triels in den Kiesgruben bei Markgrafneusiedl zu ziehen. – Zu schalltechnischen Fragen sei auf die Stellungnahme des schalltechnischen Sachverständigen verwiesen.

Zum Einwand, ein „plötzlicher Anstieg des Lärmpegels infolge der unvermittelten Errichtung und Eröffnung der Schnellstraße“ (unter 1., S. 3) habe andere Auswirkungen als ein langsamer Anstieg des Lärmpegels, sei noch einmal darauf hingewiesen, dass der Triel in Kiesgruben brütet, die in Betrieb sind und teils bis in die Dämmerung betrieben werden, dass der Triel im Steinfeld auch in Kiesgruben nahe einer vergleichbaren Straße brütet, und dass auch der Anstieg des Verkehrs auf der unter dem Niveau liegenden Straße nicht schlagartig, sondern durchaus dem Betrieb der Kiesgruben einschließlich Kiesgrubenverkehr auf den Wegen vergleichbar sukzessive und schwankend zu erwarten ist.

Einsatz von Sendern: Der Nutzen der Telemetrie ist natürlich gerade angesichts der aktuellen technischen Entwicklungen erfolgreich und wird begrüßt. Im vorliegenden Fall reichen die Befunde für die Einschätzung der Auswirkungen des Vorhabens aus.

Zur Problematik der Übertragung von festgestellten Hörschwellen von Vögeln auf andere Gattungen oder Arten wird auf Teil A der Stellungnahme hingewiesen.

Zur unterschiedlichen Maskierungsanfälligkeit unterschiedlicher Frequenzen im Lärmspektrum des Verkehrslärms wird ergänzend zu Teil A der Stellungnahme auf die ergänzenden Ausführungen des schalltechnischen Sachverständigen verwiesen.

Zu den Ausführungen im vorliegenden Vorbringen zur möglichen Störung des Triels durch Baustellenaktivität (S. 10) sei nochmals an die Bedingungen, unter denen der (überwiegend dämmerungs- und nachtaktive) Triel im Kiesabbaugelände, das tagsüber zumeist in allen Teilen des Brutgebietes bei Markgrafneusiedl in Betrieb ist, erfolgreich brütet, erinnert. Die gleiche Situation ist im Steinfeld gegeben, wo der Triel ebenfalls eine Bauphase unmittelbar angrenzend

an das Brutgebiet in den Kiesgruben erlebt hat. Der erneut vorgebrachte Hinweis auf Verluste an Trielküken und -gelegen durch Krähen infolge Störungen und Verlassen des Nests ist grundsätzlich bekannt (das betrifft alle Bodenbrüter), es liegen aus den Schottergruben im Marchfeld und im Steinfeld jedoch keine Hinweise darauf vor, dass dieser Effekt in den in Abbau befindlichen Gruben eine Rolle spielen würde. Offenbar veranlasst der Betrieb der Gruben mit Umstellen von Geräten und Fahrzeugbewegungen den Triel eben nicht zum Verlassen des Geleges (auch Raab, mdl.). Die Jahr für Jahr höhere Zahl an Trielen an den Herbstsammelplätzen als zur Brutzeit deutet auf regelmäßigen Bruterfolg hin (2003 6 Brutreviere/14 Triele am Sammelplatz, 2004 7/19, 2005 7/17, 2006 7/20, 2007 6/17, 2008 5/10), 2009 5/13, 2010 5/12, 2011 3/10, 2012 6/19, 2013 4/9, 2014 3/11, Raab 2015). Im Gebiet Markgrafneusiedl sind in diesen Jahren dauernd Gruben eröffnet und wieder geschlossen worden (wie groß der Unterschied allein zwischen 2008 und 2016 war, zeigt Abb. 3-2 im Teilgutachten Pflanzen und deren Lebensräume zur UVP, S. 16). Es besteht kein Grund zur Annahme, dass eine lineare Baustelle im Norden des Abbaugebietes außerhalb des Brutgebietes des Triels zu einem anderem Verhalten des Triels und zu erhöhtem Prädatorendruck durch Krähen führen sollte.

Anmerkung: Die Ausführungen zum Prädatorendruck durch Krähen werden im gegenständlichen Vorbringen („beglaubigte Übersetzung...“, längere Fassung) auf S. 10 als Erwiderung auf einen Absatz in einem „Schriftsatz“ angeführt, dessen Herkunft zunächst unklar ist: In dem Absatz, beginnend mit „Im Schriftsatz mit dem Titel „Maßnahmen – 5.1. Bauphase“ ist folgendes festgehalten...“ wird angegeben, dass durch die während der Hauptbrutzeit der Triele durchgeführten Bauarbeiten schwerwiegende Auswirkungen feststellbar seien, die durch die Beschränkung der Bauaktivitäten auf die Tagesstunden beschränkt seien, und es wird auf ein Kapitel 4.1.1 verwiesen. Weder das UV-Teilgutachten „Tiere und ihre Lebensräume“ noch das Gesamt-UV-Gutachten enthalten ein Kapitel „Maßnahmen – 5.1 Bauphase“, und die als Zitat angeführten Aussagen sind nicht zu finden. Wohl aber enthält die UVE, Fachbeitrag Bericht Tiere, Einlage 3-8.1, ein Kapitel 5.1, Maßnahmen während der Bauphase, und unter 5.1.1 Vögel sind ähnliche Sätze wie die zitierten zu finden. Allerdings heißt es dort nicht „Im Bereich von Kiesgruben sind schwerwiegende Auswirkungen ... aufgrund der während der Hauptbrutzeit der Triele durchgeführten Bauarbeiten feststellbar (s. Kapitel 4.1.1). Diese Auswirkungen werden jedoch dadurch wirksam abgewendet, dass die Bauaktivitäten auf die Tagesstunden beschränkt sind“, sondern „Im Bereich des Schotterabbaugebietes sind hohe Auswirkungen gegeben, sofern Störwirkungen durch die Bauarbeiten innerhalb der Hauptaktivitätsphase des Triels auftreten (s. Kap. 4.1.1). Durch tageszeitliche Einschränkungen der Bautätigkeiten werden diese Auswirkungen jedoch wirksam vermieden“ (UVE-Bericht Tiere und ihre Lebensräume, Einlage 3-8.1, S. 87).

Sollte tatsächlich die UVE gemeint gewesen sein, so richten sich die folgenden Ausführungen im gegenständlichen Vorbringen, beginnend mit „Diese Feststellung ist zur Gänze falsch, zumal unbewachte Nester ja gerade während der Tagesstunden zur Beute von Jägern, besonders von Rabenvögeln, werden...“ an den falschen Adressaten und erwecken jedenfalls den Eindruck, die kritisierten (und fehlerhaft wiedergegebenen) Textstellen stammten aus dem UV-Teilgutachten. Dies ist zumindest irreführend.

Im Folgenden wird auf S. 11 im gegenständlichen Vorbringen anhand einer Studie in der Toskana auf die Störungsempfindlichkeit des Triels gegenüber „menschlichen Aktivitäten“ während des Schlafs und die Bedeutung eines Angebots an „ausreichenden Alternativschlafplätzen“ hingewiesen, weil sich Triele nach Störung demnach „einen anderen Platz mit passendem Habitat gleich in der Nähe“ suchen. Es wird geschlossen, dass die nächste Ausweichmöglichkeit für Triele im SPA Markgrafneusiedl in Österreich im Steinfeld läge und ansonsten nur Ungarn und die Slowakei zur Verfügung stünden. Dazu ist zu bemerken, dass während der Bauzeit keine vorhabenbedingten Störungen des Triels durch menschliche Aktivitäten zu erwarten sind, weil

keine vorhabenbedingten menschlichen Aktivitäten im Brutgebiet des Triels vorgesehen sind (die Baustelle beschränkt sich wie beschrieben auf einen linearen Bereich entlang der Trasse außerhalb vom Vogelschutzgebiet): Weiterhin ist anzumerken, dass innerhalb des Vogelschutzgebietes, wo kein vorhabenbedingter Baustellenbetrieb stattfindet, auch bei allfälligen nichtvorhabenbedingten Störungen zahlreiche Ausweichplätze in dem weiten Abbau-, Acker- und Brachengelände „gleich in der Nähe“ bestünden und Triele daher nicht gezwungen wären, ins Steinfeld oder gar nach Ungarn oder in die Slowakei zu fliegen. Angefügt sei, dass dem Autor als sehr gutem Kenner des Marchfeldes für den theoretischen Fall des Abflugs aus dem Vogelschutzgebiet gleich mehrere geeignete Plätze im Marchfeld einfielen, etwa beiderseits entlang des Wagrams, der nach Osten zu an das Projektgebiet anschließt (und wo früher auch Triele vorkamen).

Dass der Triel, wie im gegenständlichen Vorbringen erneut ausgeführt (S. 11), Ackerbaugebiete in der Umgebung zur Nahrungsaufnahme aufsucht, unter anderem frisch geerntete Felder, ist nach wie vor unbestritten, das ist offenbar auch bei den Trielen im Flussbett des Taro so (Caccamo et al. 2011). Brutgebiete, Nahrungsräume und Sammelplätze können als Aktionsraum oder „home range“ zusammengefasst werden, Auswirkungen durch vorhabenbedingten Lärm waren auf die Brutgebiete im Vogelschutzgebiet zu betrachten, weil dort das Brutgeschehen einschließlich Balz, Revierbildung, Revierabgrenzung, Jungenaufzucht und Sammeln nach der Brut abläuft (s. auch Stellungnahme vom 26.03.2017).

Anmerkung: Auch der als Zitat aus einem „Schriftsatz mit dem Titel ‚Projektauswirkungen – 4.1 Bauphase‘“ den Ausführungen über die Schlafplätze nachgestellte und kritisierte Absatz auf S. 11 des gegenständlichen Vorbringens stammt nicht aus der UVP, sondern offenbar aus der UVE: Im Fachbeitrag Bericht Tiere, Einlage 3-8.1, Kapitel 4.1.1 Projektswirkungen (ohne Maßnahmen) – Bauphase – Vögel sind ähnliche Sätze wie die zitierten zu finden. Zum Vergleich: Vorbringen, S. 11: „Die zentralen Bereiche des Kiesabbaugebiets, in welchem sich die Brutplätze und die Hauptlebensräume der Triele befinden, werden nicht von den Bauarbeiten der Trasse beeinträchtigt. Dennoch deuten einzelne Beobachtungen darauf hin, dass Triele auch benachbarte Gebiete sowie Bereiche im erweiterten Futtergebiet anfliegen. Die Beanspruchung dieser Teilbereiche, die durch die Straße beeinträchtigt werden, wird im Hinblick auf die Intensität des Eingriffs als gering eingestuft, da sie ein großes Gebiet umfassen. Außerdem handelt es sich hierbei um optionale Teilgebiete des Lebensbereichs.“

UVE Bericht Tiere Einlage 3-8.1, S. 67: „Die zentralen Bereiche des Schotterabbaugebietes, in welchen sich die Brutreviere bzw. der Hauptlebensraum des Triels befinden, werden durch den Bau der Trasse nicht beansprucht. Einzelne Beobachtungen weisen jedoch darauf hin, dass Triele teilweise auch die angrenzenden bzw. auch die sich im weiteren Umfeld befindlichen, ackerwirtschaftlich genutzten Bereiche als Nahrungshabitat aufsuchen. Die Flächeninanspruchnahme dieser teilweise von der Trasse beanspruchten Bereiche, wird hinsichtlich der Eingriffsintensität aufgrund ihrer insgesamt großflächigen Ausdehnung als gering bewertet. Zudem handelt es sich hierbei um fakultativ genutzte Teile des Lebensraumes.“ Angemerkt sei, dass beide aus einem „Schriftsatz“ als Zitat vorgebrachten Absätze, jener auf S. 10 und jener auf S. 11, jeweils offenbar aus einem Dokument in deutscher Sprache entnommen wurden, nämlich aus der UVE, so dass die Ungenauigkeiten im gegenständlichen Vorbringen kaum mit Übersetzungsfehlern erklärt werden können. Die nachfolgende Kritik im gegenständlichen Vorbringen richtet sich jedenfalls wieder an den falschen Adressaten, der Sachverhalt hinsichtlich Aktionsraum des Triels ist dem Gutachter vor dem Hintergrund der Kenntnis der Art und des Gebiets klar und wurde von ihm in seinem Gutachten auch entsprechend berücksichtigt.

Unter „Differences between sudden and progressive disturbance factors“ (Kapitel 5a) wird auf das Baugeschehen Bezug genommen und der Bau der Straße als „abrupt change of the landscape“ (abrupte Landschaftsveränderung) dem Abbaugeschehen in den Schottergruben, als „continuous activity“ gegenübergestellt. Dazu ist zunächst festzustellen, dass das Abbaugeschehen in den Schottergruben keine „continuous activity“ ist. „Abrupte“ Störungen treten in Kiesabbaugelände etwa durch das Umstellen von Geräten und die Verlagerung der Abbautätigkeit innerhalb der Gruben auf. Es liegen keine Hinweise darauf vor, dass Brutplätze des Triels daraufhin aufgegeben worden seien (Raab, mdl.), wofür auch durchgängiges Brutvorkommen mit Bruterfolg in den Schottergruben sowohl bei im Marchfeld als auch im Steinfeld spricht. Dagegen würde der Bau der Straße außerhalb vom Brutgebiet keine plötzliche Landschaftsveränderung darstellen, also kein, wie angeführt, „sudden event of construction“ (S. 9), sondern einen linearen über 3 Jahre fortschreitenden Eingriff, der mit dem Schotterabbau im Brutgebiet durchaus vergleichbar ist, aber außerhalb des Brutgebietes bleibt. Als Beleg zur Störung brütender Vögel während der Bauphase wird auf die störungsbedingte Verlagerung von Brutgebieten und das Aufgeben von Brutgebieten durch Limikolen (Watvögeln) bei Errichtung von Windparks verwiesen (Pearce-Higgins et al. 2012). Diese Arbeit und ähnliche Arbeiten (Übersicht s. z.B. Drewitt et al. 2006) betreffen Windparks, also die (tatsächlich jähe) Herstellung optischer Reize, die den Horizont je nach Entfernung mehr oder weniger markant verändern (der Triel kommt darin jeweils nicht vor). Sie sind der sukzessiven Herstellung der Straße in Tieflage über einige Jahre hinweg nicht vergleichbar, ähnliche Effekte beim Triel in den Schottergruben werden ausgeschlossen. – In der Folge wird im Vorbringen allgemein auf die Empfindlichkeit von vielen „upland waders“ (also im britischen Hochland vorkommenden Limikolen) gegenüber Störung hingewiesen. Als Beleg werden Arbeiten von Finney et al. 2005, Pearce-Higgins et al. 2007 und Thompson & Hale angeführt. Die zitierten Arbeiten von Finney et al. 2005 und Pearce-Higgins et al. 2007 betreffen vor allem den Einfluss von Freizeitbetrieb auf die Brutdichte von Limikolen (der Triel kommt darin nicht vor), die im Gebiet bei Markgrafneusiedl nicht brüten, zudem ist, wie ausgeführt, der fortschreitende Bau einer Straße außerhalb vom Brutgebiet den Störwirkungen von Freizeitbetrieb nicht vergleichbar. Die angeführte Arbeit von Thompson & Hale 1989 betrifft den Rotschenkel, eine Watvogelart der Feuchtwiesen, die im Gebiet ebenfalls nicht vorkommt: In dieser Arbeit wird über allgemein hohe Brutplatztreue und über unterschiedliche Rückkehrraten an den vorjährigen Brutplatz berichtet, was unter anderem mit Brutdichten und der Vermeidung von Bruten mit nah verwandten Vögeln in Verbindung gebracht wird. Im Vorbringen werden unterschiedliche Rückkehrraten des Rotschenkels offenbar allgemein mit herabgesetzten Brutdichten infolge Störungen im Vorjahr in Verbindung gebracht („Depending on their subsequent breeding success, they may not return to breed in subsequent years“, S. 9). Offenbar wird diese Aussage auch auf den Triel, der ebenfalls eine Limikolenart ist, übertragen. Da, wie ausgeführt, keine Störungen des Brutgeschehens beim Triel, der in den in Betrieb befindlichen Schottergruben bei Markgrafneusiedl brütet, durch die Bauarbeiten an der Straße außerhalb des Brutgebietes zu erwarten sind, sind auch keine verminderten Rückkehrraten des Triels zu erwarten. Durchgängiges Brüten des Triels während des Baus der Straße B17 Umfahrung Sollenau Theresienfeld im Steinfeld belegt dies (zuletzt Bieringer 2017). – An dieser Stelle sei auch der Hinweis wiederholt, dass im Vogelschutzgebiet bei Markgrafneusiedl bei allen UVPpflichtigen Deponievorhaben die Herstellung von Brutflächen für den Triel auf den abgedeckten Oberflächen Projektgegenstand bzw. Bewilligungsinhalt sind (...), so dass sich die Lebensraumverhältnisse mit oder ohne Vorhaben S 8 für den Triel verbessern werden.

Schließlich wird im gegenständlichen Vorbringen unter Berufung auf Burton, Rehfisch & Clark 2002 (die Literaturstelle „Burton, Rehfisch & Clark (2008)“ betrifft Wasservogel in der Gezeitenzone der Cardiff Bay) angeführt, dass das Baugeschehen an einer Talsperre (oder einem Staudamm, „barrage“) nicht nur Auswirkungen auf überwinternde Watvögel haben kann,

sondern auch auf brütende, und es wird allgemein geschlossen, dass große Bauvorhaben, wie Windparks, Staudämme, Brücken und Straßen große Störfaktoren besonders für brütende Vögel darstellen („Therefore construction works, such as for windfarms, barrages, bridges, highways, represent high disturbance factors particularly negative for breeding birds“, S. 9). Der gesamte betreffende nicht als Zitat gekennzeichnete Absatz im Vorbringen (S. 9, unter 5a) ist wörtlich aus Pierce-Higgins et al. (2012) übernommen: „High levels of activity and disturbance are likely to cause birds to vacate territories close to the turbines, particularly as many upland waders are known to be vulnerable to disturbance (Finney, Pearce-Higgins & Yalden 2005; Pearce-Higgins et al. 2007). Depending on their subsequent breeding success, they may not return to breed in subsequent years (Thompson & Hale 1989). The construction of a barrage has previously been shown to affect the distribution of wintering waders, including curlew (Burton, Rehfish & Clark 2002), and it is unsurprising that similar effects apply to breeding birds“ (Pierce-Higgins et al. 2012, S. 390, unter „Discussion“; „curlew“ ist der Große Brachvogel). – Die allgemeine Feststellung, dass große Bauvorhaben nachteilige Effekte auf Vögel haben können, ist zweifellos richtig, sie betrifft aber die Situation im gegenständlichen Projektgebiet nicht, weil weder die angesprochenen Vogelarten vorkommen, noch die Herstellung eines Hindernisses in ihrem Überwinterungsraum oder Brutraum oder Aktionsraum vorgesehen ist, sondern die Herstellung einer Straße überwiegend in Tieflage außerhalb eines Schottergrubengeländes, in dem Triele brüten.

Den Ausführungen im gegenständlichen Vorbringen ist noch eine Abbildung angefügt („Fig. 6“, S. 9), die offenbar zeigt, dass ältere (über 40 Tage alte) Triel-Küken sich weiter vom Nest entfernen als jüngere (bis zu 40 Tage alte) Küken, eine bekannte Tatsache, die nur umständlich mit dem Vorhaben in Verbindung zu bringen ist. Wenn gemeint ist, dass Jungvögel mit 60 Tagen sich bereits über 200 m weit vom Nest entfernen und so in die Nähe der Baustelle außerhalb des Schottergrubengeländes gelangen könnten, so ist darauf hinzuweisen, dass Triele mit etwa 36 Tagen bereits flügge sind, und dass außerhalb vom Brutgebiet in den Schottergruben und damit außerhalb vom Vogelschutzgebiet keine attraktiven Jungenaufzuchtsräume für den Triel bestehen (sondern z.B. bewässerte Aronia-Kulturen des Einwenders DI Haindl).

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass im analogen Fall der Straße B17 Umfahrung Sollenau – Theresienfeld drei Brutplätze des Triels in den nächstgelegenen Schottergruben zur ebenfalls in Tieflage gebauten Straße liegen (2016, Bieringer 2017). Dies spricht gegen die im gegenständlichen Vorbringen angeführten Effekte der Empfindlichkeit des Triels gegenüber Baugeschehen während des Baus der Straße, gegen Verlagerung oder Aufgabe von Brutplätzen und gegen die Wirkung des Baus einer Straße (ebenfalls größtenteils in Tieflage) als „plötzliche Störung“, aber auch gegen die Langzeitwirksamkeit von Fernwirkungen einer solchen Straße, wie Lärm.

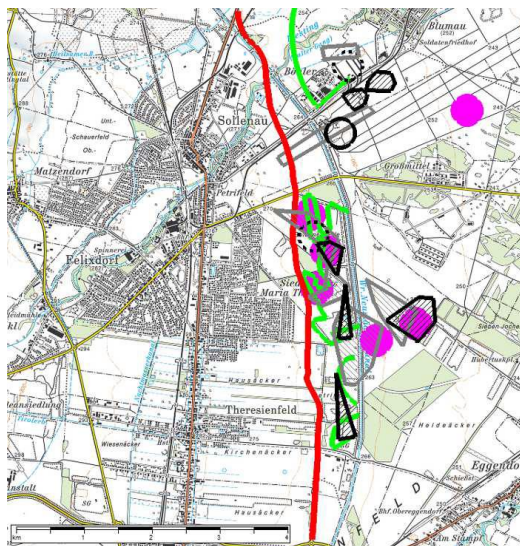


Abb. 1a: Die B17 Umfahrung Sollenau-Theresienfeld (rot), Trielreviere 2005 (magentafarbene Punkte, schematisch), 2012 (grau) und 2016 (schwarz; mit Schraffur = Paare, ohne Schraffur = Rufende bzw. mögliches Revier), eigene Skizze nach Kollar & Bieringer 2005, Bieringer 2012, 2017. Nur trassennahe Reviere. Grüne Linie =

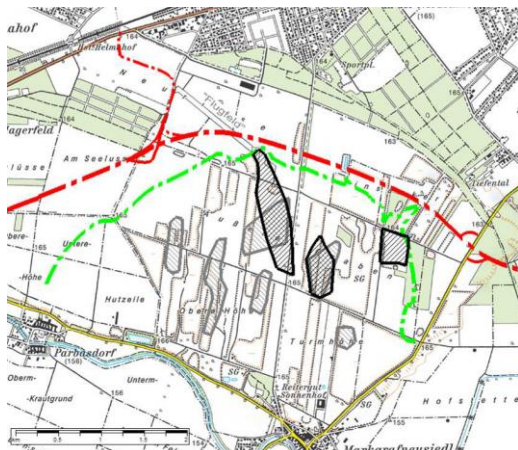
ungefähre Lage der 45dB-Isophone

Abb. 1b: Die Trasse der S8 Marchfeld Schnellstraße (rot), Trierreviere 2012 (grau) und 2014 (schwarz), eigene Skizze nach Raab et al. 2015. Grüne Linie = ungefähre Lage der prognostizierten 45dB-Isophone

Die Trierreviere richten sich natürlich nach den in den jeweiligen Jahren verfügbaren Schottergruben bzw. steppenartigen Rasenflächen (Schießplatz des Truppenübungsplatzes Großmittel bei der B17, rechts oben). Die (nach den entsprechenden Lärmkarten in den Einreichunterlagen) jeweils angedeutete 45dB-Isophone soll die jeweiligen Lärmimmissionen grob skizzieren (jeweils Nacht). In Abb. 1a ist alles westlich (links) davon und dazwischen (am deutlich erkennbaren Schießplatz im Nordosten des Kartenausschnittes) lauter bzw. für den Trier nicht geeignet (Siedlung), in Abb. 1b folgt die 45 dB-Isophone etwa den Außengrenzen des Kiesabbaugebietes.

Schlussfolgerung

Aus dem neuerlichen Vorbringen ergeben sich keine neuen Sachverhalte, die die Schlussfolgerungen aus dem Gutachten ändern könnten. Der Trier nutzt geeignete Schottergruben und steppenartige Rasen als Brutplatz. Überlegungen zur Beeinträchtigung von Kommunikationsräumen in diesen Habitaten durch verkehrsbedingten Lärm sind ein geeigneter Ansatz, ein Maß für eine mögliche Erheblichkeit solcher Auswirkungen zu ermitteln, der Nachweis der Aufgabe eines Brutplatzes infolge Verkehrslärm ist aber noch nicht erbracht, und es liegt kein Hinweis auf eine solche Auswirkung vor. Mit der Annahme, dass eine bioakustisch hergeleitete Beeinträchtigung des Kommunikationsraums um weniger als 10% nicht erheblich sei, liegt die Beurteilung des Projekts daher auf der sicheren Seite. Nach gegenwärtigem Wissensstand ist das Angebot an geeigneten Bruträumen in Schottergruben (und in steppenartigen Trockenrasen) ausschlaggebend."

IV.4.3. Stellungnahmen im Rahmen des Parteiengehörs vom 12. Juni 2017

Die vorgelegten Stellungnahmen und fachgutachterlichen Stellungnahmen wurden in Folge gemäß § 45 Abs. 3 AVG dem Parteiengehör unterzogen und diejenigen Parteien des Verfahrens, denen diesbezüglich subjektive Rechte zukommen (siehe diesbezüglich Punkt II.10 der Begründung), mit Schreiben vom 12. Juni 2017 aufgefordert, bis 11. Juli 2017 hiezu eine Stellungnahme abzugeben. Für die Abgabe einer Stellungnahme wurde mit der gesetzten Frist ein Zeitraum von vier Wochen geräumt. Diese Frist zur Abgabe einer Stellungnahme erscheint angemessen im Hinblick auf den Umfang der Dokumente und vor allem in Relation zur Frist von sechs Wochen gemäß § 9 UVP-G 2000.

Im Rahmen des Parteiengehörs langten folgende Stellungnahmen ein:

- Stellungnahme der NÖ Umweltschutzbehörde vom 5. Juli 2017
- Stellungnahme der ASFINAG Bau Management GmbH vom 10. Juli 2017

- Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 3. Juli 2017
- Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH vom 13. Juli 2017

Stellungnahme der NÖ Umwelthanwaltschaft vom 5. Juli 2017

Die NÖ Umwelthanwaltschaft teilte in ihrem Schreiben vom 5. Juli 2017 mit, dass die Stellungnahmen und Gutachten zum Thema Triel zur Kenntnis genommen werden.

Stellungnahme der ASFINAG Bau Management GmbH vom 10. Juli 2017

Die ASFINAG Bau Management GmbH übermittelte mit Schreiben vom 10. Juli 2017 eine „Stellungnahme der ASFINAG zur ‘Stellungnahme und Gutachten zum Thema Triel’“ vom 4. Juli 2017. Darin hielten die ZT Kofler Umweltmanagement und Rinderer und Partner ZT KG zusammengefasst fest, dass sich sowohl auf Grundlage der Beurteilungen der beiden Sachverständigen für Lärm und Tiere und deren Lebensräume, als auch gemäß der Beurteilung der Projektwerberin aus den Vorbringen keine neuen Sachverhalte ergeben und die im UVP-Verfahren getätigten Schlussfolgerungen bestätigt werden.

Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 3. Juli 2017

Die Umweltorganisation VIRUS hielt vorweg in ihrer Stellungnahme vom 3. Juli 2017 fest, dass die Frist für das Parteiengehör für diesen Sachverhalt weitaus zu kurz gewesen sei und sie deshalb nur eine vorläufige Stellungnahme abgebe.

Im Hinblick auf die fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm führte sie aus, dass bereits im Rahmen des bisherigen Vorbringens darauf hingewiesen worden sei, mit welchen Unsicherheiten diese Untersuchung behaftet sei und diese den geforderten Sicherheiten nach den europäischen Vorschriften diametral gegenüberstünden. Es sei daher falsch, lediglich Abschätzungen vornehmen zu wollen. Darüber hinaus sei in der Verhandlung dahingehend mit dem Sachverständigen Konsens erzielt worden wäre, dass die Untersuchung wissenschaftliches Neuland sei. Dies sei aber nicht der Stand der Technik. Der Vorgangsweise, die gewählte Vorgangsweise nachträglich zum Stand der Technik zu definieren – wie dies der Sachverständige für Lärm unterstellt – sei zu widersprechen. Das Verhältnis zwischen Signalstärke und Hintergrundgeräusch zu betrachten sei zwar Stand der Technik, daraus folge aber noch nicht, dass die gesamte Untersuchung dem Stand der Technik entsprechen würde. Darüber hinaus sah es die Umweltorganisation VIRUS als Themenverfehlung an, dass ein Verlust des Lebensraums größer 10 % bei den vorgegebenen Rahmenbedingungen nicht zu erwarten sei, da zu klären wäre, ob eine erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes bei Heranziehung aller relevanten Rahmenbedingungen ausgeschlossen werden könne. Weiters lasse im Hinblick auf die Frage der Rufhöhe der Sachverständige beim Hinweis auf die Bodendämpfung außer Acht, dass die Bodendämpfung nicht nur den Trielruf betreffe, sondern auch den maskierenden Verkehrslärm.

In Bezug auf den Fachbereich Tiere und deren Lebensräume hinterfragte VIRUS die vom Sachverständigen angeführte Situation im Vogelschutzgebiet Steinfeld und erklärte zusammengefasst – unter Zitierung aus Berichten von Grinschgl aus den Jahren 2014 und 2015 zur Situation im Steinfeld (im Auftrag der NÖ Naturschutzabteilung RU5) sowie von Bieringer aus „B17-Umfahrung Sollenau-Theresienfeld Ökologische Ausgleichsmaßnahmen und Begleitmaßnahmen „Bericht über Tätigkeiten im Jahr 2014“ vom Februar 2015 – dass keinerlei Aussagesicherheit existiere, die es erlaube, eine künftige oder bereits im Gange befindliche

Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Trielpopulation im Steinfeld wegen der B 17 auszuschließen, darüber hinaus allerdings Befunde vorlägen, die Anlass zur Besorgnis geben würden. Die Verweise des Sachverständigen auf die Situation an der B 17 und dass dort alles in Ordnung sei, hätten somit ebensowenig Grundlage wie der Verweis in seiner Stellungnahme auf den analogen Fall der B 17. Weiters bemängelt VIRUS, dass die Aussage des Sachverständigen – „Mit der Annahme, dass eine bioakustisch hergeleitete Beeinträchtigung des Kommunikationsraums um weniger als 10 % nicht erheblich sei, liegt die Beurteilung des Projektes daher auf der sicheren Seite“ – im Widerspruch zu vorangegangenen Äußerungen des Sachverständigen stünde und zitierte dazu Aussagen des Sachverständigen im Stellungnahmenband sowie in der mündlichen Verhandlung. Abschließend hielt die Einwenderin fest, dass sie sich in ihrer Ablehnung der Sachverständigen für bestätigt bzw. bestärkt sehe und damit den Antrag gemäß § 53 iVm § 7 AVG aufrecht halte. Bezüglich der weiteren Stellungnahme zum Fachbereich Luftschadstoffe wird auf Punkt IV.3 der Begründung verwiesen.

Juli 2017

Mit Schreiben vom 13. Juli 2017 gab die List Rechtsanwalts GmbH im Namen und Auftrag der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld sowie der Fam. Haindl eine Stellungnahme ab und legte dazu nochmals das Gutachten von Dr. Dragonetti in englischer und deutscher Sprache, eine „Beurteilung der Stellungnahme der ASFINAG vom 23. Februar 2017“ von Dr. Zwicker, eine Replik von Dr. Zwicker auf die Stellungnahmen des Sachverständigen Dr. Kollar, eine Stellungnahme von Dr. Liley in englischer und deutscher Sprache, mehrere Fotos sowie eine eidesstattliche Erklärung von Hr. Ing. Haindl vor. In ihrer schriftlichen Stellungnahme legten die Einwender unter Hinweis auf die vorgelegten Stellungnahmen bzw. Gutachten ihre Kritik an der UVE, dem Umweltverträglichkeitsgutachten sowie den ergänzenden Unterlagen bzw. Stellungnahmen dar. Diese Kritik betraf insbesondere die Themen Lärm als ausschlaggebenden Faktor für das Meiden von hochrangigen Straßen durch den Triel, Lärmempfindlichkeit des Triels, die Rufaktivität des Triels, die untersuchten Ruftypen des Triels, welche nur einen Teil der vom Triel ausgestoßenen Rufe darstellen würden, die Frequenzen und das Hörvermögen des Triels, das Rufen des Triels am Boden und in der Luft, die Brutreviere und home range (wobei insbesondere auf das Vorliegen eines faktischen Vogelschutzgebietes hingewiesen wurde), Licht, Räuber und Landschaftsveränderungen als Meidungsfaktoren beim Triel und Störungen des Triels während des Baus der S 8. Darüber hinaus wurde die Populationsentwicklung im Steinfeld angesprochen und dabei insbesondere, dass sich der Erhaltungszustand des Triels im Steinfeld seit Eröffnung der B 17 sehr verschlechtert habe, was zu berücksichtigen sei und man nicht gleich auf eine Lärmtoleranz im Bau- oder Betriebszustand bzw. Gewöhnung schließen könne. Darüber hinaus erklärten die Einwender, dass für die Beurteilung der Beeinträchtigung des Natura 2000 Gebietes eine Beeinträchtigung von 3 – 4 % bzw. 10 % zu viel sei, um als unerheblich angesehen werden zu können. Diese müsse mit unter 1 % angesetzt werden. Abschließend beantragte die List Rechtsanwalts GmbH unter Hinweis auf die vorgenommene Beurteilung durch Dr. Dragonetti und Dr. Liley den Genehmigungsantrag abzuweisen.

Stellungnahme der ASFINAG Bau Management GmbH vom 14. November 2017

Nach Aufforderung durch die ho. Behörde legte die ASFINAG Bau Management GmbH mit Schreiben vom 14. November 2017 eine „Stellungnahme der ASFINAG zur 'Stellungnahme RA

Dr. List samt Gutachtensvorlage“, erstellt von Kofler Umweltmanagement und Integral ZT, vom 14. November 2017 vor.

Zusammengefasst legte die Projektwerberin darin zum Thema Schalltechnische Analyse der Trierlufe die herangezogenen Datenquellen dar. Das seien neben den Aufnahmen von Dr. Nemeth öffentlich zugängliche Tondateien, wobei jedoch für die Eckpunkte der Untersuchung die gesicherten Daten von Dr. Nemeth herangezogen worden seien. In Folge sei eine Frequenzauswertung und Terzbandanalyse der unbewerteten Schallpegel und eine Rasterberechnung im 100x100m Raster erfolgt. Daraus schlussfolgerte die Projektwerberin, dass aus schalltechnischer Sicht der Tagzeitraum von 06 Uhr bis 19 Uhr aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens auf dem gesamten in das Trielschutzgebiet einwirkenden Straßennetz in allen Planfällen der ungünstigste Zeitraum sei. Die Veränderung der ermittelten Flächen könne mit den getroffenen Parametern ausschließlich im Zeitraum Tag bei sehr hoher Flughöhe des hörenden Triels und sehr leisen Rufen am Boden und bei ungünstiger Hörphysiologie geringfügig mehr als zehn Prozent betragen. Aus schalltechnischer Sicht sei daher die gewählte Höhe des Steildammes für die Planfälle Plf 1-C 2025 und Plf 1-E 2025 als ausreichend anzusehen. Eine mögliche Erhöhung aufgrund einer im Zuge des Vollausbaues der S8 Marchfeld Schnellstraße durchzuführenden Neuberechnung und Neuurteilung sei bei der Dimensionierung des Steildammes bautechnisch berücksichtigt. Entsprechend der vorliegenden Berechnungsergebnisse zeige sich, dass unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Ruftypen und Aufenthaltssituationen des Triels (Individuen am Boden und im Flug) in beiden Planfällen in nahezu allen Fällen eine Reduktion des Kommunikationsraums unter 10% resultiert; in den meisten Fällen bis maximal 4%. Aufgrund der geringen Maskierungseffekte würden dadurch alle für den Triel wichtigen akustischen Funktionen zu allen Tageszeiträumen in ausreichendem Ausmaß aufrecht erhalten bleiben, unabhängig davon, ob sich Tiere am Boden oder in der Luft befänden.

Dies treffe auch auf die nach VAUGHAN ET VAUGHAN JENNINGS (2005) kurze - besonders sensible - Phase zu Beginn der Verpaarung zu, in der Triele auch verstärkt tagsüber rufen würden. Lediglich in zwei Fällen komme es zu einer Überschreitung des 10% Wertes. Dabei handelt es sich um den Fall, dass ein Vogel sich tagsüber in 30 m Höhe aufhält (in beiden Planfällen) und einen Alarm- oder Jungenruf, welcher vom Boden aus ausgestoßen wird, hören müsse; unter der Annahme eines schlechten Hörvermögens des Triels (CR 30dB). Während der Jungenaufzucht würden sich Triele tagsüber in aller Regel am Boden aufhalten. Jungvögel würden in dieser Phase ständig von einem der beiden Elternvögel bewacht bzw. gehudert, während der andere Elternteil sich im näheren Umfeld auf Nahrungssuche befinde und in regelmäßigen Abständen Futtermittel zu den Jungvögeln bringe, VAUGHAN ET VAUGHAN JENNINGS (2005). Aufgrund dieser Verhaltensweisen sei die Wahrnehmung von Jungenrufen im Luftraum tagsüber von geringer Relevanz. Die Wahrnehmung von Alarmrufen sei für Vögel, die sich am Boden befinden, von Bedeutung. Jungvögel und (brütende) Altvögel müssen Warn- und Alarmrufe sowohl aus der Luft als auch vom Boden wahrnehmen können, um sich vor nähernden Gefahren und Fressfeinden durch entsprechende Verhaltensweisen schützen zu können. Für Vögel im freien Luftraum ist die Wahrnehmung von Alarmrufen wenig von Bedeutung, da sie sich außerhalb des Gefahrenbereichs befinden. Abgesehen davon handle es sich bei Warn- und Alarmrufen um Signale von überlebenswichtiger Bedeutung, was dazu führe, dass sie von Vögeln auch noch wahrgenommen werden können, wenn sie leiser seien als ein Hintergrundgeräusch (GARNIEL ET. AL 2007). Dieser Umstand sei bei den vorliegenden Berechnungen nicht berücksichtigt worden. Erhebliche Auswirkungen auf den Triel im Hinblick auf Maskierungseffekte durch Straßenschall seien auch nach Durchführung der vorliegenden, umfassenden Analysen und Berechnungen weiterhin nicht zu erwarten.

Der Stellungnahme angeschlossen waren auch Rasterlärnkarten samt Auswertung.

In Folge nahm die Projektwerberin unter Hinweis auf ihre Stellungnahme vom 23. Februar 2017 und die fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume vom 31. Mai 2017 Stellung zu dem Vorbringen von Dr. Zwicker zu den Themen home-range, Faktor Licht, Faktor Prädation, Habitveränderungen und Bauphase sowie Bestandsentwicklung des Triels und replizierten auf die Stellungnahme von Liley et Hoskin.

Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 20. Dezember 2017

Nach Übermittlung der im Rahmen des Parteiengehörs eingelangten Stellungnahmen sowie der Stellungnahme der Projektwerberin hielt der Sachverständige für Lärm in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 20. Dezember 2017 fest:

Die Auswertung und Darstellung als Relativspektrum der einzelnen Ruftypen (Seiten 4ff der Stellungnahme der ASFINAG) zeigt, dass der maßgebende Bereich zwischen 2 kHz und 4 kHz liegt. Die Bereiche höherer Frequenz tragen in der Regel nicht mehr wesentlich zur Gesamtschallintensität bei, wurden aber bei den Berechnungen berücksichtigt.

Die unter der Prämisse einer Critical Ratio von $CR = 27$ dB getätigte Aussage in der Zusammenfassung der Stellungnahme des nicht amtlichen Sachverständigen für Lärm vom 31. Mai 2017, dass ein Verlust größer 10 % bei den gegebenen Rahmenbedingungen nicht zu erwarten sei, hat sich durch die ergänzenden Berechnungen bestätigt. Dies gilt auch, wie die Berechnungen zeigen, auch unter Berücksichtigung eines Frequenzbereichs von 2 kHz bis 6,3 kHz (Mittelfrequenzen), der Berücksichtigung des verkehrstärkeren Tageszeitraums und unter Berücksichtigung erweiterter Ruftypen, speziell auch unter Berücksichtigung der leiseren Alarm- und Chick-Calls.

Unterstellt man dem Vogel Triel eine höhere Critical Ratio von 30 dB (schlechtere Signalerkennung), so bleiben ebenso alle Szenarien, ausgenommen Rufe vom Boden (0,3 m) zum fliegenden Vogel in 30 m Höhe (Szenario Leise 5), unter 10 % Flächenverlust.

Zur Relevanz von leisen Rufen des Triels zu überfliegenden Artgenossen (Szenario Leise 5 mit 11 % bzw. 12 % Flächenverlust ($CR = 30$ dB) wird auf die Stellungnahme des Fachbereichs Tiere und Lebensräume verwiesen.

Die Rasterlärmauswertungen im Anhang der Stellungnahme der ASFINAG zeigen im 1-Hektar-Raster die Anzahl der gehörten Rufpunkte innerhalb des Trielgebietes. Allgemein zeigen die Bereiche, welche in den Vorhabensplanfällen nahe der Trasse der S 8 West liegen eine geringere Anzahl von gehörten Rufpunkten. Dies ist in geringerem Ausmaß auch bei der Landesstraße L 11 ersichtlich. In diesen Bereichen sind auch die stärksten Veränderungen zu bemerken.

Zusammenfassend stellte der Sachverständige fest:

„Die vorlegten Unterlagen (Stellungnahme der ASFINAG vom 14.11.2017, Kapitel 2, Ad Faktor Lärm und Rasterlärnkarten im Anhang) sind plausibel und in der Methodik nachvollziehbar und ergänzen die bereits vorgelegten früheren Berechnungen.

Aus Sicht des Fachbereichs Lärm ergeben sich aus den vorgelegten Unterlagen keine neuen Sachverhalte, die die getroffene Beurteilung revidieren könnte.

Es bleiben daher die früher getroffenen Schlussfolgerungen aus dem Teilgutachten 02 Lärm und aus den Stellungnahmen des Fachbereichs Lärm weiterhin aufrecht.“

Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Tiere und deren Lebensräume vom 21. Dezember 2017

In seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 21. Dezember 2017 hielt der Sachverständige für Tiere und deren Lebensräume zu den Einwänden der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld und der Fam. Haindl, der Umweltorganisation VIRUS und der ergänzenden Stellungnahme der Projektwerberin fest:

Lärm

In der Stellungnahme der Projektwerberin vom 14. November 2017 wird eine neue Untersuchung vorgelegt, die in Erweiterung der Untersuchung für die Einreichunterlagen (UVE) den Kommunikationsraum des Triels im Vogelschutzgebiet nicht nur anhand bekannter Ruforte im Gebiet am Grund von Schottergruben und auf der Oberfläche, sondern in theoretischer Anordnung flächendeckend an jedem Kreuzungspunkt eines 100x100 Meter-Rasters im gesamten Vogelschutzgebiet abbildet. Grundlage für die Modellierung der Oberfläche ist ein Zustand bei Erfüllung aller bestehenden Bescheide zur Nutzung bzw. Nachnutzung der Gruben. Es werden insgesamt 130 Einzelrufe der Ruftypen Kurlee, Gallop, Whistle, Trill und Alarm aus den vorhandenen Aufnahmen für die Einreichunterlagen (eigene Aufnahmen im Zoo Schönbrunn, UVE) und aus öffentlich zugänglichen Tondateien herangezogen. Auf Unsicherheiten bei der Interpretation der aus dem Internet bezogenen Dateien wird in der Stellungnahme hingewiesen, vor allem hinsichtlich der Randbedingungen der Tonaufzeichnungen, die im Internet meist nicht genauer dokumentiert sind. Die Frequenzanalyse der analysierten Rufdateien ließ aber in keinem Fall signifikante Abweichungen von den anhand eigener Aufnahme gesicherten Dateien erkennen. Aus der Frequenzauswertung von 21 Gallop-, 12 Kurlee- und 13 Whistle-Rufen sowie von 19 Kükenrufen (Chick-calls) und 28 Alarmrufen wird geschlossen, dass die Terzbänder von 2kHz bis 6,3kHz maßgeblich für die Schallpegel der Rufe sind, weil die Terzbänder darunter und darüber nur einen geringen Anteil am Schallpegel im Bereich der Rundungsgenauigkeit haben. Die Aufzeichnungen von weiteren Rufen, den „Strangled calls“ und den „Trill calls“, erlaubten aufgrund ihrer mangelnden akustischen Qualität keine Auswertung, einzelne auswertbare Ruftöne zeigten aber keine signifikanten Abweichungen gegenüber den verwendeten fünf Ruftontypen. Für die Rasterberechnung im 100x100m-Raster wurden daher auf Basis des von Nemeth ermittelten Schalleistungspegels von 114 dB laute Rufe (ein lautes Spektrum) entsprechend der Charakteristika der Ruftypen Kurlee, Gallop und Whistle, insgesamt 7 Rufe, und leise Rufe (ein um 13 dB leiseres Spektrum) entsprechend den Alarmrufen und Kükenrufen, insgesamt 5 Rufe, herangezogen (weitere schalltechnische Angaben siehe Stellungnahme des SV Fachbereich Lärm). Die Rasterberechnung im 100x100m-Raster wurde für Rufpunkte und Hörpunkte bodennah in 0,3m über Gelände, 10m über Gelände als niedrige Flughöhe und 30m über Gelände als hohe Flughöhe durchgeführt, jeweils im Zustand 2025 laut vorliegenden Bescheiden. Die angenommenen Hörpunkte waren jeweils um 50m zu den Rufpunkten versetzt, ein Rufpunkt/Hörpunkt entspricht einer Fläche von einem Hektar. Insgesamt ergaben sich im Vogelschutzgebiet 674 Rufpunkte als Schallquellen und 675 Hörpunkte als Immissionspunkte. Für jeden Hörpunkt wurde der Schalleintrag jedes einzelnen Rufpunktes berechnet.

Die resultierende Anzahl der gehörten Rufe an jedem Rufpunkt wurde für die Verkehrs-Planfälle Plf R 2025, Plf 1-C 2025 (Teilausbau S 1, ohne Landesstraßenumfahrungen) und Plf 1-E-2025 (Vollausbau S1 und Umfahrungen) für die Zeiträume Tag, Abend und Nacht unter Ansatz eines Critical Ratio CR von 24, 27 und 30 dB berechnet. Die ermittelten Werte für das Szenario „lauter Wert, Abend, CR 27“ entsprechen den bisher betrachteten Fällen, also rufende Triele zur hauptsächlichen Rufzeit am Abend bei maximalem Verkehr. Der nun zusätzlich berechnete Fall „leiser Wert, Tag, CR30“ stellt den denkbar ungünstigen Fall dar, also leise Rufe tagsüber bei hohem Signal-Raschen-Abstand bei maximalem Verkehr. Diese Szenarien werden in der

Stellungnahme der ASFINAG vom 14.11.2017 als Rasterkarten für die drei Planfälle farblich dargestellt. Die Differenz zum Planfall R 2025, also zum Nullplanfall, in Prozent ergibt die zu erwartende Abnahme des Kommunikationsraums, wie auch in der UVE, nur wurde dort die Abnahme noch nicht für die ungünstigeren Fälle, also für Rufe am Boden in der Dämmerung dargestellt, und nicht für einen 100-100m-Raster.

Für das Szenario „lauter Wert (Ruf), Abend, CR 27“ wurde für beide Planfälle eine Verkleinerung des Kommunikationsraums um 1% (vom hoch überfliegenden Vogel zum Vogel am Boden) bis 4% (Rufe vom Vogel am Boden zum hoch überfliegenden Vogel und von hoch überfliegendem Vogel zu hoch überfliegendem Vogel) ermittelt. Für den wesentlichen Fall der Kommunikation der Vögel am Boden am Abend wurde eine Kommunikationsraumverkleinerung von 2% errechnet (Stellungnahme ASFINAG vom 14.11.2017, S. 9f.). Für das Szenario „leiser Wert (Ruf), Abend, CR 27“ wurde eine Verkleinerung des Kommunikationsraums um 2% (Hörpunkte am Boden) bis 5% (Rufe vom Vogel am Boden zum hoch überfliegenden Vogel) ermittelt. Die Verkleinerung des Kommunikationsraums, die hier für einen theoretischen Fall mit Rufpunkten und Hörpunkten im 100m-Raster über das gesamte Vogelschutzgebiet hinweg berechnet wurde, liegt also in denselben Dimensionen wie die Verkleinerung des Kommunikationsraums, die für den Fall abendlich rufender Triele an 12 Ruforten im Vogelschutzgebiet für die UVE untersucht wurde und der Beurteilung im Teilgutachten 5 Tiere und deren Lebensräume zugrunde lag (3,8%).

Für Rufe tagsüber, die vor allem in der Zeit zu Beginn der Paarbildung vorkommen (VAUGHAN & VAUGHAN JENNINGS 2005) und deren Berücksichtigung im gegenständlichen Vorbringen gefordert wird, wurde für die beiden Planfälle im Szenario „lauter Wert, Tag, CR 27“ eine Verkleinerung des Kommunikationsraums um 2% (Rufe zum Vogel am Boden) bis 5% (Rufe vom Vogel am Boden zum hoch überfliegenden Vogel und von hoch überfliegendem Vogel zu hoch überfliegendem Vogel) ermittelt. Für das Szenario „leiser Wert, Tag, CR 27“ wurde eine Verkleinerung des Kommunikationsraums um 3-4% (Hörpunkte am Boden) bis 7% (Rufe vom Vogel am Boden zum hoch überfliegenden Vogel) ermittelt (Stellungnahme ASFINAG vom 14.11.2017, S. 9f.). Für laute Rufe tagsüber wird demnach eine Verkleinerung des Kommunikationsraums am Boden in denselben Dimensionen wie in der Dämmerung prognostiziert (2 bis 5%), für leise Rufe tagsüber eine etwas größere Verkleinerung des Kommunikationsraums (bis zu 7%).

Jungenrufe und Alarmrufe richten sich naturgemäß meist an Vögel in der Nähe, also z.B. Junge im Nest oder Altvögel in der Nähe des Nests, Alarmrufe sind durchdringend und weiter hörbar. Von den beiden bei DRAGONETTI ET AL (2013a,b) untersuchten Kükenrufen war einer, der „C-call“, ein „zwitschernder Ruf mit komplexer Struktur“, der vermutlich der Kommunikation auf große Entfernungen dient, weil er oft auf Rufe adulter Triele in großer Entfernung folgt und adulte Triele heranzieht, und zwar sowohl die eigenen Eltern als auch andere Altvögel, was auf eine Funktion als undifferenzierter Kontaktruf hindeutet. Der Fall der Wahrnehmung von Jungenrufen im Luftraum ist für diesen C-call – vorausgesetzt, er ist tatsächlich ein nicht individualisierter Ruf, der auf große Entfernungen wirken soll – in die Kategorie „lauter Ruf vom Boden aus“ einzuordnen, für den tagsüber und in der Nacht eine Kommunikationsraumverkleinerung von 2 bis 5%, in der Dämmerung 2 bis 4% und in der Nacht 0 bis 2 % errechnet wurde (Stellungnahme ASFINAG vom 14.11.2017). Aufgrund von Reaktionen der Altvögel auf vorgespielte C-calls vermuten DRAGONETTI ET AL. 2013a, dass erwachsene Triele ihren Nachwuchs nicht an der Stimme unterscheiden können, während die Jungen die Altvögel vielleicht individuell unterscheiden können. Für bodenbrütende Vogelarten, die nicht in Kolonien brüten, ist es theoriegemäß weniger bedeutend, die Eltern an der Stimme zu erkennen als es für koloniebrütende Arten ist, wo sich Eltern und ihre Junge oft fast nur akustisch verständigen bzw. beim Zurückkehren von der Nahrungssuche wiederfinden, wie umfangreiche

Literatur belegt. Der Triel brütet zwar nicht in dichten Kolonien, wo dauernd Verwechslungsgefahr zwischen den Jungen besteht, aber doch in Gruppen mit oft geringen Nestabständen (bis zu weniger als 40m bei DRAGONETTI ET AL. 2013a). Der andere bei DRAGONETTI ET AL (2013a) untersuchte Kükenruf war der „S-call“ (SRuf), ein erstickter weicher Ruf, der oft geäußert wurde, wenn die Eltern oder andere Junge in der Nähe waren, also ein Kontaktruf, der zweifellos zu den leisen, auf kurze Distanz zu vernehmenden Lauten gehört. Auch dieser Kontaktruf oder „Stimmföhlungsruf“ ist bei zahlreichen Jungvögeln bekannt, er wird bei manchen Arten fast pausenlos geäußert und zeigt die Anwesenheit und das Wohlbefinden des Kükens an (auch Adultvögel äußern den Stimmföhlungsruf im Trupp, beim Triel „sanft „dick, dick“...“; GLUTZ V. BLOTZHEIM 1985). Die Berechnung der Kommunikationsraumverkleinerung für diese Stimmföhlungsrufe (leise Rufe) auch auf große Entfernungen, etwa einen in 30 m Höhe überfliegenden Vogel, ist somit in der gegenständlichen Stellungnahme ASFINAG eher theoretischer Natur, und die ermittelten Werte liegen auch immer noch unter 10%.

In der Stellungnahme der ASFINAG vom 14.11.2017 sind auch Prognosen der Kommunikationsraumverkleinerung für kleinere und größere critical ratio-Werte, also kleineren und größeren Signal-Rauschen-Abstand in der Wahrnehmung der Vögel als 27 dB, angegeben. Für kleinere Werte, hier 24 dB, wird logischerweise geringere Kommunikationsraumverkleinerung ermittelt (bis keine für die Nacht), für größere CR-Werte, hier 30 dB, geringfügig größere, bis 12% für den Fall leiser Rufe vom Boden zu einem 30 m hoch überfliegenden Vogel. Aus den oben genannten Gründen, weil leise Rufe allgemein nicht auf große Entfernungen und auf hoch überfliegende Vögel gerichtet sind, wird dieser Fall als nicht maßgeblich betrachtet.

Die vorliegenden Berechnungen werden als nachvollziehbar und schlüssig bewertet (weitere schalltechnische Ausführungen s. in der Stellungnahme des SV für Lärm). Die vorhabeninduzierte prognostizierte Verkleinerung des Aktionsraumes des Triels im Vogelschutzgebiet bleibt demnach auch für eine theoretische Betrachtung des Gesamtgebiets und für laute und leise Ruftypen tagsüber und in der Nacht und im Flug und am Boden bei weitem überwiegend deutlich unter 10%, für die maßgebenden Fälle unter 5%. Die entsprechenden Schlussfolgerungen aus dem Teilgutachten 5 Tiere und deren Lebensräume bleiben daher aufrecht.

Zur Frage, ob Lärm überhaupt der ausschlaggebende Faktor für den Triel ist, die Zwicker in Beilage 4 zum Vorbringen vom Sommer 2017 erneut aufwirft, kann bestätigt werden, dass, wie Zwicker angibt, der Triel in den grundlegenden Arbeiten von GARNIEL ET AL. (2007) und GARNIEL & MIERWALD (2010) „mit keinem Wort“ erwähnt wird, dies liegt aber nicht daran, dass er nicht lärmempfindlich sei, sondern daran, dass er zumindest zum Zeitpunkt der Erstellung der Studie kein Brutvogel in Deutschland war (im Atlas Deutscher Brutvogelarten, GEDEON ET AL. 2014 findet sich ein kurzer Hinweis auf ein kleines Vorkommen in der badischen Oberrheinebene „seit 2011“, ebenso im internet, www.badische-zeitung.de, 12.12.2017: am südlichen Oberrhein, „ausgehend vom französischen Elsass“). In den Arbeiten von A. GARNIEL und U. MIERWALD, die zum Teil parallel und in Abstimmung mit der österreichischen Arbeit BIERINGER, G., KOLLAR, H.P. & G. STROHMAYER (2007) im Auftrag des BMVIT entstanden ist (s. Literatur im UVP-Teilgutachten), werden alle Brutvögel behandelt und nach der Bedeutung der Wahrnehmung leiser Geräusche in den 5 Funktionskreisen ihres Verhaltens gereiht, auch die nicht lärmempfindlichen.

Lärm ist jedenfalls die am weitesten reichende mögliche Fernwirkung der Straße, und da die Partnerfindung und Kontaktkommunikation beim Triel überwiegend akustisch abläuft, wird mögliche Überdeckung von Lautäußerungen durch Dauerlärm als ausschlaggebender Faktor für das gegenständliche Vorhaben betrachtet. Andernfalls wären, wie unter den anderen Faktoren beschrieben, von vornherein keine nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf den Triel zu erwarten.

Home Range

Aus Sicht des SV für Tiere und deren Lebensräume wird zunächst ergänzend zu den früheren Stellungnahmen auf das UVP-Teilgutachten Tiere und deren Lebensräume hingewiesen, wo unter Bezug auf die vorliegenden Jahresberichte der Gebietsbetreuung für den Triel die Verteilung von nachbrutzeitlichen Futterplätzen beschrieben wird und für die Brutzeit die Annahme geäußert wird, dass sich ein Großteil des Nahrungsraumes innerhalb des Brutgebietes befinde (z.B. S. 55 ff.), zumal im Vogelschutzgebiet laufend Nahrungsflächen für den Triel im Zuge der Verfüllung von Gruben angelegt wurden und werden (vgl. S. 18, S. 104 des Teilgutachtens). Aber auch frisch bearbeitete Äcker, abgeerntete Felder und Gemüsefelder, die vom Triel ebenfalls aufgesucht werden, befinden sich zwischen den Schottergruben. Die Befunde aus Telemetriestudien (CACCAMO ET AL. 2011, GREEN ET AL 2000) stehen mit diesen Ausführungen nicht im Widerspruch, wenn sich auch ein Verhältnis von einem Drittel zu zwei Drittel Nahrungsflüge außerhalb des Vogelschutzgebietes und innerhalb des Vogelschutzgebietes angesichts der reichen Ausstattung des Vogelschutzgebietes mit Nahrungsflächen noch weiter zugunsten des Vogelschutzgebietes selbst verschieben mag (CACCAMO ET AL. 2011) und die Größe des Aktionsraums, wie auch Green et al. 2000 feststellen, sehr stark von der Habitatqualität abhängig ist. In einer Studie in England blieb der Aktivitätsradius erwachsener Triele während der Jungenaufzuchszeit zu 95% innerhalb von 1 km (Green et al. 2000). In einer Studie in Italien dagegen mussten die Triele vom Brutplatz in einem Flussbett aus weiter entfernte Nahrungsgründe, bis zu über 3 km, aufsuchen (CACCAMO ET AL. 2011).

Dass auch Äcker außerhalb des Vogelschutzgebiets als Nahrungsraum aufgesucht werden, wird nicht bezweifelt. Auch im Marchfeld bestehen natürlich im Frühjahr frisch angebaute Felder mit einem Angebot an Regenwürmern, bodenlebenden Arthropoden und Schnecken, die zur Jungenaufzuchszeit eine bedeutende Nahrungsquelle darstellen. In Gebieten, wo Triele auch im Ackerland brüten, kann die Nähe derartiger Kulturen die Wahrscheinlichkeit einer Ansiedlung des Triels in einem nahen geeigneten Brutbiotop, in England naturnahem Grasland (semi-natural grassland) begünstigen (s. z.B. GREEN ET AL. 2000). Besonders geeignet sind Weiden, in England Schafweiden, im Steinfeld in Österreich Rinderweiden (s. Jahresberichte G. BIERINGER zum Steinfeld). Im Vogelschutzgebiet bei Markgrafneusiedl bestehen, auch auf Betreiben der Gebietsbetreuung Triel, bereits Rinderweiden in unmittelbarer Nähe zu Trielbrutplätzen in Schottergruben (s. Jahresberichte der Gebietsbetreuung Triel, R. RAAB). Das Angebot an geeigneten Nahrungsflächen innerhalb des Vogelschutzgebietes ist daher gut. Auf das Vorhandensein eines Nahrungsraumes außerhalb des Vogelschutzgebietes bei Markgrafneusiedl, der als limitierender Faktor für den Bestand wirken könnte, liegt kein Hinweis vor. Der Einsatz von Telemetrie wird natürlich nach wie vor als taugliches Mittel zum Erkenntnisgewinn betrachtet, wie auch neue Studien an Greifvögeln zeigen (R. RAAB, mündl.). Für die Beantwortung der Frage im Rahmen dieses Verfahrens, ob durch das zu beurteilende Vorhaben erhebliche nachteilige Auswirkungen auf den Triel zu erwarten sind, werden sie nicht als erforderlich erachtet. Dies war auch beim Parallelfall B17 Umfahrung Sollenau Theresienfeld im Steinfeld so. Auch dort liegen geeignete Flächen innerhalb des Vogelschutzgebietes, nämlich Steppenrasen auf Truppenübungsgelände, die durch weitere Flächen ergänzt werden und wurden, nämlich Weideflächen als Ausgleichsmaßnahmen für vorhabenbedingten Flächenverbrauch am Schießplatz, und auch dort liegen Äcker im Umland des Vogelschutzgebietes, teils auch jenseits der Straße.

Zum in der Beilage 4 (Zwicker) im Vorbringen vom Sommer 2017 verwendeten Begriff des „faktischen Vogelschutzgebietes“ sei nur kurz in Erinnerung gerufen, dass dieser Begriff nicht die Randbereiche von bestehenden Vogelschutzgebieten bezeichnet, wie die Formulierung „es war

nicht das formal ausgewiesene Vogelschutzgebiet zu betrachten, sondern das gesamte faktische Vogelschutzgebiet..." nahelegt, sondern die geeignetsten Lebensräume von geschützten Vogelarten gemäß Vogelschutzrichtlinie nach einigen Grundkriterien (HEATH & EVANS 2000) und 20 Kriterien definiert (s. DVORAK 2009).

Die Abgrenzung von Trielrevieren in den Jahresberichten von R. Raab als annähernde Rechtecke beruht auf Nachfrage natürlich auf der Form der Gruben, wenn nicht andere Hinweise, wie rufende Individuen außerhalb, eine andere Abgrenzung nahelegten. Es sei nochmals drauf verwiesen, dass es nicht Aufgabe des Betreuers war, home ranges genau abzugrenzen, sondern den Brutbestand festzustellen.

Licht

Aus Sicht des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume wird auf die Stellungnahme vom 31. Mai 2017 verwiesen. Auch dort wird bereits ausgeführt, dass CLARKE & LILEY (2013) geprüft hätten, inwieweit Vegetation störendes Licht von Gebäuden und Straßenlampen reduzieren könne, dass CLARKE & LILEY (2013) aber entgegen den Behauptungen von Zwicker betonen, dass sie eben keine Minderungsmaßnahmen hinsichtlich Licht überprüft haben. Sie stellen fest, dass die Auswirkung von Licht auf den Triel nicht bekannt ist und daher auch nicht die Wirksamkeit von Minderungsmaßnahmen belegt werden könne. Da auch unter den gegenwärtigen Bedingungen im Abbaugbiet bei Markgrafneusiedl Lichtimmissionen in und nahe Trielbrutflächen vorkommen und lichtbedingte Meideeffekte auch nicht aus dem Trielgebiet im Steinfeld bekannt sind, wird Licht nicht als der ausschlaggebende Faktor für den Triel in den beiden Brutgebieten betrachtet. Ansonsten sei abermals auf die Stellungnahme vom 31.05.2017 verwiesen, wo auch das Beispiel der Straße B17 Umfahrung Sollenau-Theresienfeld angeführt wird, die in vergleichbarer Lage und ebenfalls in Tieflage an einem Schottabbaugbiet und Trielgebiet vorüberführt, die offenbar von Trielen überflogen wird.

Räuberdichte

Aus Sicht des SV für Tiere und deren Lebensräume wird auf die frühere Stellungnahme zum Thema vom 31.05.2017 verwiesen, in der vor allem auf den Fuchs eingegangen wurde. Gleiches gilt für Greifvögel und Krähenvögel, für die das Nahrungsangebot im Gebiet weder durch die abgezaunte und von Amphibien- und Zieselleitwänden begleitete Straße selbst noch durch naturnahe Flächen im Vogelschutzgebiet und angrenzend daran relevant verbessert wird. Dass, wie in ZWICKER (Beilage 4) angeführt, Zäune auch als Ansitzwarten von Greifvögeln und Krähenvögeln genutzt werden, ist unbestritten. In Kenntnis des Abbaugbietes wird aber nicht erwartet, dass durch einen Wildschutzzäun, der in der Innenböschung der geplanten Straße montiert wird, das Angebot an Ansitzwarten im Schotterabbaugbiet südlich davon wesentlich erhöht wird. Daher wird dadurch eine relevante vorhabenbedingte Erhöhung des Räuberdrucks ausgeschlossen. Entsprechende Hinweise auf solche Effekte liegen aus dem Trielgebiet im Steinfeld, wo ebenfalls Wildschutzzäune in der Straßeninnenböschung aufgestellt wurden, nicht vor. In Bezug auf englische Arbeiten ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass, wie auch GREEN ET AL. (2000) feststellen, die Eier des Triels auf Rohboden, wie er in Steppen und eben in Schottergruben auftritt, besser getarnt sind als auf Anbauflächen wie Frühjahrssaat (in England).

Lebensraumveränderung

Aus Sicht des SV für Tiere und deren Lebensräume ist wieder auf die frühere Stellungnahme vom 31.05.2017 zu verweisen. Dort wird der Einfluss von Horizontüberhöhung auf Brutdichten und Meideverhalten von Offenlandarten diskutiert und ins Verhältnis zur Studie von Henderson (2013) und anderen Studien (TAYLOR ET AL. 2007, GREEN ET AL. 2000, CLARKE ET AL. 2013)

gesetzt. In CLARKE ET AL. (2013) z.B. wurden im Vogelschutzgebiet „The Breckland Special Protected Area“ (=SPA, Vogelschutzgebiet im Netzwerk Natura 2000 gemäß Vogelschutzrichtlinie) signifikant mehr Trielnester/km² in Abständen von über 1500m von Ortschaften und von über 1000m zu Fernstraßen beschrieben, jeweils in Distanzbändern von 500 m Breite. Das Vogelschutzgebiet ist 39.000 ha groß und besteht aus Ackerland (farmland) und naturnahen Lebensräumen (semi-natural habitats). Die Brutplätze, insgesamt 216 im Jahr 2008 (246 im Jahr 2006, SHARP ET AL. 2008, 128 im Jahr 2016, The Brecks Newsletter) auf 390 km², liegen weit verstreut auf Schutzflächen (nature reserves, Sites of Special Scientific Interest) und in Truppenübungsplätzen (military training areas). Der Triel brütet zum größeren Teil in Äckern mit Frühjahrssaat, zum kleineren Teil in naturnahem Grasland (z.B. 2006 193 im Ackerland, 69 in naturnahem Grasland, CLARKE ET AL. 2013). Wenn die Vegetation „über 2 cm heranwächst“, werden die Brutplätze vom Triel meist verlassen (tend to be abandoned; CLARKE ET AL. 2013, p.2). Da die Lebensraumeignung von naturnahem Grasland für den Triel im Untersuchungsgebiet wegen unterschiedlicher Beweidung, unterschiedlicher Kaninchendichte und Störungsdruck durch Besucher und Militärübungen stärker schwankt als im offenen Ackerland, wurde der Schwerpunkt der Auswertungen hinsichtlich Auswirkungen von Straßen und Gebäuden auf das Ackerland gelegt (CLARKE ET AL. 2013).

Es wurden also durchschnittliche Dichten von Trielnestern/km² in Distanzbändern von 500 m Breite auf bis zu 4 km Entfernung zu Siedlungen und Straßen im weiten offenen Ackerland in der Landschaft The Brecks untersucht und höhere Dichten ins siedlungs- und straßenferneren Gebieten gefunden. – Auch aus dieser Arbeit wird geschlossen, dass alle diese Studien nicht mit der Situation des Triels bei Markgrafneusiedl und im Steinfeld zu vergleichen sind, weil der Triel in England weit verstreut in Äckern, auf speziell angelegten Schutzflächen und auf Truppenübungsgelände brütet, alle im Niveau mit den betreffenden Straßen und Siedlungen im leicht gewellten von Gehölzen locker bestandenen Hügelland, im Marchfeld und im Steinfeld aber in jeweils kleinräumigem Abbaugelände in Schottergruben in Tieflage gegenüber einer ebenfalls in Tieflage geplanten bzw. bestehenden Straße. Auch in der Aufstellung von 5.116 Trielnestern seit 1985 aus England bei CLARKE & LILEY (2013) fehlt der Biotoptyp Abbaugelände oder Ähnliches.

Störung beim Bau und Bestandsentwicklung

Aus Sicht des SV für Tiere und deren Lebensräume ist zunächst wieder auf die frühere Stellungnahme vom 31.05.2017 zu verweisen, wo die Lebensraumbedingungen, unter denen der Triel im Marchfeld und im Steinfeld brütet, auf Grundlage von Berichten und Beobachtungen der Gebietsbetreuer und eigener Kenntnis beider Gebiete beschrieben werden. Die Bestandsentwicklung des Triels im Marchfeld wird in den Jahresberichten des Gebietsbetreuers, die im UVP-Teilgutachten Tiere und deren Lebensräume wiedergegeben werden, beschrieben. Wenn auch nicht in jedem Jahr der Bruterfolg genau erhoben wurde, so werden doch für mehrere Jahre Beobachtungen zum Bruterfolg angegeben. Wie aus den Bestandszahlen, die schon im UVP-Teilgutachten Tiere und deren Lebensräume auf S. 18f. wiedergegeben werden, hervorgeht, sind Bestandsschwankungen mit der Verteilung der Schottergruben in Zusammenhang zu bringen, über die Jahre ist der Bestand aber offenbar stabil (2000 2 Reviere, 1998, 1999, 2001, 2011 und 2014 3 Reviere, 2002 und 2015 3-4 Reviere, 2008, 2009 und 2010 5 Reviere, 2012 6 Reviere, 2005, 2006 und 2007 6-7 Reviere). Es liegen keine Hinweise auf künftige Abnahme des Bestandes vor, da gezielt Brutflächen für den Triel angelegt werden und wurden. Zur Bestandsentwicklung im Steinfeld ist übereinstimmend mit der Stellungnahme ASFINAG vom 14.11.2017 festzustellen, dass aus den Berichten aus dem Gebiet kein Hinweis auf einen Zusammenhang von Brutpaarzahl, Bruterfolg oder Bestandsentwicklung mit Bau oder Betrieb der Straße B17 Umfahrung Sollenau-Theresienfeld abzuleiten ist. Die Bestandszahlen waren:

2008 14 Reviere mit 8 Paaren (BIERINGER 2009), Vollerfassung des Ausgangsbestandes
2009 8-9 Reviere mit mindestens 8 Paaren in Trassennähe und auf Ausgleichsflächen und insgesamt im Steinfeld 10-13 Reviere mit mindestens 9 Paaren (BIERINGER 2010),
2010 7 Reviere mit mindestens 4 Paaren in Trassennähe und auf Ausgleichsflächen und ein weiteres mit Jungen, „wahrscheinlich Unterschätzung aufgrund der ungünstigen Witterung“ (BIERINGER 2011),
2011 6 Reviere, keine Paare: Zitat „Es scheint sehr unwahrscheinlich, dass die Aufgabe der weiter von der Baustelle entfernten Reviere am Schießplatz bei gleichzeitiger Konstanz der durchschnittlich deutlich näher an der Baustelle liegenden Reviere im Schottergrubengebiet eine Auswirkung des Straßenbaus ist. Vielmehr sind die 2008 sehr günstigen Strukturen am Schießplatz, nämlich für den Triel geeignete Ackerkulturen und junge Trockenrasen-Brandflächen, derzeit nicht mehr in dieser Form verfügbar...“, S. 5 (BIERINGER September 2011). Die Aussage wird im Bericht des Folgejahres relativiert:
2012 7 Reviere mit mindestens 4 Paaren in Trassennähe und auf Ausgleichsflächen, Zitat „Der Tiefstand im Vorjahr dürfte daher durch eine verminderte Rufaktivität verursacht gewesen sein, nicht auf eine tatsächliche Abnahme. Derzeit besteht offenbar keine wesentliche Beeinträchtigung des Bestandes durch die Baumaßnahmen.“ (BIERINGER 2012)
2013 10 Reviere mit 4 sicheren Brutpaaren, 5 weitere Bereiche mit einzelnen Rufnachweisen, also 10 bis 15 Reviere, „wobei angesichts der ungünstigen Rahmenbedingungen ein Wert in der oberen Hälfte der Schwankungsbreite (ca. 13 bis 14 Reviere) wahrscheinlicher ist“ (Zitat, pdf-S. 21; BIERINGER Jänner 2014). Das Jahr war ein Vorher-Nachher-Vergleich vor dem Bau und nach Inbetriebnahme der Straße. G. Bieringer zieht den Schluss „Gegenüber dem Ausgangsbestand im Jahr 2008 (14 Reviere, 8 davon von Paaren besetzt) hat sich der Gesamtbestand im Steinfeld wahrscheinlich nicht wesentlich verändert.“ Und „Insgesamt stehen mögliche Verluste an geeignetem Habitat zumindest derzeit offenbar noch in einem guten Verhältnis zu den möglichen Verbesserungen in anderen Teilen des Gebiets, so dass insgesamt kein negativer Einfluss der Errichtung und Verkehrsfreigabe der B17 nachweisbar ist. Da bei einer langlebigen und grundsätzlich reviertreuen Art wie dem Triel eine verzögerte Reaktion möglich ist, ist es jedoch noch deutlich zu früh für eine abschließende Beurteilung.“ – Angemerkt sei, dass es bei Markgrafneusiedl zu keinem Flächenverlust wie am Schießplatz Großmittel kommt.
2014 9 Reviere mit rufenden Trielen, davon nur in der Kontaktzone zweier Reviere mehrere Beobachtungen, sonst Einzelnachweise. Zitate „Der Bestand des Triels ist weiterhin konstant, die Nachweissituation ist aber durch die geringe Rufaktivität weiterhin schwierig. Hinweise auf eine über das im Projekt berücksichtigte, durch die gesetzten Maßnahmen ausgeglichene Ausmaß hinausgehende Beeinträchtigung des Bestandes durch den Betrieb der Straße liegen nicht vor.“ und „Ein Rückgang, der mit der Errichtung der B17 in Zusammenhang gebracht werden könnte, zeichnet sich nicht ab.“ Angemerkt sei, dass 5 Ruforte in unmittelbarer Nähe der Straße lagen (BIERINGER 2015).
2015 an 6 Stellen rufende Triele, 5 Reviere abgesichert, von einem weiteren Ort ein Einzelnachweis. Zitat „Der Bestand des Triels ist weiterhin konstant, die Nachweissituation ist aber durch die geringe Rufaktivität, wie schon in den letzten Jahren, schwierig. Hinweise auf eine über das im Projekt berücksichtigte (und durch die gesetzten Maßnahmen ausgeglichene) Ausmaß hinausgehende Beeinträchtigung des Bestandes durch den Betrieb der Straße liegen nicht vor.“ – Anmerkung. Diese im Projekt berücksichtigte und durch die Maßnahmen ausgeglichene Auswirkung ist Flächenverbrauch (am Schießplatz am Truppenübungsgeländes Großmittel; s. BIERINGER & PLUTZAR 2005, KOLLAR 2006).
2016 6 sichere Reviere sowie „höchstwahrscheinlich ein weiteres, nur einmal registriertes Revier“, zusätzlich an zwei weiteren Stellen je einmal rufende Triele, somit „7-8 Reviere“. Zitat „Der Bestand des Triels ist weiterhin konstant. Die Nachweissituation ist zwar durch die geringe

Rufaktivität weiterhin schwierig; trotzdem konnten mehr Ruforte und Reviere nachgewiesen werden als in den letzten Jahren. Hinweise auf eine über das im Projekt berücksichtigte (und durch die gesetzten Maßnahmen ausgeglichene) Ausmaß hinausgehende Beeinträchtigung des Bestandes durch den Betrieb der Straße liegen nicht vor." (BIERINGER 2017).

Die Behauptung in ZWICKER (Beilage 4), dass sich der Erhaltungszustand des Triels im Steinfeld in den zwei Jahren nach Eröffnung der Umfahrungsstraße B17 Sollenau (2013) sehr verschlechtert habe, wird durch die Jahresberichte des beauftragten Gebietsbetreuers G. Bieringer somit sachlich nicht belegt. Der Bestand ist bisher stabil, und jedes Jahr liegen Reviere nahe der Straße, die in Tieflage hergestellt wurde.

Die Feststellung in ZWICKER Beilage 4, dass die Triele die Schotterabbaugelände Steinfeld und Marchfeld nur „mangels Alternativen“ besiedelt hätten, ist neben der naturschutzfachlichen Unschärfe der Aussage unrichtig: Im Steinfeld besiedeln die Triele zunehmend auch Flächen außerhalb der Schottergruben, wofür sie im Falle der Ausgleichsflächen ja auch angelegt wurden, und der Bestand im Marchfeld ist, wie im Teilgutachten 5 Tiere und deren Lebensräume ausgeführt, ein Restbestand eines einstmals größeren Bestandes im nördlichen Marchfeld. Ziel des Naturschutzes ist es nun, den Bestand auch nach dem Verfüllen der Gruben zu sichern, wie bereits an mehreren Stellen und im UVP-Teilgutachten 5 Tiere und deren Lebensräume mitgeteilt. Wie bereits in der Stellungnahme vom 31.05.2017 ausgeführt und dort mit einer Karte dargestellt, liegen mindestens drei Brutplätze des Triels regelmäßig in den nächstgelegenen Schottergruben zur ebenfalls in Tieflage gebauten Straße. Dies spricht gegen die auch im gegenständlichen Vorbringen wieder angeführten Effekte der Empfindlichkeit des Triels gegenüber Baugeschehen während des Baus der Straße, gegen Verlagerung oder Aufgabe von Brutplätzen und gegen die Wirkung des Baus der Straße B17 (ebenfalls größtenteils in Tieflage) als „plötzliche Störung“, aber auch gegen die Langzeitwirksamkeit einer solchen Straße. Dass von den Trielrevieren, die im Steinfeld teils in Gruben und teils in Ausgleichsflächen liegen, jeweils nur ein Teil von Brutpaaren besetzt ist, und dass dieser Anteil von Jahr zu Jahr schwankt, ist unbezweifelnd, ein Zusammenhang zumindest der Revierverteilung mit der Straße B17 ist jedoch nicht nachgewiesen. Aus der weiteren Besiedlung des Brutgebietes im Steinfeld an der Straße B17 wurde jedoch in früheren Stellungnahmen (31.05.2017) nicht auf Lärmtoleranz oder Gewöhnung des Triels geschlossen, sondern nur das weitere Vorkommen nahe der Straße und abseits davon festgestellt, was auf die stärkere Wirksamkeit anderer Faktoren als der von den Straßen beeinflussten Faktoren schließen lässt. Im Übrigen hängt die Störwirkung wie fast allen anderen Vogelarten auch beim Triel stark von der Regelmäßigkeit und der Erwartbarkeit der Störungen sowie von der Erfahrung der Vögel ab (TAYLOR 2006, TAYLOR ET AL. 2007; aber auch diese Studien aus England beziehen sich auf Störungen im Ackerland und auf Truppenübungsplätzen, nicht auf regelmäßig genutztes Abbaugelände).

Zur Stellungnahme von LILEY & HOSKIN (2017)

Aus Sicht des SV für Tiere und deren Lebensräume ist zunächst ebenfalls auf den einleitenden Satz zum Kapitel „Implications in relation to the Sandboden und Praterterrasse SPA“ bei LILEY & HOSKIN unter Punkt 4.1 hinzuweisen: „We have viewed a range of landscape photographs showing the general area around the proposed route of the Expressway and the Sandboden und Praterterrasse SPA. The images shown reflect a landscape with many parallels to the Breckland area of the U.K. The two areas seem similar in character in terms of the wide, open and flat landscape, characterised by large arable fields, lines of conifers and dry, sandy soils. We see no reason why the findings from Breckland, relating to the impact of roads on Stone Curlew, should not apply. Breckland does not have the gravel mining sites that are in the Sandboden und Praterterrasse area and these are likely to influence the distribution of Stone Curlew within the landscape“.

Der Verfasser kennt beide Landschaften, das Marchfeld aus langjähriger Tätigkeit (1983 bis 1992, Arbeit zum Schutz der Großtrappe), die Landschaft „The Brecks“ aus Besuchen in den 1980er Jahren, als auch Trielgebiete in The Brecks und auf der Salisbury Plane besichtigt wurden. Der Unterschied zwischen den Trielgebieten in England und im Marchfeld wie auch im Steinfeld ist eindeutig: The Brecks sind eine sanft gewellte, von Gehölzen bestandene, überwiegend offene Landschaft, in der die weit verstreuten Trielbrutplätze wie auch die Schutzflächen für den Triel im Niveau mit ihrer Umgebung, also auch mit Straßen, liegen, manchmal sogar höher. Das Marchfeld ist eine flache durch zwei Terrassen gegliederte offene Landschaft, in der gegenwärtig alle Brutplätze des Triels in einem Schottergrubengelände liegen. Die Annahme von LILEY & HOSKIN in der oben zitierten Stellungnahme, dass „die Schottergruben wahrscheinlich die Verbreitung des Triels in der Landschaft beeinflussen“, ist also richtig, und der Unterschied in der Verbreitung des Triels in der Landschaft macht die Situationen nicht vergleichbar. Die Annahmen zu Wirkdistanzen von Straßen auf Brutdichte und Brutplatzwahl aus England treffen auf die Situation des Triels im Marchfeld (und im Steinfeld) nicht zu, weil die Brutplätze hier nicht wie in The Brecks in der leicht hügeligen Landschaft verstreut und mindestens niveaugleich mit Straßen liegen, sondern in Schotterabbaugelände, und die projektierte Straße liegt nicht im Niveau mit den Trielbrutplätzen, sondern in Tieflage und von diesen abgeschirmt. Die gleiche Situation ist bereits an der Straße B17 Umfahrung Sollenau-Theresienfeld gegeben, wo Brutplätze des Triels in Gruben angrenzend an die Straße liegen, wie bereits in der Stellungnahme des SV für Tiere und deren Lebensräume vom 31.05.2017 auch mit Karte beschrieben. Auch künftige Brutplätze, die laufend auf verfüllten Gruben initiiert werden, liegen abgeschirmt von der in Tieflage vorgesehenen Straße. Die unter Punkt 4.4. bei LILEY & HOSKIN angeführte Auswirkung einer Herabsetzung der Lebensraumeignung für den Triel und folglich Schädigung des Bestandes im Vogelschutzgebiet ist aus diesen Gründen, weil eben die Brutplätze nicht im freien Gelände niveaugleich mit einer Straße liegen, sondern in Abbaugelände nahe einer in Tieflage projektierten Straße, nicht zu erwarten. Die Angabe unter Punkt 4.5 bei LILEY & HOSKIN, dass die Wirkung der in den Abschnitten („sections“) 4.1, 4.2, 5.1 und 5.2 in der UVP angeführten Vermeidungsmaßnahmen nicht erwiesen sei und daher ein Risiko für die Trielpopulation verbleibe, ist nicht nachvollziehbar, weil unter 4.1 und 4.2 im UVP-Teilgutachten Tiere und deren Lebensräume außer dem Hinweis auf die richtige (kollisionsvermeidende) Positionierung des vorgesehenen Wildschutzzauns und dem Monitoring keine Maßnahmen für den Triel vorgeschlagen werden und die Kapitel 5.1 und 5.2 nicht existieren. Auch inhaltlich ist die Angabe nicht richtig, weil in keinem Teil des UVP-Gutachtens oder seiner Teilgutachten Vermeidungsmaßnahmen für den Triel wie Lärmschutz oder Lichtschutz vorgeschlagen werden, sondern die Auswirkungen des Vorhabens mit allen seinen Projektbestandteilen einschließlich Tieflage diskutiert und beurteilt werden.

Weitere Punkte in Zwicker (Beilage 4)

Grundsätzlich wird in den Einwendungen nach wie vor bezweifelt, dass es mit genügender Sicherheit feststeht, dass der Dauerlärm die mögliche maßgebliche Wirkung der Straße (einer Straße überhaupt) ist, und es werden vor allem Arbeiten aus England dazu angeführt. Als mögliche weitere Auswirkungen werden Licht, Landschaftsveränderung, Veränderung der Prädationsverhältnisse und Störung (in der Bauphase) angeführt. Nach Auffassung des SV für Tiere und deren Lebensräume liegen für die spezifische Situation bei Markgrafneusiedl keine ausreichenden Hinweise darauf vor, dass die genannten anderen Wirkungen ausschlaggebend sind, weil die Tieferlegung und Abschirmung der Straße, der laufende Betrieb der Schottergruben, der Abstand zur Baustelle, die kontrollierte Beschränkung der Bauarbeiten auf die Trasse, die Maßnahmen zur Vermeidung bleibender Störungen oder Veränderungen im Rüberdruck die maßgebliche Wirksamkeit dieser Faktoren nicht erwarten lassen. Das Beispiel des Trielbestandes im Steinfeld wird, bei aller grundsätzlichen Unvorhersagbarkeit der weiteren

Entwicklung, als diese Auffassung unterstützend angesehen, weil der Bestand dort gemäß den Berichten des Gebietsbetreuers entgegen den Behauptungen des Vorbringens gegenwärtig auch nach der Inbetriebnahme der Straße (2013) stabil ist, was dort in einem Vorher-Nachher-Vergleich festgestellt wurde. Die Verhältnisse in England sind nicht vergleichbar, da dort die Straßen im Niveau im Hügelland ohne Schottergruben liegen. Wenn aber Dauerlärm als maßgebliche Auswirkung angenommen wird, so machen die Einwendungen eine Unvollständigkeit der bioakustischen Untersuchungen hinsichtlich Auswahl der Rufe, Annahme der Ruf- und Hörpunkte und der Annahmen zum Hörvermögen geltend. Diese Punkte werden in der nun vorgelegten weiteren flächendeckenden Untersuchung nach Auffassung des SV abgedeckt. Es liegt nach wie vor kein Hinweis darauf vor, dass straßenverkehrsbedingter Dauerlärm nicht als der zu beurteilende Schlüsselfaktor für die Auswirkungen des Straßenvorhabens auf den Triel zu betrachten wäre, und der bioakustische Ansatz wird daher nach wie vor als geeignet zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens hinsichtlich Triel im Vogelschutzgebiet betrachtet. Die im Vorbringen beschriebenen Unsicherheiten reichen nicht aus, eine Aussage zu den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens zu verweigern, und das Beispiel des Steinfeldes wird, bei allen auch dort offenen Fragen, aufgrund des fortbestehenden Brutbestandes doch als Hinweis auf die Verträglichkeit eines Trielbestandes mit einer nahen in Tieflage geführten Straße gesehen. Es wird kein Anlass gesehen, die Schlussfolgerungen zum Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße aus dem UVP-Teilgutachten 5 Tiere und deren Lebensräume zu ändern.

Zu den abschließend in der Stellungnahme Zwicker (Beilage 4) angestellten Überlegungen zu Erheblichkeitskriterien und zum Vorsorgeprinzip wird angemerkt, dass im Falle des Trielbrutgebietes bei Markgrafneusiedl die angegebenen Erheblichkeitskriterien nicht zutreffen, weil eben kein Flächenverlust an Brutraum zu erwarten ist und weil keine Hinweise darauf vorliegen, dass die Lebensraumfläche oder die Bestandsgröße der geschützten Art in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird. Dass einer solchen Abnahme die laufenden Bemühungen und Bescheide für Vorhaben im Vogelschutzgebiet entgegenwirken, wurde bereits ausgeführt. Die Orientierungswerte bei direktem Flächenentzug bei LAMBRECHT & TRAUTNER 2007 treffen im gegenständlichen Fall nicht zu, weil kein direkter Flächenentzug zu erwarten ist. Die Gleichsetzung einer prognostizierten Verkleinerung des Kommunikationsraums von 3-4% mit Flächenverbrauch an Brutfläche ist unzulässig, weil es sich eben nicht um Grundinanspruchnahme handelt und die errechnete Verkleinerung des Kommunikationsraums von 3-4 % in den ausschlaggebenden Fällen (laute Rufe auf die Entfernung) als unter einer Relevanzschwelle liegend beurteilt wird, weil sie in der Varianz der sonstigen Einflussgrößen im Gebiet untergehen. Durch die Bezeichnung jener Flächen angrenzend an das Vogelschutzgebiet, die zum Teil vom Vorhaben beansprucht werden, als „faktisches Vogelschutzgebiet“ und den Hinweis auf dort beobachtete einzelne Trielindividuen wird der Eindruck erweckt, es handle sich um einen Teil des Trielbrutgebietes, was anhand der Verteilung der Brutplätze seit Beginn der Trielkartierungen im Gebiet (1998) widerlegt wird. Nochmals sei in diesem Zusammenhang auf die gute, durch laufende Bescheiderfüllungen und Maßnahmen verbesserte Lebensraumeignung innerhalb des Vogelschutzgebietes hingewiesen, im Gegensatz dazu befinden sich angrenzend außerhalb davon die in den Einreichunterlagen und ihrer Begutachtung (UVE und UVP, jeweils Fachbereiche Tiere und deren Lebensräume) beschriebenen Äcker, das alte Flugfeld, eine in Abbau befindliche nicht als Trielbrutplatz genutzte Grube, ein Teich, ein Graben, Bewässerungsanlagen und Aronia-Kulturen. Die in Beilage 4 (ZWICKER) zitierte Forderung in ELLMAUER 2005 (gemeint ist H.-M. BERG in ELLMAUER (Hrsg.)2005) „Auch für die kleine, gegenwärtig räumlich sehr beschränkte Trielpopulation im Marchfeld wird eine flächenmäßige Ausweitung des Brutplatzangebotes durch Anlage von „ÖPUL-Trielbrachen“ und Bereitstellung adäquater Brutplätze in anliegenden Schotterabbaugebieten (Untersiebenbrunn) unumgänglich

sein" ist richtig, steht aber mit dem Vorhaben nicht im Widerspruch, weil davon keine Hoffnungsflächen oder ehemalige Trielflächen bei Untersiebenbrunn betroffen sind. Im Übrigen werden Trielflächen nicht nur im Vogelschutzgebiet, sondern im Rahmen der Erfüllung von Bescheiden für Schottergruben und Deponien auch außerhalb davon angelegt, was der Forderung entspricht. Mit der in ZWICKER (Beilage 4) angeführten Definition der erheblichen Beeinträchtigungen bei LAMBRECHT & TRAUTNER 2007 als Fachkonventionsvorschlag, der eine „Hilfestellung für die Einzelfallbeurteilung“ geben soll (LAMBERCHT & TRAUTNER 2007), („Eine erhebliche Beeinträchtigung von Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie sowie nach Anhang I u. Art. 4 der Vogelschutzrichtlinie, die in einem FFH-Gebiet bzw. in einem Europäischen Vogelschutzgebiet nach den gebietspezifischen Erhaltungszielen zu bewahren oder zu entwickeln sind, liegt in der Regel insbesondere dann vor, wenn aufgrund der projekt- oder planbedingten Wirkungen – die Lebensraumfläche oder Bestandsgröße dieser Art, die in einem Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung bzw. dem Europäischen Vogelschutzgebiet aktuell besteht oder entsprechend den Erhaltungszielen ggf. wiederherzustellen bzw. zu entwickeln ist, abnimmt oder in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird, oder– unter Berücksichtigung der Daten über die Populationsdynamik anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des Habitats, dem sie angehört, nicht mehr bildet oder langfristig bilden würde“) steht das Vorhaben insofern nicht im Widerspruch, als keine Hinweise darauf vorliegen, dass die Lebensraumfläche oder Bestandsgröße des Triels im Vogelschutzgebiet abnimmt oder in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird. Dies deshalb weil die beschriebenen Maßnahmen in Bescheiderfüllung im Gebiet die Lebensraumeignung verbessern und die Bestandsentwicklung von Beginn der Zählungen 1998 bis 2015 auf keinen Trend zur Abnahme hinweist (1998-2001 3 Reviere, 2002 3-4, 2003 5-6, 2004 7, 2005-2007 6-7, 2008 - 2010 5, 2011 3, 2012 6, 2013 4, 2014 3, 2015 3-4), und daher auch nicht anzunehmen ist, dass die Art langfristig kein lebensfähiges Element des Habitats mehr sein könnte. Im Standarddatenbogen 2014 für das Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse wird der Triel mit „B“ – günstiger Erhaltungszustand eingestuft (gesamt; hinsichtlich Population A, Erhaltung und Isolierung B), im Standarddatenbogen aus 2004 nach Ausweisung des Gebiets ebenfalls mit „B“ (gesamt; hinsichtlich Population A, Erhaltung und Isolierung B). Aus dem Standarddatenbogen, der das offizielle Datenblatt gegenüber der Kommission der EU darstellt, ist also keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes abzulesen. Im Bericht gemäß Artikel 12 der Vogelschutzrichtlinie an die Kommission wird der Bestandstrend des Triels in Österreich auf der Grundlage von Bestandserfassungen als „+“ „zunehmend“ angegeben (DVORAK & RANNER 2014).

In der Übersicht des Erhaltungszustandes der in Österreich nach der Vogelschutzrichtlinie geschützten Vogelarten wird der „kurzfristige Bestandstrend“ des Triels 2001-2012 mit „+“ = „zunehmend“ angegeben (SUSKE ET AL. 2011, S. 46).

Es liegt also auch aus „offiziellen“ Unterlagen kein Hinweis auf abnehmenden Bestandstrend des Triels in Österreich vor.

Die Behauptung in ZWICKER (Beilage 4, z.B. S. 27), der Erhaltungszustand sei „mit ungünstig“ zu bewerten, wird daher weder durch die Bestandszahlen in den beiden österreichischen Trielgebieten noch durch die offiziellen Unterlagen zu den Vogelschutzgebieten belegt.

In ZWICKER (Beilage 4) wird auch auf die Erhaltungsziele im Managementplan für das Vogelschutzgebiet Sandboden Praterterrasse Bezug genommen. Im UVP-Teilgutachten 5 Tiere und ihre Lebensräume werden alle Erhaltungsziele und Erhaltungsmaßnahmen abgehandelt (S. 84ff.). Darauf wird hier verwiesen.

Schließlich sei auch nochmals daran erinnert, dass gemäß UVP-Teilgutachten 5 Tiere und deren Lebensräume, UVP-Gesamtgutachten und Maßnahmenkatalog jene Auswirkungen, die als nicht auszuschließen eingestuft werden, das sind Störung während des Baus durch allfälliges vom Projekt und vom Genehmigungsbescheid abweichendes Geschehen und projektbezogene

unerwartete Ereignisse in der Betriebsphase, durch entsprechende Aufsicht (Umweltbaubegleitung) und fortgesetzte Gebietsbetreuung einschließlich Monitoring vermieden werden, womit dem Vorsorgeprinzip nicht nur bei der Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens, sondern auch bei seiner Umsetzung Rechnung getragen wird.

Schlussfolgerung

Da nunmehr in einer vom SV für den Fachbereich nachvollziehbar befundenen ergänzenden Untersuchung auch für die bisher nicht untersuchten Rufe des Triels in bisher nicht untersuchter flächendeckender Modellierung für 3 Ruhhöhen und 3 critical ratios keine erhebliche Verkleinerung des Kommunikationsraums für 2 Planfälle ermittelt wurde, wird kein Anlass erkannt, die Schlussfolgerungen aus dem Teilgutachten 5 Tiere und deren Lebensräume zum Thema Lärm zu ändern.

Da zu sonstigen Wirkfaktoren v.a. weiterhin Studien vorgelegt wurden, die mit der Situation in den österreichischen Triellebensräumen in den entscheidungsrelevanten Punkten nicht vergleichbar sind, da zu möglichen sonstigen Wirkfaktoren keine entscheidungsrelevanten neuen Sachverhalte vorgebracht werden, und da die Ergebnisse des Trielmonitorings am Vergleichsfall Steinfeld keine Hinweise auf Auswirkungen der dortigen Straße in Bauphase und Betriebsphase ergeben, wird kein Anlass gesehen, die Schlussfolgerungen aus dem UVP-Teilgutachten 5 Tiere und deren Lebensräume zu den übrigen Wirkfaktoren und Prüffragen zu ändern.

Die Schlussfolgerungen aus dem UVP-Teilgutachten 5 Tiere und deren Lebensräume bleiben daher aufrecht.

Zum Vorbringen der Umweltorganisation VIRUS verweist der Sachverständige im Wesentlichen auf seine obige Stellungnahme. Ergänzend dazu führt der Sachverständige aus:

Zu den im Vorbringen angeführten Zitaten „Grinschgl 2014“ und „Grinschgl 2015“ sei zunächst festgehalten, dass die Jahresberichte 2008 – 2016 von G. Bieringer und nicht von F. Grinschgl verfasst worden sind, F. Grinschgl war an den Erhebungen als einer der Kartierer beteiligt. Inhaltlich wird zu den Zitaten hier im Wesentlichen auf die obigen Ausführungen unter „Störung beim Bau und Bestandsentwicklung“ verwiesen. Zum Zitat aus einem der Berichte von Bieringer (für das Jahr 2014), das in dem gegenständlichen Vorbringen wiedergegeben wird, sei nur darauf hingewiesen, dass der richtig zitierte Satz „Ein Rückgang, der mit der Errichtung der B17 in Zusammenhang gebracht werden könnte, zeichnet sich nicht ab“, darauf hinweist, dass eben keine Hinweise auf einen Rückgang des Triels im Beobachtungszeitraum vorlagen. Da dieser Satz in leicht abgewandelter Form auch in den Berichten für 2015 und 2016 wiederkehrt (s.o. in dieser Stellungnahme, dort ebenfalls wörtlich zitiert), liegt der Schluss nahe, dass auch danach bisher keine Hinweise auf „eine über das im Projekt berücksichtigte (und durch die gesetzten Maßnahmen ausgeglichene) Ausmaß hinausgehende Beeinträchtigung des Bestandes durch den Betrieb der Straße“ vorliegen (aus dem Bericht für 2016, s.o.). Der Schluss im gegenständlichen Vorbringen (S. 10), die Aussage bei G. Bieringer, dass der Bestand des Triels seit Beginn des Monitorings konstant geblieben sei, habe keine Grundlage, weil auch die gegenteilige Aussage zutreffend sei, ist unrichtig, weil den Berichten von G. Bieringer eben der Zeitraum 2008 bis 2016, also vor dem Bau bis nach dem Bau, zugrunde liegt. Daher ist auch die folgende Aussage im Vorbringen unrichtig, dass in diesem Zeitraum eine Verminderung des Bestandes auf eine „gerade stattfindende Verschlechterung des Erhaltungszustandes“ hindeute. Weiteres s. o., unter „Störung beim Bau und Bestandsentwicklung“.

Die Schlussfolgerungen aus dem UVP-Teilgutachten 5 Tiere und deren Lebensräume bleiben auch einschließlich Beachtung des Vorbringens von VIRUS vom 03.07.2017 aufrecht.

Stellungnahme der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld und der Fam. Haindl vom 11. Jänner 2018

Nachdem die Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld und die Fam. Haindl, vertreten durch die List Rechtsanwalts GmbH im Wege der Akteneinsicht Kenntnis von der Stellungnahme der Projektwerberin erlangte, übermittelte sie eine mit 7. Jänner 2018 datierte „Replik auf die Stellungnahme der ASFINAG zur ‘Stellungnahme RA Dr. List samt Gutachtensvorlage’ vom 14.11.2017“ von Dr. Zwicker. Darin replizierte Dr. Zwicker auf die Stellungnahme der Projektwerberin:

Ad Faktor Lärm: Eine Beeinträchtigung über 10 % des Schutzgebietes sind ein sehr hoher Wert und als erheblich zu bewerten. Auf die Festlegung der Erheblichkeitsschwelle, die nach deutschen Festlegungen, die in der Replik von Zwicker am 10.07.2017 thematisiert wird, beim Triel mit nahe null anzusetzen ist, wird von der ASFINAG nicht widersprochen. Die Beeinträchtigung > 10% bezieht sich auf das normative Schutzgebiet. Die Beeinträchtigung des faktischen Schutzgebietes durch Lärm wird von der ASFINAG nicht behandelt. Ebenso nicht behandelt werden die von Zwicker in seiner Replik getätigten Ausführungen zur Lärmempfindlichkeit des Triels. Nach einer Grobeinschätzung der Lärmempfindlichkeit des Triels von Zwicker nach den Kriterien von GARNIEL & MIERWALD 2007 und 2010 ist der Triel möglicherweise nicht lärmempfindlich. Diesen Ausführungen von Zwicker wird von Seiten der ASFINAG nicht widersprochen. Ganz generell wird von der ASFINAG auf die in der Literatur geäußerten Unsicherheiten über die ausschlaggebenden Faktoren für das Meideverhalten von Trielen gegenüber höherrangigen Straßen nicht eingegangen.

Ad Home Range: Über Lage und Größe der home ranges der Triele bei Markgrafneusiedl gibt die ASFINAG auch weiterhin keine Auskunft. Dass sie möglicherweise in größerem Umfang westlich des Schutzgebietes gelegen sein könnten, wie die ASFINAG andeutet, ist Mutmaßung und nicht belegt. Das home range ist der Lebensraum des Triels zur Brutzeit und seine Beeinträchtigung kann erhebliche negative Folgen auf den Populationsbestand haben. Ohne Kenntnis der home ranges sind Angaben über das Beeinträchtigungsausmaß reine Spekulation. Dass wenige kleine Ackerflächen und Bracheflächen innerhalb des Schutzgebietes liegen ist wohl bekannt, welche vom Triel genutzten Flächen außerhalb des Schutzgebietes liegen, ist nur ansatzweise bekannt, wie die Beobachtung von Herrn Haindl und Eisner von Trielen außerhalb des Schutzgebietes auf der Trasse der geplanten S 8 zeigen.

Ad Faktor Licht: Die engl. Autoren konnten nicht explizit Lichtverminderungsmaßnahmen testen. Sie fanden aber heraus, dass die Ergebnisse unserer verfügbaren Beweise und Daten keine Unterstützung bieten konnten, dass Maßnahmen wie Abschirmung, Vorhandensein von Hecken oder Baumplätzen um Erschließungen die Auswirkungen von Gebäuden verringern können. Während wir die Beleuchtung nicht direkt berücksichtigt haben, gibt es auch keine Hinweise darauf, dass Maßnahmen zur Reduzierung der Beleuchtungsstärke um Gebäude die Auswirkungen reduzieren.“ (Ausführliche Darlegung siehe Replik von 2017). Nach diesen Aussagen engl. Forscher zum Thema Lichtbeeinträchtigung des Triels bleibt offen, ob Licht überhaupt ein relevanter Faktor ist, wie Lichtbeeinträchtigung vermindert werden kann und dass auch indirekte Lichteinflüsse wie zum Beispiel Beleuchtung in und um Gebäuden negative Auswirkungen haben kann.

Ad Faktor Prädation: Es werden durch den Bau zusätzliche neue zu den bestehenden Nahrungsflächen geschaffen, die den Krähen eine zusätzliche, neue Nahrungsgrundlage kollidierter Insekten, Kleinsäuger und Kleinvögel bieten werden, die eine Erhöhung der Krähendichte wahrscheinlich macht, welches das Prädationsrisiko von Trielgelegen erhöht. Jede Verringerung des Bruterfolges kann bei einer so kleinen und instabilen Population des Triels erhebliche Folgen haben.

Ad Habitatveränderungen: Welche Landschaftsveränderungen und ob überhaupt diese für die Meidung von höherrangigen Straßen durch den Triel verantwortlich sind, ist unbekannt. Deshalb hilft es nicht, einen Faktor wie die Behinderung der Sichtbeziehungen durch vertikale Strukturen als einen relevanten Faktor herauszustellen. Es gibt mehrere andere.

Ob keine Veränderungen des Trielvorkommens entlang der B 17 erfolgt sind, ist gründlich zu überprüfen und darzulegen. Pauschale Aussagen der ASFINAG sind nicht ausreichend.

Ad Bauphase und Bestandsentwicklung des Triels: Bei der Replik von Zwicker vom 10.07.2017 ging es im Kapitel „Störung beim Bau als Meidungsfaktor“ um den Baustellenlärm am Tag. In der UVE und UVP wird der Baustellenlärm als maßgeblicher Faktor der Beeinträchtigung des Triels festgestellt. Da aber nicht bekannt ist, ob der Lärm am Tag oder in der Nacht für das Meiden des Triels verantwortlich ist, wird die Aussage hinterfragt, ob die Maßnahme der Beschränkung der Bautätigkeit auf den Tag überhaupt relevant ist und wo die Schwelle liegt, ab der die Beeinträchtigung Auswirkungen zeigt. Die engl. Autoren konnten darlegen, dass das Meiden des Triels von der Verkehrsmenge abhängt, aber die wesentlich niedrigeren Verkehrsmengen in der Nacht auch eine Meidung zur Folge haben. Ob keine Veränderungen des Trielvorkommens entlang der B 17 erfolgt sind, ist gründlich zu überprüfen und darzulegen. Pauschale Aussagen der ASFINAG sind nicht ausreichend.

Ad Replik auf die Stellungnahme von Liley et Hoskin (2017): Bei den zahlreichen Untersuchungen in England zum Meideverhalten des Triels gegenüber Straßen handelt es sich um konkrete, auf eine spezifische Landschaft bezogenen Studien und um allgemeingültige Publikationen, deren Ziel es war, allgemein gültige Faktoren herauszuarbeiten, die für das Meiden des Triels verantwortlich sind. Die Aussage der ASFINAG, dass die englischen Studien nicht auf die Situation im Marchfeld angewendet werden können, lässt einen fraglichen Umgang mit wissenschaftlichen Erkenntnissen feststellen. Wenn als allgemeingültig festgestellte, wissenschaftlich fundierte Aussagen einem nicht ins Konzept passen, lässt man sie außen vor, wie das in der UVE und UVP erfolgt ist. Wird man gezwungen, doch diese Studien zur Kenntnis zu nehmen, versucht man sie, als für den eigenen Fall nicht anwendbar darzustellen.

Ad Vorsorgeprinzip: Ein wesentliches Ergebnis der engl. Studien ist, dass das Vorsorgeprinzip beim Triel zur Anwendung zu bringen ist, da nicht bekannt ist, welche Faktoren das Meiden des Triels von höherrangigen Straßen bewirken und deshalb keine Verminderungsmaßnahmen mit ausreichender Sicherheit getroffen werden können. Über das Vorsorgeprinzip schweigt sich die ASFINAG trotz mehrfacher Aufforderung, die nachzuholen, aus.

Ergänzende fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 17. Jänner 2018

Seitens der ho. Behörde wurde der Sachverständige für Lärm aufgefordert, zu den in der Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vorgebrachten Einwände bezüglich des Lärms ergänzend Stellung zu nehmen. Dieser gab dazu folgende ergänzende Stellungnahme vom 17. Jänner 2018 ab:

Ad 3.1 Stand der Technik: Die Aussage: "Abgeleitet von obigem Sachverhalt entspricht die angewandte Methodik von Nemeth mit einem maßgebenden Bereich von 2 – 4 kHz und einer

Critical Ratio von 27 dB dem Stand der Technik (siehe Dooling 2016) für Maskierung durch Verkehrslärm." bezog sich vor allem auf die Methodik der „signal to noise ratio“, die auch die Einwenderin nicht bestreitet. Die Plausibilität der Annahmen über den Frequenzbereich und der critical ratio CR wurden durch die Literaturbetrachtungen in der Stellungnahme des SV Lärm vom 31. Mai 2017 abgeleitet. Die neueren Unterlagen und Stellungnahmen zeigen, dass auch bei Einbeziehung eines nach oben weiteren Frequenzbereiches und einer höheren CR, die Aussagen des SV Lärm aus den früheren Stellungnahmen zutreffen.

Ad 3.2 10% Kriterium: Der Sachverständige für den Fachbereich Lärm führte mit den 10% kein Kriterium ein, wie behauptet. Bezüglich der Beurteilung, wieviel Prozent Flächenverlust der Triel toleriert bzw. ob eine erhebliche Beeinträchtigung vorliegen kann, wird auf den Fachbereich Tiere und ihre Lebensräume verwiesen. Auf Grund der damals vorliegenden Unterlagen wurde lediglich eine Aussage über die Auswirkungen von geänderten Rufstandorten und abbaubedingten Grubenveränderungen auf die Kommunikationsflächen vorgenommen. Diese Aussage hat sich im Übrigen durch die Unterlagen vom 14.11.2017 mit wesentlich mehr Ruf- und Hörpunkten bestätigt.

Ad 3.3 Rufhöhe und Bodendämpfung: Dass die Bodendämpfung nicht nur den Trielruf, sondern auch den Verkehrslärm betrifft, ist unbestritten. Die getroffene Aussage war ein Vergleich Ruf von oben herab zu einem Hörpunkt am Boden zu einer Boden zu Bodenkommunikation. In beiden Fällen ist die Ausbreitung des Verkehrslärms gleich. Des Weiteren wird das Hören im Flug beschrieben, das sich durch den Einfluss des Verkehrslärms in Trassennähe verringert.

Zwischenzeitlich liegen durch die neueren Unterlagen vom 14.11.2017 Ergebnisse für die Auswirkungen auf die Kommunikationsflächen für nachstehende Szenarien vor:

Aus 3 verschiedenen Ruf- bzw. Hörhöhen wurden 7 Szenarien (Lauf 1 bis Lauf 7) für den lauten Ruf abgeleitet, wobei einmal der Empfänger am Boden (0,3 m) von allen 3 Rufhöhen (0,3 m, 10 m und 30 m) beschallt wird und das andere Mal ruft der am Boden sitzende Triel zu dem fliegenden Triel in 10 m und 30 m Flughöhe. Des Weiteren wurden 2 Flug zu Flug Szenarien, jeweils Kommunikation auf Fluglevel 10 m und Fluglevel 30 m in der Stellungnahme der Projektwerberin vom 14.11.2017 angesetzt.

Aus den 3 verschiedenen Ruf— bzw. Hörhöhen wurden 5 Szenarien (Leise 1 bis Leise 5) für den leisen Ruf abgeleitet, wobei einmal der Empfänger am Boden (0,3 m) von allen 3 Rufhöhen (0,3 m, 10 m und 30 m) beschallt wird und das andere Mal ruft der am Boden sitzende Triel zu dem fliegenden Triel in 10 m und 30 m Flughöhe.

Es wurde daher auch der von Dr. Dragonetti formulierte Kritikpunkt über die Annahme der Rufhöhe in diesen Unterlagen behandelt.

Aus Sicht des Fachbereichs Lärm ergeben sich aus den vorgebrachten Einwendungen keine neuen Sachverhalte, die die getroffene Beurteilung revidieren könnte.

Ergänzende fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume vom 19. Jänner 2018

Mit Stellungnahme vom 19. Jänner 2018 nahm der Sachverständige Stellung zu der von Rechtsanwalt Dr. List vorgelegten „Replik auf die Stellungnahme der ASFINAG zur 'Stellungnahme RA Dr. List samt Gutachtensvorlage' vom 14.11.2017“ von Dr. Zwicker.

Der Sachverständige verwies darin im Wesentlichen auf seine Stellungnahme vom 21. Dezember 2017, lediglich beim Einwand „Bauphase und Bestandentwicklung des Triels“ ergänzte er, dass für eine Unsicherheit, ob eine Bauzeitbeschränkung auf die Tagesstunden wirksam ist, weil in England auch niedrige Verkehrsmengen in der Nacht Meidungseffekte gezeigt hätten, hier kein Grund gesehen wird: Die Hauptaktivitätszeit des Triels liegt jedenfalls in den Dämmerungs- und Nachtstunden und die Hauptaktivitätszeit des Grubenbetriebs am Tag,

so wie es auch an der B 17 gegeben war und ist. Die Ergebnisse der Jahresberichte vom Triel im Steinfeld an der B17 2008 bis 2016, also über die Bauphase hinweg, sprechen nach Auffassung des Gutachters gegen einen solchen Einfluss des Baugeschehens.

Zusätzlich wies er zum Vorbringen, dass die Ergebnisse aus England zwar auf eine spezifische Landschaft bezogen, aber allgemeingültig seien, darauf hin, dass die Autoren selbst (LILEY & HOSKIN) nur eine eingeschränkte Übertragbarkeit sehen: „Breckland does not have the gravel mining sites that are in the Sandboden und Praterterrasse area and these are likely to influence the distribution of Stone Curlew within the landscape“ (s. Stellungnahme). – Das allgemein Gültige in den Ergebnissen aus England besteht offenbar darin, dass die Verteilung von Brutplätzen des Triels in einer weiten, offenen, sanft gewellten Agrarlandschaft in England bis zu einem gewissen Abstand der Brutplätze von Straßen nicht eindeutig den jeweiligen Verkehrsstärken auf diesen Straßen zugeordnet werden konnte.

IV.4.4. Stellungnahmen im Rahmen des Parteiengehörs vom 31. Jänner 2018 und Erwägungen der ho. Behörde

Gemäß § 45 Abs. 3 AVG wurde in Folge denjenigen Parteien des Verfahrens, denen diesbezüglich subjektive Rechte zukommen, mit Schreiben vom 31. Jänner 2018 Parteiengehör zu den eingelangten Stellungnahmen bzw. fachgutachterlichen Stellungnahmen der Sachverständigen für Lärm und Tiere und ihre Lebensräume gewährt und diese aufgefordert, bis 28. Februar 2018 eine schriftliche Stellungnahme an das ho. Bundesministerium abzugeben. Dieser Zeitraum erschien der ho. Behörde im Hinblick auf den Umfang der Dokumente angemessen.

Im Rahmen des Parteiengehörs langten folgende Stellungnahmen ein:

- Stellungnahme der Bürgerinitiative Netzwerk Verkehrsregion Wien-NÖ vom „2. September 2014“
- Stellungnahme der ASFINAG Bau Management GmbH vom 28. Februar 2018
- Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 28. Februar „2017“
- Stellungnahme der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld und der Fam. Haindl, vertreten durch die List Rechtsanwalts GmbH, vom 14. März 2018

Die List Rechtsanwalts GmbH ersuchte mit e-mail vom 28. Februar 2018 um eine Fristerstreckung von 14 Tagen, da sie „an einer Stellungnahme zur Replik von Dr. Zwicker arbeiten würden“. Obwohl die ho. Behörde die im Rahmen des Parteiengehörs eingeräumte Stellungnahmefrist von 5. Februar 2018 bis 28. Februar 2018 als ausreichend erachtete, wurde der Partei zwecks Ausarbeitung eines Gegengutachtens die beantragte Fristverlängerung gewährt.

Stellungnahme der Bürgerinitiative Netzwerk Verkehrsregion Wien-NÖ vom 2. September 2014

Die Bürgerinitiative brachte in ihrer Stellungnahme vor, dass die bioakustischen Untersuchungen und diesbezüglichen Lärmberechnungen absoluter Unsinn seien. Der Triel sei vom Aussterben bedroht und die durchgeführten Untersuchungen seien lediglich ein Versuch die tatsächlichen Auswirkungen zu verschleiern.

Weiters wird gefordert, dass die UVP-Behörde der Projektwerberin eine umfassende Alternativenprüfung zur derzeitigen Streckenführung der S 8 aufträgt, um eine zur FFH-Richtlinie rechtskonforme Lösung herzustellen.

Es wird diesbezüglich auf Punkt VI.1.4 der Begründung verwiesen und festgehalten, dass das gegenständliche Ermittlungsverfahren ergeben hat, dass eine Alternativenprüfung nicht erforderlich ist.

Stellungnahme der ASFINAG Bau Management GmbH vom 28. Februar 2018

Die ASFINAG Bau Management GmbH legte mit Schreiben vom 28. Februar 2018 eine „Stellungnahme der ASFINAG zu 'ergänzenden Stellungnahmen und Gutachten zum Thema Triel'“ vom 27. Februar 2018 vor. Darin wird im Wesentlichen auf einzelne Punkte der Replik von Dr. Zwicker vom 7. Jänner 2018 eingegangen und diesbezüglich auf ihre Stellungnahmen vom 23. Februar 2017 und 14. November 2017 sowie auf die Stellungnahmen des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume vom 31. Mai 2017, 21. Dezember 2017 und 19. Jänner 2018 verwiesen.

Eine inhaltliche Auseinandersetzung ist damit nicht erforderlich. In Bezug auf die Ausführungen zum Thema Luftschadstoffe wird auf Punkt IV.3. der Begründung verwiesen.

Stellungnahme der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld und der Fam. Haindl vom 14. März 2018

Die Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld und Fam. Haindl nahmen mit Schreiben vom 14. März 2018 Stellung und legte eine „Replik zu Stellungnahme: Zu den Vorbringen betreffend den Triel, vom Juli 2017 und November 2017 zum Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West von Dr. Hans Peter Kollar, Fachbereich 5, Tiere und ihre Lebensräume vom 21.12.2017“ vom März 2018.

In ihrer Stellungnahme führte die List Rechtsanwalts GmbH unter Berufung auf Dr. Zwicker zusammengefasst zur Erheblichkeitsschwelle an, dass jede Beeinträchtigung des Lebensraums des Triels erheblich ist und verweist in Folge auf die Entscheidungen C-258/11 und C-355/90 des EuGH. Unter Hinweis auf die weiteren Entscheidungen C-209/04, C-535/07 und C-374/98 und Dr. Zwicker wird weiters aufgeführt, dass ein faktisches Vogelschutzgebiet vorliege. Zudem würde bei den Berechnungen der falsche Bezugsrahmen gewählt, weil die Projektwerberin den Lärmberechnungen die allgemeinen Lärmsteigerungen gegenrechne und damit zu einer geringeren Lärmdifferenz und Verkleinerung des Kommunikationsraumes komme. Dies widerspreche den europarechtlichen Vorgaben. Abschließend rügen die Einwender die Befangenheit des nichtamtlichen Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume – teils auf unsachliche Art – und beantragen dessen Abberufung und die Bestellung eines anderen Sachverständigen, der nicht aus Österreich sei.

Seitens der ho. Behörde wird bezüglich Beeinträchtigung des Triels auf die rechtlichen Erwägungen unter Punkt VI.1.4. der Begründung verwiesen.

Zum Thema faktisches Vogelschutzgebiet werden Argumente wiederholt, mit denen eine Auseinandersetzung bereits erfolgt ist. Diesbezüglich wird auf die Niederschrift der mündlichen Verhandlung, den Stellungnahmenband sowie auf die ergänzenden Stellungnahmen des Sachverständigen verwiesen. Darüber hinaus wurde dieses Thema in der fachgutachterlichen Stellungnahme vom 10. Jänner 2019 behandelt. Diesbezüglich wird auch auf die rechtlichen Erwägungen unter Punkt VI.1.4 der Begründung verwiesen.

Auch der Vorwurf, dass der falsche zeitliche Bezugsrahmen gewählt worden sei, wurde bereits im Verfahren erörtert. Diesbezüglich kann auf die Ausführungen im Teilgutachten

Tiere und ihre Lebensräume (S. 76) sowie die mündliche Verhandlung im November 2016 verwiesen werden.

Bezüglich des Vorwurfs der Befangenheit des nichtamtlichen Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume wird auf die Ausführungen unter den Punkten IV.2 der Begründung verwiesen. Zusammengefasst wird dazu festgehalten, dass die ho. Behörde keine Befangenheit des nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Tiere und ihre Lebensräume erkennt.

Dr. Zwicker führt in seiner „Replik zu Stellungnahme: Zu den Vorbringen betreffend den Triel, vom Juli 2017 und November 2017 zum Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West von Dr. Hans Peter Kollar, Fachbereich 5, Tiere und ihre Lebensräume vom 21.12.2017“ jeweils eingangs Teile von Aussagen der Projektwerberin bzw. des nichtamtlichen Sachverständigen zu den Themen Lärm (Ruftypen, Frequenzen, Hörvermögen, Rufhöhe und Hörhöhe, Verkleinerung des Kommunikationsraums und Erheblichkeitsschwelle), Home Range / Nahrungsflächen, Revier, Licht, Räuberdichte, Landschaftsveränderung, Störung beim Bau, Bestandsentwicklung, Vorsorgeprinzip, Faktisches Vogelschutzgebiet, Erheblichkeitskriterium an und repliziert in Folge darauf.

Als Resümee führt Dr. Zwicker in Folge an:

Resümee Ruftypen: Nach der ersten Kritik an der ausschließlichen Verwendung von zwei Ruftypen in UVE und UVE beharrt Kollar auf den zwei Ruftypen. Nach erneuter Kritik legt die ASFINAG eine neue Lärmberechnung vor und Kollar übernimmt das dort verwendete, erweiterte Rufrepertoire. Dass schon früher Warn- und Kükenrufe heranzuziehen gewesen wären, wird damit anerkannt. Kollar bezeichnet einen Kükenruf C-call als lauten Ruf, während die ASFINAG Kükenrufe als leise Rufe in die Berechnung einfließen lässt. Dieser Widerspruch ist aufzuklären.

Resümee Frequenzen: Kollar übernimmt 2016 in der UVP das begrenzte Frequenzspektrum der ASFINAG, obwohl bereits 2013 das erweiterte Frequenzspektrum des Triels publiziert war. Nach erster Kritik bleiben ASFINAG und Kollar beim begrenzten Frequenzspektrum. Nach zweiter Kritik wird das erweiterte Frequenzspektrum für eine neue Berechnung herangezogen.

Resümee Hörvermögen: Auf Kritik von Dragonetti an dem der Berechnung zu Grunde gelegtem Hörvermögen des Triels entgegnet die ASFINAG, dass die unterschiedlichen Hörvermögen keinen Einfluss auf das Ergebnis der Berechnungen des Kommunikationsraumes haben, dem sich Kollar anschließt. Nach nochmaliger Kritik verwendet die ASFINAG drei unterschiedliche Hörvermögen für die neue Berechnung (Critical Ratios von 24, 27 und 30 dB), welche Kollar übernimmt. Die Berechnungen für drei Hörvermögen ergeben entgegen den früheren Behauptungen der ASFINAG große Unterschiede in der Beeinträchtigung des Kommunikationsraumes unter Annahme eines schlechteren Hörvermögens des Triels bis 12 % beeinträchtigte Fläche.

Resümee Rufhöhe und Hörhöhe: Die Kritik an der für die Berechnung gewählten Hör- und Rufhöhe 0,30m vom Boden entgegnet ASFINAG und Kollar, dass damit der schlechteste Fall (Parameter für stärkste Beeinträchtigung) für die Berechnung des Kommunikationsraumes gewählt wurde. Für die neue Berechnung verwendet die ASFINAG Ruf- und Hörhöhen von 0,3 m, 10 m und 30 m über Boden, dem sich Kollar anschließt. Das Szenario der stark beeinträchtigten Kommunikationsmöglichkeit eines in 30 m Höhe fliegenden Triels wird von ASFINAG und Kollar als nicht relevantes Szenario bezeichnet.

Resümee Verkleinerung des Kommunikationsraumes, Erheblichkeitsschwelle: In der Neuberechnung der Kommunikationsflächen durch die ASFINAG werden in einer Tabelle für 12 Szenarien verschiedene Werte der Beeinträchtigung des Kommunikationsraumes angegeben, die von 0 bis 12% reichen. Für die Bewertung der Beeinträchtigung des Kommunikationsraumes verwendet KOLLAR Werte, die nicht mit den von der ASFINAG errechneten Werten übereinstimmen. Die Bewertung des Kommunikationsraumes durch KOLLAR basiert deshalb auf falschen Daten. Jene Szenarien, für die eine Beeinträchtigung von 11 und 12% des Kommunikationsraumes errechnet wurde, werden von ASFINAG und Kollar als theoretische Rechenwerte bezeichnet, die nicht auf den Triel zutreffen würden (Küken rufen am Boden und Eltern fliegen in 30 m Höhe). Das ist eine, den Sachverhalt bagatellisierende Auffassung von ASFINAG und Kollar, die auf einem Teilaspekt des Eltern-Küken—Verhaltens beim Triel basiert. Bei Berücksichtigung des gesamten Eltern-Küken-Verhaltens beim Triel sind besonders die nicht abreißende Kommunikation zwischen Eltern und Küken in einem Lebensraum mit besonders vielen Störungen durch Schotterabbau und Deponierungsarbeiten von immenser Bedeutung. Durch die Behauptung von ASFINAG und Kollar, dass Szenarien mit errechneten Beeinträchtigungsausmaße über 10% nicht relevant sind, versuchen sie, die willkürlich gewählte Erheblichkeitsschwelle von 10% zu unterlaufen.

Das Rechenmodell ist außerdem äußerst fragwürdig. Sie errechnen eine Fläche, um die der Kommunikationsraum des Triels kleiner wird, auch wenn die S 8 nicht gebaut wird. Die ASFINAG prognostiziert einen von der S 8 unabhängigen Lärmanstieg bis ins Jahr 2025, aus der hervorgeht, dass der Triel sowieso bis ins Jahr 2000 geschädigt wird. Als zweites errechnet die ASFINAG den Lärmanstieg durch die S 8 bis ins Jahr 2025. Der Lärmanstieg durch die S 8 ist viel größer als der allgemeine Lärmanstieg und dementsprechend stärker verkleinert sich die Kommunikationsfläche des Triels - der Triel wird durch die S 8 also stärker geschädigt. Damit sich die Kommunikationsfläche des Triels aber nicht so stark durch die S 8 verkleinern soll, rechnet die ASFINAG die Verkleinerung durch den allgemeinen Lärmanstieg gegen. Die durch die S 8 beeinträchtigte Kommunikationsfläche minus die durch allgemeinen Lärmanstieg beeinträchtigte Kommunikationsfläche ergibt eine insgesamt kleinere Reduktion der Kommunikationsfläche. Die insgesamt kleinere Kommunikationsfläche des Triels beträgt nach ASFINAG, bedingt durch dieses Rechenmodell in den meisten Szenarien, weniger als 10%. Unter 10% sagt die ASFINAG ist der Triel nicht erheblich beeinträchtigt.

Der Trielbestand ist mit 3-4 Paaren bei Markgrafneusiedl aber sehr klein und vom Aussterben bedroht. Für den Triel muss die Berechnungsgrundlage des IST-Zustandes der Verlärmung bei Ausweisung des Vogelschutzgebietes herangezogen werden.

Resümee home range und Nahrungsflächen: ASFINAG und Kollar bestätigen die Existenz von Nahrungsflächen des Triels außerhalb des Vogelschutzgebietes, wo sie sich befinden ist aber nicht dokumentiert. Kollar bestätigt auch Nahrungsflüge des Triels zu diesen Nahrungsflächen, behauptet aber, dass sie selten sind und nur wenige Individuen das Vogelschutzgebiet verlassen. Das ist eine unbewiesene Behauptung. Der Triel fliegt zu den Nahrungsgründen in der Nacht, eine Einschätzung der Häufigkeit der Flüge und der Individuenzahl war und ist ohne Telemetrie gar nicht möglich.

Bewiesen sind aber Nahrungsflächen oder eventuell sogar eine Brut des Triels angrenzend an das Vogelschutzgebiet auf der Trasse der geplanten Schnellstraße, die durch Herrn Haindl und Gutachtern des Herrn Haindl dort beobachtet und auch fotografisch dokumentiert wurden. Kollar behauptet außerdem, dass die Nahrungsflächen im Vogelschutzgebiet für den Triel ausreichend seien.

Wären die Nahrungsflächen ausreichend, würden Triele allein aus energetischen Gründen das Vogelschutzgebiet kaum verlassen. Trotz Nest-Schutz und Verbesserungsmaßnahmen der Habitatqualität des Triels im Vogelschutzgebiet ist der Bestandstrend des Triels danach abnehmend. Nahrungsflächen außerhalb scheinen für den Trielbestand essentiell zu sein.

Resümee Revier: Kollar gibt nach mehrmaliger Kritik zu, dass die Trielkartierungen von Raab, auf die er sich bezieht, Bestandserfassungen waren und keine Abgrenzung von Revieren, wie es fälschlicherweise fortlaufend publiziert wurde, sondern es waren sehr wahrscheinlich Feststellungen in home ranges. Triele leben in home ranges gesellig, deshalb weiß man in vielen Fällen nicht, welchen Triel man gezählt hat, denn Triele sind nicht individuell zu unterscheiden. Über- oder Unterschätzungen des Bestandes sind wahrscheinlich. Die Bestandserfassungen sind zu ungenau, um daraus weitreichende Bewertungen zu begründen.

Resümee Licht: ASFINAG und Kollar behaupten, dass die Abschirmung des Vogelschutzgebietes vor Scheinwerferlicht durch die Tieflage der S 8 wirksam sei. Indirektes Licht bzw. Helligkeitsglocke seien nicht relevant. Abschirmungsmaßnahmen von Licht und des Faktors Licht sind nicht ausreichend wissenschaftlich untersucht. Das heißt aber keinesfalls, dass Licht nicht für das Meiden von Straßen verantwortlich sein könnte. Die ASFINAG kann indirektes Licht durch die S 8 nicht als potentiellen Faktor ausschließen. Zeitweise Beleuchtungen einzelner Schottergruben bzw. die Verhältnisse im Steinfeld sind nicht geeignet, indirektes Licht auszuschließen.

Resümee Räuberdruck: Straßen bleiben auch nach Wildzäunungen ein potentiell günstiger Nahrungsplatz. Die Straßenlage im Einschnitt bzw. der Lärmschutzwall bedingt ausgedehnte und günstige Nahrungsflächen. Ob diese nur Ersatz für beim Bau zerstörte Habitate für Beute sind oder das Angebot an Habitate für Beute erhöhen, kann nur eine seriöse Bilanz belegen, die die ASFINAG aber bisher nicht bereitgestellt hat. Während der Bauzeit der S 8 kommt es wahrscheinlich auch zu einer erhöhten Aktivität im Schottergrubengelände, welches die Chancen für Nest- und Kükenräuber des Triels erhöht. Auf diese Kritik gehen ASFINAG und Kollar nicht ein.

Resümee Landschaftsveränderung: Die Verhältnisse im Schotterabbaugelände Marchfeld und Steinfeld sind nicht geeignet, Landschaftsveränderung als potentiellen Faktor für das Meiden von hochrangigen Straßen auszuschließen. Der Faktor Landschaftsänderung wird immer wieder von Fachleuten in die Diskussion gebracht, ob dieser Faktor überhaupt eine Rolle spielt bzw. welche speziellen Folgen der Landschaftsveränderung maßgeblich sein könnten. Potentielle Subgrößen könnten Verengung des Blickfeldes, Aussehen (Breite) der Straße und fließender Verkehr etc. sein. Der Faktor Landschaftsveränderung kann aber nicht ausgeschlossen werden.

Resümee Störungen beim Bau: In der UVE wird ausgesagt, dass der Lärm des Straßenbaus viel intensiver sei als der Lärm in Schottergruben. Später wird der Betrieb der Schottergruben als Beleg für die Verträglichkeit mit dem Triel angeführt, Der Beleg von ASFINAG und KOLLAR ist ungültig, da zwei verschiedene Dinge miteinander verglichen werden. Auf den Hinweis von ZWICKER, dass in englischen Studien kein Unterschied herausgefunden werden konnte, ob der Straßenverkehr am Tag oder in der Nacht für das Meiden von hochrangigen Straßen verantwortlich ist, argumentieren ASFINAG und Kollar, dass das Trielgebiet in England nicht mit dem Marchfeld vergleichbar sei. Auch diese Aussage ist unbegründet.

Der unveränderte Trielbestand im Steinfeld sei ein Beleg, dass der Bau der B17 dem Triel nicht geschadet habe. Auch dieser Beleg ist nicht zutreffend. Nach der englischen Studie von CLARK et al. 2013a ist es eher wahrscheinlich, dass der Bau am Tag, den Trielbestand negativ beeinflusst.

Resümee Trielbestand: Für den Trielbestand im Marchfeld gibt Kollar von Stellungnahme zu Stellungnahme geänderte Zahlen des Trielbestandes an, für das Steinfeld sind die Angaben zum Trielbestand seitens Kollar unterschiedlich zu den Zahlen von Grinschgl und Kollar lässt wichtige Angaben aus. In der Zusammenfassung sind die Zahlen zum Steinfeld wieder anders als in der Langfassung. Es ist deshalb nur mit Einschränkung möglich, die Zahlen richtig einzuordnen. Die unterschiedlichen Zahlenangaben sind unter anderem auf die ungeeignete Erfassungsmethode zurückzuführen

Im Marchfeld verharrt der Trielbestand nach den problematischen Zahlen zunächst auf niedrigem Niveau, steigt dann um das Doppelte an und fällt wieder auf den Ausgangszustand zurück. Vor der Anstiegsphase bis heute haben im Vogelschutzgebiet umfangreiche Maßnahmen zum Nestschutz und für Habitatverbesserungen stattgefunden, trotzdem ist der Trielbestand wieder auf den Ausgangszustand gesunken. Trotz Habitatverbesserungsmaßnahmen, die mit dem Ziel getätigt wurden, den Bestand des Triels anzuheben, um das Aussterbensisiko zu verringern, ist der Trielbestand wieder auf sehr niedriges Gesamtniveau gesunken. Besorgniserregend ist, dass in den letzten Jahren immer seltener Weibchen nachgewiesen wurden.

Im Steinfeld geht der Bestand des Triels zurück, die der Trielpaare sogar stark. Als Gründe für den Rückgang von der Hochphase zum Tiefstand sind Störungen beim Schotterabbau und Deponiebetrieb zu vermuten, im Steinfeld sind Habitatveränderung und B17 mögliche Gründe. Auch im Steinfeld haben umfangreiche Verbesserungsmaßnahmen stattgefunden. Dass die Behauptung von Kollar, Triele kommen mit Schotterabbau, Deponierungen und Straßenbau „gilt zurecht“, nicht glaubhaft ist, darauf weisen auch die festgestellten Trieldichten im Vergleich mit anderen Untersuchungsgebieten hin: [Anm.: Tabelle wird im Folgenden nicht wiedergegeben]

In England gibt GREEN et al. 2000 eine Trieldichte von 6,4 Paaren für halbnatürliches Grasland (vorwiegend Schafweiden) an. Die Trieldichte bezieht sich auf Brutpaare bezogen auf die Fläche des Graslandes. Bei dieser Dichte von 6,4 sind Nahrungsflächen im Ackerland nicht miteingerechnet. Im reinen Ackerland war die Trieldichte mit 0,7 Paaren pro km² wesentlich niedriger. Im Flussgebiet des Taro sind zur Berechnung der Trieldichte die Schotterfluren und die angrenzenden Ackerflächen als Nahrungsgebiete im Natura 2000 Gebiet herangezogen werden. Nicht als Bezugsfläche sind die außerhalb des Natura 2000 Gebietes gelegenen Nahrungsflächen enthalten. TINNARELLI et al. und GIUNCHI 2014 geben auf Basis von Nestkartierungen für das Jahr 2000 75 Trielbrutpaare und für das Jahr 2008 und 2010 ca. 100 Brutpaare auf Basis der Kartierung rufender Triele an. GIUNCHI 2007 nennt als Bezugsfläche für das Trielmonitoring 25 km². Nach GIUNCHI 2014 beträgt die Trieldichte am Taro sogar 18,1 Paare pro km² (siehe Gutachten ZWICKER von August 2016), wobei diese extrem hohe Dichte sich wahrscheinlich auf die reinen Schotterflächen bezieht, auf denen der Triel brütet. Genaue Angaben zur Bezugsfläche fehlen.

Für das Natura 2000 Gebiet von ca. 6,8 km² beträgt die Trieldichte bei 3 Paaren 0,44 Paare pro km², bei 4 Paaren 0,59 und bei 7 Paaren 1,03 Paare pro km². Zieht man als Bezugsfläche nur die Schotterabbau- und Deponieflächen ohne die Ackerflächen heran, so erhöht sich die Trieldichte bei 3 Paaren auf 0,59 Paare pro km², bei 4 Paaren auf 0,78, und bei 7 Paaren auf 1,37 Paare pro km².

Der Anteil der Ackerflächen beträgt nach Herrn Haindl ca. 25 % des Natura 2000 Gebietes. Nach aktuellen, wie bereits mehrfach besprochen problematischen Bestandszahlen für das Jahr 2015 mit 3-4 Trielrevieren (Paare?), entspricht die Trieldichte der Größenordnung von Trielbruten in

reinem Ackerland, ist aber wesentlich niedriger wie es für Primärhabitats (Schotterflächen und schüttet und niedrig bewachsene Grasflächen) zu erwarten wäre, aus denen das Natura 2000 Gebiet ja hauptsächlich besteht. Die sehr geringe Trieldichte kann auf viele, nicht bekannte Ursachen zurückzuführen sein. Auf jeden Fall kann KOLLAR das Licht in den Schottergruben, die großen Landschaftsveränderungen, den LKW-Verkehr und den Maschinenlärm (die Störungen beim Bau) und eine erhöhte Räuberichte nicht als potentielle Beeinträchtigungen ausschließen, sondern diese Faktoren sind eher naheliegend. Die Argumentationsbasis von Kollar, dass diese möglicherweise wirksamen Faktoren wie Licht, Störung beim Bau, Landschaftsveränderung und Räuberichte beim Bau und Betrieb der S8 nicht maßgeblich seien, wie der aktuelle Schotterabbau und Deponierungen im Natura 2000 Gebiet zeige, verliert durch den Vergleich der Trieldichten jegliche Beweiskraft. Die Faktoren wie Licht, Störung beim Bau, Landschaftsveränderung und Räuberichte bleiben relevant und können von der ASFINAG nicht geleugnet werden. Meidung von hochrangigen Straßen durch den Triel bedeutet wesentlich geringere Trieldichte und damit Schädigung der Population Meidung von Straßen durch den Triel bedeutet nicht, dass einzelne Triele auch unmittelbar neben Straßen brüten.

Dass der Bau und Betrieb der B17, Umfahrung Sollenau, zeige, dass die S 8 mit der Erhaltung der Trielpopulation bei Markgrafneusiedl verträglich sei, entbehrt beim Vergleich der Trieldichten auch die Beweiskraft. BIERINGER behauptet, dass die Revierkartierungen zeigten, dass durch den Bau und Betrieb der Umfahrung Sollenau keine Auswirkungen auf den Triel zu beobachten seien. Im Jahr 2016 wurden sechs sichere Reviere bzw. 7 - 8 anzunehmende Reviere und 1-2 Trielpaare kartiert. Bezogen auf eine selbst ermittelte Bezugsfläche von ca. 12 km² beträgt die Trieldichte östlich der Umfahrung Sollenau zwischen 0,5 und 0,66 Paare pro km². Bieringer geben für ihre Trielerhebungen keine Größe der Untersuchungsfläche an. Nach dem aktuellen Luftbild in Google Earth, bereits mit der Umfahrung Sollenau wurde eine Bezugsfläche von ca. 1200 ha ermittelt. Diese Bezugsfläche beinhaltet die Schottergruben, dazwischenliegende kleine Äcker und Rasenflächen des Tmppenübungsplatzes Großmittel östlich der Umfahrung Sollenau von der Sollenauer Straße im Nord-Westen bis zur Bezirksgrenze im Nord-Osten und der Tritolstraße im Süden. Nicht enthalten sind die Aufforstungen und Bereiche mit Bauwerken. Die Fläche von 12 km² ist wesentlich kleiner als das gesamte von BIERINGER kartierte Gebiet.

Die Trieldichte im Gebiet östlich der B17, Umfahrung Sollenau, entspricht in etwa jener, wie sie in England auf Ackerflächen festgestellt wurden und ist auch hier wie bei Markgrafneusiedl wesentlich geringer als in primären Trielhabitats. Dass die B17, Umfahrung Sollenau, keinen Einfluss auf die Trielpopulation habe, kann nicht behauptet werden, sondern es ist eher das Gegenteil anzunehmen. Die Erhebungsmethode und Auswertung von BIERINGER, um den Einfluss der B 17 zu untersuchen, ist für diese Fragestellung ungeeignet. Es hätte die Trieldichte für eine gut ausgewählte Bezugsfläche ermittelt und sodann die Trieldichte vor dem Bau und in den Jahren danach interpretiert werden müssen, wie es die auch BIERINGER bekannten englischen Studien vorgezeigt haben. Die Beobachtung sogenannter Trielreviere (2016 1-2 Paare, sonst einzelne Individuen? (Männchen?)) hat keine wissenschaftlich fundierte Beweiskraft, um die Behauptung aufzustellen, die B17 hätte keinen Einfluss auf die Trielpopulation.

Die Trielpopulation ist mit aktuell ca. 10 Paaren und im Maximum ca. 20 Paaren im March- und Steinfeld zusammen in ihrem Bestand äußerst gefährdet. Im Rahmen der Untersuchung von Natura 2000 Gebieten zur Bestandssicherung des Triels in Zypern, kommen die Autoren auf eine notwendige Bestandsgröße von 1500 Trielindividuen bzw. 700 Brutpaaren. Zu dieser Größenordnung gelangten TYE et al. 2014 auf Basis einer PVA (Population Viability Analysis) für eine MVP (Minimum Viable Population) bei einer Aussterbewahrscheinlichkeit <0,01 in 100 Jahren. In England wird eine Trielpopulation >400 Paaren als notwendig erachtet, um den Bestand zu sichern (Field 2017).

Die Berechnung der minimalen überlebensfähigen Trielpopulation in der Größenordnung von 700 Paaren zeigt an, wie hoch gefährdet die Population in Österreich ist. Wegen der potentiell hohen Gefährdung darf kein Risiko durch den Bau und Betrieb der S8 Marchfeld Schnellstraße eingegangen werden, sondern es muss das Vorsorgeprinzip zum Tragen kommen, wie es LILEY et HOSKIN 2017 in einem Gutachten für Herrn Haindl gefordert haben.

Die Bestandsangaben von Kollar sind nicht geeignet, belastbare Aussagen zum Trielbestand zu tätigen. Kollar und ASFINAG legen die Bestandsentwicklung beim Triel als Beleg für die Vereinbarkeit von Bau und Betrieb der S 8 vor, diese Belege haben nicht die notwendige Substanz, sondern sind unbewiesene Behauptungen.

Resümee Vorsorgeprinzip: In UVE und UVP haben ASFINAG und Kollar die erste englische Studie von GREEN et al, 2000 als wissenschaftliche Basis für die Lärmempfindlichkeit des Triels herangezogen. Die weiteren Studien mit teils konträren Erkenntnissen wurden von ASFINAG und Kollar komplett ausgeklammert. Laut Kollar soll der Triel in Österreich Straßen auf Grund von Lärmbelastung meiden. Nach den jüngsten Studien von CLARK und GREEN 2013 kommen dieselben Autoren wie bei der Studie von GREEN et al. 2000 zur Erkenntnis, dass man die Ursache für die Meidung hochrangiger Straßen durch den Triel nicht kennt. Die ASFINAG und Kollar halten aber weiterhin an Ihrer Argumentationslinie mit Bezug auf die Studie aus dem Jahr 2000 fest und betonen, dass die späteren Studien keine Relevanz haben.

Diese Ansicht ist äußerst befremdlich:

- *Alle englischen Studien sind mit Daten ein und desselben Untersuchungsgebietes durchgeführt worden. UVE und UVP verlieren damit ihre argumentative Basis bezüglich Lärm, da auch die erste englische Studie nicht mehr relevant wäre und damit diese Studie nicht mehr gälte.*
- *Die erste englische Studie von GREEN et al. 2000 und die zweite von, LILEY, SHARP und GREEN 2013 sind in renommierten wissenschaftlichen Zeitschriften publiziert worden. Zur Aufnahme in solche internationalen Publikationen durchlaufen diese einen Prüfungsprozess, indem sie auf korrekte wissenschaftliche Arbeit und Allgemeingültigkeit der Ergebnisse geprüft werden. Diese Studien haben deshalb über England hinaus Gültigkeit.*

Dass englische Studien zum Meideverhalten des Triels in Österreich nicht relevant seien, muss aufs schärfste zurückgewiesen werden. Die Argumentationskette mit der Nicht-Relevanz von englischen Studien durch ASFINAG und Kollar bezüglich Störung am Bau, Landschaftsveränderung und Lärm verlieren ihre Gültigkeit.

In der ersten englischen Studie vertraten GREEN et al. 2000 die Ansicht, dass der Lärm für das Meiden von hochrangigen Straßen beim Triel verantwortlich sei. Später aber, in der Studie von CLARK, LILEY, SHARP und GREEN 2013, die in UVE und UVP negiert wurde, kamen die Autoren zu dem Schluss, dass die Ansicht zu verwerfen ist, dass Lärm für das Meiden von hochrangigen Straßen beim Triel verantwortlich ist. Trotz umfangreicher Analysen konnte kein Beweis erbracht werden, dass Lärm der ausschlaggebende Faktor ist.

Es ist den englischen Autoren LILEY et HOSKIN 2017, CLARK et al. 2013, SHARP et al. 2008 und DAY 2003 zu folgen, dass zum Schutz des Triels das Vorsorgeprinzip anmutenden ist, was auch für das Projekt S 8 Marchfeld Schnellstraße zutrifft.

Resümee faktisches Vogelschutzgebiet: Nahrungsflächen sind Teil des Brutgebietes, denn ohne Nahrung kann kein Vogel überleben oder seine Jungen aufziehen. Nahrungsflächen der im Vogelschutzgebiet brütenden Triele liegen am Rande, außerhalb des Vogelschutzgebietes und an unbekannte- Stellen womöglich weiter entfernt.

Diese Nahrungsflächen außerhalb und das normative Vogelschutzgebiet sind faktisches Vogelschutzgebiet, auch wenn KOLLAR regelmäßig anderes behauptet: In welchem Ausmaß das faktische Vogelschutzgebiet durch Lärm und Flächenverbrauch geschädigt wird, ist für das nördliche, rundliche Gebiet erwiesen, für andere Teile als wahrscheinlich zu erwarten.

Resümee Erheblichkeitskriterium: Die willkürlich angesetzte Erheblichkeitsschwelle von 10% ist viel zu hoch, um den Schutz der hochgefährdeten Vogelart Triel gewährleisten zu können, Seit der Unterschutzstellung ist der Trielbestand bei Markgrafneusiedl um mehr als 40 % zurückgegangen. Wegen des Verschlechterungsverbots nach den EU Richtlinien sind dringend Maßnahmen zur Erhöhung der lokalen Trielpopulation erforderlich, das Risiko einer zusätzlichen Belastung durch den Bau einer Schnellstraße ist viel zu groß. In Deutschland wird die Erheblichkeitsschwelle für einen Trielbestand in vergleichbarer Situation wie in Österreich bezüglich Flächenverbrauch bei null angesiedelt.

Generell wird dazu angemerkt, dass – wie sich auch aus dem Resümee erkennen lässt – an sich Argumente wiederholt werden, mit denen eine Auseinandersetzung im Laufe des Verfahrens bereits erfolgt ist. So wird insbesondere auf die vom Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume erstatteten Stellungnahmen in der mündlichen Verhandlung sowie auf die ergänzenden fachgutachterlichen Stellungnahmen vom 31. Mai 2017, 21. Dezember 2017 und 19. Jänner 2018 verwiesen, in dem die angesprochenen Themen ausführlich behandelt werden. Im Übrigen wird auf die Punkte VI.1.4 und VII.2.6 der Begründung verwiesen.

Zusammenfassend lässt sich daher festhalten, dass seitens der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld und der Fam. Haindl keine neuen Themen vorgebracht wurden. Eine Auseinandersetzung mit den Themen erfolgte bereits im Laufe des bisherigen Verfahrens.

Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 28. Februar „2017“

Die Umweltorganisation VIRUS hielt in ihrer Stellungnahme vorweg fest, dass keine der beiden Trielpopulationen in Österreich einen günstigen Erhaltungszustand aufweisen würden. Deshalb bestehe auch kein Spielraum für eine weitere Beeinträchtigung und sie schließe sich Dr. Zwicker an, dass bereits eine 1%ige Einschränkung nicht hinnehmbar sei. Weiters sei ihrer Ansicht nach bei den bioakustischen Untersuchungen als Vergleichsjahr nicht das Prognosejahr bzw. das Jahr der geplanten Verkehrsfreigabe heranzuziehen, sondern der Ist-Zustand. Dies ergebe sich aus der Verpflichtung Österreichs, Unionsrecht einzuhalten bzw. umzusetzen.

Diese beiden Punkte wurden bereits im Verfahren erörtert und es kann auf die diesbezüglichen Ausführungen im Teilgutachten Tiere und ihre Lebensräume (S. 76), die mündliche Verhandlung sowie die ergänzende fachgutachterliche Stellungnahme vom 21. Dezember 2017 verwiesen werden. Soweit VIRUS vorbringt, dass als Vergleichsjahr nicht das geplante Jahr der Verkehrsfreigabe bzw. das Prognosejahr heranzuziehen ist, ist darauf hinzuweisen, dass das Marchfeld vom Vorhaben nicht beeinflussbaren Veränderungen, nämlich Zunahmen des Verkehrs auf dem bereits bestehenden Straßennetz, unterliegt, die bei der Prognose zu berücksichtigen sind. Festgestellt wurde dazu vom Sachverständigen, dass seit Ausweisung des Gebietes als Vogelschutzgebiet keine Vorhaben in der Umgebung genehmigt oder umgesetzt wurden, die diese Veränderungen herbeigeführt haben. Im Übrigen wird auf die Erwägungen der ho. Behörde unter Punkt VI.1.4 der Begründung verwiesen.

Weiters führt die Einwenderin aus, *dass das Vorbringen in der mündlichen Verhandlung, dass Rufe im Flug wichtig seien, richtig sei, die nun von der Projektwerberin durchgeführte Untersuchung beweise. Diese sei aber ebenso wenig im Detail nachvollziehbar wie die bisherigen und es könne davon ausgegangen werden, dass sie dieselben methodischen Mängel aufweise. Sie zeige aber auch, dass die selbst gewählten und in jedem Fall zu hinterfragenden Kriterien für die Kommunikationsraumeinschränkung nicht mehr eingehalten werden.*

Dazu ist festzuhalten, dass die Umweltorganisation nicht näher dargelegt, in welchen Punkten diese neue Untersuchung nicht nachvollziehbar ist. Im Übrigen wurde das Thema „methodische Mängel“ bereits in der Verhandlung umfassend erörtert.

In weiterer Folge bringt VIRUS vor, *dass ein Sachverständiger zu einer präzisen Formulierung gutachterlicher Stellungnahmen verpflichtet sei. Die Anforderung der (auch auf Schutzgüter der Vogelschutzrichtlinie anwendbaren) FFH-Richtlinie sei es, dass eine Alternativenprüfung durchzuführen sei, wenn eine erhebliche Beeinträchtigung nicht auszuschließen ist. Der Sachverständige argumentiere mit der Formulierung „zu erwartenden Beeinträchtigungen“ am Thema vorbei und daher sei die Begutachtung für den Prüfzweck unbrauchbar.*

Generell ist hierzu festzuhalten, dass es sich hier alleine um die Frage einer Formulierung handelt und abgesehen davon die Frage der Erheblichkeit bereits umfassend im Verfahren erörtert wurde. So ergibt sich aus dem Teilgutachten, der mündlichen Verhandlung und auch aus der Stellungnahme des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume vom 21. Dezember 2017 zweifelsfrei, dass es zu keiner erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgebietes kommt.

Weiters führt der Vertreter der Umweltorganisation aus, *dass sich ihre Kritik nicht gegen den Einsatz bioakustischer Methoden richte, sondern gegen die voreilige Erklärung einer offensichtlich experimentellen Methode zum Stand der Technik. Das „Betreten wissenschaftlichen Neulandes“ wie im gegenständlich Fall erfülle diese Anforderungen, „dass es sich um allgemein anerkannte Regeln des Stands der Technik handle“, nicht. Ihr Vorbringen richte sich daher gegen die spontane Erklärung zum Stand der Technik, ohne dass die Voraussetzungen auch nur annähernd gegeben seien und der Verwendung der Untersuchungsergebnisse mit all ihren anhaftenden Unsicherheiten und Unwägbarkeiten, um eine Erheblichkeit zu negieren und die genaue Einhaltung nicht nachvollziehbarer Kriterien zu suggerieren. Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut könnten mit den vorliegenden Untersuchungsergebnissen eben nicht ausgeschlossen werden.*

Das Thema Stand der Technik wurde ebenfalls bereits im Verfahren vorgebracht und es werden im Wesentlichen Argumente wiederholt, mit denen eine Auseinandersetzung bereits erfolgte. Es wird diesbezüglich auch darauf hingewiesen, dass der Sachverständige für Tiere und ihre Lebensräume die genannte Studie auch nicht als „Stand der Technik“ bezeichnet hat. Vom Sachverständigen wurde in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift 1. Verhandlung, S. 252) darauf hingewiesen, dass wissenschaftliches Neuland betreten wird, dass er aber bei Berücksichtigung aller Unsicherheiten die bioakustische Studie für plausibel und ausreichend halte, um die entsprechenden Schlussfolgerungen ziehen zu können. Im Übrigen wurde vom Sachverständigen für Lärm der Stand der Technik in Bezug auf die verwendeten Lärmberechnungen bestätigt (vgl. fachgutachterliche Stellungnahme vom 31. Mai 2017). Im Verfahren wurde diese Frage daher bereits umfassend erörtert.

Im weiteren Vorbringen werden von der Umweltorganisation die Ausführungen des Sachverständigen bezüglich der Bagatellgrenze umrissen. So sei in Beantwortung der Stellungnahmen 36.5 und 30.88 darauf eingegangen worden und ein Wert von 3,8 % herangezogen werden, in der Maßnahme 5.87 habe der Sachverständige mit einem Wert von 3,4 % bereits eine Festlegung getroffen. Dies sei in der Verhandlung diskutiert worden und nach der Maßnahmendiskussion habe der Sachverständige einen gerundeten Wert von 4 % festgelegt. Ein 10 % Kriterium sei dann vor dem Parteiengehör 2017 wieder aufgelegt und von den Sachverständigen herangezogen worden. Aus ihrer Sicht könne das nur aufgrund einer utilitaristisch und befangenen Vorgangsweise zum Vorteil der Projektwerberin erfolgt seien. Weiters seien die von der Projektwerberin vorgelegten Neuberechnungen mit denselben Unsicherheiten behaftet wie die alten.

Das Thema mit all seinen Aspekten wurde bereits mehrfach, ausführlich und ausreichend im Verfahren behandelt. Generell ist anzumerken, dass die vom Sachverständigen geforderte Monitoringmaßnahme und der darin festgelegte Wert von 4 % weiterhin aufrecht ist. Im Übrigen ist festzuhalten, dass sich die Unterschiede in den Werten (3,4 % bzw. 3,8 %) aus dem unterschiedlichen Bezugsjahr ergeben, wie aus dem Teilgutachten 05 Tiere und ihre Lebensräume erkennbar ist.

Ergänzend bringt die Einwenderin im Hinblick auf die Monitoringberichte vor, dass der Sachverständige absichtlich zwei Berichtslinien vermischt hätte (Berichte der Abt. ST3 und Berichte der Abt. RU4 der NÖ Landesregierung) und die Linie der RU4 ignoriert worden sei. Die Berichte seien in sich nicht schlüssig und widersprüchlich und es stehen auch zueinander im Widerspruch. Dies sei aufklärungsbedürftig bzw. sei daraus die entsprechende Beurteilung vorzunehmen und nicht übermäßig Gewicht auf die nicht robusten Schlussfolgerungen insbesondere von Bieringer zu legen. Darauf sei der Sachverständige in seiner Gegendarstellung nicht eingegangen. So die Berichte von Grinschgl ihm bekannt seie, habe er sie jedenfalls nicht verwendet bzw. fänden sie nicht in der Liste der von ihm verwendeten Materialien Erwähnung. Dies sei ein Mangel. Die Situation sei insgesamt also dramatischer als zugegeben werde.

Dazu ist festzuhalten, dass die dahinterstehende Thematik der Bestandszahlen bzw. -entwicklung bereits eingehend im Verfahren erörtert wurde und sich insbesondere der Sachverständige in seiner Stellungnahme vom 21. Dezember 2017 damit auseinandergesetzt hat.

Zur Äußerung des Sachverständigen für Lärm merkt die Umweltorganisation an, dass auch er nicht das Betreten wissenschaftlichen Neulandes in einen Stand der Technik umdefinieren könne, dass die Beurteilung der Erheblichkeit der Kommunikationsraumeinschränkung und die dafür heranzuziehenden Kriterien nicht in sein Fachgebiet falle und dass die Schalltechnischen Neuberechnungen mit denselben Unsicherheiten behaftet seien wie die alten.

Zum Vorwurf, dass der Sachverständige das Betreten wissenschaftlichen Neulandes in einen Stand der Technik umdefiniere, wird darauf hingewiesen, dass er nur Ausführungen zum Stand der Technik tätigt und im Übrigen auch nicht die Kommunikationsraumeinschränkung aus naturschutzfachlicher Sicht beurteilte. In Bezug auf den Vorwurf der Unsicherheiten bei den Schalltechnischen Neuberechnungen wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Abschließend beantragte die Einwenderin, dass die Behörde zur Erzielung der erforderlichen, derzeit aber nicht gegebenen Nachvollziehbarkeit der Projektwerberin auftragen, sämtliche

verwendeten Grundlagendaten (insbesondere die verwendeten Geländedaten) für die „bioakustische Untersuchung“ vorgenommenen Lärmimmissionsberechnungen in maschinell verarbeitbarer Form auf Datenträger zur Verfügung zu stellen sowie weiters zusätzliche unabhängige Erhebungen zum Trielbestand und dessen günstigen Erhaltungszustand beauftragen und endlich die unvermeidliche Durchführung einer Alternativenprüfung vorzunehmen.

Dazu ist generell festzuhalten, dass die geforderten Grundlagendaten weder der Behörde noch dem Sachverständigen vorliegen, dieser sie im Übrigen auch nicht zur Beurteilung benötigte. Überdies ist festzuhalten, dass gemäß § 24 Abs. 7 iVm § 6 Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000 idF der Novelle BGBl. I Nr. 80/2018 der Projektwerber/die Projektwerberin nicht verpflichtet ist, Eingangsdaten für Berechnungen, Beurteilungen oder Modelle vorzulegen, die für die Prüfung der Umweltverträglichkeitserklärung aus fachlicher Sicht nicht erforderlich sind. Jene Unterlagen, die dem Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume für seine fachgutachterliche Beurteilung zur Verfügung standen und ihm für die Beurteilung ausreichten, standen auch den Verfahrensparteien zur Verfügung.

Da in der Stellungnahme keine neuen Argumente oder Tatsachen vorgebracht wurden, war kein weiteres Ermittlungsverfahren erforderlich.

IV.4.5. Ergänzende Ermittlungen aufgrund der Feststellung eines Brutpaares außerhalb des Vogelschutzgebietes

Information des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume vom 12. Juni 2018

Mit e-mail vom 14. Juni 2018 übermittelte der Sachverständige für Tiere und ihre Lebensräume eine „Information zum Triel 2018 im Projektgebiet S 8 Marchfeld Schnellstraße“. Darin informierte der Sachverständige die ho. Behörde, dass sich 2018 die Situation bezüglich des Triels geändert habe. Am 14. April 2018 habe der Gebietsbetreuer Revierrufe des Triels auf dem Modellflugplatz nördlich vom nördlichen Querweg, im obersten „Stoß“, außerhalb vom bisherigen Brutgebiet festgestellt. Das Gelände des Modellflugplatzes liege südlich an der Trasse der S 8. Nach telefonischer Verständigung des am selben Tag habe er am 15. April Nachschau am angegebenen Ort gehalten, es habe aber kein Triel mehr gerufen, und im nahen Clubhaus des Modellfliegerklubs herrschte Betrieb. Am 21. April hätten Raab gemeinsam mit Kollar akustisch unter Zuhilfenahme von Rufimitation ein Revier, in dem 2 Triele riefen, östlich vom Modellflugplatz in einer verfüllten aber noch nicht mit Humus abgedeckten Grube knapp außerhalb vom Vogelschutzgebiet festgestellt. Diese Grube werde von der Trasse der S 8 durchschnitten, der Rufort läge südlich davon. Weitere Reviere sei in anderen Teilen des Gebietes innerhalb vom Vogelschutzgebiet registriert. Für den Rufort vom 14. April auf dem Modellflugplatz bestehe aus dem Jahr 2017 Brutverdacht für den Triel, der vom Gebietsbetreuer aber nicht bestätigt werden könne, 2018 hab hier offenbar nur kurzzeitig ein Triel gerufen. An zwei weiteren Kartierungsabenden am 21.04. mit R. Raab und am 05.05. allein herrschten ungünstige Wetterverhältnisse (Wind, aufziehendes Gewitter), es hätten keine Triele gerufen. Am 06. Mai hätten Kollar und Raab ein Rufrevier in derselben Grube wie am 21. April festgestellt. Der Rufort sei diesmal nördlich der Trasse der S 8 gelegen. Somit bestehe 2018 mindestens ein Rufrevier und damit ein Brutrevier des Triels in einem Grundstück auf der Trasse der S 8 Marchfeld Schnellstraße. Damit hätte sich der Sachverhalt, der dem Teilgutachten Tiere und deren Lebensräume zugrunde liege, geändert: Da der Triel nun so nah an der Trasse brüte, dass davon ausgegangen werden muss, dass die Trasse eine Teilfläche des Brutraums des Triels

beansprucht, seien nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf den Brutbestand des Triels im Vogelschutzgebiet nicht auszuschließen. Dass das festgestellte Brutrevier knapp außerhalb vom Vogelschutzgebiet liegt, spiele keine Rolle, weil auch Auswirkungen von außen auf in Vogelschutzgebieten geschützte Arten relevant und auf ihre Erheblichkeit zu prüfen sind. Erneut zu prüfende Auswirkungen sind besonders Flächenverbrauch und Lärm.

Im Hinblick auf den Artenschutz sei angemerkt, dass eine – natürlich projektunabhängige – Fortführung der Humusierung der Grube, in der das aktuelle Rufrevier festgestellt wurde, den Brutplatz gefährden würde, diese sei aber bisher nicht vorgenommen worden. Schließlich werde darauf hingewiesen, dass auf fast allen verfüllten Gruben im Vogelschutzgebiet, jedenfalls auf allen UVP-pflichtigen, Trielschutzflächen als Schotterauflagen in Trockenwiesen oder in extensiv beweideten Flächen mit entsprechender Betreuung vorgesehen seien.

Information der Projektwerberin mit Schreiben vom 15. Juni 2018

Angesichts dieses neuen Sachverhalts wurde die Information des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume mit Schreiben vom 15. Juni 2018 an die Projektwerberin übermittelt und ihr die Möglichkeit zur Stellungnahme zum geänderten Befund und zur Stellungnahme des Sachverständigen eingeräumt. Insbesondere wurde sie aufgefordert, zur Frage, ob ein faktisches Vogelschutzgebiet vorliege, Stellung zu nehmen.

Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH vom 28. September 2018

Mit Schreiben vom 28. September 2018 erklärte die List Rechtsanwalts GmbH – offensichtlich aufgrund von Kenntnis der Stellungnahme durch eine Akteneinsicht von Hr. Rehm – unter Hinweis auf die von ihr vorgelegten Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen, dass aufgrund der nunmehrigen Einsicht von Dr. Kollar, dass die Trasse eine Teilfläche des Brutraums des Triels beanspruche, nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf den Brutbestand im Vogelschutzgebiet nicht auszuschließen seien. Damit sei entschieden, dass das Projekt nicht genehmigungsfähig sei. Abschließend stellte die List Rechtsanwalts GmbH den Antrag, das Projekt mit sofortiger Wirkung abzuweisen.

Seitens der ho. Behörde wird bezüglich der Genehmigungsfähigkeit dieses Vorhabens auf Punkt VI.1 der Begründung verwiesen.

Stellungnahme der Projektwerberin vom 19. Oktober 2018

Mit Schreiben vom 19. Oktober 2018 übermittelte die ASFINAG Bau Management GmbH, vertreten durch die Haslinger / Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH, eine „Stellungnahme der ASFINAG zu Schreiben BMVIT vom 15.06.2018, Stellungnahme des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume betreffend Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes“. Ergänzend dazu erklärte die Projektwerberin, dass der Brutplatz außerhalb des Schutzgebietes gelegen sei und damit die nähere Prüfung der Auswirkungen nach dem Regime des Artenschutzes abgeführt werden könne. Ungeachtet dessen habe sie jedoch einen umfassenden Prüfumfang gewählt und es werde dargelegt, dass das Vorhaben sowohl den Anforderungen des Gebiets- als auch des Artenschutzes entspreche.

In der „Stellungnahme der ASFINAG zum Schreiben BMVIT vom 15.06.2018, Stellungnahme des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume betreffend Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes“ vom 4. Oktober 2018 beschreibt die Projektwerberin vorweg die Lebensraumansprüche des Triels.

Vorweg nimmt die Projektwerberin zur Ausweisung des Vogelschutzgebietes Sandboden und Praterasse Stellung und führt dazu zusammengefasst aus, *dass die Gebietsausweisung des Vogelschutzgebietes zum Zeitpunkt der Ausweisung korrekt gewesen sei, da andernfalls keine Zustimmung der Europäischen Kommission zur Änderung der Vogelschutzgebiete (im Sinne einer Neumeldung) erfolgt wäre. Auch handle es sich bei den neu entwickelten Lebensräumen des Triels außerhalb des Schutzgebietes um kein faktisches Vogelschutzgebiet. Das Verhalten des Triels im Zusammenhang mit bestehenden und neu zu erwartenden Schottergruben sei bei der Ausweisung der Vogelschutzgebiete bereits bekannt gewesen. Außerdem handle es sich bei den neu gebildeten Lebensräumen nicht um relativ konstante essentielle Lebensräume, sondern um Lebensräume, deren Lage sich in einigen Jahren wiederum entscheidend verändern könne. Damit sei aber auch klar, dass diesen volatilen Gebietsteilen die „Eignung“ fehle, dauerhaft als Schutzfläche verordnet zu werden.*

In Folge erklärt die Projektwerberin, *dass sie zur Sicherheit den knapp außerhalb des Europaschutzgebietes vorkommenden Triel auch nach den Regeln des Gebietschutzes behandle. Dabei werden die einschlägigen artenschutzrechtlichen Vorgaben beachtet. Nach einer Darlegung zur Art. 6 der FFH-Richtlinie und Verweis auf Judikatur des EuGH führt die Projektwerberin weiter aus, dass rechtzeitig innerhalb des Vogelschutzgebietes vorgezogenen sowie lebensraumverbessernde und schadensvermeidende Maßnahmen für den Triel gesetzt würden, die den aktuellen Bestand in seiner Größe (inklusive dem neuen Bestand knapp außerhalb des Vogelschutzgebietes) und nach Möglichkeit sogar verbessern. Dass der Triel die projektintegralen Maßnahmen annehme, sei aufgrund zahlreicher Erfahrungen wissenschaftlich fundiert. Die Maßnahmen würden eng mit dem Gebietsbetreuer abgestimmt und fänden im Vorfeld des Eingriffs statt. Mit den vorgezogenen lebensraumverbessernden (und schadensvermeidenden) Maßnahmen werde gewährleistet, dass der Bestand des Vogelschutzgebietes zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt werden, sondern im Gegenteil, auf Grund von ökologisch optimierten und langfristig wirksamen lebensraumverbessernden Maßnahmen der Bestand des Gebietes verbessert wird.*

Anschließend konkretisierte die Projektwerberin die vorgesehenen Maßnahmen dahingehend, *dass Ziel die Schaffung von dauerhaften Brut- und Nahrungshabitaten für den Triel durch Etablierung trockenrasenähnlicher Standorte mit lückiger und niedrigwüchsiger Vegetation sowie kies-sandiger Teilbereiche für Brutflächen sei. Die Flächengröße betrage mindestens 14 ha, was in etwa jener Fläche nördlich des Trielschutzgebietes entspreche, die aktuell Haibitateignung aufweise. Als Maßnahmenflächen werden innerhalb des Trielschutzgebietes Flächen vorgesehen, welche sich hinsichtlich für den Triel wichtiger Standortverhältnisse grundsätzlich als Lebensraum eignen, wenn entsprechende Managementmaßnahmen umgesetzt werden. Ohne diese Maßnahmen würden diese Flächen wenig bis gar nicht als Lebensraum geeignet sein. Die Maßnahmenflächen würden auch außerhalb aller relevanten, negativen Wirkungsbereiche hinsichtlich der möglichen Störfaktoren Lärm oder Licht liegen und es gäbe auch keine geplanten Vorhaben mit negativen Auswirkungen in der Nähe. Hinsichtlich der Umsetzung führt die Projektwerberin aus, dass sie diese Flächen einlöse und auf Bestandsdauer der S 8 sichere, die Maßnahmenumsetzung erfolge unmittelbar nach Verfügbarkeit der Flächen. Die Umsetzung könne grundsätzlich durch zwei Szenarien – mit Beweidung / ohne Beweidung durchgeführt werden. Durch die Maßnahmen sei bereits kurzfristig eine Erhöhung der Attraktivität des Schutzgebietes erzielbar, das auch in keiner Weise beeinträchtigt werden. Die Umsetzung der folge in Abstimmung mit der Natura 2000-Gebietsbetreuung. Anschließend legt die Projektwerberin die Vorbereitenden Maßnahmen*

sowie die vorgesehene Pflege der Flächen für die beiden Szenarien näher dar. In Bezug auf die Bauphase erklärt die Projektwerberin, *dass als schadensvermeidende Maßnahme vorgesehen wird, dass die Bauarbeiten im relevanten Abschnitt der S 8 in jenem Zeitraum durchgeführt werden, in dem der Triel sich als Zugvogel in seinem Winterquartier aufhält bzw. im Gebiet nicht mehr brütet und somit Individuen nicht betroffen werden.*

Weiters gibt die Projektwerberin an, sie habe auch weitere Überlegungen zur Schadensvermeidung angedacht. *So könne zwar durch eine Verschwenkung der Trasse Richtung Norden bewirkt werden, dass dieses aktuelle Brutrevier flächenmäßig nicht mehr beansprucht werde, indirekte Auswirkungen durch andere Wirkfaktoren jedoch nicht ausgeschlossen werden könnten. Zudem könne aufgrund des sehr dynamischen Lebensraumangebotes für den Triel auch durch eine lokale Abrückung der Trasse das Risiko eines neuerlichen Brutreviers im Bereich der verlegten Trasse nicht ausgeschlossen werden können. Die Maßnahme einer lokalen Verlegung werde daher als unverhältnismäßig aufwendig und im Sinne des Trielschutzes als wenig zielführend eingestuft.*

Resümierend stellte die Projektwerberin danach fest, *dass mit diesen Maßnahmen gewährleistet werde, dass der Bestand des Vogelschutzgebietes zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt (schon gar nicht erheblich beeinträchtigt) werde, sondern im Gegenteil der Bestand des Gebietes verbessert werden.*

In Bezug auf den Artenschutz führte sie weiters aus, *dass aufgrund der angeführten projektintegralen Maßnahmen zur Lebensraumverbesserung, die bereits im Vorfeld funktionsfähig und wirksam seien, sowie aufgrund der für die Bauphase definierten zeitlichen Vorgaben, Tötung von Individuen sowie Störung der Art durch Wirkungen des Projekts definitiv ausgeschlossen werden. Der Fortpflanzungsraum für den Triel werde durch diese vorgezogenen Maßnahmen weder beschädigt noch vernichtet, da er zu keinem Zeitpunkt in seiner Funktionsfähigkeit eingeschränkt ist. Somit ergibt sich keine weitergehende artenschutzrechtliche Relevanz für den Triel durch das Vorhaben. Die Projektwerberin habe eine gebietsschutzrechtliche Prüfung durchgeführt und entsprechende (auch artenschützende) Vorsorgemaßnahmen ausgearbeitet. Diese würden – bei isolierter artenschutzrechtlicher Prüfung – gegebenenfalls als CEF-Maßnahmen vorzuschreiben sein.*

Die Stellungnahme der Projektwerberin wurde im Hinblick auf die nunmehr zusätzlich vorgesehenen Maßnahmen für die Betriebs- und Bauphase zum Bestandteil des Bescheides erklärt (siehe Spruchpunkt II.)

Stellungnahmen der Umweltorganisation VIRUS vom 23. Oktober 2018, der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld und der Fam. Haindl vom 26. November 2018 sowie der Umweltorganisation VIRUS vom 3. Dezember 2018

Mit Schreiben vom 23. Oktober 2018 übermittelte die Umweltorganisation VIRUS nach Akteneinsicht im September 2018 eine ergänzende Stellungnahme, in der sie vorbrachte, *dass es mit Art. 6 EMRK und dem Recht auf ein faires Verfahren, das unter anderem Waffengleichheit beinhalte, unvereinbar und völlig unangemessen sei, wenn dem Sachverständigen (tw. unterstützt von der Projektwerberin) mehrere Monate an Bedenkzeit zugestanden würden, wohingegen den Verfahrensparteien nur drei bis vier Wochen zugestanden worden seien. Darüber hinaus sei die mangelnde Fristsetzung im Schreiben vom 15. Juni 2018 nur durch die fehlende Distanz und Problematik der „In-House“ Verfahren im BMVIT erklärbar. Es sei auch vorher schon festgestanden, dass erhebliche Beeinträchtigungen nicht auszuschließen*

seien und es wäre eine Alternativenprüfung vorzunehmen gewesen. Angesichts der Stellungnahme des Sachverständigen bestehe nun auch keine Grundlage mehr, sich gegen diese Konsequenzen zu sträuben. Es lägen bereits Alternativen zum Einreichprojekt vor, die sich durch Einbeziehung der „Marchfeldkorridoruntersuchungen“ noch vergrößern. Es erübrige sich somit eine weitere detaillierte Prüfung von Alternativen, weil feststehe, dass das Einreichprojekt nicht alternativlos sei, und es sei daher auch das dafür vorgesehene Procedere nicht anzuwenden. Schließlich stellte VIRUS unter Hinweis auf Art. 6 der FFH-Richtlinie sowie § 24a Abs. 6 UVP-G 2000, § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b und Abs. 4 UVP-G 2000 den Antrag, den Genehmigungsantrag der Projektwerberin abzuweisen.

Zu der von VIRUS kritisierten „Bedenkzeit“ des Sachverständigen ist festzuhalten, dass währenddessen weitere Gutachten bzw. Stellungnahmen bei der ho. Behörde einlangten, die in der fachgutachterlichen Stellungnahme zu berücksichtigen waren und somit Auswirkungen auf den Zeitpunkt der Abgabe der fachgutachterlichen Stellungnahme hatten. Im Hinblick auf das Vorbringen zur Alternativenprüfung bzw. den Antrag auf Abweisung des Genehmigungsantrags wird auf Punkt VI.1.4. der Begründung verwiesen.

Nachdem die Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld und die Fam. Haindl, beide vertreten durch die List Rechtsanwalts GmbH, offensichtlich im Wege der Akteneinsicht von Hr. Rehm Kenntnis von der Stellungnahme der Projektwerberin erlangte, beantragten diese mit Schreiben vom 26. November 2018, *das BMVIT möge der ASFINAG den Auftrag erteilen, eine Kartendarstellung mit Lage und Ausmaß der „projektintegralen“ Maßnahmen sowie einen Zeitplan für diese Maßnahmen in Bezug auf den Baubeginn der S 8 nachzureichen. Erst dann seien sie in der Lage, die Richtigkeit der Behauptungen der ASFINAG schlüssig zu widerlegen.*

Die Umweltorganisation VIRUS hielt in ihrer Stellungnahme vom 3. Dezember 2018 vorweg fest, *dass bei dem von der Projektwerberin vorgelegten Dokument nicht klar sei, ob es von einem Fachplaner erstellt worden sei. Weiters führt sie aus, dass ein Denkfehler vorläge, wenn ausgegangen werde, dass die innerhalb des Vogelschutzgebietes liegenden Brutvorkommen nicht beeinträchtigt werden würden, eine Position, die bereits entkräftet worden sei. Da das Triel-Gebiet auch auf Grundlage der bisherigen Untersuchungsergebnisse der Projektwerberin beeinträchtigt werde, seien Ausgleichsflächen im Schutzgebiet nicht geeignet, eine erhebliche Beeinträchtigung auszuschließen. Dies gelte umso mehr, wenn die Lage der Flächen nicht bekannt sei. In Folge stellte VIRUS den Antrag, den Genehmigungsantrag abzuweisen, in eventu der Projektwerberin aufzutragen, innerhalb kurzer Frist derartige „Ausgleichsflächen“ mit parzellengenauer Angabe, planlicher Darstellung, Beschreibung ihrer Eignung und Vorlage einer Verfügungsberechtigung kenntlich zu machen und da sie jedenfalls als CEF-Maßnahmen auszuführen sein müssten, einen Zeitplan dafür vorzulegen. Bei Nichtvorlage oder unvollständiger Vorlage wäre der Genehmigungsantrag ohne weiteren Verzug zurückzuweisen.*

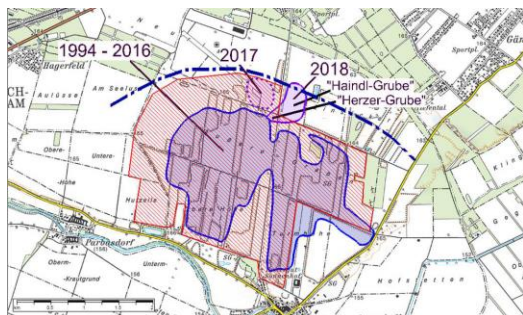
Im Hinblick auf die in beiden Stellungnahmen beantragte Kartendarstellung bzw. Präzisierung der Maßnahme der Projektwerberin ist festzuhalten, dass es Aufgabe des gegenständlichen Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens ist, einerseits eine Prüfung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume vorzunehmen und andererseits die arten- und gebietsschutzrechtlichen Aspekte soweit zu prüfen, dass gesichert absehbar ist, dass im Naturschutzverfahren keine Alternativenprüfung erforderlich wird. Es entspricht auch der gängigen UVP-Praxis, dass naturschutzfachliche Maßnahmen im teilkonzentrierten UVP-Verfahren generell beschrieben sind und die Detaillierung und Konkretisierung erst im nachfolgenden naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren erfolgt. Dies vor allem auch betreffend die genaue Lage und Sicherung von Flächen. Diese Vorgehensweise ist bedingt

durch die verfassungsrechtlich determinierte Kompetenzverteilung und das System des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens und entspricht der UVP-Praxis in Österreich. Die gegenständlichen Maßnahmen der Projektwerberin sind ausreichend bestimmt für die Beurteilung durch den Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume. Auch die Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen scheint realistisch. Insofern bestehen aus ho. Sicht auch keine Zweifel an der Beurteilbarkeit der Maßnahmen in ihrer derzeitigen Darstellung. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Projektwerberin die genaue Lage und detaillierte Beschreibung der Maßnahmen festlegt.

Stellungnahme des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume vom 10. Jänner 2019

Nach Aufforderung durch die ho. Behörde gab der Sachverständige für Tiere und ihre Lebensräume eine fachgutachterliche Stellungnahme, datiert mit 10. Jänner 2019, zu den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen bzw. den von der ho. Behörde – aufgrund rechtlicher Überlegungen – vorgegebenen Fragen ab:

„Nach der Mitteilung vom 12. Juni 2018, die auf Kartierung der Rufe des Triels im April und Mai beruhte, erfolgten im Juni, Juli und am 13. August weitere Besuche im Gebiet von R. Raab, dem Gebietsbetreuer, und dem Unterzeichneten (Kollar). Am 09. Juni 2018 stellte der Gebietsbetreuer Rufe des Triels in einer Grube („Herzer-Grube“) innerhalb des Vogelschutzgebietes südwestlich der Kreuzung des Auersthaler Weges mit dem obersten Querweg fest, also in der Grube, die südwestlich von der Grube mit dem Rufrevier vom Juni („Haindl-Grube“) liegt, nur durch die Wegkreuzung getrennt: Diese Strecke ist natürlich am Boden für jungenführende Triele leicht zu erreichen. Am 3. August sah der Gebietsbetreuer in dieser Grube („Herzer-Grube“) ein jungenführendes Paar mit 2 jungen Trielen, das sehr wahrscheinlich jenes von der gegenständlichen Haindl-Grube war, zumal zugleich keine Triele in der Haindl-Grube festgestellt werden konnten. Der Sachverhalt, dargestellt in der Karte in der Mitteilung vom 12. Juni 2018, ist also wie folgt zu aktualisieren:



In der vorstehenden eigenen Abbildung bezeichnet, wie auch schon in der Mitteilung vom 12. Juni 2018, die rotschraffierte Fläche das Vogelschutzgebiet, die strichliert-punktierte Linie die Trasse der S 8 und die blaue Linie um die hellblaue Fläche die Umhüllende der Trielreviere aus den Jahresberichten und Mitteilungen des Gebietsbetreuers."

Zu den Fragen:

1) In der Stellungnahme vom 12. Juni 2018 wurden ein Ruf- und damit ein Brutrevier des Triels außerhalb des Vogelschutzgebietes bei Markgrafneusiedl festgestellt. Handelt es sich bei diesem Gebiet um ein faktisches Vogelschutzgebiet? Insbesondere handelt es sich bei dem Gebiet unter Bedachtnahme auf die hierfür maßgebenden Kriterien um eines für die Erhaltung dieser Art zahlen- und flächenmäßig geeignetste Gebiet?

Das Gebiet bei Markgrafneusiedl als Teil des Vogelschutzgebietes „Sandboden und Praterterrasse AT1213V00“ wurde 2004 als Vogelschutzgebiet (Besonderes Schutzgebiet nach der Vogelschutzrichtlinie) gültig ausgewiesen. Die fachliche Grundlage zur Abgrenzung des Teilgebiets war ein Gutachten (LENTNER 2003a,b), das nach einem Mahnschreiben der Kommission von Österreich vorgelegt und von der Kommission als Grundlage für die Neuausweisung von Vogelschutzgebieten akzeptiert wurde. Das Vogelschutzgebiet bei Markgrafneusiedl wurde damals schon unter wesentlicher Beteiligung des Gebietsbetreuers Triel, Mag. Dr. Rainer Raab, abgegrenzt. Nach vorliegenden Unterlagen wurde der Gebietsbetreuer R. Raab im Mai 2006 vom Land Niederösterreich beauftragt, auf der Grundlage eines Abgrenzungsvorschlages von Dr. R. Lentner aus 2005 „einen detailliert fachlich begründeten Vorschlag zur Abgrenzung des Europaschutzgebietes im Bereich Markgrafneusiedl“ zu erstellen. Dieser Abgrenzungsvorschlag wurde von ihm in einer Stellungnahme des Gebietsbetreuers an das Land Niederösterreich im Jahr 2008, die offenbar nach Kritik an der Abgrenzung erstellt wurde und zu der der Unterzeichnete Hilfestellung bei Formulierungen geleistet hat, bekräftigt. Es wird darin ausgeführt, dass die Brutplätze des Triels bis zu diesem Zeitpunkt alle innerhalb des abgegrenzten Gebiets lagen, und dass auch der von Dr. Lentner in seinem Abgrenzungsvorschlag „für erforderlich erachtete Abstand von mindestens 400 m zwischen der Außengrenze des Gebiets und den Brutrevieren“ eingehalten wurde. – Dies trifft auch für die Jahre bis 2016 jedenfalls zu und erklärt auch den Verlauf der Abgrenzung nördlich des nördlichen Querweges mitten durch die „Ried“ (die Feldflur zwischen dem Weg und, in diesem Fall, dem das Offenland begrenzenden Wald im Norden): Die gesamte Ried ist etwa 1 km lang, die Abgrenzung verläuft in etwas weniger als der Hälfte der Ried, also in etwa 400 m Abstand nördlich vom nördlichsten Weg und damit der naturräumlichen Begrenzung des Brutgebietes. Die übrigen Brutreviere lagen südlich davon, mit Schwerpunkt, je nach Verfügbarkeit geeigneter Schottergruben, im Zentrum des Gebietes. (Durch den 400m-Abstand erklärt sich wohl auch die bogenförmige Abgrenzung im Nordwesten des Gebietes, die außerdem Abstand vom Wald im Nordosten hält. Weitere Abweichungen im Abgrenzungsvorschlag Raab vom Abgrenzungsvorschlag Lentner im Südwesten, Südosten und Nordosten des Gebietes sind ebenfalls durch Gehölze, Siedlungsnähe und Nutzungen zu erklären und spielen für diese Fragestellung keine Rolle.) Dass die Abgrenzung am Auersthaler Weg, dem mittleren Nord-Süd-Weg, nach Süden springt und dem Weg bis zum nördlichen Querweg folgt, liegt offenbar daran, dass damals die Brutreviere eben auch in diesem Bereich über 400 m weiter südlich lagen und daran, dass diese Flächen im Jahr 2008 offenbar nicht geeignet für den Triel waren, weil sie teils gerade nach Verfüllung früherer Schottergruben rekultiviert wurden, teils für Intensivackerbau (v.a. Aronia-Beere) genutzt wurden. Dass in diesem Gebiet einmal eine Abbaufäche, die während des Abbaus flächendeckend intensiv und ohne Brutmöglichkeit für den Triel genutzt wurde, anders als die früheren Abbaufächen in diesem Teil des Gebietes nicht humusiert liegen gelassen werden würde und solcherart zumindest auf Zeit Lebensraum für den Triel bieten würde, wurde damals nicht vorhergesehen. Aus der Sicht zum Zeitpunkt der Ausweisung wurde das Gebiet dennoch richtig abgegrenzt, weil es die von Beginn der Gebietsbetreuung bis zum Zeitpunkt der Abgrenzung geeignetsten Teile der Gänserndorfer Terrasse bei Markgrafneusiedl, belegt anhand der Brutreviere, umfasste und die künftige lokale (kurzzeitige) Veränderung in der Abbauweise nicht vorhersehbar war. Das Gebiet knapp außerhalb vom Vogelschutzgebiet, in dem 2018 das Brutrevier lag, war somit zum Zeitpunkt der Abgrenzung des Vogelschutzgebietes bis heute kein „zahlen- und flächenmäßig geeignetstes Gebiet“ gemäß Art. 4 Abs. 1 Vogelschutzrichtlinie, weil es intensiv abgebaut, verfüllt und sofort der landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt wurde, und es ist auch heute (2018) kein „zahlen- und flächenmäßig geeignetstes Gebiet“ gemäß Art. 4 Abs. 1 Vogelschutzrichtlinie, weil das „zahlen- und flächenmäßig geeignetste Gebiet“ mit dem

Vogelschutzgebiet bereits abgegrenzt und gemeldet ist und seine Funktion als Brutgebiet des Triels erfüllt.

In der Stellungnahme der Konsenswerberin vom 4.10.2018 wird auch darauf hingewiesen, dass die Brutplatzwahl des Triels im Abbauggebiet bei Markgrafneusiedl in der Vergangenheit vom jeweils aktuellen Angebot an Abbaufächen und sonstiger geeigneter Flächen im Abbauggebiet abhängig gewesen ist, und dass dieser Umstand der Kommission bei der mitbeurteilten Gebietsausweisung dieses Europaschutzgebiets bekannt war. Es wird seitens Konsenswerberin geschlossen, dass auch die Kommission die Abgrenzung somit als geeignet anerkannt hat, den Bestand des Triels zu sichern und weiterzuentwickeln, zumal die beiden Erfordernisse für eine ergänzende Gebietsausweisung nicht gegeben seien, nämlich die Nichtberücksichtigung essentieller Lebensräume, die für die Erhaltungsziele des Gebiets bedeutsam sind, oder die Entstehung geeigneter Lebensräume zwischenzeitlich aufgrund externer Einflüsse oder aktiver Maßnahmen (z.B. Rekultivierungen, Vernässungen etc.). Für diesen letzteren Punkt wird seitens Konsenswerberin angeführt, dass es sich bei neu gebildeten Lebensräumen um zumindest relativ konstante essentielle Lebensräume handeln müsse, um eine Veränderung der ursprünglichen Gebietsausweisung sinnvoll zu machen und dementsprechend zu begründen. – Tatsächlich hat es sich nicht um einen essentiellen Lebensraum, der, wie oben ausgeführt, berücksichtigt hätte werden müssen, zumal er bis 2018 nicht bestand und nicht absehbar war und wohl auch nicht lange bestehen wird.

Freilich kann die Frage gestellt werden, ob bei der Abgrenzung des Gebietes, unabhängig von aktuell und in der Vergangenheit bestehenden Abbaufächen, nicht der gesamte für den Kiesabbau geeignete Teil der Gänserndorfer Terrasse bei Markgrafneusiedl, der im Kiesleitplan festgelegt ist, bei der Abgrenzung hätte berücksichtigt werden müssen. Der vom Land beauftragte Ersteller des Abgrenzungsvorschlags, der Gebietsbetreuer für den Triel, hat die Abgrenzung rein nach naturschutzfachlichen (nicht raumordnungsbezogenen) Kriterien vorgenommen, nämlich, wie oben beschrieben, nach dem langjährigen Brutgebiet, vorhandenen begrenzenden Strukturen, der aktuellen und damals absehbaren Landnutzung und einem Puffer zur Umgebung. Dies ist korrekt und nachvollziehbar.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass die Abgrenzung des Teilgebietes des Vogelschutzgebietsteils bei Markgrafneusiedl für den Triel abgesehen davon, dass sie (wie auch in der Stellungnahme der Konsenswerberin vom 4.10.2018 ausgeführt) anerkannt ist, weil die Kommission ihr nach Annullierung und Neumeldung des Gebiets auf wissenschaftlicher Grundlage (LENTNER 2003a) in Kenntnis der Rahmenbedingungen (wechselnde Schottergruben als Brutraum) zugestimmt hat, auch fachlich gerechtfertigt ist, weil sie alle bis zur Abgrenzung erfassten Brutreviere mit einem 400m-Puffer rundherum einschließt und somit der wissenschaftlichen Grundlage der Neuausweisung (LENTNER 2003a,b) genügt, und weil das über diese Umgrenzung hinaus ragende Brutrevier aus 2018 absehbar ein vorübergehender zusätzlicher Brutplatz ist, dessen Wegfall die ökologische Funktionalität des Schutzgebiets als solches nicht gefährdet.

Schlussfolgerung:

Da das Gebiet gemäß der von der Kommission akzeptierten Abgrenzung und den diesem Vorschlag unterliegenden fachlichen Kriterien abgegrenzt wurde, und da die Grube knapp außerhalb des Schutzgebiets, in der 2018 eine Brut festgestellt wurde, nicht zum zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiet zählt, weil ihre Eignung als Brutplatz für den Triel mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit vorübergehend ist, handelt es sich nicht um ein faktisches Vogelschutzgebiet angrenzend an das Vogelschutzgebiet.

2) Weiters sind die artenschutzrechtlichen Verbote gemäß Art. 5 VSchRL (umgesetzt in § 18 NÖ NSchG) zu beachten.

a) *Handelt es sich bei dem gegenständlichen Brutrevier um ein Nest im Sinne der Vogelschutzrichtlinie?*

Ebenso, wie eine Felswand im gesamten als Brutstätte (Niststätte) für den Wanderfalken anzusehen ist, weil der Wanderfalke in einer geeigneten Nische ohne Felswand rundherum nicht brütet, ist eine Schottergrube (oder ihre nicht rekultivierte Oberfläche, oder eine geeignete Deponieoberfläche) im gesamten als Niststätte für den Triel zu betrachten, weil der Triel auf einem geeigneten vegetationsarmen Fleck ohne geeignete Umgebung nicht brütet (zum Wanderfalken vgl. z.B. KOLLAR 2016 und BVwG Erkenntnis W143 2017269-2/297E vom 21.08.2017, zum Triel s. auch unten, Frage b).

Bei dem gegenständlichen Brutrevier handelt es sich daher um ein Nest im Sinne der Vogelschutzrichtlinie.

b) *Handelt es sich gem. der Sachverhaltsdarstellung vom 12. Juni 2018 um eine Brutstätte der geschützten Vogelart des Triels?*

Der Triel benötigt als ursprünglicher Brutvogel der Steppen und der ausgedehnten Schotterbänke in natürlichen Aulandschaften weitgehend ebene oder leicht gewellte offene Flächen mit trockenem sandigem bis steinigem Rohboden mit spärlicher krautiger Vegetation in offener Umgebung. Seine Brutvorkommen liegen in Flusslandschaften mit Schotterbänken (z.B. Italien), in Steppen (z.B. Crau in Frankreich), in extensivem Weideland (z.B. Steinfeld), in Grasland und in geeignetem Ackerland (z.B. England, s. frühere Stellungnahmen im Verfahren). Wasserstellen in der Nähe sind förderlich, der Niststandort ist aber trocken. Wo diese Bedingungen an einen Brutplatz erfüllt sind, brütet der Triel auch in Schottergruben (Kiesgruben, Sandgruben).

Die Bedingungen an einen Brutplatz sind bei dem Brutrevier 2018 in der nicht humusierten Grube angrenzend an das Vogelschutzgebiet erfüllt. Die überwiegend trockene weitgehend offene Fläche ist trocken, vegetationsarm, groß genug (über 10 ha groß, die Brutreviere im Gebiet sind meist etwa 3 bis etwas über 10 ha groß, s. Jahresberichte der Artenschutzbetreuung Triel und UVP-Teilgutachten 05 Tiere und ihre Lebensräume), weitgehend ungestört, und eine Wasserfläche ist als Vernässung bei Regen vorhanden.

Trielreviere werden zumeist akustisch, anhand der Rufe der Männchen und der Paare, festgestellt. Bei den in der Sachverhaltsdarstellung vom 12. Juni 2018 mitgeteilten Beobachtungen wurden unter anderem Paarrufe, bei denen ein Partner vom Nest aus dem anderen antwortet, festgestellt. Derartige Rufe werden nur von verpaarten Individuen geäußert und gelten als Nachweis eines Brutreviers.

Bei dem in der Sachverhaltsdarstellung vom 12. Juni 2018 beschriebenen Rufrevier handelt es sich um eine Brutstätte der geschützten Vogelart Triel. Es handelt sich also sowohl um ein Nest im Sinne der Vogelschutzrichtlinie als auch um eine Fortpflanzungsstätte im Sinne der FFH-Richtlinie.

c) *Kommt es vorhabensbedingt zu einer Schädigung oder Zerstörung der Brutstätte der Vogelart (§ 18 Abs. 4 Z 4 NÖ NSchG)? Welche funktionellen Beeinträchtigungen der Brutstätte der Vogelart können festgestellt werden (getrennt in Bau- und Betriebsphase des Vorhabens)?*

Vorausgesetzt, die Brutstätte des Triels besteht zum Zeitpunkt des Eingriffs, wird durch Grundinanspruchnahme mit Fahrzeugaktivität und Erdarbeiten in der Bauphase die Fläche als Niststätte verkleinert und beschädigt, was einer Zerstörung der Brutstätte der Vogelart Triel gemäß § 18 Abs. 4 Z 3 NÖ NSchG gleichkommt.

In der Betriebsphase würde die Niststätte nicht mehr bestehen. Eine allfällig übrig bleibende Fläche der nicht humusierten Grube zwischen der Straße S 8 und dem parallel dazu verlaufenden

Querweg südlich davon, der das Vogelschutzgebiet begrenzt, wäre voraussichtlich zu klein und durch betriebsbedingte Störwirkung (Lärm) nicht mehr als Niststätte geeignet.

d) Kommt es vorhabensbedingt in der Bau- oder Betriebsphase zu einer absichtlichen Beunruhigung der geschützten Art (§ 18 Abs. 4 Z 2 NÖ NSchG), die auf die Erhaltung der geschützten Vogelart nachteilige Auswirkungen hat?

Vorausgesetzt, die Brutstätte des Triels besteht zum Zeitpunkt des Eingriffs, und vorausgesetzt, der Eingriff erfolgt zur Brutzeit, würde durch Bautätigkeit eine Beunruhigung des Triels in Kauf genommen werden, die einer absichtlichen Beunruhigung der geschützten Art (§ 18 Abs. 4 Z 2 NÖ NSchG) gleichkäme. In der Betriebsphase würde die Brutstätte nicht mehr bestehen. Eine allfällig übrig bleibende Fläche der nicht humusierten Grube zwischen der Straße S 8 und dem parallel dazu verlaufenden Querweg südlich davon, der das Vogelschutzgebiet begrenzt, wäre voraussichtlich zu klein und durch betriebsbedingte Störwirkung (Lärm) nicht mehr als Brutstätte geeignet, weshalb sich die Frage nach der Beunruhigung nicht mehr stellt. Für einen theoretischen dennoch erfolgenden Brutversuch wäre Beunruhigung gegeben.

e) Handelt es sich bei den von der Projektwerberin vorgeschlagenen Maßnahmen um CEF-Maßnahmen? Wie wird der Triel auf die von der Projektwerberin vorgesehenen Maßnahmen reagieren? Können die vorgesehenen projektintegralen Maßnahmen den Funktionsverlust der betroffenen Lebensstätte verhindern? Ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Vogelart zu erwarten.

Zur Anerkennung einer Maßnahme als CEF-Maßnahme ist es erforderlich, dass sie

- ausreichend dimensioniert ist, um die ökologische Funktion vor und nach dem Eingriff aufrecht zu erhalten,*
- im räumlichen Zusammenhang mit der betreffenden Fortpflanzungs- und Ruhestätte, im Aktionsraum der Individuen(gemeinschaft) der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte bzw. innerhalb des Metapopulationsverbundes einer betroffenen Metapopulation liegt,*
- zum Zeitpunkt des Eintretens der Projektwirkung bereits wirksam ist, und*
- ihre Wirksamkeit ausreichend wahrscheinlich ist: Ihre Wirksamkeit muss zumindest sehr wahrscheinlich sein oder, wenn sie Prognoseunsicherheiten aufweisen, müssen diese mit einem Risikomanagement aufzufangen sein (vgl. z.B. RUNGE et al., S. 48).*

Im vorliegenden Fall

- wären die vorgesehenen Maßnahmen ausreichend dimensioniert: Die vorgesehene Fläche ist gemäß Konzept der Konsenswerberin vom 4.10.2018 „mindestens 14 ha“ groß, sie entspricht also in der Größe etwa der Brutfläche auf der nicht humusierten Grube und ist im Hinblick auf die bisher festgestellten Reviergrößen im Gebiet ausreichend groß: Die Brutreviere im Vogelschutzgebiet Markgrafneusiedl sind bisher etwa 3 bis über 10 ha groß gewesen: In den Jahresberichten der Gebietsbetreuung Triel, zusammengefasst in R. Raab 2015, s. UVP-Teilgutachten Tiere und ihre Lebensräume, werden die Reviere jeweils anhand der Ruforte, der Beobachtungen von fliegenden und rufenden Trielen und der Form der Gruben abgegrenzt, so dass sich in der Darstellung meist mehr oder weniger rechteckige Reviere mit Ausbuchtungen in andere Gruben oder ins Umland ergeben. Der Aktionsraum der Triele ist natürlich größer, Nahrungsflüge reichen, wie in Raab 2015 und im Teilgutachten Tiere und ihre Lebensräume sowie in weiteren Stellungnahmen im Verfahren ausgeführt, ins weitere Umland, je nach Verfügbarkeit von geeigneten Nahrungsflächen und Sammelorten.*
- Wenn auch die vorgesehene CEF-Fläche im Konzept noch nicht konkret verortet ist, so wird sie nach den Angaben im Konzept doch im Vogelschutzgebiet bei Markgrafneusiedl liegen, also innerhalb des von der Umhüllenden des Abbaugbietes eingeschlossenen Gebietes und somit innerhalb des Brutraums des Triels aus der Vergangenheit, und stünde in räumlichen*

Zusammenhang mit der gegenwärtigen betreffenden Fortpflanzungsstätte, und sie liegt mit Sicherheit zwischen bestehenden und in Zukunft verfüllten Gruben. Sie läge somit auch im Aktionsraum der Individuen(gemeinschaft) der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte bzw. innerhalb des betroffenen Bestandes des Triels. Anmerkung: Der in der Vorgabe nach Runge et al. 2010 angesprochene „Metapopulationsverbund einer betroffenen Metapopulation“ wird hier nicht herangezogen, weil in Österreich nur 2 Bestände des Triels vorkommen, deren Austausch an Individuen zwar nicht ausgeschlossen, aber nicht vorauszusetzen ist, und die schon aufgrund ihrer Entfernung als Populationen, also räumlich getrennte Fortpflanzungsgemeinschaften, aufgefasst werden. Der in Runge et al. 2010 angeführte „Metapopulationsverbund“ bezieht sich wohl eher z.B. auf Amphibienbestände in Feuchtgebieten mit zahlreichen Fortpflanzungsstätten (Gewässern), wie sie auch im Leitfaden der Kommission zum Artenschutz (2007) als Beispiel angeführt werden.

- Die Maßnahme wäre jedenfalls zum Zeitpunkt des Eintretens der Projektwirkung, das ist der Beginn der Bauphase auf der entsprechenden Fläche, bereits als Verbesserung des Brutraumangebots im Vogelschutzgebiet wirksam. Zur Annahme der Fläche als Brutplatz durch den Triel bzw. zum Zeitpunkt der Annahme der Fläche muss aber auf die gegebenen Bestandsschwankungen hingewiesen werden. Wie die Berichte der vergangenen Jahre und die Erfahrungen aus beiden österreichischen Populationen, jener im Steinfeld und dieser im Marchfeld, zeigen, sind die Zahlen der im Brutgebiet in Europa nach der Überwinterung in Afrika ankommenden Vögel nicht vorhersagbar und oft nicht unmittelbar mit der jeweils zur Verfügung stehenden Habitatqualität zu erklären. Ursachen dafür können Verluste im Winterquartier oder am Zug sein, wohl überwiegend durch illegale Bejagung, aber die Bestandszahlen schwanken in den beiden Gebieten wohl auch aufgrund lokaler oder regionaler Faktoren wie Witterung und Nahrungsangebot bei der Ankunft. Ein Erfolgsnachweis analog zu CEF-Maßnahmen etwa für Amphibien, die geeignete Gewässer mit sehr großer Wahrscheinlichkeit rasch besiedeln, ist daher nicht mit Sicherheit möglich. Der Wirksamkeitsnachweis der Maßnahme schon vor Eintritt der Projektwirkung, das ist die Grundinanspruchnahme, im Hinblick auf die Eignung der Flächen als Brutraum für den Triel ist daher zu erwarten, in dieser Hinsicht ist die Forderung nach hinreichender Sicherheit der Einschätzung des zeitlichen Horizontes der Funktionserfüllung jedenfalls erfüllt (RUNGE et al. 2010, auch RVS 04.03.15). Der Zeitpunkt des Erfolgsnachweises mittels Brutnachweis ist aber unsicher und durch die Qualität der Maßnahme nur eingeschränkt beeinflussbar.
- An der Eignung der Fläche und ihrer fachgerechten Betreuung besteht angesichts der Erfahrungen im Gebiet kein Zweifel, denn zahlreiche Brutvorkommen im Abbaugelände sind dank kleinräumiger Maßnahmen wie Nutzungsbeschränkungen oder Belassen von Rohbodenflächen in der Nutzungsphase erhalten worden (Raab, mdl. Mitt.). Derzeit werden bei allen Deponievorhaben im Gebiet Triel Brutflächen angelegt, teils auch mit Beweidung (z.B. „Kleeblatt“, „KIES IV“, „KOLLER X“; s. Diskussion möglicher kumulativer Wirkungen im UVP-Teilgutachten Tiere und ihre Lebensräume). Da noch keine dieser Gruben bzw. Deponien fertig ausgekieset bzw. verfüllt und abgedeckt ist, liegen noch keine Erfolgsnachweise in der Nachnutzungsphase vor, diese werden aber erwartet, weil die Habitatansprüche des Triels sehr gut bekannt sind und sich die Flächen strukturell und in der Lage kaum von den gegenwärtigen Brutplätzen unterscheiden. Auch die Fläche zum gegenständlichen Vorhaben wird geeignet sein, unter Anleitung der Gebietsbetreuung Triel als möglicher Brutraum des Triels gestaltet bzw. optimiert zu werden. Im Sinne von Runge et al. 2010 wird die Maßnahme als „sehr wahrscheinlich wirksam“ eingestuft, und auch ein „Risikomanagement“, das eine Unsicherheit nach Runge et al. 2010 „auffangen“ soll, ist vorgesehen: Die fachliche Betreuung der Maßnahmen für den Triel ist bereits im UVP-Teilgutachten 05. Tiere und ihre Lebensräume als Auflagenvorschlag Nr. 5.32 enthalten und im Auflagenkatalog im

Umweltverträglichkeitsgutachten (UVGA) als Auflage 5.84 vorgeschrieben. Im vorliegenden Konzept der Projektwerberin vom 04.10.2018 wird die Abstimmung mit der Natura 2000-Gebietsbetreuung noch einmal bestätigt.

Schlussfolgerungen:

Handelt es sich bei den von der Projektwerberin vorgeschlagenen Maßnahmen um CEF-Maßnahmen? – Da die vorgesehenen Maßnahmen, die Einrichtung einer Trielbrutfläche und ihre umfassende fachliche Betreuung, hinsichtlich Lage und Größe der Fläche, vorgesehenem Management und Betreuung geeignet sind, die ökologische Funktionalität des Brutgebietes des Triels bei Markgrafneusiedl auch bei Verlust einer kurzzeitig bestehenden Brutfläche aus 2018 aufrecht zu erhalten und zu fördern, handelt es sich bei den von der Projektwerberin vorgeschlagenen Maßnahmen um CEF-Maßnahmen.

Wie wird der Triel auf die von der Projektwerberin vorgesehenen Maßnahmen reagieren? – Ob der Triel die Fläche als Brutplatz annimmt, ob er also darauf brütet, ist nicht mit Sicherheit vorhersagbar, dass er sie nutzt, ist aber sehr wahrscheinlich. Der Zeitpunkt ist nicht vorhersagbar. Dass der Triel die Fläche als Bestandteil seines Lebensraums nutzen wird, ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu erwarten.

Können die vorgesehenen projektintegralen Maßnahmen den Funktionsverlust der betroffenen Lebensstätte verhindern? – Da die vorgesehenen projektintegralen Maßnahmen fachlich geeignet sind, durch Bereitstellung und Pflege einer 14 ha großen Fläche als Brutraum das Brutraumangebot für den Triel in seinem Brutgebiet bei Markgrafneusiedl zu verbessern, können die vorgesehenen projektintegralen Maßnahmen den Funktionsverlust der betroffenen Lebensstätte verhindern.

Ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Vogelart zu erwarten? – Unter der Annahme, dass der vom Vorhaben betroffene Brutplatz aus 2018 zum Zeitpunkt der Umsetzung des Vorhabens noch besteht, ist bei zu erwartender Wirksamkeit der Maßnahmen innerhalb des Vogelschutzgebietes keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes des Triels im Vogelschutzgebiet zu erwarten, weil die ökologische Funktionalität des Brutgebietes des Triels erhalten bleibt. Unter der Annahme, dass der vom Vorhaben betroffene Brutplatz aus 2018 zum Zeitpunkt der Umsetzung des Vorhabens nicht mehr besteht, ist jedenfalls keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes des Triels im Vogelschutzgebiet zu erwarten, aufgrund bleibender Wirksamkeit der Maßnahme ist Verbesserung möglich. Die ökologische Funktionalität des Brutgebietes des Triels selbst bleibt in beiden Fällen erhalten, zumal das Brutplatzangebot innerhalb des Schutzgebiets ja bis auf die zusätzliche Fläche unberührt bleibt.

f) Können die sonstigen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände wie das Tötungsverbot oder das Verbot der Entnahme oder Zerstörung von Eiern vorliegen?

Bei Bau zur Brutzeit des Triels und bei Fortbestehen des Brutvorkommens auf der gegenständlichen nicht humusierten Fläche können theoretisch die Verbotstatbestände des Tötens, hier von noch nicht flüggen Jungtieren, und der Zerstörung von Eiern, also eines Geleges, eintreten.

Da die Möglichkeit eines Brutvorkommens des Triels auf beanspruchtem Grund im UVP-Teilgutachten Tiere aufgrund der Lebensraumausstattung noch ausgeschlossen wurde, betrifft der entsprechende Auflagenvorschlag der Bauzeitbeschränkung, nämlich Bodenabschub oder Bodenabhub nur außerhalb der Brutzeit, das ist außerhalb Anfang März bis Mitte Juni, vorzunehmen, nur „Grünland und Felder“ (Auflagenvorschlag Bauphase 5.1 im Teilgutachten Tiere und ihre Lebensräume Gutachten bzw. Auflage 5.1 im UVGA). Im nunmehr vorliegenden Konzept der Projektwerberin vom 04.10.2018 wird Bau zur Brutzeit ausgeschlossen.

Unter Berücksichtigung dieser Maßnahme, die unten unter g) noch präzisiert wird, können die Verbotstatbestände des Tötens und der Entnahme oder Zerstörung von Eiern bzw. Nestern nicht eintreten, da jedenfalls Bautätigkeit außerhalb der Brutzeit vorgesehen ist.

g) Sind aus fachgutachterlicher Sicht zusätzliche Maßnahmen im Hinblick auf den Artenschutz erforderlich?

Wenn auch Bau während der Brutzeit auszuschließen ist, so ist der betreffende Maßnahmenvorschlag aus dem UVP-Teilgutachten 05. Tiere und ihre Lebensräume der Vollständigkeit halber doch allgemeiner für bodenbrütende Vögel zu fassen:

5.1. Um Verluste an Nestern und Individuen für bodenbrütende Vogelarten zu vermeiden und den Anforderungen an den Artenschutz zu genügen, ist Bodenabschub oder Bodenabhub im Grünland, in Feldern und auf aktiven oder nicht aktiven Abbauflächen außerhalb der Brutzeit vorzunehmen, also im Zeitraum außerhalb Mitte März bis Ende August. Ausgenommen hiervon sind jene konkreten Flächen, auf denen nachgewiesenermaßen besiedelte Zieselbaue vorhanden sind. Auf diesen Flächen ist gemäß der Maßnahme 5.28, 5.29 und 5.31 vorzugehen."

IV.4.6. Stellungnahmen im Rahmen des Parteiengehörs vom 1. Februar 2019 und Erwägungen der ho. Behörde

Die vorgelegte Stellungnahme der Projektwerberin vom 4. Oktober 2018 sowie die fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume vom 10. Jänner 2019 wurden in Folge gemäß § 45 Abs. 3 AVG dem Parteiengehör unterzogen und denjenigen Parteien des Verfahrens, denen diesbezüglich subjektive Rechte zukommen, mit Schreiben vom 1. Februar 2019 übermittelt und ihnen die Möglichkeit eingeräumt, dazu bis 26. Februar 2019 Stellung zu nehmen. Eine Frist von etwa drei Wochen für die Abgabe einer Stellungnahme erschien der ho. Behörde als angemessen.

Im Rahmen des Parteiengehörs langten folgende Stellungnahmen ein:

- Stellungnahme der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld und der Fam. Haindl vom 25. Februar 2019 samt Stellungnahme Dr. Zwicker vom 15. Februar 2019
- Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 26. Februar
- Stellungnahme der Bürgerinitiative Marchfeld vom 4. März 2019
- Stellungnahme der Umweltorganisation WWF vom 26. Februar 2019

Stellungnahme der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld und der Fam. Haindl, vertreten durch die List Rechtsanwalts GmbH vom 25. Februar 2019 samt Stellungnahme von Dr. Zwicker vom 15. Februar 2019

Seitens der Einwender wird vorgebracht, dass die Begründungen des Sachverständigen, dass es sich bei dem Brutrevier nicht um einen essenziellen Lebensraum handle und dessen Zerstörung die ökologische Funktionalität nicht gefährde, nicht den Intensionen der Vogelschutzrichtlinie entsprechend würde und darüber hinaus falsch sei. Aufgrund des sehr kleinen Brutbestands des Triels sei der Schutz jeder Brut von extremer Bedeutung und es könne auf kein Bruthabitat verzichtet werden. Der Teil außerhalb des bestehenden Vogelschutzgebietes sei daher Teil des faktischen Vogelschutzgebietes. Es sei auch falsch, dass das Brutrevier im Jahr 2018 ein vorübergehender Brutplatz sei. Es gäbe viele andere belegte Beobachtungen im genannten Bereich und der Sachverständige verkenne daher, dass der Triel seit knapp zehn Jahren

außerhalb des bestehenden Vogelschutzgebietes mit größter Wahrscheinlichkeit brüte. Zudem hätten sich die Kartierungen immer nur auf die Feststellung der Brutreviere innerhalb der verordneten Grenzen des Natura 2000 Gebietes beschränkt, die home ranges seien jedoch nicht untersucht worden. Diese seien aber von essentieller Bedeutung für den Triel, da in ihnen die wesentlichen Nahrungsplätze lägen. Der Bereich nördlich sei daher ein faktisches Vogelschutzgebiet, da dieses für das Vermehren und Überleben der lokalen Population notwendig sei.

Diese Thematik wurde bereits mehrfach vorgebracht und vom Sachverständigen nicht nur in der fachgutachterlichen Stellungnahme vom 10. Jänner 2019, sondern auch in der mündlichen Verhandlung, im Stellungnahmenband, sowie in den Stellungnahmen vom 31. Mai 2017 und 21. Dezember 2017 behandelt.

Weiters brachten die Einwender vor, dass die positive Beurteilung der Wirksamkeit der Maßnahme nicht nachvollzogen werden könne. Der Trielbestand habe sich laut Birdlife von 2006 bis 2016 um 41 – 50 % verringert, auch die Gefährdungstufe habe sich seit 2005 nicht verbessert. Obwohl bereits umfangreiche Verbesserungs- und Ausgleichsmaßnahmen gesetzt worden seien, habe der Trielbestand in den Schutzgebieten Steinfeld und im Marchfeld zusammen um ca. die Hälfte abgenommen. Es könne daher vorausgesagt werden, dass die Fläche im bestehenden Vogelschutzgebiet nicht geeignet sei, den negativen Bestandstrend umzukehren. Es sei auch schon Ansicht des Sachverständigen die von der Projektwerberin vorgesehene Maßnahme nicht geeignet, einen Ausgleich – im Sinne einer CEF-Maßnahme für den Verlust des faktischen Vogelschutzgebietes gesetzt werden. Unwahrscheinlich sei auch, dass die von der Projektwerberin vorgeschlagene Ausgleichsmaßnahme jemals ausreichende Wirkung entfalte.

Zudem würden CEF-Maßnahmen bei Artenschutz zur Anwendung kommen. Gegenständlich erfolge aber eine Schädigung des Schutzgutes außerhalb des Schutzgebietes, dies wirke sich aber auch im Inneren des Vogelschutzgebietes negativ auf die Trielpopulation aus. Die Vernichtung des Trielbrutplatzes und wahrscheinlich auch von Nahrungshabitaten habe sehr wahrscheinlich gravierende Auswirkungen auf die Trielpopulation im Inneren des Vogelschutzgebietes.

Es sei auch nicht nachvollziehbar, dass im Vogelschutzgebiet eine „Ausgleichsmaßnahme“, die fälschlich als CEF-Maßnahme deklariert sei, gesetzt werde, die eine Vernichtung des Brutplatzes außerhalb des Schutzgebietes ausgleichen solle. Ausgleichsmaßnahmen seien nach Art. 6 Abs. 4 FFH – Richtlinie nur zulässig, wenn keine alternative Lösung möglich sei und ein überwiegendes öffentliches Interesse geltend gemacht werden könne. Im Rahmen der Prüfung der Verträglichkeit eines Projektes nach Art. 6 Abs. 3 der Habitatrichtlinie dürfen die in einem Projekt vorgesehenen Maßnahmen, mit denen schädliche Wirkungen ausgeglichen werden sollen, nicht berücksichtigt werden.

Dazu ist festzuhalten, dass die Frage zu den Bestandszahlen bereits mehrfach vom Sachverständigen behandelt wurde, konkret in der mündlichen Verhandlung und in den Stellungnahmen vom 31. Mai 2017 und 21. Dezember 2017. Der Sachverständige hat dazu auf Grundlage der Berichte der Gebietsbetreuer sowie der offiziellen Berichte zu den beiden Gebieten festgehalten, dass daraus keine Bestandsabnahme abzuleiten sei und der Trielbestand stabil sei. Die von der Projektwerberin vorgesehene Maßnahme wurde vom Sachverständigen beurteilt. Weiters wird zu diesem Themenkomplex auf die rechtliche Auseinandersetzung der ho. Behörde mit Fragen des Gebiets- und Artenschutzes in Punkt VI.1.4 der Begründung verwiesen.

Die Ausführungen der List Rechtsanwalts GmbH zu den Bestandszahlen im Bereich der B 17 Umfahrung Sollenau, Meideverhalten sowie die Auswirkungen dieses Vorhabens wurden vom Sachverständigen ebenfalls bereits in der Stellungnahme vom 21. Dezember 2017 behandelt.

Weiters replizieren die Einwender auf die Stellungnahme der Projektwerberin zu den Themen Gebietsausweisung, Änderung des Sachverhaltes und Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes und legen unter Hinweis auf Judikatur des EuGH dar, inwiefern diese Stellungnahme unrichtig ist. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen des Sachverständigen für Naturschutz vom 10. Jänner 2019 und Punkt VI.1.4 der Begründung verwiesen, in dem sich die ho. Behörde mit den Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse und auf den Triel rechtlich auseinandergesetzt hat.

Abschließend beantragen die Einwender die Abweisung des Antrags.

Der Stellungnahme angeschlossen war eine „*Replik auf Stellungnahme zum Triel S 8 Marchfeld Schnellstraße von Dr. H.P. Kollar vom 10.01.2019*“ von Dr. Egon Zwicker. In dieser Stellungnahme werden die von RA Dr. List zusammengefasst vorgebrachten Punkte zum Vorliegen eines faktischen Vogelschutzgebietes und zur Kritik an der von der Projektwerberin vorgesehenen Maßnahme näher erläutert.

Diesbezüglich wird daher auf die obigen Ausführungen sowie die Erwägungen der ho. Behörde dazu verwiesen.

Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS vom 26. Februar 2019

VIRUS wandte in ihrer Stellungnahme ein, dass die Stellungnahme des Sachverständigen vom 12. Juni 2018 nicht übermittelt worden sei und damit eine ordnungsgemäße Übermittlung aller Unterlagen nicht vorläge.

Dazu ist festzuhalten, dass die Stellungnahme des Sachverständigen lediglich eine Mitteilung eines neuen Sachverhalts betraf, welcher sowohl im Schreiben der ho. Behörde vom 1. Februar 2019, der Stellungnahme der Projektwerberin vom 4. Oktober 2018 als auch in der fachgutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen vom 10. Jänner 2019 wiedergegeben wurde und damit für die Verfahrensparteien nachvollziehbar war. Eine gutachterliche Beurteilung auf Basis von Beweisfragen der ho. Behörde erfolgte erst mit der Stellungnahme vom Jänner 2019.

In Bezug auf den Verweis auf ihre Stellungnahme vom 1. Dezember 2018 bzw. die Schärfung einer Aussage darin, den Vorwurf der Befangenheit des Sachverständigen, der mangelnden sachverständigen Entgegnung zu den Stellungnahmen im Zuge des Parteienghört vom Februar 2018 sowie den Einwand, dass die bioakustischen Untersuchungen nicht dem Stand der Technik entsprechen, wird auf die obige Auseinandersetzung damit bzw. auf die Beweiswürdigung (siehe Punkt VII. der Begründung) verwiesen.

In Folge zitiert VIRUS aus der Stellungnahme des Sachverständigen vom 12. Juni 2018 und leitet daraus ab, dass die Aussagen des Teilgutachtens nicht mehr gültig seien, es sei konträr zum Teilgutachten festgestellt worden, nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf den Triel können nicht ausgeschlossen werden. Es sei aber auch noch kein ergänztes bzw. abgeändertes Gutachten vorgelegt worden, denn die Stellungnahme vom 10. Jänner 2019

entspreche den Voraussetzungen an ein derartiges Gutachten nicht. Die vom Sachverständigen für erforderlich gehaltene erneute Prüfung der Auswirkungen sei daher nicht vorgenommen worden.

Es ist nochmals festzuhalten, dass die Stellungnahme des Sachverständigen vom 12. Juni 2018 die Mitteilung eines neuen Sachverhaltselementes betraf, welcher sowohl in der Stellungnahme der Projektwerberin als auch in der fachgutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen kurz wiedergegeben wurde. Die gutachterliche Beurteilung auf Basis der Beweisfragen der ho. Behörde erfolgte erst mit der Stellungnahme vom Jänner 2019.

Soweit VIRUS in Folge vorbringt, der Umfang der an den Sachverständigen gestellten Fragen und insbesondere der Fokus auf artenschutzrechtliche Tatbestände sei zu eng, wird darauf hingewiesen, dass sich diese Fragen aus rechtlichen Überlegungen ergaben. Im Einzelnen wird dazu auf Punkt VI.1.4 der Begründung verwiesen. Bezüglich des Vorwurfs, dass es keine erneute Prüfung der Auswirkungen insbesondere auf Flächenverbrauch und Lärm gegeben habe, wird darauf hingewiesen, dass sich der Flächenverbrauch und die Auswirkungen durch Lärm auf das Schutzgebiet gegenüber der vorherigen sachverständigen Beurteilung nicht geändert haben. Eine erneute Prüfung war daher aus Sicht der ho. Behörde auch nicht erforderlich. Im Übrigen wird auch diesbezüglich, weiters im Hinblick auf das Vorbringen zum Vorliegen eines faktischen Vogelschutzgebietes sowie die Rechtsfrage, ob das Gebietsschutzregime heranzuziehen sei, auf Punkt VI.1.4 der Begründung verwiesen. Die Frage des Vorliegens eines faktischen Vogelschutzgebietes wurde in den Stellungnahmebänden, in der mündlichen Verhandlung und in der Stellungnahme vom 10. Jänner 2019 bereits umfassend erörtert.

Das Vorbringen von VIRUS zum Thema Bestandszahlen bzw. Meideverhalten wurde vom Sachverständige bereits in seiner Stellungnahme vom 21. Dezember 2017 umfassend behandelt.

Bezüglich des Vorbringens zur Konkretisierung der Maßnahmenflächen wird auf die Erwägungen der ho. Behörde zu den Stellungnahmen der Umweltorganisation VIRUS vom 3. Dezember 2018 und der Bürgerinitiative Marchfeld vom 26. November 2018 verwiesen.

Zum Vorbringen der *Umweltorganisation VIRUS bezüglich der Befangenheit des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume* wird auf Punkt IV.2. der Begründung verwiesen. Aus Sicht der ho. Behörde ergab sich keinerlei Grund, anzunehmen, dass der Sachverständige im Rahmen der Beurteilung nicht sein gesamtes Fachwissen eingesetzt hat. Dass vom Sachverständigen Aussagen zur Flächeneignung ohne hinreichende Grundlage getroffen worden seien, ist ebenso unzutreffend. In der von der Projektwerberin vorgelegten Stellungnahme vom 4. Oktober 2018 wurde dargelegt, dass Flächen im Ausmaß von etwa 14 ha im Vogelschutzgebiet eingelöst werden, welche Voraussetzungen diese Flächen zu erfüllen haben, welche Maßnahmen darauf umgesetzt und wie diese gepflegt werden. Der Umstand, dass Verfahrensparteien zu Fachfragen eine andere Ansicht als die jeweiligen Sachverständigen vertreten, bildet noch keinen Ausschlussgrund (vgl. BVwG 20. Oktober 2016, Zl. W225 2106319-1, „S 7 Fürstenfelder Schnellstraße“). Eine Befangenheit des Sachverständigen ist daher nicht gegeben.

Weiters wurde die Stellungnahme von Dr. Zwicker vom 22. Februar 2019 vollinhaltlich zum Vorbringen der Umweltorganisation *erklärt*. Diesbezüglich wird auf die obige Auseinandersetzung damit verwiesen.

In Bezug auf die Ausführungen zu den weiteren „*Erfordernissen aus Rechtsprechung und Gesetzgebung*“ wird auf Punkt VI.1. bzw. insbesondere VI.1.4 der Begründung verwiesen. Soweit *VIRUS in Bezug auf das Thema Konkretisierung der Ausgleichsflächen auf das Erkenntnis des VwGH vom 22. November 2018 betreffend Errichtung und Betrieb des Speicherkraftwerks „Kühtai“, Zl. Ro 2017/07/0033, verweist*, ist dem entgegenzuhalten, dass es sich beim gegenständlichen Verfahren – im Gegensatz zu dem vom VwGH geprüften Verfahren – um ein teilkonzentriertes Verfahren handelt, dem ein Naturschutzverfahren folgen wird. In diesem werden die Flächen parzellenscharf definiert werden. Im Übrigen wird auch auf die Ausführungen der ho. Behörde in Punkt IV.4.5. der Begründung verwiesen. Dieser Einwand geht daher ins Leere.

Stellungnahme der BürgerInitiative Marchfeld vom 4. März 2019

Die BürgerInitiative erhob in ihrer Stellungnahme sämtliche seit dem 12. Juli 2018 vorgelegten Parteivorbringen der Umweltorganisation VIRUS und sämtliche gestellten Anträge auch zu solchen der BürgerInitiative Marchfeld und hielt fest, dass die bisher im Verfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahme sowie Anträge in vollem Umfang aufrecht bleiben.

Diesbezüglich wird auf die Auseinandersetzung mit den genannten Stellungnahmen der Umweltorganisation VIRUS verwiesen.

Stellungnahme der Umweltorganisation WWF vom 26. Februar 2019

In ihrer Stellungnahme führte die Umweltorganisation WWF aus, dass sie das Vorbringen der Umweltorganisation VIRUS vom 26. Februar 2019 zum eigenen Vorbringen und die dort gestellten bzw. referenzierten Anträge zu eigenen Anträgen erhebe.

Diesbezüglich wird auf die Auseinandersetzung mit der Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS verwiesen.

V. Der festgestellte Sachverhalt

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung, des Verfahrens zur Bestimmung des Straßenverlaufes und zur Erteilung der Rodungsbewilligung ist das Bundesstraßenbauvorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) (Abschnitt West).

Die S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, springt von der geplanten S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn, im Knoten S 1/S 8 ab und verläuft danach in Richtung Norden. In Folge quert sie die Landesstraßen L 3019 und L 3023 sowie den Rußbach und erreicht bei der Landesstraße L 6 die Anschlussstelle Deutsch-Wagram. An der Gemeindegrenze Deutsch-Wagram/Parbasdorf schwenkt die Trasse Richtung Nordosten. In der Anschlussstelle Strasshof wird die Landesstraße B 8 mit einem Zubringer an die S 8 angeschlossen. Die Trasse verläuft danach weiter nach Südosten bis zur Anschlussstelle Markgrafneusiedl, mit der die Landesstraße L 11 angebunden wird. Nach der Anschlussstelle Markgrafneusiedl führt die Trasse in einem Linksbogen in Richtung Nordosten und verläuft dabei entlang der Gemeindegrenze von Gänserndorf und

Obersiebenbrunn im Bereich des Klinginfelds und schwenkt mit einem Rechtsbogen nach Südosten zur Landesstraße L 9. Der Abschnitt West endet bei der Anschlussstelle Gänserndorf/Obersiebenbrunn mit einer Anbindung an die Landesstraße L 9. Die Gesamtlänge der Trasse beträgt 14,755 km.

Im Einzelnen ist der Verlauf der neu herzustellenden Bundesstraße aus den Trassenplänen Blatt 1 - 7, jeweils vom November 2010, Plannummern 3083125/1-0.1.1/0-408/STR/IBK E (Einlage 1-0.1.1), 3083125/1-0.1.2/0-408/STR/IBK E (Einlage 1-0.1.2), 3083125/1-0.1.3/0-408/STR/IBK E (Einlage 1-0.1.3), 3083125/1-0.1.4/0-408/STR/IBK E (Einlage 1-0.1.4), 3083125/1-0.1.5/0-408/STR/IBK E (Einlage 1-0.1.5), 3083125/1-0.1.6/0-408/STR/IBK E (Einlage 1-0.1.6) und 3083125/1-0.1.7/0-408/STR/IBK E (Einlage 1-0.1.7), jeweils im Maßstab 1:2.000 zu ersehen.

Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes gemäß § 15 BStG 1971 ergeben sich aus den genannten Trassenplänen. Die den örtlichen Verhältnissen entsprechend festgelegten Geländestreifen weisen um die künftige Straßenachse eine Breite von 150m bzw. um die künftigen Achsen der Rampen eine Breite von 75m auf.

Das Projekt besteht aus den im Spruchpunkt II. angeführten und mit Bescheidvermerk versehenen Unterlagen.

Die Ermittlungen der Behörde stützten sich auf das Einreichprojekt 2010 inklusive sämtlicher Verbesserungen und Ergänzungen, die Weiterführenden Unterlagen sowie auf die Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsgutachtens bzw. die Ergänzung dazu mit allen seinen Teilen, die Ergänzung des Fachgutachtens Forstrecht, die ergänzenden Stellungnahmen der Projektwerberin und der Sachverständigen und des Anhörungsverfahrens, insbesondere auf die Stellungnahmen und Einwendungen, die Erklärungen in der mündlichen Verhandlung sowie die im Rahmen des ergänzenden Ermittlungsverfahrens eingelangten Stellungnahmen.

Die Ermittlungen wurden im Zuge des Verfahrens durchgeführt (siehe zum Verfahrensablauf Punkt I. der Begründung).

Die Aufgabe einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist es, unter Beteiligung der Öffentlichkeit, die Auswirkungen eines Projektes auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft sowie Sach- und Kulturgüter festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung nachteiliger Auswirkungen oder zur Vergrößerung günstiger Auswirkungen des Vorhabens zu prüfen, die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen und der Nullvariante darzulegen und die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

Es steht fest, dass das Vorhaben keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakischen Republik hat.

Die absehbaren Entwicklungen wurden berücksichtigt, wobei insbesondere die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitte „Schwechat – Süßenbrunn“ und „Knoten bei Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)“, die L 9 Umfahrung Gänserndorf Süd, die B 8 Umfahrung Gänserndorf Ost sowie weitere Deponie- und Windparkprojekte im Untersuchungsgebiet hervorzuheben sind.

Aufgrund des Ermittlungsverfahrens steht fest, dass unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung, den technischen Unterlagen sowie in weiteren Unterlagen der Projektwerberin (insbesondere den zur Projektänderung 2016 vorgelegten) bereits enthaltenen sowie die von den beigezogenen Sachverständigen als zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen berücksichtigt werden, eine Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projekts im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau vorliegt. Bei projektgemäßer Errichtung und projektgemäßem Betrieb des Bundesstraßenvorhabens wird es zu keiner unzumutbaren Belästigung, zu keiner wie immer gearteten Gesundheitsgefährdung und Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte kommen.

Weiters steht auf Grund des Ermittlungsverfahrens fest, dass Emissionen von Schadstoffe nach dem Stand der Technik begrenzt werden, die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter möglichst gering gehalten wird und Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden bzw. ordnungsgemäß entsorgt werden.

Die Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Vorhabens ist gegeben.

VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen

VI.1. Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000

§ 24f Abs. 1 – 5 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 in der geltenden Fassung lautet:

„Entscheidung

§ 24f. (1) *Genehmigungen (Abs. 6) dürfen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:*

- 1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,*
- 2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die*
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder*
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder*
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und*
- 3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.*

(1a) Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

(2) Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des

Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

(3) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften, insbesondere auch für Überwachungsmaßnahmen für erhebliche nachteilige Auswirkungen, Mess- und Berichtspflichten, ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen. Die Überwachungsmaßnahmen sind nach Art, Standort und Umfang des Vorhabens sowie Ausmaß seiner Auswirkungen auf die Umwelt angemessen festzulegen, die aufgrund der mitanzuwendenden Verwaltungsvorschriften notwendigen Maßnahmen sind hierbei zu berücksichtigen.

(4) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materien Gesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten.

(5) In der Genehmigung können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens oder gemäß § 24g können die Fristen von Amts wegen geändert werden.“.

VI.1.1. Zur Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000

Gemäß § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 sind Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Unter „Emissionen von Schadstoffen“ im Sinne dieser Bestimmung sind vom Vorhaben (seinen Anlagen) ausgehende feste (z.B. Staub; soweit es sich nicht um Abfälle iS der lex specialis des § 24 Abs. 1 Z 1 3 handelt), flüssige oder gasförmige Stoffe aller Art, soweit sie zu einer Abweichung von der natürlichen Zusammensetzung der freien Luft oder des Wassers der Vorflut in biologischer, chemischer oder physikalischer (Temperatur) Hinsicht führen, zu verstehen. Lärm-Emissionen, Schall- oder elektromagnetische Wellen, Abwärme und Geruch oder Strahlungen sind nicht als Emissionen von Schadstoffen zu verstehen, wohl aber Treibhausgase wie CO₂ (vgl. *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, Kommentar zum UVP-G 2000, 3. Auflage, RZ 34 zu § 17).

Wie das BVwG im Erkenntnis zum Bundesstraßenbauvorhaben A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – ASt. Donau Nord, vom 21. August 2017, Zl. W143 2017269-2, festgehalten hat, *wird der Begriff des Standes der Technik im UVP-G 2000 nicht definiert. Nach der Rechtsprechung des VwGH ist im Sinne der Homogenität der Rechtsordnung anzunehmen, dass der Begriff so zu verstehen ist, wie er in § 71a GewO 1994, § 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002, § 109 Abs. 3 MinroG definiert wird (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160 ua, VwGH 06.07.2010, 2008/05/0115; Schmelz/Schwarzer UVP-G (2011), § 17 Rz 100 ff, mwN). Demnach versteht man unter dem Stand der Technik, den auf einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhenden Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen und Betriebsweise, deren Funktionstüchtigkeit erprobt und erwiesen ist, wobei insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweise heranzuziehen sind. Das Tatbestandsmerkmal "erprobt und erwiesen" ist der entscheidende Ansatz im Rahmen der verschiedenen Legaldefinitionen des Begriffes Stand der Technik (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160 ua, mwN).*

Vorab wird in Bezug auf den Fachbereich Luftschadstoffe festgehalten, dass die im Immissionsschutzgesetz-Luft festgelegten Grenzwerte eingehalten werden. Darüber hinaus wurde im Umweltverträglichkeitsgutachten bzw. der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten von der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima festgestellt, dass die Emissionen von Schadstoffen in der Bauphase nach dem Stand der Technik begrenzt werden. So wurden bereits von Projektwerberin Maßnahmen vorgesehen, die von der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima um umfangreiche zusätzliche Maßnahmen ergänzt wurden, darunter u.a. dass Arbeitsmaschinen zumindest der Emissionsklasse Stufe IIIa entsprechen müssen und dass Staubbefreiungen durch staubmindernde Maßnahmen sowie durch frühzeitige Begrünung von geschütteten Flächen gering gehalten werden müssen. Weiters wurde von der Sachverständigen für die Bauphase ein umfassendes Monitoringprogramm vorgesehen.

Diese von der Sachverständigen als unbedingt erforderlich erachteten Maßnahmen wurden als Nebenbestimmungen in den Bescheid übernommen. Für die Betriebsphase waren keine zusätzlichen emissionsmindernden Maßnahmen erforderlich, dabei ist darauf zu verweisen, dass das Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs für das Prognosejahr bereits den Stand der Technik für eine durchschnittliche Fahrzeugflotte beschreibt. In Bezug auf das klimarelevante Treibhausgas CO₂ wird darauf verwiesen, dass die projektbedingte Erhöhung der Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Referenzplanfall 2 % beträgt, die projektbedingte Erhöhung im Vergleich zu den gesamten vom Verkehr in Niederösterreich verursachten Emissionen nur noch 0,5 % beträgt und somit sehr gering ist.

Hinsichtlich der Reinigung der Straßenwässer ist festzuhalten, dass der Sachverständige für Oberflächen- und Straßenwässer und der für Hydrogeologie und Grundwasser in der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten bestätigten, dass die Emissionen von Straßenwässern während des Betriebs nach dem Stand der Technik begrenzt bzw. entsprechend dem Stand der Technik gereinigt werden und damit maßgebliche Beeinträchtigungen des Schutzguts Wasser ausgeschlossen werden können. In Bezug auf die Ableitung der Winterstraßenwässer in den Rußbach stellte der Sachverständige fest, dass das Qualitätsziel gemäß QZV Ökologie, Oberflächengewässer, eingehalten wird, toxische Wirkungen auf Flora und Fauna ausgeschlossen werden können und es bei den durch den Straßenverkehr bedingten prioritären Stoffen zu keiner nennenswerten Änderung der Immissionssituation im Rußbach kommt. Auch in Bezug auf die Bauphase wurden von den

Sachverständigen für Oberflächen- und Straßenwässer bzw. Hydrogeologie nur geringfügige Vorhabensauswirkungen festgestellt. Von den Sachverständigen wurden zusätzliche Maßnahmen als unbedingt erforderlich erachtet. Mangels Zuständigkeit der ho. Behörde zur Vorschreibung dieser Maßnahmen wurde in einer Koordinierungsbesprechung mit der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 die Übernahme in deren Bescheid koordiniert

Auf Grund der schlüssigen und nachvollziehbaren Aussagen der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima, Oberflächen- und Straßenwässer, Gewässerökologie und Hydrogeologie und Grundwasser und der von ihnen zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen ist davon auszugehen, dass die durch das gegenständliche Vorhaben verursachten Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden. Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

VI.1.2. Zur Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000

Im Umweltverträglichkeitsgutachten bzw. der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten wurde von den Sachverständigen bestätigt, dass unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin vorgesehenen und von den Sachverständigen zusätzlich als unbedingt erforderlich erachteten Maßnahmen die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter möglichst gering gehalten wird.

Im Hinblick auf die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a – c UVP-G 2000 ist festzuhalten:

§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. a und c UVP-G 2000:

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 sind jedenfalls Immissionen zu vermeiden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden. Gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G sind Immissionen zu vermeiden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 die Gefährdung im Sinne des Abs. 1 Z 2 lit. a leg. cit. und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne des Abs. 1 Z 2 lit. c leg. cit. nach diesen Vorschriften zu beurteilen. Maßgeblich für die Beurteilung der Vorhabenswirkungen auf den Menschen sind die Belastungen durch Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe und Lichtimmissionen in der Bauphase als auch in der Betriebsphase. Aufbauend auf den Teilgutachten bzw. der Ergänzungen zum Teilgutachten der Sachverständigen für die Fachbereiche Lärm, Luftschadstoffe und Klima, Erschütterungen, Oberflächen- und Straßenwässer, Hydrogeologie und Grundwasser und Boden und Abfall wurde vom Sachverständigen für Humanmedizin dahingehend geprüft, ob es durch eine oder mehrere in Betracht kommende Einwirkungsarten zu einer Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit bzw. zu einer unzumutbaren Belästigung von Menschen kommt.

Für den Fachbereich **Lärm** führte der humanmedizinische Sachverständige in seinem Teilgutachten die in der BStLärmIV festgelegten Grenzwerte an und hielt dazu begründet fest, dass diese Prüfkriterien den humanmedizinischen Prüfkriterien entsprechen und somit diese Grenzwerte zur Beurteilung des Vorhabens herangezogen werden. Für Betriebsanrainer bzw. sensible Nutzungen wie Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser und Pflegeheime legte

der Sachverständige gemäß den Bestimmungen der BStLärmIV ebenfalls die einzuhaltenden Grenzwerte fest.

In Bezug auf die Frage einer Gefährdung der Gesundheit oder des Lebens bzw. einer unzumutbaren Belästigung stellte der humanmedizinische Sachverständige fest, dass negative Auswirkungen auf die Gesundheit bzw. das Wohlbefinden der Anrainer durch Schallimmissionen während der Bauarbeiten in den einzelnen Bauabschnitten bzw. der Betriebsphase auszuschließen sind, wenn die im Projekt vorgesehenen und die vom Sachverständige für Lärm bzw. ihm selbst als unbedingt erforderlich erachteten Maßnahmen umgesetzt werden. Diese Maßnahmen wurden als Auflagen in den ho. Bescheid übernommen.

Bezüglich den Auswirkungen von **Luftschadstoffen** legte der humanmedizinische Sachverständige in seinem Teilgutachten bzw. Ergänzung zum Teilgutachten die humanmedizinischen Vorgaben und gesetzlichen Regelungen dar, die er seiner Beurteilung zugrunde legte. Auf Grundlage des Gutachtens der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima hielt der humanmedizinische Sachverständige bezüglich der Bauphase fest, dass die Grenzwerte überall auch mit den zusätzlichen Immissionen eingehalten werden. Schlussfolgernd stellte er da zu fest, dass die zusätzlichen durch den Bau bedingten Belastungen mit NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} und Staubdepositionen keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anrainer haben, wenn die vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt werden. Ebenso schloss er negative Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anrainer durch eine toxische Wirkung von Luftschadstoffen während der Betriebsphase aus. Zusammengefasst ist daher festzuhalten, dass der Sachverständige für Humanmedizin eine Gefährdung der Gesundheit oder des Lebens als auch des Wohlbefindens, also eine unzumutbare Belästigung, durch Luftschadstoffe sowohl für die Bau- als auch die Betriebsphase ausschloss. Die in Bezug auf den Fachbereich Luftschadstoffe und Klima vorgesehenen Maßnahmen wurden als Auflagen in den ho. Bescheid übernommen.

In Bezug auf **Lichtimmissionen** hielt der Sachverständige fest, dass durch Lichtimmissionen weder in der Bau- noch in der Betriebsphase eine Gefahr für die Gesundheit bzw. eine unzumutbare Belästigung besteht.

Zu einer möglichen Gesundheitsgefährdung bzw. unzumutbaren Belästigung durch **Erschütterungen** ist festzuhalten, dass gemäß dem Teilgutachten Humanmedizin durch den Baubetrieb keine relevanten vorhabensbedingten Erschütterungen zu erwarten sind, weil diese deutlich unter der Fühlschwelle liegen werden. Auch werden auf den Baustellenzufahrten limitierte Erschütterungsdosiswerte auftreten. In der Betriebsphase ist mit keinen relevanten Erschütterungsimmissionen bei den nächstgelegenen Anrainern ausgehend von der Trasse zu rechnen. Bei den Zulaufstrecken wird davon ausgegangen, dass ein ausreichender Erschütterungsschutz vorliegt. Zusammenfassend kommt der Sachverständige zum Ergebnis, dass bei Einhaltung der im Teilgutachten Erschütterungen geforderten Maßnahmen eine Gesundheitsgefährdung der Anrainer ausgeschlossen werden kann bzw. es auch zu keinen negativen Auswirkungen auf das Wohlbefinden der Anrainer kommt. Es wird festgehalten, dass diese Maßnahmen als Auflagen in den ho. Bescheid übernommen wurden.

In der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten stellte der Sachverständige weiters auch fest, dass weder das Leben noch die Gesundheit durch eine vom Vorhaben ausgehende Einwirkung auf das **Oberflächen- oder Grundwasser** sowie den **Boden** gefährdet wird.

Hinsichtlich einer Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte wurde in der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten zusammengefasst festgehalten, dass es zu keiner Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte kommt.

Im Einzelnen wurde dazu vom Sachverständigen für **Lärm** festgehalten, dass bei Umsetzung der vorgeschriebenen Maßnahmen keine Immissionen zu erwarten sind, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden. Auch die Sachverständige für den Fachbereich **Luftschadstoffe und Klima** schloss, da es zu keinen vorhabensbedingten Grenzwertüberschreitungen kommt, eine Gefährdung aus. Ebenso ist nach den Ausführungen des Sachverständigen eine Gefährdung durch **Erschütterungen** ausgeschlossen, da die Siedlungs- und Erholungsräume sich in einem derart großen Abstand zur Trasse liegen, dass Erschütterungsimmissionen durch erschütterungsintensive Bauarbeiten ausgeschlossen werden können. Schäden an Bauwerken durch Verkehrseinwirkungen wurden auch ausgeschlossen. Dazu wurden zusätzliche Maßnahmen vorgesehen, die in den ho. Bescheid übernommen wurden.

Hinsichtlich einer Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte durch **Straßenwässer** wurde von den Sachverständigen festgehalten, dass eine relevante oberflächliche Ableitung von Straßenwässern nicht vorgesehen ist und es somit zu keiner Gefährdung von fremden Rechten hinsichtlich Oberflächengewässer kommt. Lediglich ein Teil des im Zuge des Winterdienstes aufgebrauchten Chlorids gelangt als Sprühnebel auf den Boden und in Folge in das Grundwasser. Nach den Ausführungen des Sachverständigen für Oberflächen- und Straßenwässer kann es dadurch im Nahbereich der Schnellstraße zu einer Belastung der Vegetation und oberflächennaher Bodenschutten kommen, die Schadstoffmengen werden aber als unmaßgeblich betrachtet, da sie mit zunehmender Entfernung (> 10 bis 15 m) deutlich abnehmen. Ergänzend dazu wies der Sachverständige darauf hin, dass der Abstand zu landwirtschaftlichen Flächen meist größer als 10 bis 15 m ist. Eine relevante Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte wurde von ihm daher ausgeschlossen. Hinsichtlich des Grundwassers wurde vom Sachverständigen für Hydrogeologie und Grundwasser festgehalten, dass es zu einer lokalen und temporären Erhöhung der Chloridkonzentration in einem Ausmaß kommen kann, welche eine Benutzung von Brunnen in diesem Bereich für die Bewässerung empfindlicher Kulturen gegebenenfalls nicht mehr erlaubt. Für diesen Fall wurde jedoch von den Sachverständigen Ersatzmaßnahmen, konkret handelt es sich dabei um lokale Ersatzwasserversorgungen, und ein umfangreiches Monitoringprogramm vorgesehen, wodurch es zu keinen mehr als geringfügigen immissionsbedingten Auswirkungen auf das Eigentum oder sonstige dingliche Rechten kommt. Auch vom Sachverständigen für Boden und Landwirtschaft wurden die Auswirkungen durch Einträge von Streusalz durch Spritzwasser auf trassennahe Böden als geringfügig eingestuft. Vom Sachverständigen für den Fachbereich Forst wurden die Auswirkungen durch Einträge von Streusalz durch Spritzwasser ebenfalls als geringfügig qualifiziert. Zusammengefasst ist damit festzustellen, dass es durch Straßenwässer zu keiner Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte kommt.

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten bzw. dem Umweltverträglichkeits-

gutachten (einschließlich der Teilgutachten) gelangt die ho. Behörde zur Überzeugung, dass es durch das Vorhaben weder zu einer Gefährdung des Lebens und der Gesundheit noch des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte kommt. Es kommt auch zu keiner unzumutbaren Belästigung der Nachbarn. Die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a und lit. c UVP-G 2000 sind somit erfüllt.

Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung, BGBl. II Nr. 215/2014

Gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 ist für den Fall, dass besondere Immissionsschutzvorschriften bestehen, die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a leg. cit. und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c leg. cit. nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Am 3. September 2014 ist die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzvorschriften im Bereich von Bundesstraßen (BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014, in Kraft getreten. Für UVP-Verfahren geltende Übergangsvorschriften gibt es dabei nur insoweit, als gemäß § 16 bei Bundesstraßenvorhaben, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung bei der Behörde zur Genehmigung eingereicht wurden, es zulässig ist, anstelle des Anpassungswertes gemäß § 11 Abs. 2 auch andere dem Stand der Technik entsprechende Anpassungswerte zu verwenden. Die BStLärmIV ist daher auf das gegenständliche Vorhaben anzuwenden.

Aufgrund dessen wurden von der Projektwerberin als Auskunftserteilung gemäß § 24c Abs. 8 (nunmehr Abs. 6) UVP-G 2000 Weiterführende Unterlagen betreffend den Bau- und Betriebslärm vorgelegt. Diese Unterlagen wurden im Zuge des Verfahren teils verbessert. Zu berücksichtigen war dabei, dass es sich gemäß der Rechtsprechung des VfGH zur SchIV (V 87/06, *Koralmbahn*) bei den Grenzwerten einer Immissionsschutzverordnung um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Auch der VwGH geht davon aus, dass, wenn der medizinische Gutachter im UVP-Gutachten die Einhaltung von strengeren Grenzwerten als zwingend erforderlich erachtet, die vom Mediziner festgelegten Grenzwerte maßgeblich sind (vgl. VwGH 2012/03/0045, *Pottendorfer Linie*, VwGH 2010/03/0014, *Koralmbahn*, sowie RdU-Sonderheft April 2014, Seite 26ff).

In Bezug auf die Einhaltung der Vorgaben der BStLärmIV hat der Sachverständige für Lärm in der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens festgehalten, dass das Projekt den Bestimmungen gemäß § 3 BStLärmIV entspricht, d.h. die erforderlichen Lärmindizes wurden für die lärmtechnisch relevanten Gebäudefassaden gemäß § 4 BStLärmIV berechnet und die Ergebnisse dargestellt. Der Sachverständige bestätigte weiters, dass die Berechnungen des Lärms in der Betriebsphase gemäß § 7 BStLärmIV und in der Bauphase gemäß § 11 BStLärmIV erfolgten.

Bauphase

Wie dem Teilgutachten bzw. der Ergänzung zum Teilgutachten Lärm zu entnehmen ist, erfolgte die Beurteilung der Lärmimmissionen in der Bauphase nach den Bestimmungen der BStLärmIV, nämlich den §§ 10 bis 13. Als Lärmindizes werden der Lr, Bau Tag, W, Lr, Bau Abend, W, Lr, Bau Nacht, W, Lr, Bau Tag, Sa und Lr, Bau Abend, Sa, entsprechend den Definitionen aus der BStLärmIV angegeben. Die Lärmindizes für den Sonntag werden nicht angegeben, da nach den Angaben der Projektwerberin keine Bautätigkeit an diesen Tagen

stattfindet. Die Projektwerberin hat von der Übergangsvorschrift des § 16 Abs. 1 Gebrauch gemacht und dem Stand der Technik entsprechende Anpassungswerte verwendet, was vom Sachverständigen für Lärm bestätigt wurde. Für die verwendeten Lärmindizes sind § 10 der BStLärmIV entsprechende Schwellen- und Grenzwerte festgelegt.

Bei Betriebsobjekten und sensiblen Nutzungen (Kirchliche Einrichtungen, Schulen und Kindergärten) wurde gemäß § 10 Abs. 5 BStLärm der zulässige Baulärm im Einzelfall beurteilt, wobei der Sachverständige für Humanmedizin festhielt, dass bei den sensiblen Nutzungen die Kriterien für Wohnanrainer herangezogen werden. Bei Betriebsobjekten wurde für L_{day} , $L_{evening}$, L_{night} jeweils 65 dB Außenpegel als Grenzwert festgelegt.

Im Hinblick auf § 10 Abs. 6 BStLärmIV wurden vom Sachverständigen für Lärm Maßnahmen, nämlich die Vorlage eines Fahrtroutenkonzepts, vorgesehen und zusätzlich festgehalten, dass bei Einhaltung der zulässigen LKW-Fahrten die Belastung im öffentlichen Straßennetz im Bereich der Irrelevanz liegen. Darüber hinaus wurden vom Sachverständigen Maßnahmen in Bezug auf die Bauphase vorgeschrieben, die als Auflagen in den ho. Bescheid übernommen wurden.

Betriebsphase

Die anzuwendenden Lärmindizes und Kriterien für die Beurteilung von Lärmimmissionen in der Betriebsphase sind in den §§ 6 bis 9 der BStLärmIV geregelt. Die Grenzwerte für den zulässigen Immissionseintrag ausgehend von der Bundesstraßenraste, die unzumutbare Belästigung und Gesundheitsgefährdung sind in § 6 Abs. 1 – 3 festgelegt. Die untere Grenze des § 6 Abs. 1 leg. cit von $L_{den} = 55,0$ dB und $L_{night} = 45,0$ dB gilt dabei ausschließlich für den Immissionseintrag ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßenraste. Gemäß Abs. 3 gelten für die Beurteilung von Gesundheitsgefährdungen von Nachbarn durch Straßenverkehrslärm Grenzwerte von $L_{den} = 65,0$ dB und $L_{night} = 55,0$ dB. Bei Überschreitung dieser Immissionsgrenzwerte sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen aus dem Straßenverkehr im Einzelfall zu beurteilen. Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von mehr als 1,0 dB, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall, sind dabei jedenfalls unzulässig. Vom Sachverständigen für Humanmedizin wurde diesbezüglich als Grenze des „Irrelevanzkriteriums“ 1,0 dB mit der Begründung definiert, da aus der Unterschiedsempfindung beim unmittelbaren Vergleich ähnlicher Geräusche je kleiner gleich 1,0 dB nicht wahrnehmbar sind. Aus humanmedizinischer Sicht sind auch dann Maßnahmen erforderlich, wenn eine Pegelerhöhung durch das Vorhaben in der zugehörigen Planfallkombination (Vorhabensplanfall zu Nullplanfall) von größer 0,4 dB(A) vorliegt und gleichzeitig ein L_{den} größer 70 dB(A) bzw. ein L_{night} größer 60 dB(A) im Nullplanfall vorliegt.

Gleichsam im Einzelfall festzulegen sind der zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag und die Immissionsgrenzwerte für Arbeitnehmer benachbarter Betriebe und Inhaber von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten. Im humanmedizinischen Teilgutachten wurde diese Einzelfallbeurteilung vorgenommen und vom Sachverständigen diesbezüglich Grenzwerte bzw. Irrelevanzkriterien festgelegt, wobei er insbesondere festhielt, dass für Schulen und Kindergärten sowie kirchliche Einrichtungen dieselben Kriterien wie bei Wohnanrainern gelten. Für Betriebsobjekte wurde vom humanmedizinischen Sachverständigen festgelegt, dass für den vorhabensbedingten Straßenverkehrslärm bis zu $L_{den} = 65$ dB zulässig sind, wobei vorhabensbedingte Lärmzunahmen von bis zu 1,0 dB als irrelevant angesehen werden.

Im Hinblick auf § 6 Abs. 5 BStLärmIV ist festzuhalten, dass vorhabensbedingte Immissionserhöhungen, die vom Betrieb anderer Schallemitenten als der Straße ausgehen, gemäß dem Teilgutachten Lärm nicht vorhanden sind.

Nach § 8 Abs. 1 BStLärmIV ist bei Lärmimmissionen ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse der zur Einhaltung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionseintrages und der Immissionsgrenzwerte gemäß § 6 erforderliche Lärmschutz für Nachbarn, ausgenommen Arbeitnehmer benachbarter Betriebe, vorrangig durch straßenseitige aktive Lärmschutzmaßnahmen sicherzustellen. Diesbezüglich hielt der Sachverständige fest, dass im Projekt bereits eine lämmindernde Asphaltdecke vorgesehen ist, ausgenommen davon sind nur die Rampen der Anschlussstellen und des Knotens sowie die Brücken. Aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und kombinierte Lärmschutzdämmen mit aufgesetzter Lärmschutzwand sind im Bereich der Invalidensiedlung am Knoten S1/S8 vorgesehen. Die Trasse selbst verläuft teilweise im Einschnitt. In Folge bestätigte der Sachverständige, dass die Auswahl der für das Vorhaben gewählten aktiven Lärmschutzmaßnahmen aus lärmtechnischer Sicht (Wirkung, Lage und Kombination), sowie im Hinblick auf den erzielbaren Zweck und dem wirtschaftlichen Aufwand plausibel ist, dem Stand der Technik und den Bestimmungen des § 8 in Verbindung mit § 9 Abs. 1 BStLärmIV entspricht. Darüber hinaus wurden vom Sachverständigen bzw. sind bereits im Projekt objektseitige Lärmschutzmaßnahmen gemäß § 9 BStLärmIV vorgesehen.

Humanmedizinische Beurteilung

Im Teilgutachten Humanmedizin bzw. der Ergänzung dazu wurden vom Sachverständigen die Grenzwerte der BStLärmIV sowie die humanmedizinischen Grundlagen in Bezug auf Lärm dargelegt und dazu festgehalten, dass die in der BStLärmIV festgelegten Grenzwerte den humanmedizinischen Richtwerten diesen entsprechen und die BStLärmIV somit als Grundlage für die Kriterien zur Bewertung und Beurteilung der schalltechnischen Auswirkungen des Projektes herangezogen wird. Aus Sicht der ho. Behörde ergibt sich daraus im Hinblick auf die Judikatur der Höchstgerichte, dass es sich bei den Grenzwerten einer besonderen Immissionsschutzvorschrift um Mindeststandards handle, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein könne, dass der Sachverständige dies geprüft hat und die Heranziehung der Grenzwerte der BStLärmIV, die den humanmedizinischen Kriterien entsprechen, ausreichend ist (vgl. auch Verhandlungsschrift vom November 2016, S. 105).

Wie bereits oben dargelegt, wurde weiters vom Sachverständigen, sofern dies nach der BStLärmIV erforderlich ist, eine Einzelfallbeurteilung vorgenommen, in dem er jeweils die aus humanmedizinischer Sicht erforderlichen Grenzwerte festlegte, wenn die BStLärmIV hiezu keine Festlegungen traf. Wie sich aus dem humanmedizinischen Gutachten ergibt, wurden alle Objekte anhand der berechneten Immissionswerte geprüft und falls erforderlich dafür Maßnahmen vorgesehen.

Zusammengefasst hielt der Sachverständige fest, dass das Vorhaben aus humanmedizinischer Sicht als umweltverträglich einzustufen ist, wenn die im Projekt vorgesehenen und in den Teilgutachten Lärm und Humanmedizin vorgesehenen Maßnahmen – die als Auflagen in den ho. Bescheid übernommen wurden – umgesetzt werden.

§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000:

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 sind Immissionen zu vermeiden, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen.

Aus der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens geht hervor, dass auf Grundlage der fachlichen Ausführungen der Sachverständigen, insbesondere jener für die Bereiche Pflanzen und deren Lebensräume, Tiere und deren Lebensräume, Boden, Wald, Wild, Gewässerökologie, Luftschadstoffe und Klima, Oberflächen- und Grundwasser sowie Abfallwirtschaft geschlossen werden kann, dass es zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft, des Tier- und Pflanzenbestandes oder des Zustandes der Gewässer wurde von allen Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche ausgeschlossen. Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Orts- sowie Landschaftsbild, Erholung, Raumplanung und Sachgüter werden als nicht relevant bis vertretbar eingestuft. In Bezug auf die Projektänderung 2016 wurde von den Sachverständigen festgehalten, dass sich daraus keine wesentlichen Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 ergaben.

Der Sachverständige für Boden stellte fest, dass die Auswirkungen auf den Boden aufgrund der Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Immissionseinwirkungen als vertretbar eingestuft werden. Konkret bewertete der Sachverständige dabei die Auswirkungen durch Emissionen von Luftschadstoffen sowie Depositionen auf Böden dahingehend, dass bei Einhaltung der im Einreichprojekt vorgesehenen und zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen keine nachhaltigen Beeinträchtigungen durch die Realisierung des Vorhabens zu erwarten sind. Auch in Bezug auf Chlorid wurden vom Sachverständigen unter Hinweis auf die vorgesehenen Maßnahmen als vertretbar bewertet.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima führte dazu aus, dass erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Immissionsauswirkungen ausgeschlossen werden können. Unter Berücksichtigung der umfangreichen Maßnahmen zur Reduktion der baubedingten Immissionen und der Tatsache, dass es sich bei den baubedingten Immissionen um zeitlich begrenzte Einwirkungen handelt, schloss die Sachverständige eine bleibende Schädigung der Luft aufgrund des Baus aus. Ebenso schloss sie diese in der Betriebsphase aus, da keine Überschreitung gesetzlicher Grenzwerte zu erwarten ist. Dies änderte sich auch nicht durch die Aktualisierung des HBEFA auf Version 3.3.

Der Sachverständige für Tiere und Lebensräume erklärte dazu, dass, da keine lebensraumverändernden Immissionen und Depositionen von Schadstoffen in Lebensraumtypen, keine Lärmimmissionen, die das Brutgeschehen oder das Vorkommen von Tieren, besonders von lärmempfindlichen Vögeln und Fledermäusen, und keine lebensraumwirksamen Immissionen in Gewässer zu erwarten sind, eine bleibende Beschädigung des Tierbestandes ausgeschlossen werden kann. Im Hinblick auf den vom Sachverständigen zur Beurteilung herangezogenen Richtwert von 30 µg/m³ für den NO₂-JMW änderte sich durch die Aktualisierung des HBEFA nichts an der diesbezüglichen Beurteilung. In den im Rahmen des ergänzenden Ermittlungsverfahrens abgegebenen fachgutachterlichen Stellungnahmen hielt der Sachverständige fest, dass seine

Schlussfolgerungen aus seinem Teilgutachten aufrecht bleiben. Die ho. Behörde konnte diese daher weiterhin dem gegenständlichen Bescheid zu Grunde legen.

In Bezug auf Pflanzen und deren Lebensräume führte der Sachverständige aus, dass eine bleibende Schädigung des Pflanzenbestandes ausgeschlossen werden kann, da keine lebensraumverändernden Immissionen und Depositionen von Schadstoffen in Lebensraumtypen und keine lebensraumwirksamen Immissionen in Gewässern zu erwarten sind.

Der Sachverständige für Forst hielt ebenfalls fest, dass keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Waldes und dessen Funktionen durch die Einwirkung von Immissionen zu erwarten sind und daher eine bleibende Schädigung ausgeschlossen werden kann. Weiters hielt er fest, dass die Wirksamkeit der Waldfunktionen nicht nachhaltig beeinträchtigt wird.

In Bezug auf die Auswirkungen auf den Zustand der Gewässer führte der Sachverständige für Oberflächen- und Straßenwässer aus, dass durch die Ableitung der gereinigten Winterwässer in den Rußbach eine erhebliche Belastung der Umwelt durch nachhaltige Immissionseinwirkungen auszuschließen ist. Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser erklärte dazu, dass zwar im Nahbereich der Straße mit einem Anstieg der Chloridkonzentration im Grundwasser zu rechnen ist. Da diese Bereiche jedoch lokal abgegrenzt und die Anstiege vergleichsweise gering sind, schloss er eine bleibende Schädigung aus.

Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

VI.1.3. Zur Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 sind Abfälle nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, zu entsorgen.

Im Fachbereich Abfallwirtschaft wird dazu ausgeführt, dass vorgesehen ist, Massenabfälle aus dem Bereich Oberbodenabtrag und Bodenaushub weitestgehend nach Aufbereitung für das Projekt zu verwenden. Die Bilanz von Oberbodenabtrag zu Oberbodenauftrag ergibt einen vorläufigen Überschuss (locker) an Oberboden von rd. 510.000 m³. Nach Abzug des für die Aufschüttung auf den Grünbrücken erforderlichen Materials, wofür Oberboden vorgesehen wird, ergibt sich in der Gesamtbilanz Oberboden ein Überschuss von rd. 504.000 m³, der im Zuge von zulässigen Geländeanpassungen über den Wirtschaftskreislauf im Bereich landwirtschaftlicher Flächen verwertet werden soll. Wird von den disponiblen Erdmassen der Materialbedarf abgezogen und die Zulieferung von Material für die Tragschicht addiert, ergibt sich der Gesamtbilanz ein vorläufiger Überschuss an Bodenaushub von rd. 231.700 m³. Es wird davon ausgegangen, dass die gesamte Kubatur mit Ausnahme des geräumten Materials aus dem Bereich der Altlasten wiederverwendet und dem Wirtschaftskreislauf zugeführt werden kann.

Das Aushubmaterial aus den geräumten Deponiebereichen ist aus dem Projektgebiet zu entfernen und gesichert zu deponieren. Zu den Baustellenabfällen selbst ist vorgesehen, ein Baustellenabfallwirtschaftskonzept zu erstellen. Dies betrifft auch den Bereich der Abfälle, die während des Betriebes anfallen. Auch dazu ist ein Abfallwirtschaftskonzept vor Beginn

des Betriebs der S 8 der Behörde vorzulegen sein, in dem die Art der beim Betrieb anfallenden Abfälle quantitativ erfasst und deren Entsorgung dargestellt werden muss. Unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Maßnahmen ist davon auszugehen, dass den Vorgaben des BAWP und des AWG Genüge getan wird. Festgehalten wird, dass die gegenständlichen Maßnahmen als Auflagen in den ho. Bescheid übernommen wurden.

Es ist somit auch die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 erfüllt.

VI.1.4. Exkurs Naturschutz/Gebiets- und Artenschutz

Sachverhalt

Wie den Teilgutachten Tiere und ihre Lebensräume sowie Pflanzen und ihre Lebensräume zu entnehmen ist, läuft die Trasse des geplanten Bundesstraßenbauvorhabens am Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse AT1213V00, in dem die Vogelarten Triel und Brachpieper die Hauptzielarten sind, vorbei und endet kurz vor dem FFH-Schutzgebiet und Vogelschutzgebiet Pannonische Sanddünen AT1213000. Darüber hinaus finden sich im Untersuchungsgebiet geschützte Arten nach der FFH-Richtlinie bzw. der Vogelschutz-Richtlinie

Relevanz im gegenständlichen Verfahren

In UVP-Verfahren betreffend Bundesstraßenbauvorhaben ist die nach den (Landes)Naturschutzgesetz erforderliche Bewilligung nicht von der teilkonzentrierten Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie umfasst. Arten- und Gebietsschutzfachliche Themen sind jedoch eine wesentliche Grundlage für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens im Sinne der u.a. vorzunehmenden Prüfung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume. Andererseits ist es auch erforderlich, bereits in diesem teilkonzentrierten Verfahren eine naturschutzrechtlich allfällig erforderliche Alternativenprüfung vorzunehmen:

Ausgehend von den Semmering-Erkenntnissen des VfGH vom 25. Juni 1999, Zl. G 256/98 und B 1287/98 (*... aus verfassungsrechtlicher Sicht ist es geboten, dass in einem naturschutzbehördlichen Verfahren die vom Bund wahrzunehmenden und keiner weiteren Überprüfung durch das Land zu unterliegenden gesamtwirtschaftlichen Interessen am Ausbau einer bestehenden Eisenbahnstrecke Berücksichtigung finden*), hat der VwGH bereits wiederholt ausgesprochen, dass die Naturschutzbehörde nicht berechtigt ist, Alternativen zu prüfen, wenn die Entscheidung für ein Vorhaben im Rahmen einer Bundeskompetenz bereits getroffen ist.

Im Erkenntnis des VwGH vom 24. September 1999, Zl. 98/10/0347, wurde dazu ausgeführt: *„Die Bedeutung der Trassenverordnung für das naturschutzbehördliche Verfahren erschöpft sich aber nicht in ihrer Funktion als Manifestation von der Naturschutzbehörde zu berücksichtigender öffentlicher Interessen aus dem Vollziehungsbereich des Bundes. Die Trassenverordnung ist für die mitbeteiligte Partei bindend. Die mitbeteiligte Partei hat die Aufgabe, die in der Trassenverordnung festgelegte Bundesplanung zu verwirklichen. Eine rechtliche Möglichkeit, von dieser Planung abzuweichen, besteht für die mitbeteiligte Partei nicht. Das aber führt dazu, dass Alternativen zum gegenständlichen Projekt, die eine Änderung der Trassenverordnung zur*

Voraussetzung hätten, für die mitbeteiligte Partei keine zumutbare Alternative im Sinne des § 35 Abs. 2 NLG sind.“

Weiters führt der VwGH im Erkenntnis vom 16. April 2004, Zl. 2001/10/0156 aus:“ Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass mit der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung die Trassenführung auch flächenscharf festgelegt wird; die damit festgelegten öffentlichen Interessen an der Verkehrsverbindung unterliegen (ebenfalls) keiner Überprüfung durch die Naturschutzbehörde. ... Dies schließt es nicht von Verfassungs wegen aus, diese Entscheidung unter Naturschutzgesichtspunkten einem Bewilligungsverfahren zu unterziehen. Dabei darf jedoch die vom Bund getroffene Entscheidung nicht unterlaufen werden. ... Die belangte Behörde war daher für eine auf dieser Grundlage getroffene Entscheidung nicht zuständig; eine solche (Auswahl-)Entscheidung ist von der Eisenbahnbehörde zu treffen. Soweit bei der Entscheidung zwischen mehreren in Betracht kommenden Trassenvarianten Naturschutzinteressen berührt werden, ist es die zuständige Eisenbahnbehörde, die im Rahmen der verfassungsmäßig gebotenen Pflicht zur Rücksichtnahme auf gegenbeteiligte Kompetenzträger darauf Bedacht zu nehmen hat.“

Im gegenständlichen Umweltverträglichkeitsprüfungs- und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren sind daher die arten- und gebietsschutzrechtlichen Aspekte soweit zu prüfen, dass gesichert absehbar ist, dass im Naturschutzverfahren keine Alternativenprüfung erforderlich wird.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass im ho. Verfahren die Umweltverträglichkeitsprüfung abschließend erfolgt und für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens auch eine Prüfung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume erforderlich ist.

Rechtlicher Rahmen

Richtlinie 2009/147/EG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutz-Richtlinie; kodifizierte Fassung der Richtlinie 79/409/EWG mit nachfolgenden Änderungen):

„Artikel 1

(1) Diese Richtlinie betrifft die Erhaltung sämtlicher wildlebenden Vogelarten, die im europäischen Gebiet der Mitgliedstaaten, auf welches der Vertrag Anwendung findet, heimisch sind. Sie hat den Schutz, die Bewirtschaftung und die Regulierung dieser Arten zum Ziel und regelt die Nutzung dieser Arten.

(2) Sie gilt für Vögel, ihre Eier, Nester und Lebensräume.

Artikel 4

(1) Auf die in Anhang I aufgeführten Arten sind besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich ihrer Lebensräume anzuwenden, um ihr Überleben und ihre Vermehrung in ihrem Verbreitungsgebiet sicherzustellen.

In diesem Zusammenhang sind zu berücksichtigen:

- a) vom Aussterben bedrohte Arten;*
- b) gegen bestimmte Veränderungen ihrer Lebensräume empfindliche Arten;*
- c) Arten, die wegen ihres geringen Bestands oder ihrer beschränkten örtlichen Verbreitung als selten gelten;*

- d) *andere Arten, die aufgrund des spezifischen Charakters ihres Lebensraums einer besonderen Aufmerksamkeit bedürfen.*

Bei den Bewertungen werden Tendenzen und Schwankungen der Bestände der Vogelarten berücksichtigt.

Die Mitgliedstaaten erklären insbesondere die für die Erhaltung dieser Arten zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete zu Schutzgebieten, wobei die Erfordernisse des Schutzes dieser Arten in dem geografischen Meeres- und Landgebiet, in dem diese Richtlinie Anwendung findet, zu berücksichtigen sind.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen unter Berücksichtigung der Schutzerfordernisse in dem geografischen Meeres- und Landgebiet, in dem diese Richtlinie Anwendung findet, entsprechende Maßnahmen für die nicht in Anhang I aufgeführten, regelmäßig auftretenden Zugvogelarten hinsichtlich ihrer Vermehrungs-, Mauser- und Überwinterungsgebiete sowie der Rastplätze in ihren Wanderungsgebieten. Zu diesem Zweck messen die Mitgliedstaaten dem Schutz der Feuchtgebiete und ganz besonders der international bedeutsamen Feuchtgebiete besondere Bedeutung bei.

(3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alle sachdienlichen Informationen, so dass diese geeignete Initiativen im Hinblick auf die erforderliche Koordinierung ergreifen kann, damit die in Absatz 1 und die in Absatz 2 genannten Gebiete ein zusammenhängendes Netz darstellen, das den Erfordernissen des Schutzes der Arten in dem geografischen Meeres- und Landgebiet, in dem diese Richtlinie Anwendung findet, Rechnung trägt.

(4) Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume sowie die Belästigung der Vögel, sofern sich diese auf die Zielsetzungen dieses Artikels erheblich auswirken, in den Absätzen 1 und 2 genannten Schutzgebieten zu vermeiden. Die Mitgliedstaaten bemühen sich ferner, auch außerhalb dieser Schutzgebiete die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume zu vermeiden.

Artikel 5

Unbeschadet der Artikel 7 und 9 erlassen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen zur Schaffung einer allgemeinen Regelung zum Schutz aller unter Artikel 1 fallenden Vogelarten, insbesondere das Verbot

- a) des absichtlichen Tötens oder Fangens, ungeachtet der angewandten Methode;*
- b) der absichtlichen Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und der Entfernung von Nestern;*
- c) des Sammelns der Eier in der Natur und des Besitzes dieser Eier, auch in leerem Zustand;*
- d) ihres absichtlichen Störens, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, sofern sich diese Störung auf die Zielsetzung dieser Richtlinie erheblich auswirkt;*
- e) des Haltens von Vögeln der Arten, die nicht bejagt oder gefangen werden dürfen.*

Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie):

„Artikel 6

(1) Für die besonderen Schutzgebiete legen die Mitgliedstaaten die nötigen Erhaltungsmaßnahmen fest, die gegebenenfalls geeignete, eigens für die Gebiete aufgestellte oder in andere Entwicklungspläne integrierte Bewirtschaftungspläne und geeignete Maßnahmen rechtlicher, administrativer oder vertraglicher Art umfassen, die den ökologischen Erfordernissen der natürlichen Lebensraumtypen nach Anhang I und der Arten nach Anhang II entsprechen, die in diesen Gebieten vorkommen.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen die geeigneten Maßnahmen, um in den besonderen Schutzgebieten die Verschlechterung der natürlichen Lebensräume und der Habitate der Arten sowie Störungen von Arten, für die die Gebiete ausgewiesen worden sind, zu vermeiden, sofern solche Störungen sich im Hinblick auf die Ziele dieser Richtlinie erheblich auswirken könnten.

(3) Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigen könnten, erfordern eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung und vorbehaltlich des Absatzes 4 stimmen die zuständigen einzelstaatlichen Behörden dem Plan bzw. Projekt nur zu, wenn sie festgestellt haben, daß das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird, und nachdem sie gegebenenfalls die Öffentlichkeit angehört haben.

(4) Ist trotz negativer Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art ein Plan oder Projekt durchzuführen und ist eine Alternativlösung nicht vorhanden, so ergreift der Mitgliedstaat alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen, um sicherzustellen, daß die globale Kohärenz von Natura 2000 geschützt ist. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission über die von ihm ergriffenen Ausgleichsmaßnahmen.

Ist das betreffende Gebiet ein Gebiet, das einen prioritären natürlichen Lebensraumtyp und/oder eine prioritäre Art einschließt, so können nur Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit oder im Zusammenhang mit maßgeblichen günstigen Auswirkungen für die Umwelt oder, nach Stellungnahme der Kommission, andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geltend gemacht werden.

Artikel 12

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die notwendigen Maßnahmen, um ein strenges Schutzsystem für die in Anhang IV Buchstabe a) genannten Tierarten in deren natürlichen Verbreitungsgebieten einzuführen; dieses verbietet:

- a) alle absichtlichen Formen des Fangs oder der Tötung von aus der Natur entnommenen Exemplaren dieser Arten;
- b) jede absichtliche Störung dieser Arten, insbesondere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten;
- c) jede absichtliche Zerstörung oder Entnahme von Eiern aus der Natur;
- d) jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten.

(2) Für diese Arten verbieten die Mitgliedstaaten Besitz, Transport, Handel oder Austausch und Angebot zum Verkauf oder Austausch von aus der Natur entnommenen Exemplaren; vor Beginn der Anwendbarkeit dieser Richtlinie rechtmäßig entnommene Exemplare sind hiervon ausgenommen.

(3) Die Verbote nach Absatz 1 Buchstaben a) und b) sowie nach Absatz 2 gelten für alle Lebensstadien der Tiere im Sinne dieses Artikels.

(4) Die Mitgliedstaaten führen ein System zur fortlaufenden Überwachung des unbeabsichtigten Fangs oder Tötens der in Anhang IV Buchstabe a) genannten Tierarten ein. Anhand der gesammelten Informationen leiten die Mitgliedstaaten diejenigen weiteren Untersuchungs- oder Erhaltungsmaßnahmen ein, die erforderlich sind, um sicherzustellen, daß der unbeabsichtigte Fang oder das unbeabsichtigte Töten keine signifikanten negativen Auswirkungen auf die betreffenden Arten haben.

Artikel 16

(1) Sofern es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt und unter der Bedingung, daß die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen, können die Mitgliedstaaten von den Bestimmungen der Artikel 12, 13 und 14 sowie des Artikels 15 Buchstaben a) und b) im folgenden Sinne abweichen: ..."

NÖ Naturschutzgesetz 2000 (NÖ NSchG 2000), StF: LGBl. 5500-0:

Mit den §§ 9, 10 und 18 NÖ NSchG 2000 wurden die europarechtlichen Vorgaben zum Gebiets- und Artenschutzgesetz umgesetzt. Gemäß Anlage 2 der NÖ Artenschutzverordnung, LGBl. 5500-3, gehören Arten, die in den Anhängen II lit. a oder IV lit. a der FFH-Richtlinie angeführt sind sowie Vogelarten des Anhangs 1 der Vogelschutzrichtlinie zu den gänzlich geschützten Tierarten gemäß § 3. Die gebiets- und artenschutzrechtlichen Vorgaben der Vogelschutzrichtlinie und der FFH-Richtlinie wurden im NÖ Naturschutzgesetz in richtlinienkonformer Weise umgesetzt, weshalb die Vorgaben der Vogelschutzrichtlinie und der FFH-Richtlinie zwar nicht unmittelbar anwendbar sind, diese aber im Rahmen der Auslegung der von ihr anzuwendenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften zu berücksichtigen sind.

Für die bescheidförmige Festlegung (iS einer Genehmigung) der Trasse der S 8 Marchfeld Schnellstraße sind insbesondere § 4 Abs. 1 BStG 1971 sowie der dritte Abschnitt des UVP-G 2000 von Relevanz. Da das teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren vor dem BMVIT vor dem Inkrafttreten der zweiten UVP-G-Novelle 2012, BGBl. I. Nr. 77, am 03. August 2012 eingeleitet wurde (Antrag der ASFINAG Bau Management GmbH vom 19. Juli 2011), sind gemäß § 46 Abs. 23 UVP-G 2000 § 24 Abs. 1, 3, 3a und 7, § 24a Abs. 3, § 24f Abs. 6 und 7 idF BGBl. I. Nr. 87/2009 anzuwenden, der übrige Teil des dritten Abschnitts ist in der geltenden Fassung maßgeblich. Für die zu untersuchende Problemstellung ist vor allem von Relevanz, ob und, wenn ja, in welchem Umfang der BMVIT einerseits und die zuständige Naturschutzbehörde andererseits zur Anwendung oder zur Berücksichtigung gebiets- und artenschutzrechtlicher Vorschriften verpflichtet sind.

§ 24f UVP-G 2000 verpflichtet den BMVIT grundsätzlich in folgendem Umfang zur Anwendung von Genehmigungskriterien, die einen naturschutzrechtlichen Bezug aufweisen:

Der BMVIT hat im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 in der hier maßgeblichen Fassung BGBl. I 87/2009 jene einschlägigen Genehmigungstatbestände anzuwenden, die ansonsten von ihm oder einem anderen Bundesminister in erster Instanz zu vollziehen sind. Auf dieser rechtlichen Grundlage sind einmal Interessen des Naturschutzes gemäß § 17 Abs. 3 ForstG 1975 zu berücksichtigen. Dieses Kriterium ist nach dem zuvor Gesagten im Licht der Anforderungen der FFH-RL und der VSchRL auszulegen. Überdies ergibt sich aus § 4 Abs. 1 BStG 1971 das Genehmigungskriterium der Umweltverträglichkeit. Im Rahmen dieses Kriteriums sind naturschutzrechtliche Gesichtspunkte, darunter solche des Gebiets- und Artenschutzes, zu berücksichtigen.

Darüber hinaus sind gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000 Immissionen zu vermeiden die geeignet sind, den Tierbestand bleibend zu schädigen. Es handelt sich dabei um ein UVP-spezifisches Genehmigungskriterium, das von den in die Genehmigung eines Straßenbauvorhabens involvierten Behörden anzuwenden ist, soweit es für ihren Wirkungsbereich maßgeblich ist (§ 24f Abs. 6 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 87/2009). Die

Bestimmung wird überwiegend so verstanden, dass die UVP-G-spezifischen Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 in den einzelnen Verfahren nur insoweit anzuwenden sind, als Schutzgüter betroffen sind, die durch die jeweilige Verwaltungsvorschrift erfasst sind. Die Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen in allen einzelnen Genehmigungsverfahren ist aus kompetenzrechtlichen Gründen ausgeschlossen (vgl. *Ennöckl in Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler, UVP-G³, § 24f Rn 7; Mayrhofer in Hauer/Mayrhofer, Umweltrecht² 469*).

Nach den Gesetzesmaterialien ist es jedoch erforderlich, wenn der BMVIT bei der Trassengenehmigung die in den Wirkungsbereich anderer Behörden, darunter insbesondere die Naturschutzbehörde, fallenden Kriterien – in Form einer Grobprüfung – dahingehend berücksichtigt, dass ihre Einhaltung möglich und durchführbar ist und eine Gesamtbewertung nach § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 nicht schwerwiegende Umweltbelastungen indiziert, die zu einer Abweisung des Projekts führen müssten. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung sind gemäß § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 in der Entscheidung „zu berücksichtigen“. Durch geeignete Vorschriften oder Projektmodifikationen ist „zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen“.

§ 24f Abs. 7 (in der hier maßgeblichen Fassung) verpflichtet den BMVIT darüber hinaus die Genehmigungsverfahren mit den anderen zuständigen Behörden zu koordinieren. Insbesondere ist abzustimmen, wie die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in den einzelnen Genehmigungen berücksichtigt werden und auf eine Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken.

Zu der geschilderten Rechtslage tritt dann ein zusätzlicher Aspekt hinzu, wenn durch ein Straßenbauvorhaben möglicherweise ein „Natura 2000“-Schutzgebiet betroffen oder die Verwirklichung eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestands zumindest möglich wäre bzw. die Vermeidung der Tatbestandsverwirklichung von der Vorschreibung von Auflagen durch die Naturschutzbehörde abhängen würde. In einem solchen Fall kann iS des Art. 6 Abs. 4 oder des Art. 16 FFH-RL bzw. gemäß Art. 9 Abs. 1 VSchRL eine „Alternativenprüfung“ erforderlich sein. Im vorliegenden Fall könnte eine solche Prüfung auf der Grundlage des § 10 Abs. 5 NÖ NSchG 2000 geboten sein. Nach der Rechtsprechung des VwGH ist es allerdings im Hinblick auf die bundesstaatliche Kompetenzverteilung ausgeschlossen, dass die Naturschutzbehörde im Rahmen einer solchen Prüfung das Vorliegen alternativer Trassenvarianten untersucht. Im Rahmen der naturschutzrechtlichen Grobprüfung durch den BMVIT kann eine „erhebliche Beeinträchtigung“ eines Schutzgebietes entweder deshalb auszuschließen sein, weil das Schutzgebiet tatsächlich nicht beeinträchtigt wird oder aber, weil der Eingriffstatbestand durch vorgezogene Schadensvermeidungs- oder -minderungsmaßnahmen ausgeschlossen werden kann.

Rechtliche Erwägungen

Vorweg ist dazu festzuhalten, dass sich durch die Projektänderung 2016 an der diesbezüglichen Beurteilung des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume bzw. Pflanzen und ihre Lebensräume nichts geändert hat (vgl. Ergänzung der Teilgutachten).

Artenschutz

Im UVG bzw. im Teilgutachten Tiere und ihre Lebensräume wurde überprüft, ob das Vorhaben Verbotstatbestände nach Art. 12 der FFH-Richtlinie bzw. Art. 5 der Vogelschutz-Richtlinie berührt. Der Sachverständige für Tiere und ihre Lebensräume hat im Rahmen dessen geprüft, welche Tierarten der in Anhang IV der FFH-Richtlinie bzw. Anhang I der Vogelschutz-Richtlinie und der gemäß § 18 Abs. 2 NÖ NSchG in der NÖ Artenschutzverordnung enthaltenen Tierarten im Gebiet festgestellt, zu erwarten bzw. zur Beurteilung relevant sind, ob einer oder mehrere der Verbotstatbestände erfüllt sind bzw. ob Maßnahmen erforderlich sind.

Der Sachverständige kam dabei zusammengefasst zum Ergebnis, dass durch die Beanspruchung von Bruträumen von Vogelarten aus der NÖ Artenschutzverordnung (z.B. Neuntöter und Kiebitz), durch Beanspruchung von Lebensraum der Zauneidechse und Beanspruchung von möglichen Laichgewässern von Amphibien in Vernässungen in Schottergruben und durch Beanspruchung von Teilen des Vorkommensgebietes des Ziesels artenschutzrechtliche Verbote berührt werden, insbesondere das Tötungsverbot, das Beeinträchtigungsverbot (Vernichtungsverbot) von Fortpflanzungsstätten (Ziesel) bzw. Brutplätzen und Nestern (Neuntöter). Der Sachverständige hat daher in seinem Teilgutachten vorgezogene (CEF-) Maßnahmen vorgesehen, die eine Verwirklichung dieser Verbotstatbestände verhindern.

Aus rechtlicher Sicht ist dazu festzuhalten, dass durch die Umsetzung der im Teilgutachten beschriebenen Maßnahmen weder die Verbotstatbestände gemäß Art. 12 FFH-Richtlinie bzw. Art. 5 der Vogelschutz-Richtlinie noch des NÖ NSchG verwirklicht sind. Eine allfällige Rechtfertigung durch die in den Richtlinien 92/43/EWG und 2009/147/EG selbst enthaltene bzw. durch die Judikatur des EuGH entwickelte Ausnahmeregelung war daher nicht zu prüfen.

In Bezug auf das im April bzw. Mai 2018 festgestellte Ruf- bzw. Brutrevier des Triels außerhalb des Vogelschutzgebietes wird auf die untenstehenden rechtlichen Erwägungen in Bezug auf den Artenschutz verwiesen.

Gebietsschutz

Im UVG, den Teilgutachten Tiere und ihre Lebensräume sowie Pflanzen und ihre Lebensräume sowie den ergänzenden fachgutachterlichen Stellungnahmen des Sachverständigen und ihre Lebensräume, insbesondere jener vom 21. Dezember 2017, wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse AT1213V00, in dem die Vogelarten Triel und Brachpieper die Hauptzielarten sind, und das FFH-Schutzgebiet und Vogelschutzgebiet Pannonische Sanddünen AT1213000 geprüft.

Vorweg wird auf die unten dargestellten grundsätzlichen rechtlichen Ausführungen in Bezug auf den Gebietsschutz verwiesen werden.

Der Sachverständige für Tiere und ihre Lebensräume bzw. Pflanzen und ihre Lebensräume führt in Bezug auf das **Schutzgebiet Pannonische Sanddünen** aus, „*dass das Vorhaben in der Bauphase etwa 100 m und in der Betriebsphase etwa in 120 m Entfernung davon ende. [...]* Da keine Grundbeanspruchung durch das Vorhaben gegeben ist, sind nachteilige Auswirkungen auf geschützte Lebensraumtypen durch Beanspruchung oder Verkleinerung auszuschließen. Da

keine Lebensraumtypen berührt oder beeinträchtigt werden, ist auch Beeinträchtigung von Standorten von geschützten Pflanzenarten und mit ihnen in funktionaler Beziehung stehenden Tieren auszuschließen. Aufgrund der Entfernung von der Baustelle von etwa 100 m sind keine relevanten Staubimmissionen ins Europaschutzgebiet, die etwa über Staubbelaag auf Blättern zu einer Veränderung der Vegetation und in der Folge zu Veränderung von Lebensräumen für Tiere führen könnten, zu erwarten. Da in der Betriebsphase gemäß Prognose keine Fernwirkungen wie Stickstoffeintrag oder Änderungen des Wasserhaushaltes in das Europaschutzgebiet reichen, sind auch indirekte Auswirkungen auf Standorte geschützter Pflanzenarten oder Lebensraumtypen als Lebensraum für Tiere auszuschließen. [...]

Das Ziesel ist in dem nächst gelegenen Teil des Schutzgebietes zum Vorhabensgebiet nicht nachgewiesen, ebenso auch nicht auf vom Vorhaben beanspruchtem Grund oder in seiner Umgebung außerhalb des Schutzgebietes, daher sind nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf das Ziesel im Schutzgebiet nicht zu erwarten. Für den Großen Feuerfalter, den Goldenen Schreckenfalter, den Hecken-Wollfalter und die Spanische Flagge sind Auswirkungen des Vorhabens von außen auf Bestände oder den Erhaltungszustand der Arten im Schutzgebiet aufgrund der Entfernung auszuschließen. Ebenso sind Auswirkungen von außen auf den Hirschkäfer im Schutzgebiet auszuschließen, die vorgesehenen Maßnahmen der Ersatzaufforstung und Waldverbesserung am Kleinen Wagram sind als Verbesserung des Lebensraumangebots für totholzbewohnende Käfer im Umfeld des Schutzgebietes zu bewerten. [...]

Da die Grenz- und Zielwerte der Schadstoffimmissionen des Vorhabens eingehalten werden und Immissionen von Luftschadstoffen im worst-case-Szenario bei 100 m (nördlich der Trasse) und 150 m (südlich der Trasse) ab Fahrbahnmitte zu erwarten sind, und da das Europaschutzgebiet in größerer Entfernung und die geschützten Biototypen darin in noch deutlich größerer Entfernung vom Vorhaben liegen, sind nachteilige Auswirkungen z.B. durch Stickstoffeintrag und in der Folge Lebensraumveränderung für Tiere auszuschließen. Da bei Verwirklichung des Vorhabens keine höhere Lärmimmission entlang der Straße L 9, in die die S 8 Marchfeld Schnellstraße einbindet, zu erwarten sind als ohne S 8, sind keine vorhabenbedingten erhöhten Dauerlärmimmissionen im Wald im Europaschutzgebiet Pannonische Sanddünen zu erwarten. Beeinträchtigung von Vögeln einschließlich von im Europaschutzgebiet geschützten Vogelarten ist daher auszuschließen. [...]

Da vom Vorhaben auch keine Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes oder sonstige Beeinflussung von abiotischen Lebensraumfaktoren zu erwarten sind, steht das Vorhaben nicht im Widerspruch mit den Schutz- und Erhaltungszielen des Europaschutzgebietes. [...]"

Zu den Erhaltungszielen des Schutzgebietes führt der Sachverständige zusammengefasst aus, dass das Vorhaben nicht mit den Erhaltungszielen im Widerspruch steht.

Zusammenfassend kommt der Sachverständige zum Ergebnis: „Da Lebensräume oder Ressourcen von geschützten Arten aus der FFH-Richtlinie im Europaschutzgebiet vom Vorhaben nicht berührt und nicht beeinträchtigt werden, und da auch im Vorhabensgebiet, also außerhalb vom Schutzgebiet, keine Ressourcen oder Teillebensräume oder Flächen mit möglichen Nutzungsbeziehungen für geschützte Tierarten bestehen, sind nachteilige Auswirkungen auf die als Ausweisungsgrund angegebenen Tierarten aus der FFH-Richtlinie im Europaschutzgebiet Pannonische Sanddünen auszuschließen.

Nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf das Europaschutzgebiet Pannonische Sanddünen sind daher auszuschließen, das Vorhaben steht nicht im Widerspruch zu den Erhaltungszielen des Europaschutzgebietes.“

Aus rechtlicher Sicht ist daher festzuhalten, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgebietes Pannonische Sanddünen auszuschließen ist. Das Vorhaben steht auch nicht im Widerspruch zu den Erhaltungszielen des Schutzgebietes

In Bezug auf das **Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse** stellte der Sachverständige für Tiere und ihre Lebensräume fest, dass die geplante Trasse am Vogelschutzgebiet bei Markgrafneusiedl vorbeiführt. Diesbezüglich hält der Sachverständige in seinem Teilgutachten fest: *„Das Vorhaben berührt den Schutzgebietsteil bei Markgrafneusiedl im Norden mit der Verlegung eines Wirtschaftsweges mit 3.200 m² in der Bauphase und etwa 1.200 m² in der Betriebsphase. Betroffen ist davon der Randbereich einer still gelegten Schottergrube, die außerhalb vom Schutzgebiet von der Trasse gequert werden soll. Die betroffene Fläche ist kein Brutraum und kein bedeutender Lebensraumbestandteil einer im Vogelschutzgebiet geschützten Vogelart, durch die kleinflächige Grundbeanspruchung sind daher in Bauphase und Betriebsphase keine nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die im Vogelschutzgebiet geschützten Vogelarten und ihren Erhaltungszustand zu erwarten.*

Nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf den Triel durch Lärmimmissionen im Vogelschutzgebiet werden durch die Projektmaßnahmen Tieflage mit Abschirmung gegenüber dem Vogelschutzgebiet in der Höhe von 7 m vermieden.

Somit sind keine nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf Vogelarten, die im Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse AT1213V00 geschützt sind, zu erwarten.“

In Bezug auf die Erhaltungsziele bzw. Erhaltungsmaßnahmen des Vogelschutzgebietes führt der Sachverständige zusammengefasst aus, dass das Vorhaben mit den Erhaltungszielen bzw. –maßnahmen im Vogelschutzgebiet nicht in Widerspruch steht.

In Bezug auf die im Projektgebiet vorkommenden Arten aus Anhang I der Vogelschutz-Richtlinie, nämlich Triel und Brachpieper, führt der Sachverständige für Tiere und ihre Lebensräume aus: *„Auf Betriebsdauer des Vorhabens werden die Lebensraumbedingungen für den Triel und den Brachpieper nicht verändert, da sich der Brutraum für den Triel, gemessen am Kommunikationsraum, vorhabenbedingt nicht ändert (nähere Ausführungen unten). Der Brachpieper ist zur Zeit nur unregelmäßiger Brutvogel im Gebiet. Da vom Vorhaben keine Fläche und somit keine mögliche Brutfläche des Brachpiepers im Vogelschutzgebiet beansprucht wird, sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die Art im Vogelschutzgebiet zu erwarten. Somit verändert sich die Lebensraumverteilung für Triel und Brachpieper im Schutzgebiet vorhabenbedingt nicht, und die Sicherung des Erhaltungszustands des Brutbestandes des Triels ist zu erwarten. [...]*

Somit steht das Vorhaben nicht im Widerspruch zur Erreichung und Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes (§ 9 Abs. 4 NÖ NSchG 2000) der für das Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse genannten Vogelarten.“

Weiters führte der Sachverständige aus: *„Sensibelste geschützte Art im Auswirkungsbereich des Vorhabens ist der Triel im Vogelschutzgebiet Sandboden Praterterrasse im Gebietsteil Markgrafneusiedl. Die überwiegend dämmerungs- und nachtaktive Vogelart Triel ist für ihre Kommunikation vor allem zur Brutzeit auf die Wahrnehmung leiser Laute angewiesen. Anhand einer Modellierung der Auswirkungen des Straßenlärms mittels einer bioakustischen Studie wird Verkleinerung des Kommunikationsraums im Brutgebiet des Triels im Schotterabbaugelände bei Markgrafneusiedl um 3,8% gegenüber dem Zustand ohne Projekt errechnet. Diese Auswirkung wird als nicht erheblich eingestuft. Ein Monitoring des Kommunikationsraums wird vorgeschlagen. Da keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Triel durch*

Flächenverbrauch, Trennwirkung oder Lärm im Vogelschutzgebiet zu erwarten sind, [...], steht das Vorhaben nicht im Widerspruch mit den Erhaltungszielen für das Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse." Im Hinblick auf mögliche Auswirkungen durch Licht hält der Sachverständige weiters fest: „Im Abschnitt am Vorkommensgebiet des Triels liegt die Straße soweit unter Niveau und durch Dämme vom Brutgebiet abgeschirmt, dass keine nachteiligen Auswirkungen durch Licht auf den Triel zu erwarten sind.“

In seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 31. Mai 2017 zu Einwendungen der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld bestätigte der Sachverständige diese Beurteilung nochmals: *„Es sind somit keine Gründe erkennbar, die Annahmen zum Hörvermögen, die Modellierung des Kommunikationsraums unter dem Einfluss des Vorhabens und die allgemeinen Angaben zu Ökologie und Verhalten sowie zum Aktionsraum des Triels zu verändern oder Schlussfolgerungen zu revidieren.“* Auch nach den ergänzenden Berechnungen durch die Projektwerberin hielt der Sachverständige in der Stellungnahme vom 21. Dezember 2017 seine fachgutachterliche Bewertung aufrecht *„Die vorhabeninduzierte prognostizierte Verkleinerung des Aktionsraumes des Triels im Vogelschutzgebiet bleibt demnach auch für eine theoretische Betrachtung des Gesamtgebiets und für laute und leise Ruftypen tagsüber und in der Nacht und im Flug und am Boden bei weitem überwiegend deutlich unter 10%, für die maßgebenden Fälle unter 5%. Die entsprechenden Schlussfolgerungen aus dem Teilgutachten 5 Tiere und deren Lebensräume bleiben daher aufrecht.“*

In Bezug auf die von der Projektwerberin vorgelegte bioakustische Untersuchung bestätigte der Sachverständige für Lärm in seinen fachgutachterlichen Stellungnahmen vom 31. Mai 2017 und 17. Jänner 2018 den Stand der Technik der „signal to noise ratio“ und die Plausibilität der Annahmen über den Frequenzbereich und der critical ratio CR. Der Sachverständige für Tiere und ihre Lebensräume hielt in der mündlichen Verhandlung fest *„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.“* und bestätigte damit die Eignung und Plausibilität der bioakustischen Untersuchung (vgl. Verhandlungsschrift vom April/Mai 2016, S. 252).

Aus rechtlicher Sicht ist daher festzuhalten, dass aufgrund der schlüssigen und nachvollziehbaren Beurteilung durch den Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume eine erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes Sandboden und Praterterrasse auszuschließen ist. Das Vorhaben steht auch nicht im Widerspruch zu den Erhaltungszielen bzw. –maßnahmen des Schutzgebietes. Im Übrigen ist im Hinblick auf die Frage der Verkleinerung des Kommunikationsraumes auf das vom Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume als unbedingt erforderlich erachtete Monitoring zu verweisen.

Im Hinblick auf die Feststellung eines Ruf- und Brutreviers außerhalb des Vogelschutzgebietes Sandboden und Praterterrasse im April und Mai 2018 und die daraus folgenden rechtlichen Konsequenzen wird auf die unten folgenden Ausführungen verwiesen.

Berücksichtigung bzw. Kumulation mit weiteren Entwicklungen

Aus rechtlicher Sicht ist ergänzend festzuhalten, dass der Sachverständige bei seiner Beurteilung – wie im Umweltverträglichkeitsgutachten generell – weitere Vorhaben berücksichtigt hat und ein nachteiliges Zusammenwirken mit dem gegenständlichen

Vorhaben ausgeschlossen hat (vgl. Teilgutachten 05 Tiere und ihre Lebensräume, S. 104f, beispielhaft wären die Vorhaben „Kleeblatt“, „Koller X“, „Alice I“, „Cemex Kies IV“, div. Windparkprojekte, ÖBB-Vorhaben „Stadlau – Marchegg“). Darüber hinaus wurden geplante Landesstraßenvorhaben in der Verkehrsprognose berücksichtigt und damit auch mögliche Auswirkungen durch Immissionen. Angemerkt wird auch, dass im Rahmen des Verfahrens das UVP-Vorhaben „Marchfeldkogel“ berücksichtigt wurde, der Genehmigungsantrag zwischenzeitlich jedoch zurückgezogen wurde.

Rechtliche Erwägungen betreffend Feststellung eines Ruf- und Brutreviers im April und Mai 2018

Die folgenden Erwägungen stützen sich auch auf das von der ho. Behörde eingeholte „*Rechtsgutachten zu gebiets- und artenschutzrechtlichen Fragen („Triel“) im Vorhabensbereich der S 8 Marchfeld Schnellstraße*“ vom 1. Februar 2019 von Assoz. Univ.-Prof. Dr. Franz Leidenmühler und Univ.-Prof. Dr. Michael Mayrhofer.

Anwendbares Schutzregime

Eingriff in das Gebietsschutzregime durch Aktivitäten außerhalb des Gebietes?

Im Zeitraum April und Mai 2018 wurde ein Ruf- und damit nach Einschätzung des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume auch ein Brutrevier des Triels auf einem Grundstück auf der geplanten Trasse der S 8 Marchfeld Schnellstraße außerhalb des Europaschutzgebietes „Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse“ festgestellt.

Vor diesem Hintergrund ist zu allererst die Rechtsfrage zu beantworten, ob das Faktum eines Ruf- und damit nach Einschätzung des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume auch eines Brutreviers des Triels auf einem Grundstück auf der geplanten Trasse außerhalb des Europaschutzgebietes überhaupt nach den Vorgaben des Gebietsschutzregimes zu behandeln ist oder insofern (lediglich) artenschutzrechtliche Verbote zu beachten sind. Tatsächlich beschränken sich die zentralen gebietsschutzrechtlichen Bestimmungen der FFH-Richtlinie nicht auf Maßnahmen in den Schutzgebieten, sondern erfassen auch Aktivitäten außerhalb, sofern bestimmte noch näher zu qualifizierende negative Auswirkungen auf das Gebiet eintreten können. So führt die Kommission in ihrem Leitfaden zu den Vorgaben des Art. 6 FFH-Richtlinie zu Art. 6 Abs 2 FFH-Richtlinie aus, dass *„zwar [...] die geeigneten Maßnahmen [...] ausschließlich auf Arten und Lebensräume gerichtet [seien], die sich in den besonderen Schutzgebieten befinden, andererseits [...] jedoch auch außerhalb der besonderen Schutzgebiete Maßnahmen erforderlich sein [könnten], dh wenn externe Vorkommnisse Auswirkungen auf die in den besonderen Schutzgebieten lebenden Arten und die darin befindlichen Lebensräume haben könnten. So sieht der Artikel nicht vor, dass Maßnahmen in besonderen Schutzgebieten zu ergreifen sind, vielmehr sollen in diesen Gebieten bestimmte Ereignisse vermieden werden“*. Auch im Zusammenhang mit Plänen und Projekten iSd Art. 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie vertritt die Europäische Kommission den Standpunkt, dass sich *„hinsichtlich des geographischen Anwendungsbereichs [...] die Bestimmungen von Artikel 6 Absatz 3 nicht auf Pläne und Projekte, die ausschließlich in einem geschützten Gebiet stattfinden bzw sich auf dieses beziehen [beschränken]; sie erstrecken sich auch auf Entwicklungen, die sich zwar außerhalb des Gebiets vollziehen, dieses aber erheblich beeinträchtigen dürften“*. Auch nach stRsp des EuGH sind mitgliedstaatliche Aktivitäten schon dann vom Gebietsschutzregime erfasst, wenn diese „erhebliche Auswirkungen“ auf benachbarte Schutzgebiete haben können. Damit erstreckt sich das Gebietsschutzregime des Art. 6 FFH-Richtlinie tatsächlich auch auf Aktivitäten außerhalb, aber nur, sofern dadurch

eine (negative) Auswirkung auf die wesentlichen Merkmale des Gebietes und damit auf das Gebiet selbst in seiner Eigenschaft als natürlicher Lebensraum stattfindet. In dieser Rsp wird – bei näherer Betrachtung – eine zwingende Prämisse für den Schutz von Gebieten vertreten. Es machte nämlich keinen Sinn, ein Gebiet als Schutzgebiet auszuweisen, wenn dieses dann durch Aktivitäten außerhalb seiner Grenzen derart beeinträchtigt werden dürfte, dass seine Erhaltungsziele von vornherein nicht erreicht werden könnten. Es versteht sich daher geradezu von selbst, dass die Einwirkungen von Emissionen wie zB Lärm oder Vibrationen „von außen“ dann gebietsschutzrechtlich relevant sein müssen, wenn dadurch das Gebiet als solches in seiner Eigenschaft als natürlicher Lebensraum betroffen ist. Ebenso auf der Hand liegt es, dass der alternativenlose Wanderkorridor von geschützten Tieren in ein Schutzgebiet hinein aus Gründen des Gebietsschutzes frei von solchen Beeinträchtigungen bleiben muss, die das Erreichen des Schutzgebiets durch die Tiere unterbinden. Diese Rsp hat der EuGH jüngst in der Rs C-461/17, *Holohan ua*, bestätigt. Der EuGH stellt dort in Anschluss an die Schlussanträge der Generalanwältin fest, dass eine Prüfung nach Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie *„auch die Auswirkungen auf die außerhalb der Grenzen dieses Gebiets vorhandenen Lebensraumtypen und Arten nennen und erörtern muss“* sowie *„dass Lebensräume und charakteristische Arten in die angemessene Prüfung einzubeziehen sind, wenn sie zur Erhaltung der für das geschützte Gebiet ausgewiesenen Lebensraumtypen und Arten erforderlich sind“*, jedoch immer nur, *„soweit diese Auswirkungen geeignet sind, die Erhaltungsziele des Gebiets zu beeinträchtigen“*. Der EuGH stellt damit auch aktuell ganz auf Linie seiner bisherigen Rsp auf die *„nachteiligen Auswirkungen auf das geschützte Gebiet als solches“* ab. Der Gebietsschutz betrifft mit anderen Worten auch solche Maßnahmen, die außerhalb des Gebietes ihren Ausgang nehmen, aber Auswirkungen auf das Gebiet selbst entfalten.

Das Schutzregime des Art. 6 FFH-Richtlinie beschränkt sich damit in seinem räumlichen Auswirkungsbereich flächenmäßig grundsätzlich auf das Schutzgebiet in seinen administrativen Grenzen. Art. 1 FFH-RL versteht unter lit j ein *„Gebiet“* als *„einen geographisch definierten Bereich mit klar abgegrenzter Fläche“* und unter lit l ein *„besonderes Schutzgebiet“* als *„ein [...] ausgewiesenes Gebiet, in dem die Maßnahmen, die zur Wahrung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der natürlichen Lebensräume und/oder Populationen der Arten, für die das Gebiet bestimmt ist, erforderlich sind, durchgeführt werden“*. Das schließt es aus, den Gebietsschutz mit Blick auf Folgewirkungen von Beeinträchtigungen gebietsexterner Flächen über die Gebietsgrenzen auszudehnen.

Für die Frage, ob eine FFH-Verträglichkeitsprüfung auch bei einem Vorhaben durchgeführt werden muss, das außerhalb eines Schutzgebietes realisiert werden soll, ist demnach zunächst zu klären, ob durch das Vorhaben überhaupt im Gebiet erhebliche Beeinträchtigungen der maßgeblichen Gebietsbestandteile entstehen können, weil sich das Schutzregime des Art. 6 FFH-Richtlinie im Gegensatz zum ubiquitären Artenschutz flächenmäßig grundsätzlich auf das Schutzgebiet in seinen administrativen Grenzen beschränkt und damit an die Unterschutzstellung einer bestimmten Fläche anknüpft (vgl. nur Anliegen Natur 2015, 92 („FFH-Verträglichkeitsprüfung außerhalb von Natura 2000-Gebieten?“, mwN). Es wäre vor diesem Hintergrund verfehlt, zB gebietsexterne Flächen, die von im Gebiet ansässigen Vorkommen geschützter Tierarten zur Nahrungssuche genutzt werden, in den Gebietsschutz einzubeziehen. Vgl dt BVerwG 23.01.2015, 7 VR 6.14, Rn 16; dt BVerwG 14.10.2010, 9 A 5.08, Rn 32. Es ist somit nicht so, dass im Schutzgebiet vorkommende Tierarten den Gebietsschutz gleichsam wie einen Rucksack über die Grenzen des Schutzgebietes hinaus mit sich tragen würden und daher allfällige Pläne oder Projekte aus diesem Grunde daran zu messen wären. Vielmehr gelangt das Gebietsschutzregime – von hier irrelevanten Ausnahmen in Bezug auf Verbindungskorridore zwischen zwei Gebieten

oder in ein Gebiet hinein abgesehen – nur dann zur Anwendung, wenn Maßnahmen außerhalb des Gebietes durch ihre Immissionen das Schutzgebiet als solches unter Berücksichtigung seiner Erhaltungsziele erheblich beeinträchtigen.

Aus dem Gesagten folgt, dass Einwirkungen von außen auf in Vogelschutzgebieten geschützte Arten nur dann iS des Art 6 Abs 3 FFH-RL relevant sein können, wenn sie sich auf das Schutzgebiet als solches in seiner Eigenschaft als Lebensraum für die geschützte Tierart auswirken. Der Gebietsschutz hat das jeweilige Gebiet in seiner Eigenschaft als natürlicher Lebensraum und – anders als der Artenschutz – nicht die Tierart zum Schutzgegenstand. Die damit rechtlich allein relevante Frage einer erheblichen Beeinträchtigung des Europaschutzgebietes „Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse“ als solches unter Berücksichtigung seiner Erhaltungsziele durch die mögliche Zerstörung eines Brutreviers des Triels auf einem Grundstück auf der geplanten Trasse der S 8 Marchfeld Schnellstraße außerhalb des Schutzgebietes ist im Folgenden zu prüfen.

Keine „erhebliche Beeinträchtigung“ des Schutzgebietes im Hinblick auf seine Erhaltungsziele

Im Umweltverträglichkeitsgutachten vom Februar 2016 wurde unter Beachtung der Vorgaben aus Art. 6 Abs 3 FFH-Richtlinie bzw. des in Umsetzung dieser Bestimmung ergangenen § 10 Abs 3 und 4 NÖ NSchG 2000 hinsichtlich der Wirkungen auf das Schutzgut Tiere und deren Lebensräume folgende Bewertung der konkreten Auswirkungen des Vorhabens auf die Situation des Triels vorgenommen: *„Da keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Triel durch Flächenverbrauch, Trennwirkung oder Lärm im Vogelschutzgebiet zu erwarten sind, und da auch keine nachteiligen Auswirkungen auf weitere geschützte Vogelarten im Vogelschutzgebiet zu erwarten sind, steht das Vorhaben nicht im Widerspruch mit den Erhaltungszielen für das Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse.“* (Angemerkt wird, dass sich diese Beurteilung in Folge der Projektänderung 2016 nicht geändert hat.)

Der neue ornithologische Befund eines weiteren Ruf- und damit nach Einschätzung des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume auch Brutreviers des Triels auf einem Grundstück auf der geplanten Trasse außerhalb des Europaschutzgebietes „Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse“ vermag daran nichts zu ändern. Schutzobjekt des Gebietsschutzregimes der FFH-RL ist, wie ausgeführt, das Schutzgebiet als solches – dieses darf als solches im Lichte seiner Erhaltungsziele nicht erheblich beeinträchtigt werden. Die mögliche Zerstörung eines Brutreviers des Triels außerhalb des Schutzgebietes stellt damit schon in rechtlicher Hinsicht keine erhebliche Beeinträchtigung des Gebietes als solches dar (vgl. EuGH 07.09.2004, Rs C-127/02, Waddenvereinigung und Vogelsbeschermingvereinigung („Muschelfischer“), Rn 34 („soweit sie dieses Gebiet als solches nicht beeinträchtigen“)).

Es ergeben sich aus dieser erstens keinerlei Immissionen, die das Gebiet im Licht seiner Erhaltungsziele beeinträchtigen würden. Im wesentlichen Unterschied zu den vom EuGH entschiedenen Fällen wird zweitens durch das hier zu beurteilende Projekt auch kein Korridor zwischen zwei Schutzgebietsteilen durchschnitten oder ein Korridor in das Schutzgebiet hinein beeinträchtigt. Vielmehr gibt es in dem Schutzgebiet selbst genügend – unbeeinträchtigte – Brutplätze zu Sicherung der Population (siehe unten), die sich noch dazu in dem für die Erhaltung der Population geeignetsten Gebiet befinden. Die Annahme, dass

ein von einem geschützten Vogel außerhalb eines Schutzgebiets gewählter Brutplatz aus dem Grund des Gebietsschutzes (und nicht des Artenschutzes) nicht mehr beeinträchtigt werden darf, bedeutete vielmehr eine Preisgabe des auf ein bestimmtes abgrenzbares Gebiet bezogenen Schutzes zu Gunsten eines an den jeweiligen Aufenthaltsort eines geschützten Tiers geknüpften „Gebiets“schutzes. Das Tier würde den Gebietsschutz dann tatsächlich mit sich „transportieren“. Eine derartige Annahme ist mit den unionsrechtlichen Vorgaben für den Schutz von Gebieten (in Abgrenzung zum unionsrechtlichen Schutz von Arten) jedoch nicht vereinbar. Sie würde die wissenschaftlich fundierte Abgrenzung von bestimmten Gebieten und deren Ausweisung als Schutzgebiete weitgehend sinnlos machen. Dementsprechend hat der EuGH eine derartige „Entgrenzung“ – wenig überraschend – noch nie vertreten. In der Rsp des dt. BVerwG wurde eine solche, wie erwähnt, bereits explizit abgelehnt (vgl. dt. BVerwG 23.01.2015, 7 VR 6.14, Rn 16; dt BVerwG 14.10.2010, 9 A 5.08, Rn 32; vgl. außerdem OVG Berlin-Brandenburg 15.11.2012, OVG 10 A 10.09: *„vom Gebietsschutz umfasste Tiere [transportieren] diesen Schutz nicht [...] außerhalb des Gebietes mit sich“* (Rn 53)).

Dazu kommt, dass Brutstätten von Vögeln außerhalb eines Schutzgebiets nicht schutzlos sind, sondern als „Nester“ ohnehin den Schutz nach Art. 5 lit. b Vogelschutz-Richtlinie genießen. Der artenschutzrechtliche Schutz von Brutstätten bezweckt die Erhaltung der Art, weshalb eine Ausdehnung des Gebietsschutzes auf Brutstätten außerhalb von Schutzgebieten nicht nur nicht notwendig, sondern systemwidrig wäre. Die ursprüngliche Ansicht des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume, wonach Auswirkungen, nämlich besonders Flächenverbrauch und Lärm, neu zu prüfen seien, ist daher auch nur im Licht der unzutreffenden rechtlichen Prämisse erklärbar, dass auch solche externen Auswirkungen auf außerhalb des Schutzgebiets befindliche Vögel relevant seien, die keine Auswirkungen auf das Schutzgebiet als solches darstellen. Da sich seit der Erstellung des ursprünglichen UVP-Gutachtens vom Februar 2016 weder das Projekt (Anm. durch die Projektänderung 2016 ergaben sich gemäß dem Teilgutachten 05 Tiere und ihre Lebensräume keine Veränderungen bei den Auswirkungen auf Schutzgebiete im Netzwerk Natura 2000 bzw. Artenschutz) noch das Schutzgebiet geändert haben, besteht jedoch kein Anlass für eine neuerliche Prüfung der genannten Auswirkungen (des Projekts auf das Schutzgebiet als solches). Die *„Erhaltung oder Wiederherstellung einer ausreichenden Vielfalt und einer ausreichenden Flächengröße der Lebensräume aller unter Abs. 2 genannten Arten“* (§ 14 Abs 3 NÖ Verordnung über die Europaschutzgebiete) – darunter auch des Triels – ist dadurch, wie schon im UVP-Gutachten vom Februar 2016 festgestellt, weiterhin unverändert gewährleistet. Ebenso ist damit auch weiterhin ein günstiger Erhaltungszustand iSv § 9 Abs 4 NÖ NSchG 2000 im Gebiet gegeben.

Eine Beeinträchtigung des Schutzgebiets iS des Art 6 Abs 3 FFH-RL im Hinblick auf seine Erhaltungsziele aufgrund von Auswirkungen des Projekts auf eine Brutstätte außerhalb des Schutzgebiets ist daher im Ergebnis schon aus rechtlichen Gründen ausgeschlossen.

Kommt hinzu, dass nach der in der Stellungnahme vom 12.Juni 2018 eingeforderten näheren Untersuchung in der ergänzten fachgutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume nunmehr ohnehin auch aus ornithologischer Sicht eindeutig festgestellt wird, dass *„der Wegfall [des Brutreviers aus 2018] die ökologische Funktionalität des Schutzgebiets als solches nicht gefährdet“*, mithin eine erhebliche Beeinträchtigung von vornherein keinesfalls vorliegt.

Zwischenergebnis

Die mögliche Zerstörung eines Brutreviers des Triels außerhalb des Europaschutzgebietes „Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse“ stellt schon per se keine erhebliche Beeinträchtigung des Gebiets im Hinblick auf seine Erhaltungsziele dar.

Mangels erheblicher Beeinträchtigung des Gebietes kann daher auch die Prüfung von Alternativlösungen grundsätzlich unterbleiben.

Ein abweichender Befund würde sich lediglich dann ergeben, wenn durch diese Ausdehnung des Brutreviers auf die geplante Trasse der S 8 Marchfeld Schnellstraße nun dort ein sog „faktisches Vogelschutzgebiet“ vorliegen würde. In diesem Fall könnten nach der stRsp des EuGH dann doch wieder gebietsschutzrechtliche Bestimmungen zur Anwendung zu bringen sein.

Faktisches Vogelschutzgebiet

Faktische Vogelschutzgebiete“ nach der Rsp des EuGH

Das Institut der „faktischen Vogelschutzgebiete“ wurde als Form der unmittelbaren Richtlinienanwendung vom EuGH geschaffen, um von den Mitgliedstaaten gar nicht oder verspätet ausgewiesene Gebiete, die nach Art. 4 Abs. 1 oder 2 Vogelschutz-Richtlinie zu den „für die Erhaltung dieser Arten zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebieten“ zählen, nicht schutzlos zu belassen. Für diese Gebiete gilt nach der Rsp des EuGH der Schutz des Art. 4 Abs. 4 Vogelschutz-Richtlinie unmittelbar. Die Gebietsschutzregelungen gemäß Art. 6 Abs. 2 bis FFH-Richtlinie sind hingegen nicht anwendbar. Anders als Art. 6 Abs 4. FFH-Richtlinie sieht Art. 4 Abs. 4 Vogelschutz-Richtlinie keine Ausnahmen vom Schutzgebot vor, wodurch der Schutz von „faktischen Vogelschutzgebieten“ strenger als der Schutz von FFH-Gebieten ist.

Anforderungen an ein „faktisches Vogelschutzgebiet“

Die „faktischen Vogelschutzgebiete“ haben aufgrund der mittlerweile zahlreich ausgewiesenen Schutzgebiete an Bedeutung verloren. Zum einen kann aber dort, wo die Einbeziehung einer angrenzenden Fläche („als integraler Bestandteil“) in das Schutzregime verabsäumt wurde, dem Rechtsinstitut noch Relevanz zukommen. Zum anderen können aufgrund der dynamischen Entwicklungen von Lebensräumen und Arten auch neue Gebiete zu den geeignetsten aufsteigen. Hier sind nach der Rsp des EuGH die Mitgliedstaaten zur stetigen Aktualisierung ihrer wissenschaftlichen Daten und gegebenenfalls zur Ausweisung neuer Gebiete verpflichtet. Allerdings hat das Bestehen bzw Neuentstehen eines „faktischen Vogelschutzgebietes“ zur Voraussetzung, dass auch das vorerst nicht als Schutzgebiet ausgezeichnete bzw von diesem nicht miterfasste Areal zu den „unter Bedachtnahme auf die hierfür maßgebenden Kriterien für die Erhaltung dieser Arten zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebieten“ iSv Art. 4 Abs. 1 Vogelschutz-Richtlinie gehört.

Unter Schutz zu stellen sind damit jene Landschaftsräume, die sich nach ihrer Anzahl und Fläche am ehesten zur Arterhaltung eignen. Welche Gebiete hierzu zählen, legt das Unionsrecht nicht im Einzelnen fest. Entscheidend ist die ornithologische Wertigkeit, die nach quantitativen und nach qualitativen Kriterien zu bestimmen ist. Je mehr der im Anhang I aufgeführten oder in Art. 4 Abs. 2 Vogelschutz-Richtlinie genannten Vogelarten in einem Gebiet in einer erheblichen Anzahl von Exemplaren vorkommen, desto höher ist der Wert als

Lebensraum einzuschätzen. Je bedrohter, seltener oder empfindlicher die Arten sind, desto größere Bedeutung ist dem Gebiet beizumessen, das die für ihr Leben und ihre Fortpflanzung ausschlaggebenden physischen und biologischen Elemente aufweist. Nur Lebensräume und Habitate, die unter Berücksichtigung dieser Maßstäbe für sich betrachtet in signifikanter Weise zur Arterhaltung in dem betreffenden Mitgliedstaat beitragen, gehören zum Kreis der im Sinne des Art. 4 Vogelschutz-Richtlinie geeigneten Gebiete.

Die Mitgliedstaaten haben, wie dargestellt, die für die Erhaltung dieser Arten zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete zu Schutzgebieten zu erklären (Art 4 Abs 1) und die Kommission darüber zu unterrichten (Art 4 Abs 3, Art 12). Durch diesen Ausweisungsvorgang, der der Kontrolle der Kommission unterliegt, werden die abstrakten Vorgaben der Vogelschutz-Richtlinie räumlich konkretisiert. Mit dem Abschluss der Gebietsausweisungen ist zunächst davon auszugehen, dass alle iS der RL relevanten Gebiete erfasst wurden. Ein faktisches Vogelschutzgebiet kann (und darf) es daher nach dem System der Vogelschutz-Richtlinie ab diesem Zeitpunkt grundsätzlich nicht mehr geben. Ausnahmsweise kann ein faktisches Schutzgebiet erstens nur mehr dort vorliegen, wo ein ausgewiesenes Gebiet seinerzeit unrichtig abgegrenzt wurde, oder zweitens dort entstehen, wo ein Gebiet aufgrund faktischer Veränderungen seit den ursprünglichen Gebietsausweisungen zu einem der zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete aufsteigt. Vom dt BVerwG wird dementsprechend die Position vertreten, dass nach Abschluss des Verfahrens zur Auswahl und Meldung der nach Art. 4 Abs. 1 Vogelschutz-Richtlinie auszuweisenden Gebiete und insb nach der Entscheidung der Kommission über die Gebietslistung eine Vermutung für die Richtigkeit der Gebietsabgrenzung und mithin dafür spricht, dass außerhalb der gemeldeten Gebiete weitere „faktische Vogelschutzgebiete“ nicht existieren. Diese Vermutung könne nur durch den Nachweis sachwidriger Erwägungen bei der Gebietsabgrenzung widerlegt werden, so das dt BVerwG weiter, wobei diese einer besonderen Substantiierung bedürften. Dies gilt selbst dann, wenn die betreffenden Gebiete im sog IBA-Verzeichnis (Important Bird Areas) aufgeführt sind (vgl dt BVerwG 06.11.2013, 9 A 14.12, Rn 42; dt BVerwG 27.03.2014, 4 CN 3.13, Rn 24 f; dt BVerwG 21.01.2016, 4 A 5.14, Rn 58). Vor diesem Hintergrund nimmt das dt BVerwG dementsprechend auch nur noch eine eingeschränkte richterliche Kontrolle an und stellt an die Darlegung eines faktischen Vogelschutzgebietes strenge Anforderungen. Auch vom VwGH wird ähnlich judiziert, dass mit der Ausweisung von Vogelschutzgebieten die prozessualen Darlegungsanforderungen für die Behauptung, es gäbe neben dem (den) ausgewiesenen Schutzgebiet(en) auch ein faktisches Vogelschutzgebiet, steigen (vgl VwGH 21.05.2012, 2010/10/0147 („Blaukehlchen“)).

Im Umweltverträglichkeitsgutachten zur S 8 Marchfeld Schnellstraße vom Februar 2016 wurde im Rahmen der Beantwortung der Fragen aus dem Prüfbuch unter Punkt 2.5.11 auch jene nach allfälligen Anhaltspunkten für das Vorliegen eines faktischen Vogelschutzgebietes im Vorhabensgebiet aufgeworfen und unter Zugrundelegung ornithologischer Kriterien verneint: *„Da somit [nach eingehender ornithologischer Auseinandersetzung] das bestehende Vogelschutzgebiet AT1213V00 Sandboden und Praterterrasse das zahlen- und flächenmäßig geeignetste Gebiet für die in diesem Vogelschutzgebiet geschützten Vogelarten (für Österreich) ist, liegen die Voraussetzungen für ein Faktisches Vogelschutzgebiet außerhalb davon nicht vor.“* In diesem Zusammenhang erfolgte auch eine Auseinandersetzung mit dem Thema einer im zentralen Marchfeld nicht genau abgegrenzten IBA (Important Bird Area) im Zusammenhang mit dem Projektgebiet. Auch das Vorliegen einer IBA wurde anhand der etwa 20 IBA-Kriterien, welche im Wesentlichen den jeweiligen Bestand an zu schützenden Arten mit nationalen, biogeographischen und europäischen Bestandsgrößen ins Verhältnis setzen und

die Bedeutung von möglichen bedeutenden Durchzugsgebieten und Rastgebieten anhand der durchziehenden und rastenden Individuen im Verhältnis zu europäischen Beständen ermitteln, für das Projektgebiet verneint: *„Da, wie dargelegt, die abgegrenzten Teile des Vogelschutzgebietes Sandboden und Praterterrasse im Marchfeld die Anforderungen an ein Vogelschutzgebiet erfüllen, jener Teil des Marchfeldes, in dem das gegenständliche Vorhabensgebiet liegt, jedoch nicht, ist auch ein Zutreffen der Kriterien für das Vorliegen einer Important Bird Area für das Gebiet außerhalb des Vogelschutzgebietes auszuschließen. Es gibt somit keine Anhaltspunkte für das Vorliegen eines Faktischen Vogelschutzgebietes.“* (vgl. Umweltverträglichkeitsgutachten „S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West“ vom Februar 2016, 277).

Damit liegt nach ornithologischen Kriterien zum Ausweisungszeitpunkt jedenfalls ein ordnungsgemäß ausgewähltes und gemeldetes Gebiet vor, das auch von der Kommission – in Ansehung der IBA im zentralen Marchfeld – akzeptiert wurde. Für dieses Vogelschutzgebiet streitet nun die Vermutung der Richtigkeit der Gebietsabgrenzung, welche lediglich durch den Nachweis sachwidriger Erwägungen bei der Gebietsabgrenzung widerlegt werden könnte. Dieser Nachweis müsste auf fachlicher Ebene erbracht werden. In einer Stellungnahme der Projektwerberin vom 4. Oktober 2018 wird dazu ausgeführt: *„Die Verteilung der Brutplätze wird von der Verteilung der Schottergruben bestimmt, die für den Triel seit Jahrzehnten als typischer sekundärer Lebensraum etabliert wurden. Die Zentren der im Europaschutzgebiet dokumentierten Brutreviere lassen sich durchwegs mit jeweils bestehenden Schottergruben in Übereinstimmung bringen [...]. Das Gebiet ist ein sehr dynamischer Entwicklungsraum, in dem sich geeignete Flächen für Brutplätze immer wieder ergeben werden. Die Brutplatzverteilung wird ausschließlich durch das Angebot an geeigneten Brutplätzen in – meist in Abbau befindlichen – Gruben gesteuert. Diese wissenschaftliche Kenntnis ist nicht neu. Bei der durch die Europäische Kommission mit beurteilten Gebietsausweisung dieses Europaschutzgebietes war dieser Sachverhalt bekannt, was zeigt, dass das Gebiet mit seiner Abgrenzung dazu geeignet ist, den Bestand des Triels zu sichern und positiv weiterzuentwickeln.“*

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob das auf der geplanten Trasse der S 8 Marchfeld Schnellstraße außerhalb des Europaschutzgebietes „Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse“ gelegene Grundstück (noch nicht rekultivierter Schotterabbau), auf dem im Zeitraum April und Mai 2018 ein Ruf- und damit nach Einschätzung des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume auch ein Brutrevier des Triels festgestellt wurde, zu den „unter Bedachtnahme auf die hierfür maßgebenden Kriterien für die Erhaltung dieser Arten zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebieten“ iSv Art 4 Abs 1 VSchRL gehört. Entscheidend dabei ist, wie ausgeführt, die ornithologische Wertigkeit, die nach quantitativen und nach qualitativen Kriterien zu bestimmen ist.

Die nach der Rsp des EuGH zur Beurteilung der Bedeutsamkeit anzulegenden ornithologischen Kriterien hinsichtlich der „geeignetsten Gebiete“ erfordern im gegebenen Fall keine Ausweitung des Schutzgebietes. Dies wird in der fachgutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen vom 10. Jänner 2019 eindeutig festgestellt: *„Das Gebiet knapp außerhalb vom Vogelschutzgebiet, in dem 2018 das Brutrevier lag, war somit zum Zeitpunkt der Abgrenzung des Vogelschutzgebietes bis heute kein „zahlen- und flächenmäßig geeignetstes Gebiet“ gemäß Art. 4 Abs. 1 Vogelschutzrichtlinie, weil es intensiv abgebaut, verfüllt und sofort der landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt wurde, und es ist auch heute (2018) kein „zahlen- und flächenmäßig geeignetstes Gebiet“ gemäß Art. 4 Abs. 1*

Vogelschutzrichtlinie, weil das „zahlen- und flächenmäßig geeignetste Gebiet“ mit dem Vogelschutzgebiet bereits abgegrenzt und gemeldet ist und seine Funktion als Brutgebiet des Triels erfüllt.“ Es wird vom Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume weiters ausgeführt, dass *„es sich bei neu gebildeten Lebensräumen um zumindest relativ konstante essentielle Lebensräume handeln müsse, um eine Veränderung der ursprünglichen Gebietsausweisung sinnvoll zu machen und dementsprechend zu begründen. – Tatsächlich hat es sich nicht um einen essentiellen Lebensraum, der, wie oben ausgeführt, berücksichtigt hätte werden müssen, zumal er bis 2018 nicht bestand und nicht absehbar war und wohl auch nicht lange bestehen wird“*. Vor diesem Hintergrund gelangt die fachgutachterliche Stellungnahme von Kollar zum Ergebnis, dass es sich bei dem Grundstück (noch nicht rekultivierter Schotterabbau) auf der geplanten Trasse der S 8 Marchfeld Schnellstraße, auf dem im Zeitraum April und Mai 2018 ein Ruf- und damit nach Einschätzung des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume auch ein Brutrevier des Triels festgestellt wurde, nicht um ein nach qualitativen Kriterien geeignetstes Gebiet iSv Art Vogelschutz-Richtlinie handelt: *„Da das Gebiet gemäß der von der Kommission akzeptierten Abgrenzung und den diesem Vorschlag unterliegenden fachlichen Kriterien abgegrenzt wurde, und da die Grube knapp außerhalb des Schutzgebietes, in der 2018 eine Brut festgestellt wurde, nicht zum zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiet zählt, weil ihre Eignung als Brutplatz für den Triel mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit vorübergehend ist, handelt es sich nicht um ein faktisches Vogelschutzgebiet angrenzend an das Vogelschutzgebiet.“*

Damit ist die hier relevante Sachlage von vornherein nicht mit jener zu vergleichen, die dem Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich in der Rs C-209/04 zum sog „Lauteracher Ried“ zu Grunde lag. Im damaligen Fall stellte der EuGH (und ihm folgend der VfGH) eine zu enge Grenzziehung des ausgewiesenen Vogelschutzgebietes fest, weil die angrenzenden, nicht in das Schutzgebiet einbezogenen Gebiete als ebenso geeignet wie das ausgewiesene Gebiet anzusehen waren. So lag die Zahlder in den angrenzenden Gebieten „entdeckten Vögel [Wachtelkönige] nur leicht“ unter bzw hinsichtlich der Zugvögel sogar über der Population des ausgewiesenen Gebietes. Der EuGH folgerte daraus, dass die angrenzenden Gebiete für den Wachtelkönig und für die Zugvogelarten „zumindest von vergleichbarer Bedeutung wie die Flächen innerhalb des BSG Lauteracher Ried sind“ (vgl. EuGH 23.03.2006, Rs C-209/04, Kommission/Österreich, Rn 34 ff; daran anknüpfend VfSlg 17.896/2006). Von einer solchen Vergleichbarkeit kann im vorliegenden Fall, wie die zitierten sachverständigen Ausführungen belegen, keine Rede sein. Es geht hier um kein Gebiet – die an das „Lauteracher Ried“ angrenzenden Gebiete weisen eine Fläche von 64 und 352 Hektar auf –, sondern um ein Grundstück außerhalb des Vogelschutzgebietes, auf dem drei Mal Rufe von (zwei) Vögeln akustisch wahrgenommen wurden. Dazu kommt im Übrigen, dass eine Rekultivierung der ausgebeuteten Schottergrube im Vorhabensgebiet, in der sich die mögliche neue Brutstätte befindet, zu erwarten (bzw. in aller Regel im Anlagenbescheid sogar vorgeschrieben) ist. Nach der Rekultivierung würde es sich dann nicht einmal um ein geeignetes Gebiet handeln. Nach der Schutzgebietsverordnung kommen nämlich ausschließlich Bereiche in „frühen, offenen Sukzessionsstadien in abgebauten, möglichst störungsfreien Schottergruben als Brutlebensräume“ für den Triel in Frage (vgl. § 14 Abs 3 NÖ Verordnung über die Europaschutzgebiete, LGBl 5500/6-0 idF LGBl 48/2016). Eine noch im Abbau befindliche bzw noch zu rekultivierende Grube ist gerade nicht „störungsfrei“ und insoweit auch nicht geeignet.

Da im Schrifttum zudem Einigkeit herrscht, dass es für die Abgrenzung der „geeignetsten Gebiete“ darauf ankommt, ob der Schutzstatus eines ganz bestimmten Gebietes zur

Erreichung der Ziele der Richtlinie erforderlich ist, stellt Art. 4 Vogelschutz-Richtlinie auch darauf ab, ob die fragliche Art gegen eine Veränderung ihres Lebensraums empfindlich ist. Führt zB die Beeinträchtigung eines bestimmten Gebietes nur zu einer Verlagerung des Brutreviers, dann handelt es sich nicht um ein „geeignetstes Gebiet“, vorausgesetzt, der Ausweichplatz wird geschützt (vgl. *Jarass*, EG-rechtliche Vorgaben zur Ausweisung und Änderung von Vogelschutzgebieten, NuR 1999, 481 (485); *Iven*, Zur Praxis der Mitgliedstaaten bei der Ausweisung von Vogelschutzgebieten, NuR 1998, 528 (529 f)).

Genau diese Situation findet sich aber – wie aus den fachlichen Stellungnahmen zu entnehmen ist – beim Triel, dessen Brutplatzverteilung ausschließlich durch das Angebot an geeigneten Brutplätzen in noch nicht rekultivierten Schottergruben bestimmt wird und von einer sehr dynamischen Entwicklung getragen ist. Wie von Seiten des beigezogenen Sachverständigen dazu nachvollziehbar ausgeführt wird, muss es sich bei neu gebildeten Lebensräumen, die allenfalls eine Gebietserweiterung erfordern und bis dahin als „faktisches Vogelschutzgebiet“ in Frage kommen könnten, um halbwegs konstante essentielle Lebensräume handeln, die sich nicht in kurzer Zeit wiederum entscheidend verändern können, wie das im Fall von im Zuge des Schotterabbaus immer wieder an unterschiedlichen Plätzen entstehenden Schottergruben, die dann vom Triel (kurzzeitig) als attraktive Brutstätte angesehen werden könnten, der Fall ist (vgl. Kollar, Stellungnahme zum Triel S 8 Marchfeld Schnellstraße v 10.01.2019, 3 f.). Da die Mitgliedstaaten gem Art 4 Vogelschutz-Richtlinie nur jene Gebiete unter Schutz zu stellen haben, die im – ua auch im Hinblick auf ihr Entwicklungspotential im Verhältnis zu an-deren Landschaftsteilen am besten die Gewähr für die Verwirklichung der Richtlinienziele bieten und in signifikanter Weise zur Arterhaltung im betreffenden Mitgliedstaat beitragen, liegen nach den vorliegenden sachverständigen Stellungnahmen die Voraussetzungen für ein „faktisches Vogelschutzgebiet“ auf der Trasse der S 8 Marchfeld Schnellstraße nicht vor.

Ergebnis

Das durch die FFH-Richtlinie veranlasste Gebietsschutzregime gemäß § 10 NÖ NSchG 2000 gelangt im Fall von Maßnahmen außerhalb des Gebietes nach der Rsp des EuGH nur dann zur Anwendung, wenn durch derartige Maßnahmen das Schutzgebiet als solches in seiner Funktion als Lebensraum unter Berücksichtigung der Erhaltungsziele erheblich beeinträchtigt wird. Die mögliche Zerstörung eines Brutreviers des Triels außerhalb des Vogelschutzgebietes Sandboden und Praterterrasse, das selbst als „geeignetstes Gebiet“ diese Bruträume bietet (bieten muss), kann damit schon in rechtlicher Hinsicht keine erhebliche Beeinträchtigung des Gebietes als solches darstellen.

Es ergeben sich daraus erstens keinerlei Immissionen von außerhalb des Schutzgebietes, die das Gebiet im Licht seiner Erhaltungsziele beeinträchtigen würden. Auch wird zweitens kein Wanderungskorridor geschützter Tierarten in das Gebiet hinein beeinträchtigt. Vielmehr ist die „*Erhaltung oder Wiederherstellung einer ausreichenden Vielfalt und einer ausreichenden Flächengröße der Lebensräume aller unter Abs 2 genannten Arten*“ (§ 14 Abs 3 NÖ Verordnung über die Europaschutzgebiete) – darunter auch des Triels – weiterhin unverändert gewährleistet. Ebenso ist damit auch weiterhin ein günstiger Erhaltungszustand iSv § 9 Abs 4 NÖ NSchG 2000 im Gebiet gegeben.

Ein abweichender Befund würde sich lediglich dann ergeben, wenn durch die Situierung eines Brutreviers auf der geplanten Trasse der S 8 Marchfeld Schnellstraße nun dort ein sog

„faktisches Vogelschutzgebiet“ vorliegen würde. In diesem Fall könnten dann doch wieder gebietsschutzrechtliche Bestimmungen, konkret das Gebietsschutzregime der VSchRL, zur Anwendung zu bringen sein.

Nach stRsp des EuGH genießen lediglich jene gar nicht oder verspätet ausgewiesenen Gebiete Schutz als sog „faktische Vogelschutzgebiete“, die nach Art 4 Abs 1 oder 2 Vogelschutz-Richtlinie zu den „für die Erhaltung dieser Arten zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebieten“ zählen. Vor diesem Hintergrund gelangt die den Gutachtern vorliegende fachliche Stellungnahme zum Ergebnis, dass es sich bei dem Grundstück (noch nicht rekultivierter Schotterabbau) auf der geplanten Trasse der S 8 Marchfeld Schnellstraße, auf dem im Zeitraum April und Mai 2018 ein Ruf- und damit nach Einschätzung des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume auch ein Brutrevier des Triels festgestellt wurde, nicht um ein nach qualitativen Kriterien geeignetstes Gebiet iSv Art. 4 Vogelschutz-Richtlinie handelt. Da es für die Abgrenzung der „geeignetsten Gebiete“ darauf ankommt, ob der Schutzstatus eines ganz bestimmten Gebietes zur Erreichung der Ziele der Richtlinie erforderlich ist, stellt Art 4 VSchRL auch darauf ab, ob die fragliche Art gegen eine Veränderung ihres Lebensraums empfindlich ist. Genau diese Situation findet sich aber – wie aus den fachlichen Stellungnahmen zu entnehmen ist – nicht beim Triel, dessen Brutplatzverteilung durch das Angebot an geeigneten Brutplätzen in noch nicht rekultivierten Schottergruben bestimmt wird und von einer sehr dynamischen Entwicklung getragen ist. Daher liegt auch aus diesem Grund kein faktisches Vogelschutzgebiet vor.

Mangels Anwendbarkeit der gebietsschutzrechtlichen Regelungen der FFH-Richtlinie bzw. der Vogelschutz-Richtlinie gelten für den Triel und dessen Brutplatz lediglich (und jedenfalls) die artenschutzrechtlichen Verbote des Art. 5 Vogelschutz-Richtlinie.

Keine Verwirklichung eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestands

Für den Triel und dessen Brutplatz gelten die artenschutzrechtlichen Verbote des Art. 5 Vogelschutz-Richtlinie bzw. des § 18 Abs. 4 NÖ Naturschutzgesetzes. In erster Linie könnten die Verbotstatbestände der Beschädigung oder Zerstörung der Brutstätte, darüber hinaus auch jener der absichtlichen Beunruhigung des Tieres verwirklicht sein.

Beschädigung oder Zerstörung einer Brutstätte

Mit der Vogelschutzrichtlinie verfolgt die Europäische Union ausweislich des Art. 1 Abs. 1 leg.cit. „den Schutz, die Bewirtschaftung und die Regulierung“ sämtlicher in der EU heimischen wildlebenden Vogelarten. Der Schutz bezieht sich zufolge Abs. 2 leg. cit. nicht nur auf Vögel, sondern u.a. auch auf ihre Nester und ihre Lebensräume. Letztere sind aber nicht um ihrer selbst willen zu schützen, sondern wegen ihrer spezifischen Funktion für den Artenschutz. Dieser Regelungszweck ergibt sich ausdrücklich aus Art 5 Vogelschutz-Richtlinie, wonach die Verbote dem „*Schutz aller unter Artikel 1 fallenden Vogelarten*“ dienen sollen. Die Erhaltung einer Brutstätte ist daher allein wegen ihrer Funktion für den Schutz einer Vogelart von Bedeutung. Auch die Kommission betont das Regelungsziel der Sicherung der fortdauernden ökologischen Funktionalität einer Brutstätte (vgl. *Kommission, Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-RL 92/43/EWG (2007) 53*).

Aus diesem funktionalen Ansatz wird abgeleitet, dass nicht bloß unmittelbare physische Eingriffe eine Zerstörung oder eine Beschädigung einer Brutstätte bewirken können, sondern darüber hinaus auch mittelbare Einwirkungen zu einer „funktionalen Zerstörung“ führen können. Ist eine „funktionale Zerstörung“ möglich, kann diese durch eine Vermeidung des Funktionsverlustes bzw durch eine Aufrechterhaltung der Funktion ausgeschlossen werden. Ob die Funktion dabei durch eine ganz konkrete Brutstätte weiter erfüllt wird oder deren Funktion durch eine andere Brutstätte kompensiert werden kann, spielt dabei keine Rolle. Die Sicherung der fortdauernden ökologischen Funktionalität, auf die es bei einem funktionalen Ansatz alleine ankommen kann, ist in beiden Fällen gewährleistet.

Ganz in diesem Sinn hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof in einem Urteil vom 17.06.2008, 11 C 1975/07.T, folgende Rechtsmeinung vertreten: *„Sofern die Vögel nicht auf eine Folgenutzung angewiesen und im Umfeld des bisherigen Brutplatzes geeignete und ohne weiteres nutzbare Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind, besteht aus artenschutzrechtlicher Sicht kein Anlass, dem bisherigen Nest bzw. der Niststätte einen über die eigentliche Nutzungsphase hinausreichenden Schutz zu gewähren“.*

Bei einem funktionalen Schutzansatz, der den Schutz und die Erhaltung der Art und nicht den Schutz eines bestimmten Platzes oder Nests als bloßen Selbstzweck in den Mittelpunkt stellt, kommen präventive Maßnahmen in Betracht, die gewährleisten, dass es trotz eines an sich beeinträchtigenden Vorhabens zu einer Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität und damit zu keiner Tatbestandsverwirklichung kommt. Derartige präventive funktionserhaltende Maßnahmen (CEF-measures) hält die Kommission zur Vermeidung von Eingriffen iS des Art. 12 Abs. 1 lit. d FFH-Richtlinie allgemein für zulässig. Die Kommission geht dabei davon aus, dass es durch die Setzung derartiger Maßnahmen überhaupt nicht zur Zerstörung oder Beschädigung einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte und damit nicht zur Verwirklichung des Verbotstatbestands des Art. 12 Abs. 1 lit d kommt. Der Eingriff bedarf in einem solchen Fall keiner Rechtfertigung gem Art. 16 FFH-Richtlinie (mehr), weil er keinen Tatbestand des Art. 12 FFH-Richtlinie erfüllt. Ausschlaggebend dafür ist – in Übereinstimmung mit den hier angestellten Überlegungen –, dass die Maßnahme „den potentiellen Verlust von Teilen oder Funktionen der Stätte auszugleichen vermag“. Diese Maßnahmen können nach Auffassung der Kommission zB die Erweiterung der Stätte oder überhaupt die Schaffung neuer Habitate innerhalb oder in direkter funktioneller Verbindung zu der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätte umfassen. Vom EuGH werden – sogar im Zusammenhang mit gebietsschutzrechtlichen Vorschriften – tatbestandsausschließende Schadensvermeidungs- bzw -minderungsmaßnahmen ebenfalls anerkannt. Entscheidend ist nach seiner Rsp, dass es sich um keine rein kompensatorischen Ausgleichsmaßnahmen handelt, welche erst im Zuge einer Ausnahmeregelung wirksam werden. Auch in der Rsp des VwGH sowie des BVwG wird die tatbestandsausschließende Wirkung von CEF-Maßnahmen anerkannt (vgl VwGH 18.12.2012, 2011/07/0190; VwSlg 18.893 A/2014; BVwG 21.08.2017, W143 2017269-2/297E („Linzer Westring – A 26“)). Im Schrifttum herrscht ebenso grundsätzliche Einigkeit über die artenschutzrechtliche Zulässigkeit von CEF-Maßnahmen, die entweder bereits das Projekt enthält oder die von der Behörde als Auflagen vorgeschrieben werden. Bei der nach der jüngeren Rsp des EuGH erforderlichen Abgrenzung zwischen Schadensvermeidungs- und bloßen Ausgleichsmaßnahmen ist zu beachten, dass eine Maßnahme, die die ökologische Funktionalität (etwa einer Brutstätte) aufrecht zu erhalten vermag, von vornherein den Eintritt eines Schadens – im Sinn der Unterbrechung oder Beseitigung der Funktionalität – vermeidet. Derartige Maßnahmen sind daher – selbst wenn sie kompensatorisch wirken – in der Lage, die Verwirklichung eines

artenschutzrechtlichen Verbotstatbestands auszuschließen. CEF-Maßnahmen werden daher zu Recht als Sonderfall der Vermeidungsmaßnahmen angesehen. Die Einrichtung von Ersatzbrutplätzen kann nach dem Gesagten eine zulässige CEF-Maßnahme sein, wenn und soweit sie in der Lage ist, die ökologische Funktionalität eines Brutplatzes durchgehend sicherzustellen.

Was die Wahrscheinlichkeit des Greifens von CEF-Maßnahmen angeht, kann es nur auf eine ex ante-Beurteilung der Funktion von Ersatzmaßnahmen auf der Grundlage der vorhandenen sachverständigen Informationen ankommen. Ganz in diesem Sinn verlangt die Kommission eine seriöse ex-ante-Prognose, nicht aber einen tatsächlichen Erfolgseintritt. *„Die Maßnahmen müssen mit großer Sicherheit ausreichen, um Beschädigungen oder Zerstörungen zu vermeiden. Die Beurteilung der Erfolgsaussichten muss sich auf objektive Informationen stützen und den Besonderheiten und spezifischen Umweltbedingungen der betreffenden Stätte Rechnung tragen.“* (Kommission, Leitfaden zur FFH-RL [2007], 54). IdS zuletzt auch BVwG 21.08.2017, W143 2017269-2/297E („Linzer Westring – A 26“), 355).

CEF-Maßnahmen können erst im Zuge des – zur Genehmigung anstehenden – Projekts verwirklicht werden. Die Maßnahmen müssen also keinesfalls schon mit Bescheiderlassung, sondern erst mit (möglichem) Funktionsverlust des bisherigen Brutplatzes (mit großer Sicherheit – siehe oben) greifen. So verlangt die Kommission grundsätzlich eine *„kontinuierliche ökologische Funktionalität“* einer Stätte.

Auch der VwGH geht davon aus, dass funktionserhaltende Maßnahmen in Gestalt von Auflagen (zur naturschutzbehördlichen Genehmigung) vorgeschrieben werden können. Eine „Vorleistung“ noch vor Projektgenehmigung ist daher nicht verlangt. Sie wird häufig auch rechtlich – mangels der entsprechenden Genehmigungen einer Trasse – nicht in Frage kommen (vgl. Vgl VwSlg 18.538 A/2012, 5.3; VwSlg 18.893 A/2014, 8.4).

Die Kommission verlangt von CEF-Maßnahmen weiters eine *„Minimierung, wenn nicht gar die Beseitigung der negativen Auswirkungen einer Tätigkeit“*. Allerdings soll es lediglich im Optimum *„zu keinem Zeitpunkt“* zu einer Reduzierung oder einem Verlust der ökologischen Funktionalität kommen. Hier besteht also nach Auffassung der Kommission sogar ein gewisser Toleranzrahmen für einen (aber lediglich vorübergehenden) Funktionsverlust.

Diese Überlegungen können nicht nur ohne weiteres auf den Verbotstatbestand des Art. 5 lit. b Vogelschutz-Richtlinie übertragen werden, vielmehr erlaubt ein funktionales Verständnis der Begriffe „Zerstörung“ und „Beschädigung“ iS dieser Bestimmung keine andere Auslegung.

Nach dem Telos des Art 5 lit b VSchRL liegt daher eine „Zerstörung“ oder eine „Beschädigung“ eines Nests nicht vor, wenn durch ein Vorhaben zwar die spezifische Funktion eines konkreten Nests für eine Vogelart beeinträchtigt, diese Funktion durch ein anderes oder durch andere Nester aber aufrechterhalten werden kann. Die Schaffung solcher Nester kann als funktionserhaltende Maßnahme präventiv erfolgen, um die Verwirklichung des Verbotstatbestands von vornherein zu vermeiden.

Damit ist erstens nicht jede Zerstörung oder Beschädigung einer Brutstätte per se tatbestandsmäßig, sondern nur eine solche, die die Fortpflanzung der Art beeinträchtigen

kann. Das ist von vornherein dann nicht der Fall, wenn trotz des Wegfalls eines Nests die „Lebensstätte“ eines Brutpaars als solche in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt wird.

Die vorstehenden Erwägungen erweisen, dass sowohl unmittelbare als auch mittelbare (funktionelle) Einwirkungen auf eine Brutstätte deren Zerstörung oder Beschädigung iS von Art. 5 lit. b Vogelschutz-Richtlinie herbeiführen können. Aus einem nach Telos und Systematik dieser Bestimmung gebotenen funktionalen Ansatz folgt jedoch, dass funktionserhaltende Maßnahmen, dh solche präventiv gesetzten Maßnahmen, die aus fachlicher Sicht geeignet sind, die ökologische Funktionalität der Lebensstätte aufrecht zu erhalten (sog. CEF-Maßnahmen), die Verwirklichung des Verbotstatbestands vermeiden können. Damit steht auch für einen auf der Trasse der S 8 Marchfeld Schnellstraße bzw. in unmittelbarer Nähe davon befindlichen Brutplatz in rechtlicher Hinsicht noch nicht fest, dass es durch die Projektverwirklichung tatsächlich zu einer absichtlichen Zerstörung des Nests iS von Art 5 lit d VSchRL kommt. Ungeachtet der nach der Rsp des VwGH gebotenen besonderen naturwissenschaftlichen Fundierung der Beurteilung der einzelnen artenschutzrechtlichen Tatbestände (zuletzt VwGH 18.12.2012, 2011/07/0190, 3.3.2. und 4.1., mit Hinweisen auf die Vorjudikatur), handelt es sich bei der Frage, ob eine (absichtliche) Zerstörung eines Nests vorliegt, um eine von der Behörde zu beurteilende Rechtsfrage.

Die Verwirklichung des Verbotstatbestands kann nach dem Gesagten prinzipiell durch funktionserhaltende (CEF-)Maßnahmen vermieden werden. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass nach Lage des Falls aus sachverständiger Hinsicht Maßnahmen in Betracht kommen, die den Entfall der Funktion des konkreten Nests kompensieren können. Ausschlaggebend ist also maW, ob andere (Ersatz-)Brutstätten die Funktion des beeinträchtigten Brutplatzes übernehmen können. Aus rechtlicher Sicht ist entscheidend, dass es sich bei Art. 5 lit. b Vogelschutz-Richtlinie um eine artenschutzrechtliche und um keine tierschutzrechtliche Bestimmung handelt. Es geht daher um den Schutz der Art und nicht um den Schutz einzelner Exemplare (vgl. dahingehend insb auch Art. 1 Vogelschutz-Richtlinie).

Zur Beantwortung der maßgeblichen Frage, ob die ökologische Funktionalität trotz des Wegfalls einer einzelnen Brutstätte durch die Schaffung von Ersatzbrutstätten aufrechterhalten werden kann, ist daher ausschließlich auf das artspezifische Verhalten des Triels abzustellen, dessen Wechselbereitschaft vom Angebot an Brutplätzen in den sehr dynamisch entstehenden Schotterlebensräumen in den Gruben abhängt. Im konkreten Fall werden von der Projektwerberin im Detail ausgeführte an ornithologischen Kriterien ausgerichtete funktionserhaltende Maßnahmen angeboten. Diese Maßnahmen sind nach den Vorgaben der Kommission an folgenden inhaltlichen Anforderungen auszurichten:

- Schaffung neuer Habitate innerhalb bzw in direkter funktioneller Verbindung zu einer Fortpflanzungs- bzw Ruhestätte;
- Bewahrung oder Verbesserung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität der Stätte;
- eindeutiger Nachweis der ökologischen Funktion der Maßnahmen;
- große Sicherheit der Wirksamkeit der Maßnahmen;
- Überwachung der Maßnahmen.

Die von der Projektwerberin angebotenen Maßnahmen werden in der fachgutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume in der fachgutachterlichen Stellungnahme vom 10. Jänner 2019 vor dem Hintergrund dieser Kriterien positiv beurteilt:

„Die Maßnahme wäre jedenfalls zum Zeitpunkt des Eintretens der Projektwirkung, das ist der Beginn der Bauphase auf der entsprechenden Fläche, bereits als Verbesserung des Brutraumangebots im Vogelschutzgebiet wirksam. [...]

An der Eignung der Fläche und ihrer fachgerechten Betreuung besteht angesichts der Erfahrungen im Gebiet kein Zweifel, denn zahlreiche Brutvorkommen im Abbaugelände sind dank kleinräumiger Maßnahmen wie Nutzungsbeschränkungen oder Belassen von Rohbodenflächen in der Nutzungsphase erhalten worden. [...]

Dass der Triel die Fläche als Bestandteil seines Lebensraums nutzen wird, ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu erwarten. [...]

Daher sind „die vorgesehenen Maßnahmen die Einrichtung einer Trielbrutfläche und ihre umfassende fachliche Betreuung, hinsichtlich Lage und Größe der Fläche, vorgesehenem Management und Betreuung geeignet [...], die ökologische Funktionalität des Brutgebietes des Triels bei Markgrafneusiedl auch bei Verlust einer kurzzeitig bestehenden Brutfläche aus 2018 aufrecht zu erhalten und zu fördern [...]“

Schließlich gelangt der Sachverständige zu folgendem Ergebnis:

„Da die vorgesehenen projektintegralen Maßnahmen fachlich geeignet sind, durch Bereitstellung und Pflege einer 14 ha großen Fläche als Brutraum das Brutraumangebot für den Triel in seinem Brutgebiet bei Markgrafneusiedl zu verbessern, können die vorgesehenen projektintegralen Maßnahmen den Funktionsverlust der betroffenen Lebensstätte verhindern. [...]

Unter der Annahme, dass der vom Vorhaben betroffene Brutplatz aus 2018 zum Zeitpunkt der Umsetzung des Vorhabens noch besteht, ist bei zu erwartender Wirksamkeit der Maßnahmen innerhalb des Vogelschutzgebietes keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes des Triels im Vogelschutzgebiet zu erwarten, weil die ökologische Funktionalität des Brutgebietes des Triels erhalten bleibt. Unter der Annahme, dass der vom Vorhaben betroffene Brutplatz aus 2018 zum Zeitpunkt der Umsetzung des Vorhabens nicht mehr besteht, ist jedenfalls keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes des Triels im Vogelschutzgebiet zu erwarten, aufgrund bleibender Wirksamkeit der Maßnahme ist Verbesserung möglich. Die ökologische Funktionalität des Brutgebietes des Triels bleibt in beiden Fällen erhalten.“

Vor diesem fachlichen und rechtlichen Hintergrund ist davon auszugehen, dass auf der Basis der geforderten objektiven Informationen entsprechenden Maßnahmen getroffen werden können, die mit der erforderlichen Sicherheit ausreichen, die ökologische Funktionalität zu bewahren und damit Beschädigungen oder Zerstörungen im Rechtssinn zu vermeiden. Zudem wird nach dem in fachlichen Gutachten beschriebenen bisherigen Verhalten des Triels auch die geforderte Prognosewahrscheinlichkeit bejaht. Unter der Prämisse der Schaffung (Bereithaltung) geeigneter Ersatzbrutplätze im räumlichen und funktionellen Kontext des bestehenden Brutplatzes kann daher davon ausgegangen werden, dass es durch das Vorhaben zu keinem Funktionsverlust der betroffenen Lebensstätte kommt. Eine Verwirklichung des Verbotstatbestands des Art. 5 lit. b VSchRL ist damit auszuschließen.

Absichtliche Beunruhigung (Störung)

Gem Art. 5 lit. d Vogelschutz-Richtlinie haben die Mitgliedstaaten die absichtliche Störung von Vogelarten, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit zu verbieten, sofern sich diese Störung auf die Zielsetzung dieser Richtlinie erheblich auswirkt.

Als Störungen sind alle anthropogenen Einwirkungen anzusehen, die bei den Vögeln zu einer Veränderung des natürlichen Verhaltens führen. Es bedarf keiner Eingriffe in die körperliche

Unversehrtheit, vielmehr genügen akustische, optische und sonstige Reize. Auch Veränderungen von Lebensstätten können Störungen darstellen (vgl. *Möckel*, 35 Jahre Europäische Vogelschutzrichtlinie, NuR 2014, 381 (387), mit Nachweisen der Rsp des EuGH; nähere fachliche Auseinandersetzung mit dem Störungsbegriff bei *Trautner/Jooss*, Die Bewertung „erheblicher Störung“ nach § 42 BNatSchG bei Vogelarten, Naturschutz und Landschaftsplanung 40, 2008, 265 (265 f).

Art. 5 lit. d Vogelschutz-Richtlinie vermittelt keinen „exemplarbezogenen“ Schutzansatz; verboten ist die absichtliche Störung der in Art. 1 genannten Vogelarten, nicht die Störung eines einzelnen Exemplars einer Vogelart. Dieser Schutzgegenstand – die Vogelarten – bildet gemeinsam mit der ausdrücklichen Erheblichkeitsschwelle des Tatbestands sowie der Einschränkung auf Brut- und Aufzuchtzeiten ein klares Regelungskonzept.

Vertreten wird, dass die Störung einer Vogelart nur dann vorliegen kann, wenn die Störungen von Individuen auf den Erhaltungszustand der betroffenen Art im jeweiligen Mitgliedstaat Einfluss haben können (vgl. *Lau/Steck*, Das Erste Gesetz zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes, NuR 2008, 386 (388) mwN; dt BVerwG 21.6.2006, NVwZ 2006, 1161).

Ob sich diese Einschränkung des Tatbestands tatsächlich bereits aus dem Schutzgegenstand – den Vogelarten – ergibt, kann offen bleiben. Der dargestellte Regelungsinhalt ergibt sich nämlich jedenfalls aus dem Tatbestandserfordernis „*sofern sich diese Störung auf die Zielsetzung dieser Richtlinie erheblich auswirkt*“. Nicht jede potentiell nachteilige Einwirkung ist daher eine Störung iS des Art 5 lit d VSchRL, sondern nur eine solche, die für die Erhaltung einer geschützten Vogelart nachteilige Auswirkungen hat. Konsequenterweise sind daher insbesondere Störungen während der Brut- und Aufzuchtzeit zu pönalisieren (vgl. auch *Sobotta*, Artenschutz in der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, NuR 2007, 642 (644): „*Die Störung einer Art dürfte bei einer Beeinträchtigung ihrer Lebensräume erst dann erreicht werden, wenn diese Räume für den weiteren Bestand eines Vorkommens notwendig sind.*“)

Von vornherein unerheblich sind dabei Einwirkungen, die unter einer funktionsbezogenen Erheblichkeitsschwelle bleiben, also überhaupt keine nachteiligen Auswirkungen haben (*Gellermann/Schreiber*, Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen in staatlichen Planungs- und Zulassungsverfahren (2007) 56, illustrieren diese „Relevanzschwelle“ durch das Beispiel der Verlärmung von Lebensstätten, die sich erst ab einer bestimmten Intensität negativ auf deren Bewohner auswirkt. Befinden sich Niststätten europäischer Vögel in den Lärmbändern einer Autobahn müsse das nicht automatisch als unzulässige Einwirkung begriffen werden, „*wenn die Stätten auch weiterhin von den Vögeln mit Erfolg zur Brut und Aufzucht der Jungvögel genutzt werden können. Nicht die Verlärmung als solche, sondern ihr Ausmaß und die Lärmempfindlichkeit der betroffenen Art sind entscheidend dafür, ob negative Rückwirkungen auf die Funktionalität der Lebensstätten zu erwarten sind.*“

Bei der Beurteilung des konkreten Falls auf der Grundlage der vorliegenden sachverständigen Stellungnahmen ist zu differenzieren:

- Soweit in der Bauphase aufgrund der Bauzeitplanung Arbeiten in der Nähe eines allenfalls bestehenden Brutplatzes während der Brut- und Aufzuchtzeit vermieden werden, liegt von vornherein keine Störung vor (siehe den entsprechenden Maßnahmenkatalog im UVP-Gutachten zum Punkt „05. Tiere und deren Lebensräume“

(Umweltverträglichkeitsgutachten „S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West“ v Februar 2016, 399 ff); siehe weiters Kollar, Teilgutachten 05 („Tiere und deren Lebensräume“) zum Umweltverträglichkeitsgutachten „S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West“ v 08.02.2016, 106 ff). Selbst wenn es dennoch zu kurzfristigen Störungen (Beunruhigungen) kommen sollte, wären diese im Hinblick auf § 18 Abs 4 Z 2 NÖ NSchG 2000 wohl unbedenklich.

- Soweit vor dem Beginn der Bauarbeiten im betroffenen Gebiet iSd oben behandelten CEF-Maßnahmen geeignete Ersatzbrutstätten im räumlichen und funktionellen Nahebereich zum bestehenden (möglichen) Brutplatz geschaffen werden, sind nachteilige Einwirkungen auf diesen bestehenden Brutplatz sowohl während der Bau- als auch während der Betriebsphase nicht tatbestandsmäßig iS des Art 5 lit d Vogelschutz-Richtlinie. Bei Aufrechterhaltung der Funktion der betreffenden Lebensstätte (durch die Schaffung von Ersatzbrutplätzen) ist im Licht der vorliegenden fachlichen Stellungnahme keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Vogelart zu erwarten (vgl. Kollar, Stellungnahme zum Triel S 8 Marchfeld Schnellstraße v 10.01.2019, 6 ff.)

Die Verwirklichung des Verbotstatbestandes des Art. 5 lit. d Vogelschutz-Richtlinie ist daher ausgeschlossen.

Sonstige artenschutzrechtliche Verbotstatbestände

Als weitere artenschutzrechtliche Verbotstatbestände sind schließlich das ebenfalls in Umsetzung von Art. 5 Vogelschutz-Richtlinie vorgesehene Tötungsverbot sowie das in Z 3 leg cit verankerte Verbot der Entnahme oder Zerstörung von Eiern beachtlich. Es muss mithin insbesondere in der Bauphase in jedem Fall vermieden werden, dass durch das vorgesehene Projekt S 8 Marchfeld Schnellstraße in einem aktiven Brutplatz vorkommende Individuen des Triels verletzt oder getötet bzw Eier entnommen oder zerstört werden.

Nach der fachgutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume vom 10. Jänner 2019 können – unter Berücksichtigung der Maßnahme der Projektwerberin, die vom Sachverständigen weiter konkretisiert wurde – die Verbotstatbestände des Tötens bzw. der Entnahme oder Zerstörung von Eiern nicht eintreten.

Ergebnis

Da somit wie dargelegt im Zusammenhang mit dem Vorhabensbereich der S 8 Marchfeld Schnellstraße hinsichtlich des Triels schon tatbestandsmäßig kein Eingriff in die Artenschutzbestimmungen des § 18 NÖ NSchG 2000 vorliegt, braucht eine allfällige Rechtfertigung durch in der Richtlinie 2009/147/EG selbst (insb. Art 9 Vogelschutz-Richtlinie) bzw. durch die Judikatur des EuGH entwickelten Ausnahmeregelungen nicht mehr geprüft zu werden.

VI.1.5. Zu § 24f Abs. 3 und 4 UVP-G 2000

Gemäß § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen

Erörterung) in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften, insbesondere auch für Überwachungsmaßnahmen für erhebliche nachteilige Auswirkungen, Mess- und Berichtspflichten, ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen. Die Überwachungsmaßnahmen sind nach Art, Standort und Umfang des Vorhabens sowie Ausmaß seiner Auswirkungen auf die Umwelt angemessen festzulegen, die aufgrund der mitanzuwendenden Verwaltungsvorschriften notwendigen Maßnahmen sind hierbei zu berücksichtigen.

Die von der ho. Behörde gemäß Abs. 4 leg. cit. vorgenommene Gesamtbewertung hat ergeben, dass kein Abweisungsgrund gemäß § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 gegeben ist. Bei der Gesamtbewertung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ergaben sich unter Berücksichtigung insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung, des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der Ergänzung dazu, der Teilgutachten bzw. der Ergänzungen zu den Teilgutachten sowie der ergänzenden fachgutachterlichen Stellungnahmen sowie der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen der Parteien – bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen – keine schwerwiegenden Umweltbelastungen, die einer Realisierung des gegenständlichen Straßenbauvorhabens entgegenstehen.

Da die Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens ergeben hat, dass unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und im Einreichprojekt inkl. Projektänderung 2016 enthaltenen und die von den Sachverständigen als zusätzlich erforderlich erachteten Maßnahmen in den der Umweltverträglichkeitsprüfung nachfolgenden Genehmigungsverfahren berücksichtigt bzw. bei der Detailplanung, Errichtung und Erhaltung des Vorhabens durchgeführt werden, im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes während der Bau- und Betriebsphase gegeben ist, und diese Beurteilung sich auch im durchgeführten ergänzenden Genehmigungsverfahren nicht geändert hat, konnte die Genehmigung erteilt werden.

Die Auflagenvorschläge der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens bzw. des Umweltverträglichkeitsgutachten sowie die im Rahmen des ergänzenden Ermittlungsverfahrens zusätzlich als erforderlich erachteten Auflagenvorschläge wurden, soweit deren Vorschreibung in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie fällt, als Auflagen in den Bescheid übernommen, allenfalls, wo rechtlich geboten, klarer formuliert. Darüber hinaus wurden in den Bescheid zwei Bedingungen aufgenommen. Die erste Bedingung lautet dahingehend, dass die Verkehrsfreigabe des gegenständlichen Vorhabens nur dann erfolgen darf, wenn zumindest gleichzeitig der 1. Verwirklichungsabschnitt des Bundesstraßenbauvorhabens S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn, zum Verkehr freigegeben wird. Die zweite Bedingung knüpft aus Gründen der Verkehrssicherheit die Verkehrsfreigabe an die Ausstattung mehrerer Windkraftanlagen des Windparks Obersiebenbrunn mit Rotorblattheizungen und ergibt sich daraus, dass der Projektwerberin keine diesbezüglichen Auflagen vorgeschrieben werden können.

Zu den im UVP-Verfahren bei der ho. Behörde aufgetretenen bzw. vorgebrachten gebiets- und artenschutzrechtlichen Fragen wurden die Ermittlungen soweit durchgeführt ist, dass die

zuständige Naturschutzbehörde keine Alternativenprüfung für das mit diesem Bescheid genehmigte Vorhaben durchführen muss.

Durch die zahlreichen Auflagen und Vorschreibungen wurde auch sichergestellt, dass der gegenständliche Bescheid zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beiträgt. Darüber hinaus wurde im Zuge von Koordinierungsbesprechungen mit der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 und der Behörde gemäß § 24 Abs. 4 UVP-G 2000 ebenfalls idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 abgestimmt, dass die Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens auch in deren Verfahren berücksichtigt werden.

VI.2. Bestimmung des Straßenverlaufes nach dem BStG 1971 und Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen des IG-L

§ 34 BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 7/2017 lautet (auszugsweise):

„Inkrafttreten, Außerkraftsetzung von Vorschriften

§ 34.

...

(8) Das Inhaltsverzeichnis und die §§ 5, 5a, 5b, 5c, 5d, 10 Abs. 3 und 4, 31a, 35 und 37 sowie die Verzeichnisse 1 und 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 62/2011 treten mit dem auf die Kundmachung folgenden Tag in Kraft. Für den Übergang zur neuen Rechtslage gilt Folgendes:

- 1. § 5 Abs. 1 Z 1 und Abs. 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 62/2011 ist auf die in den Verzeichnissen 1 und 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 24/2010 beschriebenen Straßenzüge nicht anzuwenden.*
- 2. § 5 Abs. 1 Z 2 und Abs. 4 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 62/2011 ist auf Vorhaben nicht anzuwenden, für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Novelle ein Genehmigungsverfahren nach diesem Bundesgesetz oder nach dem UVP-G 2000 anhängig ist.*
- 3. In der Zeit bis 19. Dezember 2013 dürfen Tätigkeiten, die nach diesem Bundesgesetz zertifizierten Straßenverkehrssicherheitsgutachtern gemäß § 5a bzw. § 5b vorbehalten sind, auch von Personen durchgeführt werden, die hinsichtlich der fachlichen Qualifikation zumindest die Voraussetzungen des § 5a Abs. 2 Z 1 erfüllen.*
- 4. Die Voraussetzung des § 5a Abs. 2 Z 2 gilt für Personen als erfüllt, die vor Inkrafttreten dieser Novelle eine spezifische Ausbildung zum Straßenverkehrssicherheitsgutachter erfolgreich absolviert haben, welche in Inhalt und Umfang mit dem Lehrgang gemäß § 5c Abs. 3 vergleichbar ist. Sofern diese Personen um Zertifizierung ansuchen, hat das Gutachten der Ausbildungseinrichtung gemäß § 5c Abs. 1 insbesondere auch dazu Stellung zu nehmen, ob die absolvierte Ausbildung in Inhalt und Umfang mit dem Lehrgang gemäß § 5c Abs. 3 vergleichbar ist.*

...

(10) § 4 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 5/2017 tritt drei Monate nach der Kundmachung dieses Bundesgesetzes in Kraft. Auf Vorhaben, für die vor dem Inkrafttreten des § 4 Abs. 1 in der novellierten Fassung ein Trassenfestlegungsverfahren nach § 4 Abs. 1 eingeleitet wurde, ist § 4 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 96/2013 anzuwenden. Die nach den bisherigen Bestimmungen erlassenen Verordnungen gelten als Verordnungen nach diesem Gesetz weiter.

...“

§ 4 Abs. 1 BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 96/2013 lautet:

„Bestimmung des Straßenverlaufes, Ausbau und Auflassung von Straßenteilen

§ 4. (1) Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, die Umweltverträglichkeit und die Erfordernisse des Verkehrs, darüber hinaus die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs. 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Bescheid zu bestimmen. Hiezu können im Bescheid die erforderlichen Auflagen, Bedingungen und Befristungen vorgeschrieben werden. Dieser Bescheid hat dingliche Wirkung und tritt außer Kraft, wenn nicht binnen 10 Jahren ab Rechtskraft mit wesentlichen Baumaßnahmen zur Errichtung begonnen wurde. Wenn dies zweckmäßig erscheint, kann die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens über Antrag in Abschnitten genehmigt werden.“

§ 7 BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 7/2017 lautet (auszugsweise):

„II. Planung, Bau, Betrieb und Erhaltung Grundsätze und objektiver Nachbarschutz

§ 7. (1) Die Bundesstraßen sind derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützlich sind; hierbei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen.

...

(3) Bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen ist vorzusehen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen sind nur zu ergreifen, wenn dies im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden kann.

(4) Die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Bau und den Betrieb der Bundesstraße (Abs. 3) kann auch dadurch erfolgen, dass auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers geeignete Maßnahmen gesetzt werden, insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, Einbau von Lärmschutzfenstern und dergleichen, sofern die Erhaltung und allfällige Wiederherstellung durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt ist.

...“

§ 7a BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 7/2017 lautet:

„Subjektiver Nachbarschutz

§ 7a. (1) Eine Bestimmung des Straßenverlaufes nach § 4 Abs. 1 ist nur zulässig, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird,

a) dass das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet werden und

b) dass das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

(2) Nachbarn im Sinne dieser Bestimmung sind alle Personen, die durch den Bau oder den Betrieb, oder deren Eigentum oder sonstige dingliche Rechte dadurch gefährdet werden könnten. Als Nachbarn gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe der Bundesstraße aufhalten und nicht im Sinne des vorherigen Satzes dinglich berechtigt sind. Als Nachbarn gelten jedoch die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich, wie etwa in Beherbergungsbetrieben, Krankenanstalten und Heimen regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, und die Erhalter von Schulen hinsichtlich des Schutzes der Schüler, der Lehrer und der sonst in Schulen ständig beschäftigten Personen.

(3) Einwendungen, die sich auf zivilrechtliche Ansprüche beziehen, sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

(4) Einwendungen, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte, abgesehen von den Rechten nach Abs. 1 lit. a, zum Inhalt haben, sind als unbegründet abzuweisen, wenn das öffentliche Interesse an der Errichtung der Bundesstraße größer ist, als der Nachteil, der der Partei durch die Bestimmung des Straßenverlaufes erwächst. Subjektive Rechte gemäß Abs. 1 lit. b können nach Maßgabe der Bestimmungen über die Enteignung (§§ 17ff) eingeschränkt werden.

(5) Im Rahmen einer Verordnung im Sinne des § 7 Abs. 2 ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auch ermächtigt, Bestimmungen über betriebs- und baubedingte Immissionen von Bundesstraßenvorhaben zu erlassen. In einer solchen Verordnung können insbesondere der Anwendungsbereich, die Ermittlungsmethoden, Schwellen- und Grenzwerte, ein Beurteilungsmaßstab, Umfang und Dauer des Anspruchs auf Maßnahmen zum Schutz vor Immissionen und die Art der Festlegung und der Durchführung von Maßnahmen geregelt werden.

(6) Bei der Beurteilung der Auswirkungen von Immissionen ist darauf abzustellen, wie sich diese auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

(7) Wird bei objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen die Zustimmung durch den Eigentümer oder sonst Berechtigten zur Umsetzung verweigert oder trotz Zustimmung in Folge die Umsetzung der Maßnahmen nicht oder nicht rechtzeitig ermöglicht, ist der Nachbar so zu behandeln, als wären die Maßnahmen gesetzt worden. Der Anspruch des Eigentümers oder sonst Berechtigten auf Umsetzung der Maßnahmen bleibt jedenfalls für einen Zeitraum von drei Jahren ab Verkehrsfreigabe aufrecht.“

§ 15 BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 7/2017 lautet:

„Bundesstraßenbaugelände

§ 15. (1) Nach Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) dürfen auf den von der künftigen Straßentrasse betroffenen Grundstücksteilen (Bundesstraßenbaugelände) Neu-, Zu- und Umbauten nichtvorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. § 14 Abs. 3 und Abs. 4 gelten sinngemäß.

(2) Als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 sind alle jene anzusehen, die in einem Geländestreifen um die künftige Straßenachse liegen, dessen Breite in einer Verordnung oder einen Bescheid gemäß § 4 Abs. 1 entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegt wird

und bei Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen insgesamt 150 m, bei Kollektorfahrbahnen, zweiten Richtungsfahrbahnen, Zu- und Abfahrtstraßen und Rampen von Bundesstraßen insgesamt 75 m nicht überschreiten darf.

(3) Nach Ablauf von 3 Jahren nach In-Kraft-Treten einer Verordnung oder Rechtskraft des Bescheides über die Erklärung zum Bundesstraßenbaugesamt haben die betroffenen Liegenschaftseigentümer bzw. allfällige Bergbauberechtigte Anspruch auf Einlösung der bezüglichen Grundstücksteile durch den Bund (Bundesstraßenverwaltung), sofern ihnen eine Ausnahmegewilligung nach Abs. 1, letzter Satz verweigert wurde. Die Bestimmungen der §§ 17 ff finden sinngemäß Anwendung.

(4) Mit dem Bau und dem Wirksamwerden der Bestimmung des § 21 treten die mit der Erklärung zum Bundesstraßenbaugesamt verbundenen Rechtsfolgen außer Kraft.“

§ 32 BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 7/2017 lautet:

„VI. Behörden und Rechtsschutz Behörden

§ 32. Behörden im Sinne dieses Bundesgesetzes sind

1. der Landeshauptmann für alle Angelegenheiten, die nicht dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorbehalten sind,
2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Erlassung von Verordnungen und Bescheiden, die ihm nach diesem Bundesgesetz vorbehalten sind.“

Die zitierten Bestimmungen des BStG 1971 sehen zusammengefasst vor, dass der Bundesminister/die Bundesministerien für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) den Straßenverlauf einer Bundesstraße im Rahmen der Verzeichnisse des BStG 1971 durch Festlegung der Straßenachse auf Grundlage eines konkreten Projektes durch Bescheid zu bestimmen hat.

Gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 idF BGBl. I Nr. 96/2013, welcher aufgrund der Übergangsvorschrift des § 34 Abs. 10 BStG 1971 anzuwenden ist, hat die Behörde bei ihrer Entscheidung auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a BStG 1971, auf die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, die Umweltverträglichkeit, die Erfordernisse des Straßenverkehrs und die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie auf die Ergebnisse der Anhörung Bedacht zu nehmen.

Beurteilungsmaßstäbe sind gemäß § 7 Abs. 1 BStG 1971 die gefahrlose Benutzbarkeit der Bundesstraße unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmte Umstände und die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie die Umweltverträglichkeit.

Gemäß § 7 Abs. 3 BStG 1971 ist bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen vorzusorgen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden.

In der Entscheidung der Behörde ist auch der Schutz der Nachbarn im Sinne der Bestimmung des § 7a BStG 1971 zu berücksichtigen, wonach eine Bestimmung des Straßenverlaufes nach § 4 Abs. 1 leg. cit. nur zulässig ist, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird, dass einerseits das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet und andererseits das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

Das Vorliegen dieser Kriterien wurde im Rahmen des Ermittlungsverfahrens geprüft.

Zur Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit wird auf die Ausführungen in Punkt VI.1. der Begründung dieses Bescheides (Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000) verwiesen. Das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben wurde einem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren nach den entsprechenden Bestimmungen des UVP-G 2000 unterzogen und für umweltverträglich befunden. Auch hinsichtlich des Schutzes der Nachbarn kann auf das positive Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung verwiesen werden. Das diesbezügliche Ermittlungsverfahren ergab, dass – bei Vorschreibung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen – weder das Leben und die Gesundheit der Nachbarn noch das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

Zu den Kriterien der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Bedachtnahme auf die Erfordernisse des Verkehrs und auf die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges hält der Sachverständige für den Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit in seinem Teilgutachten zusammengefasst fest, dass diese Kriterien bei Einhaltung der als unbedingt erforderlichen Maßnahmen erfüllt sind.

Vor diesem Hintergrund gelangt die ho. Behörde zur Überzeugung, dass das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben auf die Erfordernisse des Straßenverkehrs und die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges ausreichend Bedacht nimmt, die gefahrlose Benutzbarkeit der zu errichtenden Bundesstraße gegeben ist und das Vorhaben den einschlägigen Kriterien der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs entspricht.

Weiters hat die erkennende Behörde, wie bereits oben anhand der Rechtslage dargestellt, auf die Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens Bedacht zu nehmen. Die Voraussetzung der Wirtschaftlichkeit wurde von der zuständigen Fachabteilung IV/IVVS1 des ho. Bundesministeriums geprüft und die Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens auch unter Berücksichtigung der von den Sachverständigen als zusätzlich erforderlich erachteten Maßnahmen bestätigt.

Aufgrund dieser Ausführungen gelangt die ho. Behörde zu dem Ergebnis, dass die Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens gegeben ist.

Die ho. Behörde kommt daher – auch unter Berücksichtigung der im Rahmen der öffentlichen Auflage des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens bzw. der im Rahmen des gesamten Ermittlungsverfahrens eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen – zu dem Schluss, dass das gegenständliche Vorhaben die Voraussetzungen des § 4 in Verbindung mit den §§ 7 und 7a BStG 1971 erfüllt.

Im Rahmen des Verfahren nach dem BStG 1971 ist weiters zu prüfen, ob das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß Immissionsschutzgesetz Luft erfüllt.

§ 20 Abs. 1, 2 und 3 Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 73/2018, lautet:

„Genehmigungsvoraussetzungen

§ 20. (1) Anlagen, die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften des Bundes einer Genehmigungspflicht unterliegen, und der Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes bedürfen keiner gesonderten luftreinhalterechtlichen Genehmigung und es gelten die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen.

(2) Emissionen von Luftschadstoffen sind nach dem Stand der Technik (§ 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002) zu begrenzen.

(3) Sofern in dem Gebiet, in dem eine neue Anlage oder eine emissionserhöhende Anlagenerweiterung oder ein Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes genehmigt werden soll, bereits mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM10 gemäß Anlage 1a oder eine Überschreitung

- des um $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erhöhten Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM10 gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM_{2,5} gemäß Anlage 1b,
- eines in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenzwertes,
- des Halbstundenmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Tagesmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Halbstundenmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Grenzwertes für Blei in PM10 gemäß Anlage 1a oder
- des Grenzwerts für Arsen, Kadmium, Nickel oder Benzo(a)pyren gemäß Anlage 1a

vorliegt oder durch die Genehmigung zu erwarten ist, ist die Genehmigung nur dann zu erteilen, wenn

1. die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten oder
2. der zusätzliche Beitrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß beschränkt wird und die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung, insbesondere auf Grund eines Programms gemäß § 9a oder eines Maßnahmenkatalogs gemäß § 10 dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 34/2003, ausreichend kompensiert werden, so dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weiteren Überschreitungen der in diesem Absatz angeführten Werte anzunehmen sind, sobald diese Maßnahmen wirksam geworden sind.“

Anlage 1a und 1b des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 73/2018, lauten:

„Anlage 1a: Immissionsgrenzwerte

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit in ganz Österreich gelten die Werte in nachfolgender Tabelle:

Konzentrationswerte in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (ausgenommen CO: angegeben in mg/m^3)

Luftschadstoff	HMW	MW8	TMW	JMW
Schwefeldioxid	200 *)		120	
Kohlenstoffmonoxid		10		
Stickstoffdioxid	200			30 **)
Schwebstaub	(Anm.: tritt am 31. 12. 2004 außer Kraft)			

PM_{10}	50 (***)	40
Blei in PM_{10}		0,5
Benzol		5
Arsen		6 (***)
Kadmium		5 (***)
Nickel		20 (***)
Benzo(a)pyren		1 (***)

*) Drei Halbstundenmittelwerte pro Tag, jedoch maximal 48 Halbstundenmittelwerte pro Kalenderjahr bis zu einer Konzentration von $350 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gelten nicht als Überschreitung.

**) Der Immissionsgrenzwert von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ist ab 1. Jänner 2012 einzuhalten. Die Toleranzmarge beträgt $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und wird am 1. Jänner jedes Jahres bis 1. Jänner 2005 um $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ verringert. Die Toleranzmarge von $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Toleranzmarge von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2010. Im Jahr 2012 ist eine Evaluierung der Wirkung der Toleranzmarge für die Jahre 2010 und 2011 durchzuführen. Auf Grundlage dieser Evaluierung hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend gegebenenfalls den Entfall der Toleranzmarge mit Verordnung anzuordnen.

***) Pro Kalenderjahr ist die folgende Zahl von Überschreitungen zulässig: ab In-Kraft-Treten des Gesetzes bis 2004: 35; von 2005 bis 2009: 30; ab 2010: 25.

****) Gesamtgehalt in der PM_{10} -Fraktion als Durchschnitt eines Kalenderjahres.

Anlage 1b: Immissionsgrenzwert für $PM_{2,5}$

zu § 3 Abs. 1

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration von $PM_{2,5}$ gilt der Wert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert). Der Immissionsgrenzwert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ist ab dem 1. Jänner 2015 einzuhalten."

Auf Grund des § 3 Abs. 5 IG-L wurde die Verordnung über Immissionsgrenzwerte und Immissionsziele zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation, BGBl. II Nr. 298/2001, erlassen. Diese Verordnung lautet:

„§ 1. Stickstoffoxide im Sinne dieser Verordnung sind die Summe von Stickstoffmonoxid und Stickstoffdioxid, ermittelt durch die Addition als Teile auf eine Milliarde Teile und ausgedrückt als Stickstoffdioxid in $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

§ 2. Zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation werden folgende Immissionsgrenzwerte festgelegt:

1. $20 \mu\text{g}$ Schwefeldioxid/ m^3 für das Kalenderjahr und das Winterhalbjahr (1. Oktober bis 31. März);
2. $30 \mu\text{g}$ Stickstoffoxide/ m^3 für das Kalenderjahr.

§ 3. Zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation werden folgende Zielwerte festgelegt:

1. $50 \mu\text{g}$ Schwefeldioxid/ m^3 als Tagesmittelwert;
2. $80 \mu\text{g}$ Stickstoffdioxid/ m^3 als Tagesmittelwert."

Gemäß § 20 Abs. 1 IG-L bedarf der Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes keiner gesonderten luftreinhalterrechtlichen Genehmigung, es gelten jedoch die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 leg. cit. als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen.

Hinsichtlich der Genehmigungsvoraussetzung des § 20 Abs. 2 IG-L kann auf die Ausführungen zum Genehmigungskriterium des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 (siehe Punkt VI.1.1 der Begründung) verwiesen werden, da der in § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 verwendete Begriff „Schadstoffe“ auch Luftschadstoffe im Sinne des IG-L umfasst. Die ho. Behörde ist daher der Auffassung, dass beim gegenständlichen Vorhaben die Luftschadstoffemissionen sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase nach dem Stand der Technik begrenzt werden.

§ 20 Abs. 3 IG-L normiert, dass in einem Gebiet, in dem eine straßenrechtlich genehmigungspflichtige Straße errichtet werden soll, wenn bestimmte Luftreinhaltewerte bereits überschritten oder deren Überschreitung durch die Genehmigung zu erwarten ist, die Genehmigung nach Abs. 3 Z 1 leg. cit. nur dann zu erteilen ist, wenn die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung liefern, d.h. die Zusatzbelastungen irrelevant sind.

Aus der Ergänzung des Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima ergibt sich, dass das Untersuchungsgebiet nach der NÖ Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung Feinstaub (PM10) im Sanierungsgebiet Wiener Umland liegt. Der Bezirk Gänserndorf ist zudem als Belastetes Gebiet (Luft) nach UVP-G ausgewiesen.

Gemäß dem Teilgutachten bzw. der Ergänzung des Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima wird der Grenzwert für den PM10-JMW sowohl in der Bau- als auch Betriebsphase eingehalten. Hinsichtlich des Grenzwerts für den PM10-TMW und der Anzahl der Überschreitungstage ist für die Betriebsphase festzuhalten, dass die zulässige Anzahl von Überschreitungstagen nicht überschritten wird. In Bezug auf die Bauphase stellte die Sachverständige fest, dass auch bei einer Maximalfallbetrachtung die zulässige Anzahl von Überschreitungstagen an einem Aufpunkt zwar erreicht, aber nicht überschritten wird, an allen anderen Aufpunkten wird diese unterschritten. Ergänzend dazu verweist die Sachverständige auf die gesunkene PM10-Vorbelastung im weiteren Untersuchungsraum und dass damit Überschreitungen des PM10-Kurzfristmittelwertes nicht zu erwarten sind. Hinsichtlich des JMW-Grenzwerts für PM2,5 ergibt sich aus dem Teilgutachten bzw. der Ergänzung des Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima, dass dieser Grenzwert eingehalten wird. Im Übrigen ist festzuhalten, dass ein umfangreiches Auflagenbündel zur Reduktion der Feinstaubbelastung in der Bauphase einschließlich eines Monitorings vorgeschrieben wurde.

In Bezug auf die in § 20 Abs. 3 IG-L festgesetzten Grenzwerte für Stickstoffdioxid hielt die Sachverständige im Teilgutachten bzw. der Ergänzung des Teilgutachten sowie ihrer ergänzenden Stellungnahme aufgrund der Aktualisierung des Handbuchs Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs auf Version 3.3 fest, dass diese Grenzwerte weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase überschritten werden.

Hinsichtlich der weiteren in § 20 Abs. 3 genannten Grenzwerte für SO₂, Benzo(a)pyren, Blei, Arsen, Nickel und Cadmium ergibt sich aus dem Teilgutachten bzw. der Ergänzung des Teilgutachten, dass die vorhabensbedingten Änderungen des Konzentrationsniveaus dieser Luftschadstoffe sehr gering sind und als unerheblich eingestuft werden können. Im Hinblick

auf die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation ist festzuhalten, dass in Bezug auf NO_x von keiner vorhabensbedingten Überschreitung des Immissionsgrenzwertes auszugehen ist und die vorhabensbedingte SO₂-Zusatzbelastung in der Bauphase vernachlässigbar gering, in der Betriebsphase nicht relevant ist.

Zusammengefasst ist daher festzustellen, dass es durch das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase bei den in § 20 Abs. 3 IG-L angeführten Luftschadstoffen zu keinen bzw. keinen relevanten Grenzwertüberschreitungen kommt. Die Genehmigungsvoraussetzung des § 20 Abs. 3 IG-L ist daher für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben erfüllt.

Zusammenfassung

Die ho. Behörde kommt daher zu dem Schluss, dass das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben die Voraussetzungen des § 4 iVm §§ 7 und 7a BStG 1971 sowie die zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 IG-L erfüllt.

Bundesstraßenbaugebiet gemäß § 15 BStG 1971

Gemäß § 15 Abs. 1 BStG 1971 dürfen nach Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1 leg. cit.) auf den von der künftigen Straßentrasse betroffenen Grundstücksteilen (Bundesstraßenbaugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden, wobei ein Entschädigungsanspruch hieraus nicht abgeleitet werden kann.

Nach § 15 Abs. 2 BStG 1971 sind als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 all jene anzusehen, die in einem Geländestreifen um die künftige Straßenachse liegen, dessen Breite in einer Verordnung oder einem Bescheid gemäß § 4 Abs. 1 leg. cit. den örtlichen Verhältnissen entsprechend festgelegt wird und bei Bundesstraßen insgesamt 150 m und bei Rampen von Bundesstraßen 75 m nicht überschreiten darf.

Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes, die sich aus dem bereits oben genannten Trassenplan ergeben, wurden gemäß § 15 Abs. 2 BStG 1971 den örtlichen Verhältnissen entsprechend um die künftige Achse der Bundesstraße mit einem Geländestreifen von 150 m bzw. um die künftigen Achsen der Rampen mit einem Geländestreifen von 75 m festgelegt.

Sicherheitsmanagement

Gemäß § 5 Abs. 1 BStG 1971 sind für Bundesstraßen, die Teil des transeuropäischen Netzes sind, Instrumente des Sicherheitsmanagements der Straßenverkehrsinfrastruktur, insbesondere ein Straßenverkehrssicherheitsaudit, vorzusehen. Gemäß der Übergangsvorschrift des § 34 Abs. 8 Z 2 sind § 5 Abs. 1 Z 2 und Abs. 4 in der Fassung des BGBl. I Nr. 62/2011 auf Vorhaben nicht anzuwenden, für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Novelle nach diesem Bundesgesetz oder nach dem UVP-G 2000 anhängig ist. Nachdem das gegenständliche Vorhaben vor Inkrafttreten des BGBl. I Nr. 62/2011 anhängig gemacht wurde, ist diese Bestimmung nicht anzuwenden.

VI.3. Bewilligung nach dem ForstG 1975

Die maßgeblichen Bestimmungen des Forstgesetzes 1975 (ForstG 1975), BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 56/2016 lauten (auszugsweise):

„Rodung

§ 17. (1) Die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur (Rodung) ist verboten.

(2) Unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 1 kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht.

(3) Kann eine Bewilligung nach Abs. 2 nicht erteilt werden, kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt.

(4) Öffentliche Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 sind insbesondere begründet in der umfassenden Landesverteidigung, im Eisenbahn-, Luft- oder öffentlichen Straßenverkehr, im Post- oder öffentlichen Fernmeldewesen, im Bergbau, im Wasserbau, in der Energiewirtschaft, in der Agrarstrukturverbesserung, im Siedlungswesen oder im Naturschutz.

(5) Bei der Beurteilung des öffentlichen Interesses im Sinne des Abs. 2 oder bei der Abwägung der öffentlichen Interessen im Sinne des Abs. 3 hat die Behörde insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

...

Rodungsbewilligung; Vorschriften

§ 18. (1) Die Rodungsbewilligung ist erforderlichenfalls an Bedingungen, Fristen oder Auflagen zu binden, durch welche gewährleistet ist, dass die Walderhaltung über das bewilligte Ausmaß hinaus nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere sind danach

1. ein Zeitpunkt festzusetzen, zu dem die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck nicht erfüllt wurde,
 2. die Gültigkeit der Bewilligung an die ausschließliche Verwendung der Fläche zum beantragten Zweck zu binden oder
 3. Maßnahmen vorzuschreiben, die
 - a) zur Hintanhaltung nachteiliger Wirkungen für die umliegenden Wälder oder
 - b) zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen des Waldes (Ersatzleistung)
- geeignet sind.

(2) In der die Ersatzleistung betreffenden Vorschrift ist der Rodungswerber im Interesse der Wiederherstellung der durch die Rodung entfallenden Wirkungen des Waldes zur Aufforstung einer Nichtwaldfläche (Ersatzaufforstung) oder zu Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes zu verpflichten. Die Vorschrift kann auch dahin lauten, dass der Rodungswerber die Ersatzaufforstung oder die Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes auf Grundflächen eines anderen Grundeigentümers in der näheren Umgebung der Rodungsfläche auf Grund einer nachweisbar getroffenen Vereinbarung durchzuführen hat. Kann eine Vereinbarung zum Zeitpunkt der Erteilung der Rodungsbewilligung nicht nachgewiesen werden, ist die Vorschrift einer Ersatzleistung mit der Wirkung möglich, dass die bewilligte Rodung erst durchgeführt werden darf, wenn der Inhaber der Rodungsbewilligung die schriftliche

Vereinbarung mit dem Grundeigentümer über die Durchführung der Ersatzleistung der Behörde nachgewiesen hat.

(3) Ist eine Vorschreibung gemäß Abs. 2 nicht möglich oder nicht zumutbar, so hat der Rodungswerber einen Geldbetrag zu entrichten, der den Kosten der Neuaufforstung der Rodungsfläche, wäre sie aufzuforsten, entspricht. Der Geldbetrag ist von der Behörde unter sinngemäßer Anwendung der Kostenbestimmungen der Verwaltungsverfahrensgesetze vorzuschreiben und einzuheben. Er bildet eine Einnahme des Bundes und ist für die Durchführung von Neubewaldungen oder zur rascheren Wiederherstellung der Wirkungen des Waldes (§ 6 Abs. 2) nach Katastrophenfällen zu verwenden.

(4) Geht aus dem Antrag hervor, dass der beabsichtigte Zweck der Rodung nicht von unbegrenzter Dauer sein soll, so ist im Bewilligungsbescheid die beantragte Verwendung ausdrücklich als vorübergehend zu erklären und entsprechend zu befristen (befristete Rodung). Ferner ist die Auflage zu erteilen, dass die befristete Rodungsfläche nach Ablauf der festgesetzten Frist wieder zu bewalden ist.

...

Rodungsverfahren

§ 19. (1) Zur Einbringung eines Antrags auf Rodungsbewilligung sind berechtigt:

1. der Waldeigentümer,
2. der an der zur Rodung beantragten Waldfläche dinglich oder obligatorisch Berechtigte in Ausübung seines Rechtes unter Nachweis der Zustimmung des Waldeigentümers,
3. die zur Wahrnehmung der öffentlichen Interessen im Sinne des § 17 Abs. 3 Zuständigen,
4. in den Fällen des § 20 Abs. 2 auch die Agrarbehörde,
5. in den Fällen von Rodungen für Anlagen zur Erzeugung, Fortleitung, Verteilung und Speicherung von Energieträgern die Unternehmen, die solche Anlagen betreiben, soweit zu ihren Gunsten enteignet werden kann oder Leitungsrechte begründet werden können, vorbehaltlich der Zustimmung des gemäß Z 3 Zuständigen,
6. in den Fällen von Rodungen für Eisenbahnzwecke die Inhaber von Konzessionen gemäß § 14 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, oder gemäß § 25 des Seilbahngesetzes 2003, BGBl. I Nr. 103.

...

(8) Wird auf Grund eines Antrags gemäß Abs. 1 Z 3, 5 oder 6 eine Rodungsbewilligung erteilt, so darf die Rodung erst durchgeführt werden, wenn derjenige, zu dessen Gunsten die Rodungsbewilligung erteilt worden ist, das Eigentumsrecht oder ein sonstiges dem Rodungszweck entsprechendes Verfügungsrecht an der zur Rodung bewilligten Waldfläche erworben hat."

Die Projektwerberinnen beantragten die dauernde Rodung von Rodeflächen im Ausmaß von 104.373 m² und eine befristete Rodung im Ausmaß von 48.038 m².

Gemäß § 19 Abs. 1 Z 3 ForstG 1975 sind zur Einbringung eines Antrages auf Rodungsbewilligung auch die zur Wahrnehmung der öffentlichen Interessen im Sinne des § 17 Abs. 3 leg. cit. Zuständigen berechtigt. Gemäß § 2 Abs. 1 ASFINAG-Gesetz ist der Unternehmensgegenstand der ASFINAG die Finanzierung, die Planung, der Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen, einschließlich der hierzu notwendigen und zweckdienlichen Infrastruktur. Analog dazu verfolgt das Land Niederösterreich bezüglich des Baus und der

Erhaltung von Landesstraßen das öffentliche Interesse des öffentlichen Straßenverkehrs. Die Antragsteller verfolgen somit das öffentliche Interesse des öffentlichen Straßenverkehrs und sind daher antragslegitimiert im Sinne des § 19 Abs. 1 Z 3 ForstG 1975.

Nach § 17 Abs. 1 ForstG 1975 ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als solche der Waldkultur (Rodung) grundsätzlich verboten. Gemäß § 17 Abs. 2 ForstG 1975 kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht. Kann eine Rodungsbewilligung gemäß Abs. 2 leg. cit. nicht erteilt werden, weil ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung besteht, so kann die Behörde eine Rodungsbewilligung gemäß § 17 Abs. 3 ForstG 1975 erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt. Ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 leg. cit. kann u.a. im öffentlichen Straßenverkehr begründet sein.

Ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung ist dann als gegeben zu erachten, wenn es sich um Waldflächen handelt, denen mittlere oder hohe Schutzwirkung, mittlere oder hohe Wohlfahrtswirkung oder hohe Erholungswirkung gemäß Waldentwicklungsplan zukommt. Der Waldentwicklungsplan kann aber wegen seines groben Rasters bloß einen – wenn auch wichtigen – Anhaltspunkt für die Bewertung des Einzelfalles im Gutachten liefern; er ist eine Planungsgrundlage. Von einem besonderen öffentlichen Interesse an der Walderhaltung ist auch dann auszugehen, wenn der Verlust der Wirkungen des zu rodenden Waldes so hoch eingestuft wird, dass Ausgleichsmaßnahmen unbedingt erforderlich erscheinen (vgl. Brawenz/Kind/Reindl, Forstgesetz 1975³, Anm. 4 zu § 17).

Im Waldentwicklungsplan (WEP) wird unter anderem die Wertigkeit der überwirtschaftlichen Waldfunktionen in den jeweiligen Funktionsflächen ausgewiesen:

Schutzwirkung:

Schutz vor Elementargefahren und schädigenden Umwelteinflüssen, Erhaltung der Bodenkraft gegen Erosion (1. Wertziffer)

Wohlfahrtswirkung:

Einfluss des Waldes auf die Umwelt (Ausgleich des Klimas und des Wasserhaushaltes, Reinigung und Erneuerung von Luft und Wasser) (2. Wertziffer)

Erholungswirkung:

Wirkung des Waldes als Erholungsraum (3. Wertziffer)

Die Leitfunktion ist in der Regel die Nutzwirkung des Waldes, außer in jenen Fällen, wo überwirtschaftliche Waldfunktionen mit der Wertziffer 3 belegt sind. Bei Ausweisung mehrerer überwirtschaftlicher Waldfunktionen mit der Wertziffer 3 gilt hinsichtlich der Leitfunktion die Reihenfolge Schutzfunktion > Wohlfahrtsfunktion > Erholungsfunktion.

Laut forsttechnischem Gutachten sind im WEP die Waldflächen im Untersuchungsraum mit der Werteziffernkombination 331 bzw. für größere Waldflächen in Ortsnähe mit 332 oder 333 ausgewiesen. Dies ergibt sich vor allem aus der geringen Waldausstattung dieses Teilraums und der vergleichsweise hohen Erosionsgefährdung durch Windabtrag und der Bedeutung der Waldflächen für den Klimaausgleich und den Wasserhaushalt. Die Waldflächen weisen somit eine hohe Schutz- und Wohlfahrtswirkung bzw. teilweise eine erhöhte und hohe

Erholungsfunktion auf. Der forsttechnische Sachverständige hat die Ausweisungen im WEP anhand eigener Erhebungen überprüft und bestätigte diese in seinem Forsttechnischen Gutachten bzw. der Ergänzung seines Forsttechnischen Gutachtens. Darüber hinaus hielt er fest, dass es sich bei den Wäldern um Standortschutzwälder handelt, was die hohe Erhaltungswürdigkeit dieser Waldflächen zusätzlich unterstreicht.

Da den Rodeflächen somit eine hohe Wertigkeit gemäß Waldentwicklungsplan zukommt, es sich zudem um Standortschutzwälder handelt, gelangt die Behörde zum Ergebnis, dass ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung aller zur Rodung beantragten Waldflächen besteht. Eine Anwendung des § 17 Abs. 2 ForstG 1975 scheidet somit aus und es kommt nur eine Bewilligung der Rodung nach § 17 Abs. 3 ForstG 1975 in Betracht, die eine Interessenabwägung im Sinne des § 17 Abs. 3 ForstG 1975 erfordert.

Das öffentliche Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Flächen ist durch die Aufnahme der S 8 Marchfeld Schnellstraße als hochrangige Straßenverbindung in das Verzeichnis 2 des Bundesstraßengesetzes 1971 dokumentiert. Der gegenständliche Abschnitt Schnellstraße dient der Verbesserung der Erreichbarkeit (in) der Region, der Attraktivierung des Standortes Wien und dadurch der Erhöhung der Attraktivität bestehender Wirtschaftsstandorte, der Verbesserung der Verkehrsqualität im hoch- und niederrangigen Straßennetz und der Verringerung von Emissionen in vielen Ortsdurchfahrten, in Verbindung mit einem künftigen Abschnitt Ost auch der Schaffung einer hochrangigen Verbindung zwischen Wien und Bratislava und deren Einzugsbereichen. Darüber hinaus begründet sich dies auch durch das Erfordernis der Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen gemäß § 12 BStG 1971.

Es ist daher eine Interessenabwägung gemäß § 17 Abs. 3 ForstG 1975 vorzunehmen. Bei dieser ist gemäß § 17 Abs. 5 leg. cit. insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen und unter dieser Voraussetzung die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

Nach Ansicht der ho. Behörde überwiegen die oben dargestellten öffentlichen Interessen am Straßenbau die öffentlichen Interessen an der Walderhaltung. Nach der Ergänzung des Forsttechnischen Gutachtens sind die Auswirkungen durch Flächenbeanspruchung von Wald – unter Einbeziehung der Auswirkungen auf die Waldausstattung und auf die überwirtschaftlichen Waldfunktionen auch ohne Berücksichtigung der Ersatzaufforstungen – als vertretbar einzustufen. Die Verminderung der Waldausstattung in der näheren Umgebung der Rodeflächen als auch der regionalen Waldausstattung wurde als geringfügig eingestuft, auch wurden die Auswirkungen durch ein erhöhtes Windwurfrisiko als vertretbar eingestuft. Im Hinblick darauf überwiegen die o.a. Vorteile des gegenständlichen Vorhabens die Interessen an der Walderhaltung. Dabei war insbesondere zu berücksichtigen, dass der Gesetzgeber durch die Aufnahme der S 8 Marchfeld Schnellstraße in das Verzeichnis 2 des Bundesstraßengesetzes 1971 nach Durchführung einer Strategischen Prüfung Verkehr den Bedarf und damit das öffentliche Interesse an der Verwirklichung dieses Vorhabens feststellte und dieses öffentliche Interesse nunmehr durch die Bestimmung des Trassenverlaufes gemäß § 4 BStG 1971 konkretisiert wurde. Im Hinblick auf die Verlegung von Landesstraßen war auch die in § 12 BStG 1971 enthaltene gesetzliche Verpflichtung zur Aufrechterhaltung der Wegebeziehungen zu berücksichtigen.

Aufgrund der Ermittlungen im gegenständlichen Rodungsverfahren, insbesondere der forsttechnischen Begutachtung, gelangt die ho. Behörde somit zur Überzeugung, dass die Rodung zum Zwecke der Errichtung und des Betriebes der S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9), samt Nebenanlagen, bewilligt werden kann, da hierfür ein öffentliches Interesse im Sinne des Forstgesetzes gegeben ist, die Interessenabwägung im Hinblick auf die Rodungsmaßnahmen zum Ergebnis führt, dass dem öffentlichen Interesse am Straßenverkehr der Vorrang gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der beanspruchten Waldflächen einzuräumen ist. Durch die vorgeschriebenen Ersatzmaßnahmen, Ersatzaufforstungen im Gesamtausmaß von mindestens 313.119 m² und damit das dreifache der Dauerrodeflächen, wird dafür Sorge getragen, dass die durch die Rodung verloren gehenden Wirkungen ausgeglichen werden.

Durch weitere Auflagen ist gewährleistet, dass die Walderhaltung über das bewilligte Ausmaß hinaus nicht beeinträchtigt wird.

VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen

VII.1. Allgemeines

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die Einreichunterlagen sowie die Umweltverträglichkeitserklärung samt Modifikationen, Verbesserungen, Präzisierungen und Optimierungen, auf die erstellten Teilgutachten, die Stellungnahmen der Prüfgutachter zu den während der öffentlichen Auflage und ergänzend abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen, das darauf aufbauende Umweltverträglichkeitsgutachten, das Forsttechnische Gutachten und die Ergebnisse der mündlichen Verhandlung vom 5. – 8. April 2016, 23. – 25. Mai 2016, 3. Juni 2016, 21. – 23. November 2016 und 30. November 2016 sowie auf die im Rahmen des weiteren Ermittlungsverfahrens von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen und von den Prüfgutachtern abgegebenen Stellungnahmen.

Die erkennende Behörde hält das Umweltverträglichkeitsgutachten und die eingeholten Teilgutachten bzw. die Ergänzungen dazu als tragende Beweismittel hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens sowie das Forsttechnische Gutachten und die Ergänzung dazu hinsichtlich der einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen, die fachlichen Aussagen des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit im Hinblick auf die Beurteilung der Erfüllung der Kriterien gemäß § 4 BStG 1971 sowie die Stellungnahmen der ho. Fachabteilung IV/IVVS1 hinsichtlich des Vorliegens des Wirtschaftlichkeitskriteriums des BStG 1971 für vollständig, schlüssig und nachvollziehbar. Es wurden insbesondere die Umweltauswirkungen ausreichend dargestellt und es konnte schließlich festgestellt werden, dass durch das Vorhaben bei Vorschreibung der im Umweltverträglichkeitsgutachten vorgesehenen unbedingt erforderlichen Maßnahmen keinerlei Gefährdungen, erhebliche Belastungen bzw. unzumutbare Belästigungen von den bzw. für die im UVP-G 2000 genannten Schutzgütern ausgelöst werden.

Zu allen beurteilungsrelevanten Themen wurden Gutachten bzw. gutachterliche Stellungnahmen eingeholt, welche die Grundlage für das Umweltverträglichkeitsgutachten bilden. Die Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen wurden von in den jeweiligen

Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeidete Sachverständige eingetragen sind oder auch (in der Mehrzahl) wiederholt bei UVP-Verfahren – nicht nur bei Verfahren des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie – als Gutachter beigezogen wurden.

Die von der Behörde eingeholten Teilgutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen und Ergänzungen dazu sind methodisch einwandfrei und entsprechen – sowohl formal als auch inhaltlich – den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Gutachten auf die ihnen gestellten Fragestellungen ausführlich ein. In den einzelnen Gutachten wurden die Prüfmethode und das Prüfergebnis beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt es sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der von der Behörde beigezogenen Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an Gutachten gestellt werden.

Die Teilgutachten und das Umweltverträglichkeitsgutachten selbst bzw. die Ergänzungen dazu wurden vor ihrer Veröffentlichung darüber hinaus vom internen UVP-Koordinator im Hinblick auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit überprüft.

Der interne UVP-Koordinator, gegenständlich Herr Dipl.-Ing. Christof Rehling, ist Mitarbeiter der Abteilung IV/IVVS1 (Planung, Betrieb und Umwelt), deren MitarbeiterInnen für die fachliche Koordination von UVP-Verfahren zuständig sind. Es darf an dieser Stelle festgehalten werden, dass die MitarbeiterInnen der Abt. IV/IVVS1 fachkundig und somit für die Überprüfung der Gutachten geeignet sind.

Die Art und Weise, wie die Beweise (insbesondere die Gutachten) von der Behörde erhoben wurden, entspricht damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des AVG.

Auch inhaltlich sind die Teilgutachten bzw. die Ergänzungen dazu und die fachgutachterlichen Stellungnahmen schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen kann nicht erkannt werden. Sie sind daher der Entscheidung zu Grunde zu legen.

Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH kann ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht im Widerspruch stehendes Gutachten nur auf gleicher fachlicher Ebene durch ein gleichwertiges Gutachten oder durch fachlich fundierte Argumente tauglich bekämpft werden (vgl. VwGH 25.4.2003, 2001/12/0195 ua.). Nur Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen können auch ohne sachverständige Untermauerung aufgezeigt werden (vgl. VwGH 20.10.2005, 2005/07/0108; 2.6.2005, 2004/07/0039; 16.12.2004, 2003/07/0175).

Im Zuge des Verfahrens wurden von Verfahrensparteien Gegengutachten bzw. gutachterliche Stellungnahmen vorgelegt. Eine rechtliche Auseinandersetzung mit diesen und eine Beweismwürdigung dieser erfolgte zum Teil bereits oben unter Punkt IV. der Begründung bzw. wird im Folgenden unter Punkt VII.1.2 darauf eingegangen.

Bei Dr. Vrtala handelt es sich um einen Fachmann, dessen Vorbringen als privatgutachterliche Stellungnahme gewertet werden kann, soweit es sich um Lärm, Luftreinhalte-technik sowie Informatik handelt, in den anderen Fachbereichen nur insoweit, als informationstechnische Aspekte bestimmend sind. Bei Dr. Eisner und Dr. Zwicker handelt es sich um Fachleute, deren Vorbringen als privatgutachterliche Stellungnahmen gewertet werden können, soweit es sich um Belange aus dem Fachbereich Naturschutz handelt. Bei Durwyn Liley, BSc, Phd und Rachel Hoskin, BSc, handelt es sich ebenfalls um Fachleute, deren Vorbringen als privatgutachterliche Stellungnahmen gewertet werden können, soweit es sich um Belange aus dem Fachbereich Naturschutz handelt. Bei Dr. Wimmer handelt es sich ebenfalls um einen Fachmann, dessen Vorbringen als privatgutachterliche Stellungnahme gewertet werden kann, soweit es sich um Umweltbelange handelt.

Die weiteren im Zuge des Verfahrens insbesondere von Bürgerinitiativen und Umweltorganisationen vorgelegten – zum Teil sehr umfangreichen – Stellungnahmen erfüllten diese Anforderungen nicht. Die Sachverständigen setzten sich damit eingehend auseinander und konnten diese Vorbringen entkräften.

VII.2. Im Besonderen

VII.2.1. Verkehr und Verkehrssicherheit

Mit Schreiben vom 13. Oktober 2015 übermittelte die Bürgerinitiative Marchfeld ein „*Gutachten im UVP-Verfahren zur S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West KN S1/S8 – Ast Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9), Unsicherheiten und Vertrauensbereiche*“ vom 12. Oktober 2015 des Ingenieurbüros Dr. Vrtala, in dem neben den Fachbereichen Lärm und Luft auch der Fachbereich Verkehr angesprochen wird.

In der schriftlichen Stellungnahme verwies Dr. Vrtala auf die seines Erachtens im Fachbereich Verkehr bestehenden Unsicherheiten und legte anschließend detailliert dar, worin diese lägen. In Folge setzte sich der Sachverständige für den Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit Dr. Sammer, Em. O.Univ.-Prof. an der Universität für Bodenkultur und ausgewiesener Experte im Bereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, der sich auch mit Unsicherheiten und Vertrauensintervallen von Verkehrsmodellierungen und Verkehrsnachfrageprognosen beschäftigt, eingehend mit diesem Vorbringen auseinander und konnte dieses schlüssig und nachvollziehbar entkräften. Insbesondere hielt er in Bezug auf Unsicherheiten fest, dass 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, die Prognoseermittlung ausreichend dem Stand der Technik entsprechend erfolgte (im Detail wird auf den Stellungnahmenband 2 verwiesen).

In der mündlichen Verhandlung im April 2016 nahm Dr. Vrtala als fachlicher Vertreter der Bürgerinitiative Marchfeld und der Umweltorganisation VIRUS bzw. in einigen Punkten für die Stadtgemeinde Gerasdorf ausführlich Stellung zum Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit. Dr. Vrtala führte dabei zusammengefasst im Wesentlichen aus, dass es sich beim fiktiven Maximal-Planfall 2025, der zur Beurteilung der Umweltauswirkungen der Trasse herangezogen wurde, um kein Worst-Case-Szenario im Sinne von Qualivermo handle

und bemängelte weiters, dass die Planfälle 1-C und 1-E nicht zur Beschreibung der Umweltauswirkungen alleine geeignet seien und weiters, dass es neben den Landesstraßen ein weiteres untergeordnetes Netz gäbe, für das auch keine worst case Abschätzungen bzw. Konfidenzintervalle vorlägen.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit entgegnete darauf, dass die Vorlage einer worst case Abschätzung nicht notwendig sei, wenn der Erwartungswert der Prognose in Verbindung mit einem fachgerechten Monitoringkonzept herangezogen werde und bestätigte, dass dies auch dem Stand der Technik entspreche. Der Umgang mit dem Erwartungswert von Verkehrsnachfrageergebnissen für Umweltfachbereiche ist je nach Auswirkungsbereich gemäß dem entsprechenden Stand der Technik (laut Richtlinien) definiert. Zu den verwendeten Planfällen für das untergeordnete Straßennetz bestätigte der Sachverständige, dass für die UVP die Planfälle C-1 und D-1 die kritischen Situationen darstellen würden. Durch die Projekte des Landes, die in den weiteren Planfällen dargestellt sind, würden umweltsensible bebaute Bereiche eine Entlastung bekommen, dies wäre aber in den jeweiligen Landesverfahren zu berücksichtigen.

Seitens der ho. Behörde ist festzuhalten, dass das Vorbringen von Dr. Vrtala vom Sachverständigen im Zuge der mündlichen Verhandlung stichhaltig und ausreichend entkräftet wurde. Im Übrigen wird auch darauf verwiesen, dass der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit die Plausibilität der herangezogenen Planfälle bzw. Prognosen bereits im Zuge des Umweltverträglichkeitsgutachtens prüfte und bestätigen konnte, unabhängig davon ist festzuhalten, dass absehbare Entwicklungen im Verfahren berücksichtigt wurden.

Dr. Vrtala diskutierte in Folge mit dem Sachverständigen umfangreich die Anwendung des Erwartungswertes bzw. die Berücksichtigung von Unsicherheiten bzw. von Konfidenzintervallen, sowie das vom Sachverständigen vorgesehene Monitoring und beantragte anschließend (in eventu), das UVP Verfahren um Unsicherheiten zu erweitern, der Antragstellerin diesbezüglich eine Projektverbesserung vorzuschreiben und anschließend das Verfahren unter Berücksichtigung von Konfidenzintervallen fortzusetzen.

Aus Sicht der ho. Behörde ist dazu festzuhalten, dass sich der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit in der mündlichen Verhandlung mit sämtlichen Vorbringen – auch soweit dieses statistische bzw. mathematische Fragestellungen betraf – und allen Einwänden von Dr. Vrtala bezüglich Unsicherheiten umfassend auseinandersetzte und diese in einer schlüssigen und nachvollziehbaren Weise entkräftete. Es ist auch festzuhalten, dass die ho. Behörde die Heranziehung des Erwartungswertes, d.h. des Wertes mit der höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit, als dem Stand der Technik entsprechend ansieht. Eine entsprechende „Projektverbesserung“ ist demnach nicht erforderlich. In diesem Zusammenhang kann auch auf das Erkenntnis des BVwG vom 18. Mai 2018 „S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn“, Zl. W104 2108274-1, verwiesen werden: *„Der im Zuge des Gutachtens des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit im gegenständlichen Verfahren verwendete Erwartungswert der Verkehrsprognose ist etwa der Mittelwert der Prognose und entspricht der Verkehrsnachfrage mit der größten Eintrittswahrscheinlichkeit. Die Heranziehung des Erwartungswertes erfüllt somit [...] die gesetzlichen Vorgaben und stellt den Stand der Technik dar. [...] Um aber dennoch Restunsicherheiten ausschließen zu können, wurde vom Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit ein Monitoring vorgesehen, welches dem Vorsorgeprinzip entspricht.“*

Zusammenfassend wird von der Behörde in Bezug auf den Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit festgehalten, dass sich der Sachverständige im Zuge des Verfahrens eingehend und ausführlich mit den von der Projektwerberin vorgelegten (ergänzenden) Unterlagen auseinandergesetzt hat, diese gewissenhaft geprüft hat und darauf aufbauend seine fachliche Beurteilung und die dargelegten Schlüsse gezogen hat. Darüber hinaus hat er sich im Rahmen der Behandlung der eingelangten Stellungnahmen bzw. in der mündlichen Verhandlung mit allen Vorbringen und Einwendungen auseinandergesetzt und seine Schlüsse und Beurteilungen daraus plausibel dargelegt.

Keines der vorgebrachten Argumente entkräftet die Aussagen des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit oder lässt Zweifel daran entstehen.

VII.2.2. Lärm

Gutachterliche Stellungnahmen von Dr. Vrtala

Mit Schreiben vom 13. Oktober 2015 übermittelte die BürgerInitiative Marchfeld ein „Gutachten im UVP-Verfahren zur S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West KN S1/S8 – Ast Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9), Unsicherheiten und Vertrauensbereiche“ vom 12. Oktober 2015 des Ingenieurbüros Dr. Vrtala, in dem neben den Fachbereichen Verkehr und Luft auch der Fachbereich Lärm angesprochen wird.

In der schriftlichen Stellungnahme verwies Dr. Vrtala eingangs auf die seines Erachtens bereits im Fachbereich Verkehr bestehenden Unsicherheiten und legte anschließend detailliert dar, wo es weitere Unsicherheiten in der Lärmimmissionsberechnung gäbe, gerade auch im Hinblick auf die Bauphase.

Der Sachverständige für Lärm setzte sich im Stellungnahmenband ausführlich mit diesem Vorbringen auseinander und verwies diesbezüglich eingangs darauf, dass die Berechnungsmethode durch die BStLärmIV festgelegt werde, wonach im Speziellen die RVS 04.02.11 Lärmschutz und die ÖNORM ISO 9613-2:2008-07-01 anzuwenden sind. Diese Richtlinien stellen auch den Stand der Technik dar. In Folge setzte er sich im Detail in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise mit dem Vorbringen von Dr. Vrtala auseinander.

In der mündlichen Verhandlung im April 2016 setzte sich Dr. Vrtala wiederum in Vertretung der BürgerInitiative Marchfeld und der Umweltorganisation VIRUS mit dem Themenkreis Unsicherheiten im Zusammenhang mit den Lärmberechnungen (teils auch im Zusammenhang mit möglichen Unsicherheiten der Verkehrsprognose) auseinander. So hinterfragte Dr. Vrtala, wie sich die Situation ändern würde, wenn wie von der RVS 04.02.11 gestattet, der Erwartungswert um 0,2 dB höher wäre, führte etwaige Unsicherheiten in der RVS selbst an, beantragte Anlagen zur Kontrolle von Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie ein Verkehrsmonitoring mittels Section Control und setzte sich mit den Ausführungen des Sachverständigen für Lärm zum Ringversuch auseinander. Weiters setzte er sich mit dem Thema Messungen auseinander und beantragte ein kontinuierliches Monitoring des Baustellentransportverkehrs hinsichtlich der schweren nicht lärmarmen LKWs, und brachte Kritik an den vorgesehenen Maßnahmen des Sachverständigen für Lärm vor.

Der Sachverständige für Lärm setzte sich in der mündlichen Verhandlung eingehend mit den vorgebrachten Einwänden auseinander. Generell wies dieser im Hinblick auf das Thema Unsicherheiten darauf hin, dass eine Vorsorge durch das Monitoring erfolge. Darüber hinaus seien die Grenzwerte und Berechnungsmethoden durch die BStLärmIV festgelegt. Im Einzelnen wird auf die Verhandlungsschrift vom April und Mai 2016, S. 104ff, verwiesen.

Aus Sicht der ho. Behörde ist dazu festzuhalten, dass es dem Gutachter Dr. Vrtala nicht gelungen ist, das Teilgutachten bzw. die gutachterlichen Ausführungen des Sachverständigen für den Fachbereich in Zweifel zu ziehen. Die BStLärmIV regelt in § 7 und § 11 die Ermittlung und die Beurteilung der Lärmemissionen und -immissionen zu erfolgen hat. So sind gemäß § 7 leg. cit. diese nach für den 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. Es ist diesbezüglich auch auf den Beschluss des VfGH vom 27. November 2018, Zl. E 2583/2018-17, mit welchem die Behandlung einer Beschwerde die BStLärmIV betreffend abgelehnt wurde, zu verweisen. Wie der VfGH festhielt, entsprechen die in den angefochtenen Bestimmungen (Anmerkung: §§ 4, 5, 7 und 9 Abs. 3 BStLärmIV) festgelegten Werte sowie Berechnungsmethoden für Emissionen und Immissionen dem Stand der Technik. Es ist darauf hinzuweisen, dass die ho. Behörde als Verwaltungsbehörde an die Bestimmungen der BStLärmIV gebunden ist und diese zwingend anzuwenden hat. Die ho. Behörde erachtet auch das vorgesehene Monitoring im Fachbereich Lärm bzw. Verkehr für ausreichend. Bezüglich der im Zuge der mündlichen Verhandlung aufgetretenen Rechtsfragen wird auf Punkt IV.2. der Begründung verwiesen. Hinsichtlich des Vorbringens zur Bauphase wird auf die unter „*Vorbringen von Rechtsanwalt Dr. List bzw. Gutachterliche Stellungnahme von Dr. Wimmer*“ dargelegten Erwägungen verwiesen.

Im Hinblick auf die von Dr. Vrtala in Vertretung der Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien erhobenen Forderungen nach aktiven Lärmschutzmaßnahmen bzw. Berücksichtigung der Bodenaushubdeponie wurde den Ausführungen der Sachverständigen in der fortgesetzten mündlichen Verhandlung im Mai 2016 nicht mehr fachlich entgegengetreten (vgl. Verhandlungsschrift vom April und Mai 2016, S. 320f).

Vorbringen von Rechtsanwalt Dr. List bzw. Gutachterliche Stellungnahme von Dr. Wimmer

Die List Rechtsanwalts GmbH legte in der mündlichen Verhandlung am 23. Mai 2016 eine schriftliche Stellungnahme betreffend den Baulärm vor. Darin wurde – kurz zusammengefasst – eingewendet, dass die Emissionsansätze für Baumaschinen zu niedrig seien, die Emissionsansätze für LKWs zu niedrig seien, dass die Berechnungen des UVE-Fachbeitrags Baulärm mit richtiggestellten und ergänzten Emissionsansätzen zu wiederholen wären und die in der Emissionsberechnung ermittelten Ergebnisse mit Anpassungswerten zu beaufschlagen wären. Darüber hinaus wurde auch kritisiert, dass die Kumulierung der Bauphasen nicht berücksichtigt worden sei. In Folge wurden mehrere Anträge auf Überarbeitung der Schallimmissionsprognose gestellt (im Einzelnen siehe Beilage ./74 zur Verhandlungsschrift vom April und Mai 2016).

Der Fachbeitragersteller beantwortete in der mündlichen Verhandlung am 24. Mai 2016 die von Rechtsanwalt Dr. List vorgebrachten Punkte (vgl. S. 269 ff der Verhandlungsschrift). In Folge ging der Sachverständige für Lärm auf das Vorbringen bezüglich der Emissionsansätze,

der Kumulierung der Bauphasen und der Anpassungswerte ein (vgl. S. 272f der Verhandlungsschrift). Im Hinblick auf die Kumulierung der Bauphasen wies der Sachverständige darauf hin, dass die Immissionspegel auf dem Stand des Baukonzepts und Grobzeitplanes beruhen und Schwankungen in den Annahmen auftreten können. Es wurde daher ein Monitoring vorgeschrieben, um Konzentrationen von Lärmbelastung hintanhalten zu können.

In Folge replizierte Dr. Wimmer dahingehend, dass „auch nach Beratung durch einen renommierten lärmtechnischen Sachverständigen“ die Angaben zu den Lärmemissionen kaum nachvollziehbar seien, weil unklar sei, welche Ursprungsdaten für die einzelnen Geräte verwendet worden seien, ob und welche Umrechnung von Emissionen auf bestimmte Einsatzzeiträume stattgefunden habe, ob der baustellenbedingte LKW-Verkehr einer Flächen- oder Linienquelle zugeordnet worden sei und dass teilweise lärmintensive Tätigkeiten überhaupt nicht berücksichtigt worden seien. Es lägen zudem auch erhebliche Verdünnungen in die Fläche vor. Insgesamt forderte Dr. Wimmer nachvollziehbare Angaben zum Baulärm.

Der Sachverständige für Lärm erläuterte dazu in der Verhandlung, dass die Darstellung der Emissionen nachvollziehbar sei. Der Geräteeinsatz basiere auf dem Baukonzept, in den Anhängen seien die Geräte mit Einsatzdauern, etc. dargelegt. Zur Verdünnung der Lärmbelastung in der Fläche führt der Sachverständige aus, dass punktförmige Emissionsquellen angesetzt worden seien, diese werde für jeden Immissionspunkt auf der Fläche derart aufgestellt, dass zum jeweiligen Immissionsort die maximale Pegelspitze auftrete.

In der fortgesetzten mündlichen Verhandlung legte die List Rechtsanwalts GmbH einen weiteren Schriftsatz vom 18. November 2016 vor bzw. brachte in der mündlichen Verhandlung vor, dass vom Sachverständigen weiterhin nicht hinreichend detailliert und nachvollziehbar auf die bisherige Kritik eingegangen worden sei. Die Äußerung des Sachverständigen, dass die Darstellung der Emissionen zwar unüblich, aber nicht falsch und nachvollziehbar sei, könne die erforderliche transparente und nachvollziehbare Prüfung der Unterlagen nicht ersetzen und erfülle die Anforderungen an ein Sachverständigengutachten nicht (vg. Beilage ./7 zur Verhandlungsschrift vom November 2016).

Dem hielt der Sachverständige entgegen, dass die Projektwerberin in den vorgelegten Unterlagen (PAE-1.1) die Emissionen und die Modellierung detailliert beschrieben und aufgeschlüsselt habe. In dieser Unterlage finde sich eine Aufstellung über alle Bauphasen, Emissionsansätze von Geräten und LKWs mit Einsatzzeiten. Im Anhang erfolge eine genaue Aufstellung von alten und neuen Bauphasen, die Überlappungen seien mit den entsprechenden Emissionspegeln dargestellt, ebenso fänden sich Annahmen für die Modellbildung über die Fahrtstrecken.

Von Dr. Wimmer wurde in Folge daran Kritik geübt, dass bei größeren Fahrwegslängen der Abminderungsfaktor zu hoch sei, nicht klar dargestellt sei, wie die Umlegung auf die Bauphasen erfolgt sei, dass Wegstrecken in den Bauabschnitten ganz unterschiedlich seien und dass die vorgenommene Durchschnittsbetrachtung bei den Einsatzzeiten nicht der Realität einer Baustelle entspreche.

Der Sachverständige DI Neukirchen erläuterte dazu, dass die Emissionsansätze plausibel und ausreichend dargestellt seien, dass die Überlagerung des LKW-Verkehrs bauphasenübergreifend in den Unterlagen dargestellt sei und es sich zeige, dass der Emissionsanteil der LKWs gegenüber den Flächenpegeln gering sei. Der zusätzliche LKW-Verkehr durch die Änderung des Entwässerungssystems sei auch berücksichtigt, dies habe jedoch keine Änderung der Gesamtemissionen des LKW-Verkehr bewirkt. Weiters erklärte der Sachverständige in Bezug auf das Vorbringen zu den Wegstrecken, dass der gewählte Modellansatz plausibel und ausreichend wegen des geringen Emissionsanteils der LKW sei. Es sei auch mit Durchschnittsannahmen gearbeitet worden, da der genauere Maschineneinsatz noch nicht feststehe, solange es keine Baufirma gibt. Zum Beispiel könne eine Baufirma eine größere Maschine einsetzen, die mehr Kapazitäten habe und in kürzerer Einsatzzeit die Arbeiten erledige oder mehrere kleine Geräte. Um diese Unschärfen der Modellierung aufzufangen, sei ein Monitoring vorgeschrieben worden, dass auch eine Kumulation von Baumaschinen durch optimierte Bauabläufe verhindern könne.

Seitens der ho. Behörde kann den Darlegungen des Sachverständigen gefolgt werden. So widerlegte dieser in der mündlichen Verhandlung in einer schlüssigen und nachvollziehbaren Weise unter Hinweis auf ergänzende Projektunterlagen die vorgetragenen Einwände. Aus Sicht der ho. Behörde ist ergänzend dazu festzuhalten, dass bei einem Straßenbauvorhaben mit einer Länge von etwa 14,755 km der Bauverlauf auch noch nicht in allen Details dargestellt sein kann und es daher notwendig ist, ein entsprechendes Monitoring samt gegebenenfalls zu setzenden Maßnahmen vorzusehen. Dies ist auch im gegenständlichen Fall erfolgt (vgl. Punkt IV.2. des Spruches).

Diesbezüglich ist auch auf das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts vom 18. Mai 2018 „S1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn“, Zl. W104 2108274-1, zu verweisen: *„Nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts liegt es in der Natur der Sache, dass der Bauverlauf für ein derartiges Großprojekt nicht im Genehmigungsverfahren in allen Details feststehen kann und es diesbezüglich nur Aufgabe der Genehmigungsentscheidung sein kann, aufgrund einer zum Genehmigungszeitpunkt möglichen groben Prognose die Bedingungen festzulegen, unter denen die Bautätigkeit durchgeführt werden kann. Dazu hat sich jüngst auch der Verwaltungsgerichtshof unmissverständlich geäußert. In seinen Erkenntnissen vom 19.12.2013, 2011/03/0160 und 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, hat dieser ausgesprochen, dass es der Behörde freistehe, die nähere Konkretisierung von Maßnahmen nicht schon im Rahmen der UVP als Auflage vorzuschreiben, sondern im Rahmen ihrer Koordinationsbefugnis ergänzend zu bestimmten Grenzwerten eine Anordnung zur Sicherstellung eines möglichst umfangreichen Schutzes der Nachbarn und zur Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus in den Bescheid aufzunehmen und den Projektwerber zu verpflichten, die erforderlichen Maßnahmen unter Einbeziehung der Ansprechperson, Kontakt- oder Beschwerdestelle zu treffen.“*

Vorbringen betreffend Gebäudehöhen

Im Rahmen der mündlichen Verhandlung sowie des ergänzenden Ermittlungsverfahrens (siehe im Detail Punkt IV.3. der Begründung) erhoben Einzelpersonen, die Bürgerinitiativen „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ und „lebenswertes Neu Essling“ sowie die Umweltorganisation VIRUS Einwendungen zum Fachbereich Lärm und zwar insbesondere dahingehend, dass im Bereich Invalidensiedlung und Helmahof Fehler bei der Ermittlung der Gebäudehöhen und Geschossanzahlen bzw. Fehler bei der Berechnung der Lärmimmissionen erfolgt seien. Es wurde auch die Methode zur Ermittlung der

Gebäudehöhen und Geschossanzahlen bzw. die Tauglichkeit des angewandten Rechenverfahrens an sich in Frage gestellt.

Der Sachverständige für Lärm hat sich mit diesem Vorbringen in seinen fachgutachterlichen Stellungnahmen vom 27. April 2017, 21. Juni 2017, 29. September 2017, 21. Dezember 2017, 15. März 2018 und 21. September 2018 schlüssig und nachvollziehbar auseinandergesetzt. Er ist insbesondere nach Durchführung eines Ortsaugenscheines anhand von Fotos auf die Situation jener Gebäude eingegangen, hinsichtlich welcher Einwendungen betreffend Gebäudehöhen und Geschossanzahlen erhoben wurden und hat entsprechende Klarstellungen vorgenommen. Weiters hat er dargelegt, dass die angewandte Methode zur Ermittlung der Gebäudehöhen und Geschossanzahlen sowie das angewandte Rechenverfahren zur Ermittlung der Lärmimmissionen dem Stand der Technik bzw. den anzuwendenden Vorgaben der BStLärmIV entsprechen. Er hat auch mit der Maßnahmenforderung 2.N3, welche als Auflage 2.21 im gegenständlichen Bescheid vorgeschrieben wird, dem Umstand Rechnung getragen, dass sich die Gebäudesituation durch Neu-, Zu- und Umbauten ständig ändert.

Die ho. Behörde legt ihrer Entscheidung die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen für Lärm zu Grunde.

VII.2.3. Luftschadstoffe und Klima

Gutachterliche Stellungnahmen von Dr. Vrtala

Mit Schreiben vom 13. Oktober 2015 übermittelte die BürgerInitiative Marchfeld ein „Gutachten im UVP-Verfahren zur S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West KN S1/S8 – Ast Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9), Unsicherheiten und Vertrauensbereiche“ vom 12. Oktober 2015 des Ingenieurbüros Dr. Vrtala, in dem neben den Fachbereichen Verkehr und Lärm auch der Fachbereich Luft thematisiert wird.

In der schriftlichen Stellungnahme verwies Dr. Vrtala eingangs auf die seines Erachtens bereits im Fachbereich Verkehr bereits bestehenden Unsicherheiten und führte anschließend detailliert weiter aus, dass es eine Vielzahl von Unsicherheiten in den Immissionsberechnungen des Fachbereichs Luftschadstoffe und Klima gebe und worin diese lägen. Insbesondere wies Dr. Vrtala auf den „VW-Skandal“ und Unsicherheiten im HBEFA sowie die Diskrepanz zu realen Fahrgeschwindigkeiten hin. In Folge verwies Dr. Vrtala auf das Fehlerfortpflanzungsgesetz und setzte sich weiters detailliert mit dem Thema Unsicherheiten, u.a. auch mit Qualivermo, sowie Vertrauensbereichen auseinander. Weiters legte der Gutachter dar, dass die RVS 04.02.12 und das Arbeitspapier Nr. 17 nicht dem Stand der Technik entsprechen.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima, Fr. Dr. Baumann-Stanzer, setzte sich in Folge eingehend mit diesem Vorbringen auseinander. Im Detail wird auf den Stellungnahmenband verwiesen.

In der mündlichen Verhandlung im April 2016 monierte Dr. Vrtala wiederum den mangelnden Umgang mit Unsicherheiten, die Belastung in der Bauphase, die bei der Berechnung verwendeten Modelle, die Validierung, sowie die von der Sachverständigen vorgesehenen Maßnahmen bzw. das Monitoring. Aus dem „VW-Skandal“ ergebe sich auch, dass die

Anwendung des HBEFA nicht mehr dem Stand der Technik entspreche und die Anwendung von Real Drive Emission Tests erforderlich sei, also der Werte, die tatsächlich im realen Verkehr gemessen würden. Zusammenfassend hielt Dr. Vrtala fest, dass die Aussagekraft, dass Immissionen eingehalten werden können, nur knapp besser als der reine Zufall sei. Daher seien 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.

Die Sachverständige erklärte dazu in der mündlichen Verhandlung zur Bauphase, dass es korrekt sei, dass Unsicherheiten in der Immissionsmodellierung zur Bauphase enthalten seien. Der JMW für PM10 werde auch bei der sehr konservativen Maximalabschätzung 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, seien ein Monitoring sowie die Kontrolle durch die Umweltbauaufsicht vorgesehen. In dem Fall, dass sich witterungsbedingt eine grenzwertrelevante Anzahl an Überschreitungstagen PM10 abzeichne, müsse rechtzeitig eine geänderte Führung der Transportfahrten veranlasst werden.

Diese Vorgangsweise ist aus Sicht der ho. Behörde plausibel und schlüssig und im Sinne der o.a. Rechtsprechung des BVwG zulässig. Dass diese Vorgangsweise plausibel ist, wurde auch vom Gutachter Dr. Vrtala zuerkannt. Im Übrigen wird bezüglich der Auswirkungen in der Bauphase auf die Auseinandersetzung mit dem Vorbringen von Dr. Wimmer bzw. der Stellungnahme von Rechtsanwalt Dr. List verwiesen.

In Bezug auf die Unsicherheiten wird von der Sachverständigen auch festgehalten, dass die in der RVS 04.02.12 umgesetzte Vorgehensweise den Vorgaben der EU-Richtlinie 2008/50/EU sowie der allgemeinen Fachmeinung zur Verwendung atmosphärischer Ausbreitungsmodelle zur Immissionsberechnung für Luftschadstoffe entspreche. In Bezug auf die Ausführungen in der RVS 04.02.12, dass es nach dem Stand der Technik nicht erforderlich sei, Unsicherheiten der Berechnungen dem Rechenwert der Zusatzbelastung zuzurechnen, erklärte die Sachverständige, dass sie zu diesem Themenkreis seit Jahren in Fachgremien tätig sei und es allgemeine Fachmeinung sei, zuerst im Rahmen der Modellevaluierung die Qualität und Eignung eines Modells zur Beantwortung einer bestimmten Fragestellung nachzuweisen. Nachfolgend sei es nicht üblich, dem Modellergebnis in einem Anwendungsfall vor der Interpretation noch etwaige Unsicherheiten zu- bzw. abzuschlagen.

Weiters erklärte die Sachverständige zum Vorbringen von Dr. Vrtala bezüglich Unsicherheit der PM 10 – Hintergrundbelastung, dass die Messungen der letzten Jahre im Untersuchungsgebiet – beispielsweise bei der Messstelle Gänserndorf – in der Größenordnung von 10 bis 12 Überschreitungstagen gelegen sei. Es sei, vorbehaltlich der Tatsache, dass es witterungsbedingt auch wieder Jahre mit höheren Werten geben könne, erfreulicherweise ein Trend in Richtung einer Abnahme der PM10-Belastung zu erkennen. Es bestünden keine Hinweise auf eine so hohe Hintergrundbelastung.

In Bezug auf den „VW-Skandal“ berief sich die Sachverständige zutreffend 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.

Seitens der ho. Behörde wird festgehalten, dass den diesbezüglichen Ausführungen, insbesondere auch bezüglich der Berücksichtigung von Unsicherheiten, der Sachverständigen für den Fachbereich Luftschadstoffe gefolgt werden kann, diese werden seitens der ho. Behörde als schlüssig und nachvollziehbar bewertet. In Bezug auf das Thema „VW-Skandal“ und Anwendung des HBEFA kann auf das Erkenntnis des BVwG vom 26. Juli 2018, ZI. W225 2175361-1 verwiesen, wonach diese Vorgangsweise der österreichischen Praxis entspricht. Die Heranziehung des im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung gültigen HBEFA 3.2. entsprach daher dem Stand der Technik. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der Aktualisierung des HBEFA 3.3. das Ermittlungsverfahren ergänzt wurde (siehe Punkte I.12. und IV.3 der Begründung).

Im Hinblick auf die von Dr. Vrtala in Vertretung der Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien erhobenen Forderungen nach Berücksichtigung der Bodenaushubdeponie Kovanda und Huf wurde den Ausführungen der Sachverständigen in der fortgesetzten mündlichen Verhandlung im Mai 2016 nicht mehr fachlich entgegengetreten (vgl. Verhandlungsschrift vom April und Mai 2016, S. 320f).

Vorbringen von Rechtsanwalt Dr. List bzw. Gutachterliche Stellungnahme von Dr. Wimmer

Rechtsanwalt Dr. List legte in der mündlichen Verhandlung am 5. April 2018 in Vertretung der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld eine schriftliche Stellungnahme vom 4. April 2018 vor (Beilage ./29). Darin monierte der rechtsfreundliche Vertreter, dass die Luftschadstoffemissionen und –immissionen in der Bauphase nicht korrekt berechnet worden seien. Begründend führte er dazu nach Zitierung von Angaben der UVE sowie Passagen bzw. Maßnahmen aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima sowie des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit aus, dass das Projekt aufgrund der Maßnahme 3.12 aus dem Fachbereich Luftschadstoffe nicht umsetzbar sei, da die projektgemäß vorgesehene Zwischenlagerfläche näher an das Siedlungsgebiet von Straßhof heranreiche und somit unzulässig sei. Sie müsste daher an einem anderen Ort situiert werden, dafür seien die Umweltauswirkungen aber nicht dargestellt. Vorgebracht wurde weiters, dass die Modellparameter der Ausbreitungsrechnung zu erheblicher Unterschätzung der Luftschadstoff-Zusatzbelastungen während der Bauphase bei straßennahen Wohnobjekten führen. Auch die Annahmen zur Aufteilung des Verkehrs auf die Baustellenausfahrten seien nicht plausibel und es würden die Feinstaubemissionen aus dem Trassenbereich massiv unterschätzt. Im Zuge der Verhandlung wurde eine aktualisierte Fassung dieser Stellungnahme, datiert mit 7. April 2016, vorgelegt (Beilage ./30). Ergänzend wurde im Zuge der mündlichen Verhandlung am 7. April 2016 vorgebracht, dass ein Objekt in Errichtung sei, dass bei der Immissionsprognose nicht berücksichtigt worden sei.

In Folge wurde von der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima sowie dem Fachberichtsersteller der Projektwerberin, Dr. Hübner, dazu ausführlich Stellung genommen. Die Sachverständige setzte sich dabei auch mit der Kritik an den Maßnahmen aus ihrem Teilgutachten auseinander und erklärte insbesondere zur Maßnahme 3.12, worauf diese abziele und dass die Zwischenlagerfläche zulässig sei. Die Auflage wurde im Zuge der Maßnahmendiskussion auch präzisiert. In Folge wurde von Dr. Wimmer auf die Ausführungen

der Sachverständigen sowie des Fachbeitragerstellers repliziert. Im Hinblick auf die vorgebrachte Kritik wurde die weitere Erörterung dieses Fachbereiches auf den 23. Mai 2016 vertagt, damit die Behörde die vorgetragenen Bedenken im Detail prüfen konnte.

Im Zuge dieser Prüfung ergab sich die Notwendigkeit, der Projektwerberin einen weiteren Verbesserungsauftrag auch bezüglich des Fachbereichs Luftschadstoffe und Klima zu erteilen, in Folge dessen von der Projektwerberin die Weiterführende Unterlage WU9 vorgelegt und von der Sachverständigen in der fortgesetzten mündlichen Verhandlung ihr Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima bezüglich der Bauphase ergänzt wurde (Beilage ./69 zur Verhandlungsschrift vom April/Mai 2016).

In Vertretung von Ing. Haindl, Fr. Haindl und der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld legte Rechtsanwalt Dr. List in der fortgesetzten mündlichen Verhandlung im Mai 2016 eine weitere Stellungnahme zum Thema Luftschadstoffemissionen in der Bauphase vor und thematisierte darin zusammengefasst die Befeuchtungsfahrten, dass die Fahrweglängen für den externen Verkehr nicht nachvollziehbar seien, dass die Feinstaubemissionen immer noch unterschätzend seien und das Irrelevanzkriterium nur unter günstigen Bedingungen eingehalten würde.

In der mündlichen Verhandlung gingen sowohl die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima Dr. Baumann-Stanzer als auch der Fachbeitragersteller der Projektwerberin, Dr. Hübner vom Laboratorium für Umweltanalytik, auf die vorgebrachten und im Zuge der mündlichen Verhandlung von Dr. Wimmer teils ergänzten Kritikpunkte ein.

So erklärte Dr. Hübner im Hinblick auf die Befeuchtungsfahrten, dass mit dem Aufschlag von 20 % die allfälligen Befeuchtungsfahrten ausreichend berücksichtigt seien. Intensive Bewässerungsmaßnahmen seien an etwa 30 – 40 Tagen im Jahr erforderlich. Zur Tonnagefrage führte er weiters aus, dass die externen Fahrten einen längeren Weg auf der Trasse zurücklegen und damit sei es überkompensiert. Die Sachverständige stellte dazu fest, dass die von der Projektwerberin vorgelegten Zahlen die Beurteilungsgrundlage darstellen würden. Sollte es zu einer höheren Anzahl kommen, dann könnten in der Bauphase Transportfahrten nicht entsprechend durchgeführt werden.

In Bezug auf Fahrweglängen erläuterte Dr. Hübner, dass die mittlere Weglänge von 3 km entlang der Trasse für interne und externe Fahrbewegungen plausibel sei. 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 würden, sei durch Verwendung des Maximalaufkommens (Baumonate 10-21) und Überlagerung mit dem Maximalaufkommen für internen Fahrten (Baumonate 19-30) ein worst-case Fall beurteilt. Es gebe somit ein Sicherheitspolster und der Vorwurf der Unterschätzung sei nicht richtig.

In Bezug auf das Vorbringen von Dr. Wimmer, wonach es zwar zu einem Rückgang der PM 10 – Belastung gekommen sei, dies aber ausschließlich meteorologisch bedingt sei und bei ungünstiger Meteorologie wieder mehr als 35 Überschreitungstage auftreten könnte, erklärte die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima, dass die regionale PM10-Hintergrundbelastung von Jahr zu Jahr unterschiedlich sei. Es gebe jedoch keine Hinweise auf einen zunehmenden Trend. Einzig seriöser Weg im Interesse der Wohnanrainer sei daher ein Monitoring für die Bauphase.

Zur Diskussion bezüglich des herangezogenen Irrelevanzschwellenwertes erklärte die Sachverständige, dass nicht alle Werte der Zusatzbelastung in der Bauphase irrelevant seien, die Immissionsmodellierung jedoch ergeben habe, dass alle Grenzwerte eingehalten werden. Auf den Vorwurf von Dr. List, dass 10 % als Wert in der Bauphase zu hoch sei, erklärte die Sachverständige, dass der Wert von 10 % des Grenzwertes ein in Fachkreisen durchaus üblicher Wert zur Beurteilung einer geringfügigen Zusatzbelastung in der Bauphase und fachlich vertretbar sei. Die 3 % laut RVS 04.02.12 seien eine Irrelevanzschwelle für die Betriebsphase.

Aus Sicht der ho. Behörde sind die Ausführungen der Sachverständigen für den Fachbereich Luftschadstoffe und Klima schlüssig und nachvollziehbar. Vorweg wird im Hinblick auf die Frage des Irrelevanzkriteriums auf Punkt IV.2. bzw. VI.2. (Rechtliche Erwägungen der ho. Behörde in Bezug auf die Einhaltung der Grenzwerte gemäß IG-L) der Begründung verwiesen. Generell ist auch auf das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts vom 18. Mai 2018 „S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn“, Zl. W104 2108274-1, zu verweisen: *„Nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts liegt es in der Natur der Sache, dass der Bauverlauf für ein derartiges Großprojekt nicht im Genehmigungsverfahren in allen Details feststehen kann und es diesbezüglich nur Aufgabe der Genehmigungsentscheidung sein kann, aufgrund einer zum Genehmigungszeitpunkt möglichen groben Prognose die Bedingungen festzulegen, unter denen die Bautätigkeit durchgeführt werden kann“*. Dieser Rechtssatz ist nach ho. Ansicht gleichermaßen in Bezug auf Luftschadstoffe anwendbar. Es ist ergänzend festzuhalten, dass die Prognose die Einhaltung der Grenzwerte ergeben hat und dass zusätzlich zu den von der Projektwerberin bereits vorgesehenen Maßnahmen von der Sachverständigen ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Verminderung der Staubemissionen in der Bauphase und ein umfangreiches Monitoring (das als Konsequenz bei höheren Luftschadstoffkonzentrationen Maßnahmen bis hin zum Baustopp beinhaltet) vorgesehen wurde. Weiters kann auch den Ausführungen der Sachverständigen gefolgt werden, dass dann, wenn es zu einer höheren Anzahl von Befeuchtungsfahrten kommt, Transportfahrten nicht entsprechend durchgeführt werden können.

In der fortgesetzten mündlichen Verhandlung im November 2016 legte die List Rechtsanwalts GmbH eine mit 18. November 2016 datierte Stellungnahme vor (Beilage ./7 zur Verhandlungsschrift vom November 2016) und erklärte dazu, dass die Stellungnahmen vom 23. Mai 2016 bzw. 24. Mai 2016 weiterhin aufrecht bleiben. Es fände sich in der Ergänzung des Teilgutachtens Luftschadstoffe und Klima weiterhin keine nachvollziehbare Überprüfung der UVE-Angaben bezüglich Luftschadstoffemissionen in der Bauphase, kritisiert wurde auch, dass eine Immissionsbelastung von 6 – 7 % des Grenzwertes als „geringfügig“ bzw. „vertretbar“ eingestuft werde. Auch sei die Maßnahme 3.23 unbestimmt und nicht geeignet, zuverlässig vor Grenzwertüberschreitungen zu schützen.

Die Sachverständige verwies in der mündlichen Verhandlung auf ihre Aussagen in der Verhandlung im Mai 2016 und ergänzte hinsichtlich der maximalen PM-10 Zusatzbelastung, dass diese bei den am meisten betroffenen Anwohnern gemäß der Immissionsmodellierung bis zu 6 – 7 % betragen könne. Diese Zusatzbelastungen in der Bauphase seien aus luftgütetechnischer Sicht als geringfügig zu bewerten. Die berechnete Gesamtmission an diesen Aufpunkten betrage jedoch maximal $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 beträgt und erreiche damit maximal 68 % des Grenzwertes. In Bezug auf die Aussage, dass im Fall ungünstiger

meteorologischer Verhältnisse jederzeit wieder Grenzwertüberschreitungen auftreten könnten, erklärte Dr. Baumann-Stanzer, dass im Jahresmittel auch bei Berücksichtigung einer Vorbelastung im Niveau wie in den Jahren 2003 bis 2010 mit etwa 27 µg/m³ PM 10 die Gesamtbelastung maximal 30 µg/m³ PM 10 erreiche, das seien 75 % des Grenzwerts.

Aus Sicht der ho. Behörde kann bezüglich des Vorbringens in der mündlichen Verhandlung im November 2016 auf die obigen Erwägungen verwiesen werden. Ergänzend wird dazu festgehalten, dass die ho. Behörde die Maßnahme 3.23 als ausreichend konkret erachtet.

Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs 3.3

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima setzte sich im Rahmen des weiteren Ermittlungsverfahrens in ihrer fachgutachterlichen Stellungnahme vom 16. Juni 2017 mit den Auswirkungen der neuen Emissionsfaktoren des Handbuchs für Emissionsfaktoren 3.3 auf die Immissionssituation des gegenständlichen Vorhabens auseinander und gelangte schlüssig und nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass sich bei Berücksichtigung des HBEFA 3.3 keine geänderte Bewertung für das gegenständliche Vorhaben ergibt.

Im Rahmen des weiteren Ermittlungsverfahrens erhoben die Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ und die Umweltorganisation VIRUS Einwendungen zum Fachbereich Luftschadstoffe und Klima. Es wurde insbesondere die Heranziehung des HBEFA 3.3 als Stand der Technik, die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes sowie die Ermittlung der Luftschadstoff-Vorbelastung kritisiert.

Die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima setzte sich in ihrer fachgutachterlichen Stellungnahme vom 19. September 2017 mit diesen Einwendungen schlüssig und nachvollziehbar auseinander. Sie hat ihrer fachgutachterlichen Beurteilung zu Recht die aktuelle Version des HBEFA als Stand der Technik zu Grunde gelegt. Dies entspricht nach der Judikatur des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Erkenntnis des BVwG vom 26. Juli 2018, Zl. W225 2175361-1) der österreichweiten Praxis. Mit der am HBEFA 3.3 geübten Kritik musste sich die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima daher nicht auseinandersetzen. Weiters hat die Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima schlüssig und nachvollziehbar dargelegt, dass die Kritik an der Abgrenzung des Untersuchungsgebietes und an der Ermittlung der Luftschadstoff-Vorbelastung unberechtigt ist.

Die ho. Behörde legt ihrer Entscheidung diese schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima zu Grunde. Diesen Ausführungen ist keine Verfahrenspartei auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

Das in der Stellungnahme des Ingenieurbüros Dr. Vrtala vom 5. März 2018 enthaltene Vorbringen wurde bereits im Rahmen des bisherigen UVP-Verfahrens vorgebracht und ausreichend behandelt.

VII.2.4. Humanmedizin

Im Zuge der Erörterung der medizinischen Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen, insbesondere der Feinstaubbelastung, in der mündlichen Verhandlung am 23. Mai 2016 legte Rechtsanwalt Dr. List einen Auszug aus den „Air Quality Guidelines – Global Update 2005“ vor. Darüber hinaus wurde von Dr. Vrtala in der mündlichen Verhandlung Aussagen bezüglich der Auswirkungen von Feinstaub getätigt bzw. auch auf diesbezügliche Literatur verwiesen. In der mündlichen Verhandlung am 22. November 2016 übergab der Vertreter der Bürgerinitiative Netzwerk Verkehrsregion Wien-Nö die Studie „Guidelines for concentration

and exposure-response measurement of fine and ultra fine particulate matter for use in epidemiological studies“ der WHO aus dem Jahr 2002.

Dazu ist festzuhalten, dass alleine durch die Vorlage von allgemeinen Studien einem Gutachten nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten wird. Den Ausführungen des Sachverständigen für Humanmedizin wurde in der mündlichen Verhandlung auch nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

Ergänzend ist darauf zu verweisen, dass sich der Sachverständige für Humanmedizin in seinem Teilgutachten umfangreich mit den medizinischen Grundlagen in Bezug auf Luftschadstoffe auseinandergesetzt hat und auch die wesentlichen Quellen dafür angegeben hat, darunter u.a. das von Rechtsanwalt Dr. List vorgelegte Global Update 2005 der Air Quality Guidelines. Der Sachverständige hat sich auch in der Verhandlung mit der angeführten Literatur auseinandergesetzt. Darüber hinaus hat der Sachverständige in der mündlichen Verhandlung auf Nachfrage erklärt, dass er sich mit der ihm zum Großteil zugänglichen Literatur zum Thema Feinstaub beschäftigt habe, wie der derzeitige Wissensstand in Bezug auf Ultrafeinstaub sei und dass es keine Grenzwerte dafür gebe (zu Letzterem siehe auch das Erkenntnis des BVwG vom 18. Mai 2018, Zl. W104 2108274-1).

Nach Ansicht der ho. Behörde sind die Ausführungen des Sachverständigen der ho. Behörde schlüssig und nachvollziehbar. Im Übrigen ist dazu anzumerken, dass der Sachverständige in der Beantwortung der Stellungnahme 30.169 im Stellungnahmenband 2 angab, dass *„PM1 als Teilmenge von PM10 und PM2,5 selbstverständlich in den Gutachten enthalten ist.“*, d.h. dass es bei der Prüfung einer Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit bzw. einer unzumutbaren Belästigung berücksichtigt wurde.

VII.2.5. Hydrogeologie und Grundwasser, Oberflächen- und Straßenwässer, Gewässerökologie und Fischerei, Boden und Landwirtschaft

Zum Thema „Versickerung chloridbelasteter Straßenwässer“ ist zunächst festzuhalten, dass dieses Thema auf Grund der Projektänderung August 2016 (Einleitung chloridbelasteter Straßenwässer in den Rußbach anstatt ganzjähriger Versickerung) nur noch im Zusammenhang mit Sprühnebelverlusten zu behandeln war. Der Sachverständige für Oberflächenwasser und Straßenwässer legte in der Verhandlung (November 2016) schlüssig und nachvollziehbar dar, dass mit der von ihm geforderten Maßnahme 11.2, welche in der Verhandlung (November 2016) hinsichtlich der Steilwandbereiche ergänzt wurde, der Schutz des Grundwassers gewährleistet wird. Auf dieser Grundlage konnte der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser schlüssig und nachvollziehbar zu dem Ergebnis gelangen, dass es zu keiner erheblichen Beeinträchtigung des Grundwassers durch Sprühnebelverluste kommt. Diesen Aussagen der beiden Sachverständigen ist keine Verfahrenspartei auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

Zum Thema „Ersatzwasserversorgung“ ist festzuhalten, dass dieses Thema in der mündlichen Verhandlung (November 2016) umfassend diskutiert wurde. Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser legte schlüssig und nachvollziehbar dar, dass eine ausreichende Ersatzwasserversorgung möglich ist. Es wurden von keiner Verfahrenspartei stichhaltige Argumente vorgebracht, weshalb eine Ersatzwasserversorgung nicht möglich sein sollte. Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang, dass die Ersatzwasserversorgung erforderlichenfalls auch auf andere Weise als durch die Bereitstellung von Ersatzbrunnen, z.B.

durch einen Anschluss an das öffentliche Wassernetz, erfolgen könnte. Durch die vom Sachverständigen für Hydrogeologie und Grundwasser vorgeschlagenen Maßnahmen 12.9 und 12.10 wird jedenfalls sichergestellt, dass den Betroffenen Ersatzwasser in ausreichender Menge und Qualität bereitgestellt wird. Die Frage nach einer Beeinträchtigung eines bestehenden Wasserbenutzungsrechts ist jedoch – wie bereits unter Punkt IV.2.2. der Begründung unter der Überschrift „Zum Thema Ersatzwasserversorgung“ festgehalten – eine solche des nachfolgenden Wasserrechtsverfahrens. Dort wird im Detail zu klären sein, wie sich die Vorhabensrealisierung auf einen bescheidmäßig erteilten wasserrechtlichen Konsens (Grundwasserentnahme) und sonstige fremde Rechte gemäß § 12 WRG 1959 auswirkt. Damit einher geht zuständigkeitshalber auch die Vorschreibung der erforderlichen Auflagen erst im Wasserrechtsbescheid.

Im Rahmen des ergänzenden Ermittlungsverfahrens erhob die Bürgerinitiative „Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)“ Einwendungen zu den Fachbereichen Hydrogeologie und Grundwasser sowie Oberflächenwasser und Straßenwässer und zwar insbesondere dahingehend, dass die Berechnung der durch Sprühnebenverluste in das Grundwasser gelangenden Chloridkonzentrationen falsch sei. Der Sachverständige für Hydrogeologie und Grundwasser legte in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 20. April 2017 schlüssig und nachvollziehbar dar, dass die Berechnung der Chloridkonzentrationen nach dem Stand der Technik erfolgt ist. Der Sachverständige für Oberflächenwasser und Straßenwässer wies in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 20. April 2017 insbesondere auf seine Maßnahmenforderung 11.2 hin, mit welcher sichergestellt ist, dass das Grundwasser vor chloridbelasteten Straßenwässern geschützt wird. Die ho. Behörde legt ihrer Entscheidung die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen für Hydrogeologie und Grundwasser sowie des Sachverständigen für Oberflächenwasser und Straßenwässer zu Grunde. Diesen Ausführungen ist keine Verfahrenspartei auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

VII.2.6. Tiere und ihre Lebensräume

Privatgutachterliche Stellungnahmen

Im Rahmen des gegenständlichen UVP-Verfahrens legt die Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld (und die Fam. Haindl, der aber diesbezüglich keine subjektiven Rechte zukommen), vertreten durch die List Rechtsanwalts GmbH, mehrere gutachterliche Stellungnahmen von Dr. Zwicker, Dr. Eisner, Dr. Dragonetti und Dr. Liley betreffend die Asuwirkungen des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens auf das Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse bzw. den Triel vor bzw. präsentierte diese in der mündlichen Verhandlung.

Im Einzelnen handelt es sich dabei um

- Dr. Josef Eisner, Beurteilung zweier Trassenvarianten in Bezug auf mögliche Beeinträchtigungen eines Vogelschutzgebietes im Gemeindegebiet Markgrafneusiedl, April 2010
- Dr. Josef Eisner, Geplanter Trassenverlauf und beeinträchtigte Lebensräume und Tierarten, Erforderliche Prüfung von Alternativen, Februar 2011

- Dr. Josef Eisner, Beginn der Umweltverträglichkeitsprüfung, Abschnitt Knoten S1/S8 bis ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn, Stellungnahme in Bezug auf naturschutzfachliche Gesichtspunkte, Jänner 2012
- Dr. Josef Eisner, Variante Nord, Verordnung als Bundesstraßenplanungsgebiet, Schreiben der EK GD Umwelt (CHAP(2011)02513), Stellungnahme, 25. Jänner 2012
- Schreiben Dr. Josef Eisner, Erhebungen zum Vorkommen gefährdeter Vogelarten im Gebiet „Zinsäcker“, 12. Juli 2012
- „Analysis of the environmental impact assessment of the western section of the S8 Marchfeld expressway on the subject of Stone Curlew“ von Dr. Dragonetti (in englischer Originalfassung sowie beglaubigter Übersetzung sowie in einer ergänzten Fassung ebenfalls in beiden Sprachen)
- Power-Point Präsentation betreffend das Gutachten von Dr. Egon Zwicker „Überprüfung der UVP S8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, zum Thema Triel“, vorgebracht am 23. November 2016
- „Gutachten Überprüfung der UVP S8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West zum Thema Triel“, vom 9. August 2016 von Dr. Egon Zwicker
- „Beurteilung der Stellungnahme der ASFINAG vom 23.02.2017“, undatiert von Dr. Egon Zwicker
- „Replik auf die Stellungnahmen Teil A: Stellungnahme Teil B: Stellungnahme Zu den Vorbringen, betreffend den Triel, bei der Verhandlung am 23.11.2016 zum Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West von Dr. Hans Peter Kollar, Fachbereich 5, Tiere und ihre Lebensräume vom 31. Mai 2017“ vom 11. Juli 2017 von Dr. Egon Zwicker
- „Overview of the impacts of roads and Stone Curlews and consideration of the implication in terms of the proposed S 8 Marchfield Expressway and the Sandboden and Praterterrasse SPA, in Austria“ vom 20. Juni 2017 von D. Liley & R. Hoskin (in englischer Originalfassung sowie beglaubigter Übersetzung)
- „Replik auf die Stellungnahme der ASFINAG zur ‘Stellungnahme RA Dr. List samt Gutachtensvorlage’ vom 14.11.2017“ vom 7. Jänner 2018 von Dr. Egon Zwicker
- „Replik zu Stellungnahme: Zu den Vorbringen betreffend den Triel, vom Juli 2017 und November 2017 zum Vorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West von Dr. Hans Peter Kollar, Fachbereich 5, Tiere und ihre Lebensräume vom 21.12.2017“ vom März 2018 von Dr. Egon Zwicker
- „Replik auf Stellungnahme zum Triel S 8 Marchfeld Schnellstraße von Dr. H.P. Kollar vom 10.01.2019“ vom 15. Februar 2019 von Dr. Egon Zwicker

Im Detail wird diesbezüglich auf die Punkte I.13 und IV.4. der Begründung verwiesen.

Inhalt der Einwendungen und Auseinandersetzung damit in der mündlichen Verhandlung sowie im ergänzenden Ermittlungsverfahren

Die gutachterliche Stellungnahme bzw. die Schreiben von Dr. Eisner richteten sich in erster Linie gegen das Vorprojekt betreffend das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben, welches dem Verfahren gemäß § 14 BStG 1971 zu Grunde lag und nur zu einem Teil gegen die UVE. Diese Unterlagen waren teils Teil einer Einwendung, z.T. auch dem Sachverständigen aufgrund des Vorliegens beim BMVIT bekannt und wurden im Stellungnahmenband bzw. im Teilgutachten 05 Tiere und ihre Lebensräume berücksichtigt.

Die weiteren Kritikpunkte richten sich einerseits gegen die UVE bzw. den Fachbeitrag Tiere und ihre Lebensräume (Einlage 3.8.1, 3.10.1, WU5) und andererseits gegen das

Umweltverträglichkeitsgutachten bzw. das Teilgutachten 05 Tiere und ihre Lebensräume sowie in weiterer Folge gegen die im Zuge des ergänzenden Ermittlungsverfahrens vorgelegten Unterlagen der Projektwerberin bzw. gegen die eingeholten fachgutachterlichen Stellungnahmen des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume. Grundsätzlich festzuhalten ist, dass die Ergänzung des UVG und des Teilgutachtens auf Grund der Projektänderung 2016 (Änderung des Entwässerungssystems) erfolgte, welche den Triel bzw. die entsprechende Beurteilung nicht berührte.

Die Hauptkritikpunkte gegen die von der Projektwerberin vorgelegte UVE bzw. gegen die später im Verfahren vorgelegten Unterlagen sind, dass internationale Studien nicht berücksichtigt worden seien, dass die home ranges und Streifgebiete nicht berücksichtigt worden seien, die fehlende Telemetrie, dass der Kommunikationsraum in den home ranges nicht untersucht worden sei und dass es zu Störungen durch die Bauphase kommen könne. Weiters lasse der aktuelle Wissensstand die Schlussfolgerung nicht zu, dass die Lärmempfindlichkeit des Triels als Schlüsselfaktor in Bezug auf Straßenbauvorhaben zu betrachten sei und dass auch andere Wirkfaktoren für das Meiden von Straßen verantwortlich sein könnten. Weiters wurde Kritik an der schalltechnischen Untersuchung der Projektwerberin geübt, und dabei insbesondere bezüglich der Punkte Rufstandorte, Rufhöhe, Ruftypen, Frequenzspektren, Hörphysiologie und dass die Berechnung des Kommunikationsraumes unvollständig sei.

Diese Kritikpunkte wiederholen sich im Wesentlichen gegen das UVG. In weiterer Folge wird auch vorgebracht, dass der Bestand in den beiden österreichischen Vorkommensgebieten sehr gefährdet sei und zudem abnehme, dass die Triele mit dem Abbaugelände nicht gut zu recht kommen würden, dass ein faktisches Vogelschutzgebiet vorliegen würde und dass das Vorsorgeprinzip nicht berücksichtigt worden sei. Darüber hinaus wurde von Dr. Zwicker die vom Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume vorgenommene Beurteilung der Erheblichkeit und generell die Umweltverträglichkeit des Vorhabens in Zweifel gezogen

Im Hinblick auf die Kritik an der UVE erfolgte in der mündlichen Verhandlung und hinsichtlich der Kritik an den ergänzenden Unterlagen im Zuge des ergänzenden Ermittlungsverfahrens, nämlich in den replizierenden fachlichen Stellungnahmen der Projektwerberin (durch den Fachbeitragersteller Mag. Wolfgang Linhart) vom 24. Februar 2017, 10. Mai 2017, 10. Juli 2017, 14. November 2017 (inkl. Vorlage ergänzender schalltechnischer Berechnungen) und 27. Februar 2018, eine Entgegnung darauf. Diese Entgegnung erfolgte im Zuge des ergänzenden Ermittlungsverfahrens teilweise auch durch Bestätigung der jeweiligen gutachterlichen Stellungnahmen des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume. Darüber hinaus wurde auf Grund der Feststellung eines Ruf- und Brutreviers außerhalb des Schutzgebietes eine fachliche Stellungnahme vom 4. Oktober 2018 vorgelegt.

Eine Auseinandersetzung mit der Kritik an der Umweltverträglichkeitserklärung bzw. dem Umweltverträglichkeitsgutachten und dem Teilgutachten 05 Tiere und ihre Lebensräume erfolgte durch den Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume, Dr. Kollar – einem Biologen bzw. Ornithologen mit profunden Kenntnissen des Projektgebietes bzw. des Vogelschutzgebietes – teilweise bereits in der Verhandlung, so insbesondere im Hinblick auf die Stellungnahmen von Dr. Eisner aus den Jahren 2010 bis 2012, dem von Rechtsanwalt Dr. List in Vertretung der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld vorgetragene Gutachten von Dr. Dragonetti und dem von Dr. Zwicker vorgetragene Gutachten und in Folge auch mit der Präsentation von Hr. Ing. Haindl. Auf Grund der umfangreichen

vorgelegten gutachterlichen Stellungnahme, welche eine umfassende Auseinandersetzung damit in der mündlichen Verhandlung verunmöglichten, wurde auch ergänzend schriftlich dazu Stellung genommen. In dieser umfassenden fachgutachterlichen Stellungnahme vom 31. Mai 2017 setzte sich der Sachverständige nicht nur mit allen in der mündlichen Verhandlung vorgetragenen Kritikpunkten auseinander, sondern berücksichtigte auch die zwischenzeitlich vorgelegten Stellungnahmen der Projektwerberin, der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld sowie replizierend wiederum jene der Projektwerberin. Resümierend hielt er dabei fest, dass das Vorbringen keinen neuen zu berücksichtigenden Sachverhalt enthalte und die Schlussfolgerungen aus dem Teilgutachten Tiere und ihre Lebensräume aufrecht bleiben.

Es wird im Übrigen darauf verwiesen, dass zur Beurteilung schalltechnischer Aspekte auch eine gutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom 31. Mai 2017 eingeholt wurde.

Im Zuge des weiteren Ermittlungsverfahrens setzte sich der Sachverständige mit den von der Projektwerberin vorgelegten Stellungnahmen, mit der von der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Marchfeld vorgelegten Stellungnahme (u.a. beinhaltend die o.a. Stellungnahmen von D. Liley & R. Hoskin und Dr. Zwicker), den ergänzenden Unterlagen der Projektwerberin vom 14. November 2017 (in der, um der wiederholt vorgebrachten Kritik in Bezug auf die Lärmberechnungen Rechnung zu tragen, ergänzende Berechnungen vorgelegt wurden) und mit der in der Replik von Dr. Zwicker geäußerten Kritik ausführlich auseinander und bestätigte in seinen fachgutachterlichen Stellungnahmen vom 21. Dezember 2017 und 19. Jänner 2018 erneut, dass seine Schlussfolgerungen aus dem Teilgutachten 05 Tiere und ihre Lebensräume aufrecht bleiben. In Bezug auf die schalltechnischen Aspekte wurde zusätzlich eine gutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für den Fachbereich Lärm vom 20. Dezember 2017 eingeholt.

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens betreffend die Feststellung eines Ruf- und Brutreviers auf der geplanten Trasse des Bundesstraßenbauvorhabens wurde ebenfalls eine fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume vom 10. Jänner 2019 eingeholt, der auf eine schlüssige und nachvollziehbare Weise die von der ho. Behörde aufgrund rechtlicher Überlegungen vorgegebenen Fragen beantwortete.

Aus Sicht der ho. Behörde ist festzuhalten, dass der Sachverständige für Tiere und ihre Lebensräume im Stellungnahmenband, der mündlichen Verhandlung sowie in den ergänzenden fachgutachterlichen Stellungnahmen auf alle Hauptkritikpunkte in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise einging, darunter auch auf jene, die vorrangig die UVE kritisieren. Dabei konnte er die gegen sein Gutachten bzw. fachgutachterlichen Stellungnahmen vorgetragene Kritik widerlegen. Das Teilgutachten 05 Tiere und ihre Lebensräume, das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie die eingeholten fachgutachterlichen Stellungnahmen des Sachverständigen Dr. Kollar werden daher von der ho. Behörde als schlüssig und nachvollziehbar gewertet.

Zu den Einwendungen im Einzelnen

Gutachterliche Stellungnahmen bzw. Schreiben von Dr. Eisner

Grundsätzlich ist dazu anzumerken, dass Untersuchungen aus dem Vorprojekt nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sind, Beurteilungsgrundlage für den Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume sind die vorgelegte UVE bzw. die ergänzend vorgelegten Unterlagen. Darüber hinaus ist im Hinblick auf die vorgelegten gutachterlichen Stellungnahmen bzw. Schreiben von Dr. Eisner – soweit diese überhaupt die UVE betreffen – festzuhalten, dass diese sich mit einem frühen Verfahrensstadium auseinandersetzen, während danach der Projektwerberin ein Verbesserungsauftrag erteilt wurde und der Sachverständige für Tiere und ihre Lebensräume im Rahmen seiner Begutachtung nicht nur die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen prüfte, sondern auch eigene Erhebungen durchführte und die eingelangten bzw. bereits vorliegenden Stellungnahmen (u.a. von Dr. Eisner) berücksichtigte und sich dabei intensiv mit den Auswirkungen des Vorhabens u.a. auf Vögel auseinandersetzte. So hat er sich auch insbesondere mit den im Schreiben von Dr. Eisner „*Erhebungen zum Vorkommen gefährdeter Vogelarten im Gebiet 'Zinsäcker'*“ genannten Vogelarten und den möglichen Auswirkungen darauf auseinandergesetzt.

Gutachterliche Stellungnahme von D. Liley & R. Hoskin vom 20. Juni 2017

Die Gutachten fassen in ihrer Stellungnahme vorweg englische Studien betreffend die Auswirkungen von Straßen und Gebäuden auf die Verbreitung von Trielen kurz zusammen, wobei sie sich v.a. auf das Gebiet „The Brecks“ beziehen. In Bezug auf das konkrete Vorhaben stellen sie fest, dass sie anhand einer ganzen Reihe von Landschaftsfotos gesehen hätten, dass die Landschaft viele Parallelen zum Breckland aufweise und nichts dagegenspräche, die in Breckland gewonnen Erkenntnisse auch im Marchfeld heranzuziehen. Unter Verweis auf Dr. Dragonetti lasse sich mit Bestimmtheit sagen, dass, sofern die Schnellstraße auf einer neuen Strecke ohne vergleichbare Straßen in der Nähe gebaut wäre, die Auswirkungen beträchtlich und dauerhaft wären und zu einer dauerhaften Verschlechterung der Habitataignung und somit zu einer bleibenden Schädigung der Trielpopulation führen würde. Die UVP sei nicht geeignet, Beeinträchtigungen des Triels auszuschließen und die Mängelfeststellungen bei Zwicker und Dragonetti seien berechtigt.

Von der Projektwerberin wurde diesbezüglich zutreffend auf die deutlichen Unterschiede zwischen dem Vorhaben in Tieflage und den niveaugleichen Straßen in der Landschaft „The Brecks“ hingewiesen und dass entlang der angeführten Straße in The Brecks abschnittsweise hohe Gebüsche und Baumreihen stehen, die nach Clarke et al. (2009) negative Effekte zwischen Nestdichte und Straßenverkehr verursachten oder zumindest teilweise erklären könnten. Eine Pflanzung derartiger Gehölze sei gegenständlich nicht vorgesehen. Eine Übertragung der in England festgestellten Auswirkungen sei wegen der festgestellten Unterschiede nicht zulässig, sondern für jedes Projekt eine einzelfallspezifische Betrachtung erforderlich.

Der Sachverständige entgegnete darauf in der Stellungnahme vom 21. Dezember 2017, dass ihm beide Landschaften aus Ortsaugenscheinen bekannt seien. Der Unterschied zwischen den Trielgebieten in England und im Marchfeld wie auch im Steinfeld sei eindeutig. Die Annahme von Liley & Hoskin, dass „die Schottergruben wahrscheinlich die Verbreitung des Triels in der Landschaft beeinflussen“, sei richtig und der Unterschied in der Verbreitung des Triels in der Landschaft mache die Situationen nicht vergleichbar. Die Annahmen zu Wirkdistanzen von Straßen auf Brutdichte und Brutplatzwahl aus England seien daher nicht auf die Situation des Triels im Marchfeld übertragbar, weil die Brutplätze nicht verstreut und

mindestens niveaugleich mit Straßen liegen, sondern in Schotterabbaugelände. Zudem liege die S 8 nicht im Niveau mit den Trielbrutplätzen, sondern in Tieflage und von diesen abgeschirmt. Die gleiche Situation sei bereits an der Straße B17 Umfahrung Sollenau-Theresienfeld gegeben.

Aus Sicht der ho. Behörde kann dazu festgehalten werden, dass die Darlegung des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume, gemäß welcher keine Übertragbarkeit der Ergebnisse gegeben ist, schlüssig und nachvollziehbar ist. Im Gegensatz zu den beiden Gutachtern, welche auf – dem Gutachten nicht angeschlossene – Fotos verweisen und anhand dessen die Vergleichbarkeit beurteilen, ist dem Sachverständigen das zum Vergleich herangezogene Gebiet in England und die dortigen Gegebenheiten aus eigenem Ortsaugenschein bekannt. Für die Behörde ist es daher überzeugend, wenn der Sachverständige aufgrund eigener Ortskenntnis auf die Unterschiedlichkeit hinweist und damit eine Vergleichbarkeit ausschließt. Zudem verweisen Liley & Hoskin selbst darauf, dass Kiesgruben – wie im Projektgebiet – die Verbreitung des Triels über das Gebiet höchstwahrscheinlich beeinflussen. Weiters ergibt sich aus dem Gutachten kein Anhaltspunkt dafür, ob den beiden Gutachtern die Tieflage der Trasse des Bundesstraßenbauvorhabens im Rahmen ihrer Gutachtenserstellung bekannt war.

Bestandszahlen bzw. Bestandsentwicklung des Triels

Dr. Dragonetti führt in seinem Gutachten eingangs aus, dass der Triel in Mitteleuropa ein sehr seltener Vogel mit sehr kleinen lokal ansässigen Populationen sei und offensichtlich sei, dass die Verteilung durch eine nur geringe Anzahl an Standorten und eine starke Zergliederung charakterisiert sei, was die Anfälligkeit dieser Standorte erhöhe. Die nachhaltigen Auswirkungen menschlicher Siedlungsgebiete und Straßen seien ein Hauptfaktor für diese negative Situation.

Der Sachverständige für Tiere und deren Lebensräume erläuterte dazu in seiner Stellungnahme vom 31. Mai 2017, dass die mit der gutachterlichen Stellungnahme vorgelegte schematische Karte der Verbreitungsgebiete irreführend sei. Die Verbreitung des Triels sei vom Angebot an geeignetem Lebensraum abhängig. Heute liegen die Vorkommen des Triels teils immer noch auf Schotterbänken in verbliebenen naturnahen Flusslandschaften, teils in der Steppe, teils in größeren Schotterabbaugeländen, teils in der offenen Acker- und Wiesenlandschaft. Die Verbreitung des Triels in Europa werde also nicht vom „Hauptfaktor“ „menschlicher Siedlungen und Straßen“ bestimmt, sondern vom Angebot an geeigneten Lebensräumen in naturnahen Flusslandschaften, steppenähnlichen Trockengebieten und Kiesabbaugeländen sowie in der offenen Kulturlandschaft.

Dr. Zwicker führt in der Stellungnahme vom 11. Juli 2017 aus, dass die Einschätzung des Sachverständigen, es reiche aus, die Bautätigkeiten auf den Zeitraum Tag zu beschränken, zu optimistisch sei. Der Brutbestand nehme im Vogelschutzgebiet stark ab und es lasse sich auf eine mindere Habitatqualität schließen. Es sei nicht wahrscheinlich, dass Triele mit dem Abbaubetrieb gut zurechtkommen.

Aus den Daten könnte auch nicht mit Sicherheit ein erfolgreiches Brutverhalten abgelesen werden. Der Brutbestand sei stark negativ und habe von 7 Paaren in den Jahren 2004 bis 2006 auf 4 Paare 2013 und 3 Paare 2014 abgenommen. Die starke Abnahme spreche für das Vorliegen eines Lebensraumes mit mangelnder Habitateignung. Die Beurteilung beruhe auf viel zu optimistischen Daten und müsse neu erstellt werden. Der Erhaltungszustand sei mit C

– durchschnittlich bis beschränkter Erhaltungszustand – zu bewerten. In den zwei Jahren nach Eröffnung der Umfahrungsstraße B17 Sollenau habe sich der Erhaltungszustand des Triels im Steinfeld sehr verschlechtert. Die Triele haben das Gebiet nur mangels Alternativen besiedelt. Dies müsse berücksichtigt werden und es könne nicht auf Lärmtoleranz in Bau- und Betriebsphase bzw. Gewöhnung geschlossen werden. Es handle es sich um einen sehr kleinen, instabilen Trielbestand, der langfristig gesichert und entwickelt werden müsse und der auch durch geringe Beeinträchtigungen gefährdet sei.

Die Projektwerberin entgegnete darauf in in ihrer Stellungnahme vom 14. November 2017, dass die Jahresberichte des Gebietsbetreuers sehr wohl auf Bruterfolg schließen lassen und es einen Anstieg von 1-2 Paaren auf 7 Paare gegeben habe. Zudem sei die Revieranzahl in den Jahren 2011 und 2014 konservativ geschätzt worden, weil für diese Jahre ein bis zwei Reviere nicht zweifelsfrei festgestellt werden konnten. Weiters wird darauf hingewiesen, dass Trielbestände auch natürlicherweise starken Bestandsschwankungen unterliegen. Aus diesen Sachverhalten sei ein Widerspruch zur Beobachtung, dass Triele in Schottergruben mit dem Grubenbetrieb gut zurechtkommen, nicht abzuleiten. Zur Bestandsentwicklung im Steinfeld wird ausgeführt, dass dort weder beim Bau der Straße B17 Umfahrung Sollenau-Theresienfeld noch in der Zeit seit ihrer Inbetriebnahme gemäß Berichten Rückschlüsse auf Rückgänge des Triels erbracht werden konnten, die mit der Straße in Verbindung gebracht werden konnten. Daher sei die Behauptung von Zwicker, der Erhaltungszustand des Triels habe sich nach der Eröffnung der B 17 verschlechtert, nicht nachzuvollziehen.

Der Sachverständige verwies diesbezüglich in seiner Stellungnahme vom 21. Dezember 2017 auf seine Beschreibung der Bestandsentwicklung in seinem Teilgutachten (entsprechend den Jahresberichten des Gebietsbetreuers). Wenn auch nicht in jedem Jahr der Bruterfolg genau erhoben wurde, so seien doch für mehrere Jahre Beobachtungen zum Bruterfolg angegeben worden. Bestandsschwankungen seien mit der Verteilung der Schottergruben in Zusammenhang zu bringen. Über die Jahre sei der Bestand aber offenbar stabil. Es liege kein Hinweis auf künftige Abnahme des Bestandes vor, da gezielt Brutflächen für den Triel angelegt werden und wurden. Bezüglich der Bestandsentwicklung im Steinfeld verwies der Sachverständige ebenfalls auf sein Teilgutachten, und wies darauf hin, dass die Behauptung von Zwicker, dass sich der Erhaltungszustand des Triels im Steinfeld in den zwei Jahren nach Eröffnung der Umfahrungsstraße B17 Sollenau sehr verschlechtert habe, durch die Jahresberichte des dortigen Gebietsbetreuers sachlich nicht belegt sei. Der Bestand sei bisher stabil und jedes Jahr lägen Reviere nahe der Straße, die in Tieflage hergestellt wurde. Zudem sei die Feststellung von Zwicker, dass die Triele die Schotterabbaugebiete Steinfeld und Marchfeld nur „mangels Alternativen“ besiedelt hätten, unrichtig, da im Steinfeld die Triele zunehmend auch Flächen außerhalb der Schottergruben besiedeln würden und der Bestand im Marchfeld ein Restbestand eines einstmals größeren Bestandes im nördlichen Marchfeld.

Aus Sicht der ho. Behörde hat sich der Sachverständige mit dem Vorbringen und den Bestandszahlen bzw. der –entwicklung ausführlich auseinandergesetzt und in einer nachvollziehbaren und anhand der Jahresberichte des jeweiligen Gebietsbetreuers belegten Weise dargelegt, dass weder für das Marchfeld noch für das Steinfeld eine Abnahme des Trielbestandes festgestellt wurde und der Bestand über die Jahre unter Beachtung von natürlicherweise starken Bestandsschwankungen stabil bleibt. Es liegen auch keine Hinweise auf eine künftige Abnahme des Bestandes vor.

Wirkfaktor Lärm

In der mündlichen Verhandlung am 23. November 2016 wurde von Dr. Zwicker mündlich vorgebracht bzw. das Gutachten von Dr. Dragonetti vorgetragen, wonach im Wesentlichen die grundsätzliche Annahme der Schlüsselfunktion des Faktors Lärm für die Brutbiologie des Triels angezweifelt werde und die diesbezüglichen Schlussfolgerungen für den Triel in Frage gestellt wurden. Die Grundaussage ist, dass es nicht gerechtfertigt sei, die Lärmempfindlichkeit des Triels als Schlüsselfaktor in Bezug auf das Straßenvorhaben zu betrachten, weil der Wissensstand diese Schlussfolgerung nicht zuließe. Die große Bedeutung akustischer Reize für den Triel wird zwar nicht grundsätzlich bestritten, es wird aber angeführt, dass die Evidenz dieser Bedeutung im Hinblick auf Straßen nicht ausreichend sei. Dafür wird als Beleg das Vorkommen von Trielen auch in der Nähe von Straßen angeführt. Es wird darauf hingewiesen, dass es auch andere Faktoren sein könnten, die das Vorkommen des Triels in der Nähe von Straßen bestimmen bzw. beeinträchtigen könnten.

Weiters wurde die Vorgangsweise bei der Erstellung der Modellierung des Kommunikationsraums und Grundannahmen in Zweifel gezogen. Bei der Beurteilung der Lärmauswirkungen auf den Triel im Projektgebiet bei Markgrafneusiedl seien nur zwei Rufarten des Triels berücksichtigt worden und nur der Frequenzbereich zwischen 2 und 4 kHz herangezogen worden, wohingegen nach Dr. Dragonetti die Frequenzbereiche der Rufe zwischen 2 und 6,2 kHz lägen. Die Rufe der Jungvögel, die nicht berücksichtigt wurden, lägen ebenfalls zwischen 2 und 6,5 kHz.

Weiters wird kritisiert, dass die Schallquelle, die für einen rufenden Triel stehe, bei der Modellierung der Auswirkungen des Verkehrslärms durch die S 8 Marchfeld Schnellstraße in der UVE in 30 cm Höhe angenommen wurde, obwohl Triele auch im Flug rufen.

In den gutachterlichen Stellungnahmen Zwicker und Dragonetti zum Vorbringen werden ferner die Richtigkeit der Annahmen zur Hörphysiologie des Triels in der bioakustischen Untersuchung von Nemeth (2012, als Beitrag zur UVE, Einlage 3-10.1) und in der Publikation Nemeth & Zollinger (2014) bezweifelt. Es wird vor allem angeführt, dass allgemeine Grundlagen des Hörvermögens in Nemeth & Zollinger 2014, z.B. hinsichtlich Signal-Rauschen-Abstand bei der Wahrnehmung von Signalen, von anderen Vogelarten abgeleitet wurden.

Weiters wurde vorgebracht, die der Kommunikationsraummodellierung zugrundeliegenden Ruforte des Triels entsprächen nicht den tatsächlichen Ruforten des Triels im Gebiet.

Der Sachverständige für Tiere und ihre Lebensräume erklärte dazu in seiner Stellungnahme vom 31. Mai 2017, dass in der UVE die Lärmempfindlichkeit des Triels als der ausschlaggebende Faktor für die Beurteilung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Lebensraumsprüchen der Art betrachtet und bearbeitet wurde. Diese Annahme stütze sich unter Berücksichtigung von Arbeiten zur Lärmempfindlichkeit von Vögeln (besonders Garniel & Mierwald 2010) darauf, dass der Triel zu jenen Arten zähle, in deren Biologie und Verhalten die Wahrnehmung leiser Geräusche und Lautäußerungen eine wesentliche Rolle spiele, und die daher gegenüber Dauerlärm, der diese Lautäußerungen übertönen könne, empfindlich seien. Dem sei von ihm gefolgt worden. Die im Projekt vorgenommene bioakustische Modellierung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Kommunikationsraum des Triels im Brutgebiet bei Markgrafneusiedl sei grundsätzlich als geeignet erachtet worden, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Lebensraumqualität des Triels in seinem Brutgebiet zu beschreiben. Bezüglich der Ruftypen stellte der Sachverständige fest, dass die meisten Vogelrufe im Frequenzband zwischen 2 und 4 kHz liegen und manche darüber. Ausschlaggebend seien beim Triel die Balzrufe und Revierabgrenzungsrufe. Zu den Rufen des

Triels im Flug sei festzuhalten, dass dies natürlich auch im Flug rufe, vor allem beim Wechsel zu Nahrungsflächen, aber auch innerhalb des Reviers. Der Fall des Rufes vom Boden aus sei aber tatsächlich der schlechtere Fall in Bezug auf das Vorhaben, weil ja der Adressat des Rufs, ein anderer Triel in einem anderen Revier, den Ruf aufgrund Dämpfungswirkung der Umgebung vom Boden aus schlechter höre als aus der Luft. Bezüglich des Hörvermögens sei darauf hinzuweisen, dass Nemeth & Zollinger (2014) die Herleitung der Randbedingungen des Hörvermögens des Triels vom Hörvermögen der Vögel sehr wohl kritisch diskutieren. Sie kommen zum Schluss, es seien keine Hinweise darauf vorhanden, dass sich das Hörvermögen des Triels davon abhebe. Dem werde gefolgt. Zudem seien in der bioakustischen Untersuchung im Rahmen der Einreichunterlagen verschiedene Szenarien der Hörempfindlichkeit berechnet worden, die keine abweichenden Ergebnisse zeigten.

Für die Modellierung des Kommunikationsraums sind im Gebiet verteilte Ruforte sowohl auf Grubensohlen wie auch am oberen Rand der Gruben angenommen worden, die repräsentativ für die sich dauernd ändernde Situation im Gebiet sein sollen. Diese Ruforte liegen je nach Lage der gerade in Abbau oder Verfüllung befindlichen Gruben von Jahr zu Jahr leicht unterschiedlich. Da die Ruforte über die Jahre hinweg recht gleichmäßig im Gebiet verteilt sind, und da auch die Brutplätze des Triels, je nach in Nutzung befindlichen Gruben, über die Jahre hinweg im Gebiet verteilt waren, sei die Verteilung der Ruforte in der Kommunikationsraummodellierung als repräsentativ und gerechtfertigt beurteilt worden.

Der Sachverständige kommt schließlich zum Schluss, es seien keine Gründe erkennbar, die Annahmen zum Hörvermögen, die Modellierung des Kommunikationsraums unter dem Einfluss des Vorhabens und die allgemeinen Angaben zu Ökologie und Verhalten sowie zum Aktionsraum des Triels zu verändern oder Schlussfolgerungen zu revidieren. Überlegungen zur Beeinträchtigung von Kommunikationsräumen in diesen Habitaten durch verkehrsbedingten Lärm seien ein geeigneter Ansatz, ein Maß für eine mögliche Erheblichkeit solcher Auswirkungen zu ermitteln, der Nachweis der Aufgabe eines Brutplatzes infolge Verkehrslärm sei aber noch nicht erbracht, und es liege kein Hinweis auf eine solche Auswirkung vor. Mit der Annahme, dass eine bioakustisch hergeleitete Beeinträchtigung des Kommunikationsraums um weniger als 10% nicht erheblich sei, liege die Beurteilung des Projekts daher auf der sicheren Seite. Nach gegenwärtigem Wissensstand sei das Angebot an geeigneten Bruträumen in Schottergruben (und in steppenartigen Trockenrasen) ausschlaggebend.

In Folge (Stellungnahmen von Dr. Zwicker vom 3. Mai 2017 und 11. Juli 2017) wurden die Einwände betreffend die Themen Lärm als ausschlaggebender Faktor, Lärmempfindlichkeit, Rufaktivität, Rufen im Flug, Rufotypen, Frequenzspektrum des Triels und Hörphysiologie wieder in Zweifel gezogen. Insbesondere gäbe es keine wissenschaftlichen Beweise, dass Lärm der ausschlaggebende Faktor für das Meiden von hochrangigen Straßen durch den Triel sei. Da Garniel und Mierwald den Triel nicht bezüglich Lärmempfindlichkeit eingestuft haben, hätte dies in UVE und UVP erfolgen müssen. Der Triel rufe zwar hauptsächlich in der Dämmerung und in der Nacht, in einer besonders sensiblen Phase der Paarbindung aber auch am Tag. Dies sei nicht geprüft worden. Zudem seien neben Balzrufen auch Warnrufe, Kontaktrufe und Kükenrufe in UVE und UVP nicht berücksichtigt worden und es sollten alle Rufe herangezogen werden. Neben der Grundfrequenz von ein oder zwei Rufen des Triels seien alle Rufe und das gesamte Frequenzspektrum von 1 – 6,5 kHz zu berücksichtigen. Es seien auch fliegende Triele zu berücksichtigen. Weiters werde das Auffinden der ausschlaggebenden Faktoren für das Meiden von Straßennähe noch zusätzlich dadurch

erschwert, dass diese durch andere Faktoren (wie sehr guter Lebensraum) verdeckt werden könne.

Um der wiederholt vorgebrachten Kritik an der lärmtechnischen Untersuchung zu entgegnen, legte die Projektwerberin mit der Stellungnahme vom 14. November 2017 ergänzende Berechnungen sowie eine fachliche Stellungnahme des Fachbeitragerstellers vor und sah dadurch die bereits in der UVE dargestellte nicht erhebliche Beeinträchtigung durch lärmbedingte Auswirkungen bestätigt.

Der Sachverständige für Lärm bestätigte in seiner gutachterlichen Stellungnahme vom 20. Dezember 2017 die Plausibilität der Unterlagen und der Methodik, soweit diese seinen Fachbereich betrafen. Der Sachverständige für Tiere und ihre Lebensräume setzte sich in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 21. Dezember 2017 mit allen ergänzenden Einwänden sowie den ergänzenden Berechnungen der Projektwerberin auseinander (im Detail wird hier, um Wiederholungen zu vermeiden, auf Punkt IV.4.3. der Begründung verwiesen) und legte insbesondere dar, da nunmehr *„auch für die bisher nicht untersuchten Rufe des Triels in bisher nicht untersuchter flächendeckender Modellierung für 3 Ruhhöhen und 3 critical ratios keine erhebliche Verkleinerung des Kommunikationsraums für 2 Planfälle ermittelt wurde, werde kein Anlass erkannt, die Schlussfolgerungen aus dem Teilgutachten 5 Tiere und deren Lebensräume zum Thema Lärm zu ändern. Da zu sonstigen Wirkfaktoren v.a. weiterhin Studien vorgelegt wurden, die mit der Situation in den österreichischen Triellebensräumen in den entscheidungsrelevanten Punkten nicht vergleichbar sind, da zu möglichen sonstigen Wirkfaktoren keine entscheidungsrelevanten neuen Sachverhalte vorgebracht werden, und da die Ergebnisse des Trielmonitorings am Vergleichsfall Steinfeld keine Hinweise auf Auswirkungen der dortigen Straße in Bauphase und Betriebsphase ergeben, wird kein Anlass gesehen, die Schlussfolgerungen aus dem UVP-Teilgutachten 5 Tiere und deren Lebensräume zu den übrigen Wirkfaktoren und Prüffragen zu ändern.“*

Die ho. Behörde hält die Ausführungen des Sachverständigen für Lärm sowie die des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume für schlüssig und nachvollziehbar und es erscheint plausibel, dass – wie die Projektwerberin und der Sachverständige und nach Ansicht der ho. Behörde auch die Privatgutachter – Lärm als wesentlicher Faktor bei der Beurteilung der Frage der Erheblichkeit der Auswirkungen geprüft wurde. Angemerkt wird dazu aber auch, dass im Zuge des Verfahrens nicht nur dieser Faktor geprüft wurde. Zur Beurteilung erscheint der ho. Behörde die bioakustische Untersuchung, ergänzt durch die zusätzlichen Berechnungen 2017, zur Beurteilung der Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet als geeignet. Insbesondere wurden nach Ansicht der ho. Behörde durch die ergänzenden Berechnungen die diesbezüglichen Einwände von Dr. Zwicker entkräftet.

Die dazu eingelangte Replik von Dr. Zwicker vom März 2018 konnte die Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit nicht Zweifel ziehen. Darin wird vorgebracht, es lägen aufklärungsbedürftige Widersprüche und verwirrende Aussagen des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume vor. Aus Sicht der ho. Behörde ist dazu festzuhalten: Die Projektwerberin führte in ihrer Stellungnahme vom 14. November 2017 aus, dass für Alarmrufe und Jungenrufe entsprechend der Literaturangaben ein niedrigerer Schallleistungspegel herangezogen werde, um auf der sicheren Seite zu liegen. Es werde auf Basis des von Dr. Nemeth ermittelten Schalleistungspegels von 114 dB (unbewertet) ein lautes Spektrum entsprechend den Charakteristika der Ruftypen Gallop, Whistle und Kurlee abgebildet und ein um 13 dB leiseres Spektrum für die Charakteristika der Ruftypen Chick-call

und Alarm-call. Weiters sei davon auszugehen, dass sich die Lautstärke der maßgeblichen Trierufe in dem durch diese beiden Schalleistungspegel gekennzeichneten Lautstärkenbereich befinde. Aus der gutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen vom 21. Dezember 2017 geht hervor, dass sich die Begriffe C-call und S-call auf Dragonetti et al (2013a,b) beziehen. Von Dr. Dragonetti seien zwei Kükenrufe untersucht worden. Einer dieser Kükenrufe, nämlich der „C-call“, diene vermutlich der Kommunikation auf große Entfernung, weil er oft auf Rufe adulter Triele in großer Entfernung folge und adulte Triele anlocke. Der Fall der Wahrnehmung von Jungenrufen im Luftraum sei für diesen C-call, vorausgesetzt, er sei tatsächlich ein nicht individualisierter Ruf, der auf große Entfernungen wirken soll, in die Kategorie „lauter Ruf vom Boden aus“ einzuordnen. Der zweite von Dr. Dragonetti untersuchte Kükenruf, nämlich der „S-call“ sei ein leiser Kontaktruf zur Kommunikation auf kurze Distanz. Der SV für Tiere und deren Lebensräume stellt daher fest, dass die Berechnung der Kommunikationsraumverkleinerung für diese Stimmföhlungsrufe (leise Rufe) auch auf große Entfernungen, etwa einen in 30 m Höhe überfliegenden Vogel, somit in der Stellungnahme der Projektwerberin eher theoretischer Natur sei, und die ermittelten Werte auch immer noch unter 10% liegen.

Bezüglich der Einstufung eines der Jungenrufe als „lauter Ruf vom Boden aus“ wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Weiters ist es offensichtlich, dass sich die Aussage des Sachverständigen in der gutachterlichen Stellungnahme vom 21. Dezember 2017, es liege tagsüber und in der Nacht eine Kommunikationsraumverkleinerung von 2 bis 5 % vor auf den Vergleich der Planfälle Plf 1-C 2025 mit Plf R 2025 für die Szenarien lauter Wert mit einer CR von 27 dB bezieht. In der Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH kommt es zu einer Vermischung von Szenarien und Planfällen, weil sich eine errechnete Kommunikationsraumeinschränkung von 12 % in den Unterlagen der ASFINAG lediglich für das Szenario leiser Ruf mit einer CR von 30 dB im Vergleich der Planfälle Plf 1-E 2025 mit Plf R 2025 ergibt. Dieses Szenario wird in weiterer Folge gesondert behandelt. Die in der Stellungnahme List als „fehlerhafte Angaben von Kollar“ bezeichneten Werte für den Kükenruf C-Call für die Szenarien Abend und in der Nacht sowie für den Stimmföhlungsruf (Chick Call) lassen sich ebenfalls mit Verweis auf die Tabellen in der Stellungnahme der ASFINAG jeweils für eine CR von 27 dB erklären.

Der Sachverständige hat sich in der gutachterlichen Stellungnahme vom 21. Dezember 2017 mit dem Stimmföhlungsruf (S-Call) auseinandergesetzt und erst abschließend das Szenario leiser Ruf soll von einem Vogel in großer Entfernung, etwa einen in 30 m Höhe überfliegenden Vogel, gehört werden, als „theoretischer Natur“ bezeichnet. Im Vorbringen wird weiters ausgeführt, der Sachverständige begründe mit dieser Argumentation die Einhaltung der 10 % Erheblichkeitsschwelle für einen spezifischen Kükenruf. Auch dieser Einwand ist unberechtigt, weil der Sachverständige nicht von 10 % Erheblichkeitsschwelle schreibt, sondern festhält, dass selbst im Szenario „theoretischer Natur“ die ermittelten Werte unter 10 % Kommunikationsraumverkleinerung liegen. Die Aussagen des Sachverständigen beziehen sich wiederum auf eine CR von 27 dB.

Weiters zitiert Dr. Zwicker den Sachverständigen verkürzt, denn in der gutachterlichen Stellungnahme vom 21. Dezember 2017 legt der Sachverständige dar, dass Jungenrufe und Alarmrufe naturgemäß meist an Vögel in der Nähe gerichtet seien und dass Alarmrufe durchdringend und weiter hörbar seien. Es ist eindeutig, dass die Formulierung „durchdringend und weiter hörbar“ im Vergleich mit den Jungenrufen zu verstehen ist.

Aus Sicht der ho. Behörde hat sich der Sachverständige in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise mit dem Eltern-Küken-Verhalten auseinandergesetzt, um die Beurteilung im Rahmen

des UVP-Verfahrens vornehmen zu können. Das ergänzende Vorbringen von Dr. Zwicker vom März 2018 konnte dies nicht widerlegen.

Wirkfaktor Licht

Dr. Zwicker kritisiert, dass Licht als möglicher Wirkfaktor nicht ausreichend berücksichtigt worden sei. Außerdem könne durch eine erhellte Landschaft das Angebot an für den Triel wesentlichen Regenwürmern reduziert werden könne. Zudem werde nicht auf die Frage eingegangen, ob direktes oder indirektes Licht ausschlaggebend für das Meiden von Straßen durch den Triel sei. Der mögliche Effekt von indirektem Licht und die Helligkeitsglocke über der Trasse seien nicht behandelt worden. Es sei nicht geprüft worden, welche Bereiche durch Autoscheinwerfer beim Ein- und Ausfahren in den Tieflagenbereich beleuchtet werden.

Der Sachverständige hielt dazu in der Stellungnahme vom 31. Mai 2017 fest, dass Clarke & Liley (2013) eben keine Minderungsmaßnahmen hinsichtlich Licht überprüft haben. Sie stellen fest, dass die Auswirkung von Licht auf den Triel nicht bekannt sei und daher auch nicht die Wirksamkeit von Minderungsmaßnahmen belegt werden könne. Episodische Beobachtungen des Gebietsbetreuers des Trielgebietes bei Markgrafneusiedl sprechen zumindest gegen grundsätzliche Empfindlichkeit gegenüber Licht und insbesondere Autoscheinwerfern. Die Trasse verlaufe zudem im Einschnitt mit insgesamt 7 m hoher Abschirmung gegenüber dem Trielgebiet und sei unbeleuchtet. Auswirkungen durch Scheinwerferlicht auf am Boden befindliche Triele seien daher auszuschließen. Auswirkungen durch Scheinwerferlicht auf Triele, die die Straße überfliegen, seien nicht zu erwarten. Derartige Auswirkungen seien von der Straße B 17 Umfahrung Sollenau-Theresienfeld nicht bekannt. Auch in den Berichten aus England seien keine Hinweise darauf zu finden. Da kein Licht von der Straße ins Umland fallen könne, sei auch die Theorie, dass das Licht der Straße Regenwürmer an die Oberfläche locke und das Angebot an Regenwürmern für den Triel auf Dauer reduziert werde, von vornherein gegenstandslos. Außerdem sei zu bezweifeln, dass gerade Regenwürmer in der Schottergrubenlandschaft bei Markgrafneusiedl einen wesentlichen Nahrungsanteil für den Triel darstellen.

Zu einer allenfalls auftretenden Lichtglocke führt der Sachverständige unter Hinweis auf eine Stellungnahme der Projektwerberin aus, dass bei Vaughan & Vaughan Jennings 2005 hohe Aktivität des Triels in hellen Mondnächten nachgewiesen worden sei, was zusammen mit Gelegenheitsbeobachtungen des Gebietsbetreuers bei Markgrafneusiedl gegen eine relevante Empfindlichkeit des Triels in Bezug auf indirekte Lichteinflüsse spreche.

Da auch unter den gegenwärtigen Bedingungen im Abbauggebiet bei Markgrafneusiedl Lichtimmissionen in und nahe Trielbrutflächen vorkommen und lichtbedingte Meideeffekte auch nicht aus dem Trielgebiet im Steinfeld bekannt seien, werde Licht nicht als der ausschlaggebende Faktor für den Triel in den beiden Brutgebieten betrachtet.

Aus Sicht der ho. Behörde wurden die Vorwürfe des Gutachters Dr. Zwicker bezüglich einer unzureichenden Berücksichtigung von Licht als möglicher Wirkfaktor durch den Sachverständigen stichhaltig und ausreichend entkräftet. Aus dem Vergleich mit dem Vorhaben B 17 und angesichts der Tieflage des Vorhabens sowie dem Umstand, dass die Trasse nicht beleuchtet wird, ergibt sich für die Behörde schlüssig und nachvollziehbar, dass Licht kein ausschlaggebender Wirkfaktor für den Triel ist, zumal ja auch im Ist-Zustand Lichtimmissionen vorkommen.

Wirkfaktor Räuberdichte

Dr. Zwicker bringt in seinem Gutachten vor, dass Prädationsdruck als möglicher Wirkfaktor nicht ausreichend berücksichtigt worden. Nach Clarke et al. (2013) sei aufgrund des Nahrungsangebots an Straßen eine erhöhte Dichte von Füchsen zu erwarten sei, was zu verstärktem Meideverhalten von Trielen führen könnte.

Der Sachverständige entgegnete in der Stellungnahme vom 31. Mai 2017 darauf, dass die Schnellstraße beiderseits von Wildschutzzäunen begleitet werden soll und Füchse daher keinen Zugang zur Straße haben. Auch das Risiko, dass Wildtiere überfahren werden, wird durch die Zäunung weitgehend vermindert, zur Vermeidung von Mortalität an Kleinsäugetern, vor allem dem Ziesel, sei zudem die Herstellung von speziellen Zieselschutzwänden als zwingende Maßnahme enthalten. Die Theorie von der erhöhten trielfeindlichen Fuchsdichte entlang der Straße werde vom Sachverständigen als unzutreffend eingestuft.

In seinen weiteren Repliken führt Dr. Zwicker ergänzend aus, dass eine Zäunung zu verstärkten Patrouillen von Räufern entlang dieser führen würden, auch Krähen können davon profitieren. Krähen können eine erhebliche Auswirkung auf den Bruterfolg haben und seien als Nesträuber bei Trielen bekannt. In den Straßenböschungen werden sich Mäusepopulationen entwickeln. Greifvögel nutzen das Angebot der neuerrichteten Böschungen und die Zäunung als Ansitzwarte. Rohrweihe und Milane kommen als Räuber von Küken und Eiern in Betracht. Greifvögel können als Meidefaktoren wirken. Die Annahme von Dr. Dragonetti, dass auch die Bauphase den Prädationsdruck auf Triele erhöhe, lasse sich schwer prognostizieren. Großbaustellen entwickeln eine schwer zu steuernde Eigendynamik und es könne zu vermehrtem Betrieb im Abbaugelände kommen.

Der Sachverständige entgegnete darauf in seiner Stellungnahme vom 21. Dezember 2017, dass gleiches wie beim Fuchs für Greifvögel und Krähenvögel gelte, für die das Nahrungsangebot im Gebiet weder durch die abgezäunte und von Amphibien- und Zieselleitwänden begleitete Straße selbst, noch durch naturnahe Flächen im Vogelschutzgebiet und angrenzend daran relevant verbessert werde. Die Nutzung von Zäunen als Ansitzwarte von Greifvögeln und Krähenvögeln sei unbestritten. In Kenntnis des Abbaugeländes werde aber nicht erwartet, dass durch einen Wildschutzzäun in der Innenböschung der geplanten Straße das Angebot an Ansitzwarten im Schotterabbaugelände südlich davon wesentlich erhöht werde. Daher werde dadurch eine relevante, vorhabenbedingte Erhöhung des Räuberdrucks ausgeschlossen. Entsprechende Hinweise auf solche Effekte liegen aus dem Trielgebiet im Steinfeld, wo ebenfalls Wildschutzzäune in der Straßeninnenböschung aufgestellt wurden, nicht vor. In Bezug auf englische Arbeiten sei ergänzend darauf hinzuweisen, dass, wie auch Green et al. (2000) feststellen, die Eier des Triels auf Rohboden, wie er in Steppen und eben in Schottergruben auftritt, besser getarnt seien als auf Anbauflächen wie Frühjahrssaat (in England).

Seitens der ho. Behörde kann den Ausführungen des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume gefolgt werden, dass kein wirksam erhöhter Räuberdruck zu erwarten ist. Die Straße wird mit Wildzäunen und Leitwänden für Kleinsäugeter und Amphibien abgeschirmt und Böschungflächen ersetzen lediglich durch das Vorhaben flächenmäßig beanspruchte ähnliche Flächen am Rande des Schotterabbaugeländes. Dadurch kommt es zu keiner vorhabenbedingten Räuberdruckerhöhung. Im Übrigen kann auf die vergleichbare Situation beim Vorhaben B 17 bzw. Brutgebiet Steinfeld und die daraus gewonnenen Erfahrungen verwiesen werden. Festzuhalten ist, dass während der Bauzeit erhöhter Räuberdruck bedingt durch vermehrten Betrieb in den nahen Schottergruben herrschen könnte, eine unbelegte Annahme darstellt.

Wirkfaktor Lebensraumveränderung

Als weiterer Kritikpunkt wird von Dr. Zwicker vorgebracht, dass Landschaftsveränderung als möglicher Wirkfaktor nicht ausreichend berücksichtigt worden sei. Nach Clarke et al. (2013) könnten allgemeine Habitatveränderungen zu vermehrtem Meideverhalten des Triels führen, etwa durch Beeinträchtigung von Sichtverhältnissen infolge von Bauwerken oder Straßen.

In der Stellungnahme vom 11. Juli 2017 wird weiters vorgebracht, die Bauphase sei mit dem Abbaubetrieb schwer vergleichbar. Bei eigenen Ortsaugenscheinen seien nie alle Gruben in Betrieb gewesen und dem Triel haben zeitlich und räumlich größere, weniger gestörte Bereiche zur Verfügung gestanden. Das Bauvorhaben sei im Einklang mit Dr. Dragonetti als massive Landschaftsveränderung einzustufen, die in kurzer Zeit stattfindet und den Triel beeinträchtigen könne. Der sukzessive Schotterabbau und Deponierung sei damit nicht vergleichbar. Ein zweiter Aspekt seien Sichteinschränkungen. Man kenne die Auswirkungen massiver Landschaftsveränderung beim Triel nicht und könne Auswirkungen, wie bei anderen verwandten Vogelarten dokumentiert, nicht ausschließen.

Die Studie von Henderson 2013 sei schwierig zu interpretieren. Dr. Zwicker kommt zum Schluss, es zeige sich die Schwierigkeit die Meidefaktoren zu ermitteln, weil das sicher vorhandene Meideverhalten von Eigenschaften der Lebensraumqualität überlagert werden könne.

Der Sachverständige für Tiere und ihre Lebensräume entgegnet in seiner Stellungnahme vom 31. Mai 2017 nach Vergleich der Ergebnisse von Clarke & Liley, Bieringer et al., Henderson, Taylor et al., Green et al. und Clarke et al., dass alle diese Straßen offenbar im Niveau liegen und die Brutplätze des Triels im offenen Ackerland lägen. Daher seien diese Situationen mit jener bei Markgrafneusiedl (und auch im Steinfeld), wo die Brutplätze großteils (im Falle des Steinfelds) bzw. zur Gänze (im Falle des Marchfelds) in Schottergruben liegen, nicht vergleichbar. Das Trielgebiet bei Markgrafneusiedl besteht aus zahlreichen Kiesgruben, die zweckgemäß deutlich abgesenkt, von senkrechten Wänden und von teils deutlich höheren Wällen umgeben sind, und deren Verteilung im Gebiet sich über die Jahre hinweg laufend ändere. Unter diesen Bedingungen brüte der Triel hier seit über 20 Jahren. Auswirkungen eines straßenbegleitenden Dammes nördlich außerhalb vom Vogelschutzgebiet auf den Brutbestand oder den Aktionsraum des Triels seien auszuschließen. In seiner Stellungnahme vom 21. Dezember 2017 setzt sich der Sachverständige nochmals mit Clarke et al. und dem Vorbringen auseinander und schloss eine Vergleichbarkeit mit der Situation in Markgrafneusiedl (und Steinfeld) aus.

Die ho. Behörde hält die Ausführungen des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume für schlüssig und nachvollziehbar, da der laufende, langjährige Schotterabbau mit wechselnder Verteilung im betreffenden Gebiet sowie eine Führung der Straße im Einschnitt gegen eine Wirksamkeit der Landschaftsveränderung sprechen. Die Situation in England ist auch nicht mit jener im Marchfeld (bzw. im Steinfeld) vergleichbar.

Störung beim Bau

Seitens der Gutachter Dr. Zwicker und Dr. Dragonetti werden Bautätigkeiten als möglicher weiterer Wirkfaktor genannt, der nicht ausreichend berücksichtigt worden sei. Im Detail führte Dr. Dragonetti aus, dass Bautätigkeiten in der Bauphase, etwa Fahrzeugbewegungen und Anwesenheit von Personen, zu Störungen des Triels im Vogelschutzgebiet und in benachbarten

Nahrungsgebieten führen könnten. Die Baufläche verlaufe entlang der Grenze der SPA und stelle eine abrupte und dramatische Landschaftsveränderung dar. Auf Grund der Störungen könnten Tiere aus ihren Nestern flüchten bzw. den Küken davonfliegen. Unbewachte Nester können während der Tagesstunden zur Beute von Rabenvögeln werden. Die Aufgabe von Nestern aufgrund von landwirtschaftlichen Arbeiten, die nicht länger als einen Tag andauerten, seien in einer Studie in Zentralitalien dokumentiert worden. In der SPA Markgrafneusiedl stehe eine in Studien aus Italien dokumentierte Reaktion auf Störungen, einen anderen Platz mit passendem Habitat in der Nähe aufzusuchen, nicht zur Verfügung.

Dazu verwies der Sachverständige für Tiere und ihre Lebensräume in der Stellungnahme vom 31. Mai 2017 auf die Bedingungen, unter denen der Triel im Kiesabbaugebiet, das tagsüber zumeist in allen Teilen des Brutgebietes bei Markgrafneusiedl in Betrieb sei, erfolgreich brüte. Die gleiche Situation sei im Steinfeld gegeben, wo der Triel ebenfalls eine Bauphase unmittelbar angrenzend an das Brutgebiet in den Kiesgruben erlebt habe. Der erneut vorgebrachte Hinweis auf Verluste an Trielküken und -gelegen durch Krähen infolge Störungen und Verlassen des Nests sei grundsätzlich bekannt und dies betreffe alle Bodenbrüter, es liegen aus den Schottergruben im Marchfeld und im Steinfeld jedoch keine Hinweise darauf vor, dass dieser Effekt in den in Abbau befindlichen Gruben eine Rolle spielen würde. Offenbar veranlasse der Betrieb der Gruben mit Umstellen von Geräten und Fahrzeugbewegungen den Triel eben nicht zum Verlassen des Geleges.

Es bestehe kein Grund zur Annahme, dass eine lineare Baustelle im Norden des Abbaugesbietes außerhalb des Vogelschutzgebietes zu einem anderem Verhalten des Triels und zu erhöhtem Prädationsdruck durch Krähen führen sollte.

Während der Bauzeit seien auch keine vorhabenbedingten Störungen des Triels durch menschliche Aktivitäten zu erwarten, weil keine vorhabenbedingten menschlichen Aktivitäten im Vogelschutzgebiet vorgesehen sind. Es bestünden innerhalb des Vogelschutzgebietes, wo kein vorhabenbedingter Baustellenbetrieb stattfindet, auch bei allfälligen nichtvorhabenbedingten Störungen zahlreiche Ausweichplätze in dem weiten Abbau-, Acker- und Brachengelände „gleich in der Nähe“.

Die Gutachter führten dazu weiters aus, dass der Bau der Straße eine abrupte Landschaftsveränderung sei. Die Tätigkeiten im Abbaugesbiet seien kontinuierlich und den Vögeln schon bekannt. Diese Störwirkungen seien in der UVP gleichgesetzt worden. Eine ähnliche Vorgangsweise sei für die Berechnung des Kommunikationsraumes für den Nullplanfall 2025 herangezogen worden. Der Unterschied zwischen dem stetig ansteigenden Lärm auf kleinen Straßen und der abrupten Bautätigkeit sei dabei nicht berücksichtigt worden.

Darauf wird vom Sachverständigen für Tiere und deren Lebensräume in der Stellungnahme vom 31. Mai 2017 entgegnet, dass das Abbaugeschehen in den Schottergruben keine „continuous activity“ sei. „Abrupte“ Störungen treten in Kiesabbaugebiet etwa durch das Umstellen von Geräten und die Verlagerung der Abbautätigkeit innerhalb der Gruben auf. Gemäß mündlicher Mitteilung des Gebietsbetreuers liegen keine Hinweise darauf vor, dass Brutplätze des Triels daraufhin aufgegeben worden seien, wofür auch durchgängiges Brutvorkommen mit Bruterfolg in den Schottergruben sowohl bei im Marchfeld als auch im Steinfeld spreche. Dagegen entspreche der Bau der Straße außerhalb vom Vogelschutzgebiet keiner plötzlichen Landschaftsveränderung, sondern einem linearen über drei Jahre fortschreitenden Eingriff, der mit dem Schotterabbau im Brutgebiet durchaus vergleichbar sei, aber außerhalb des Vogelschutzgebietes bleibe.

Weiters führt Dr. Dragonetti aus, neuere Studien hätten gezeigt, dass die negativen Hauptauswirkungen von Windparks auf Brutpopulationen von Vögeln möglicherweise durch die in der Bauphase eingetretene Störungsverlagerung verursacht werden.

Ein hohes Maß an Störungen veranlasse Vögel zum Verlassen von Revieren, zumal ja zahlreiche Langstelzenläufer anfällig für Störungen seien. Abhängig vom Bruterfolg kehren sie in weiteren Jahren möglicherweise nicht mehr zurück. Der Bau von Staudämmen beeinträchtige die Verbreitung überwinternder Stelzenvögel einschließlich auch des Triels. Großbauarbeiten wie Windparks, Staudämmen, Brücken und Autobahnen stellen hohe Störungsfaktoren mit negativen Auswirkungen auf Brutvögel dar.

Die Bauphase stelle mit hohem Risiko eine unzumutbare Störung dar und das Vorsorgeprinzip lege nahe, den Bau im Bereich des Vogelschutzgebietes zu vermeiden. Ein Abstand von 1 km zum Vogelschutzgebiet sei zur Wahrung der Erhaltungsziele des Schutzgebietes erforderlich.

Der Sachverständige für Tiere und ihre Lebensräume hielt dazu in seiner Stellungnahme vom 31. Mai 2017 fest, dass sich die genannten Studien einerseits auf Windparks, auf im britischen Hochland vorkommende Limikolen, den Einfluss von Freizeitbetrieb auf die Brutdichte von Limikolen, eine Watvogelart der Feuchtwiesen (Rotschenkel) und den großen Brachvogel (curlew) beziehen. Diese Arten kommen im Vorhabensgebiet nicht vor und der Triel (eine Limikolenart) selbst werde in den genannten Studien nicht behandelt.

Seitens der Gutachter wurde weiters eingewendet, dass auf Grund von Studien aus England, die Meidung von Straßen unabhängig von Verkehrsmengen bei Tag und in der Nacht zeigten, abgeleitet werden könne, dass eine Bauzeitbeschränkung auf den Tag nicht ausreiche. Aus einer Abnahme des Bestandes des Triels in den Trielgebieten Steinfeld und Marchfeld sei darauf zu schließen, dass der Triel mit dem Grubenbetrieb nicht gut zurechtkomme.

In der Stellungnahme vom 11. Juli 2017 führte Dr. Zwicker weiters dazu aus, dass die Einschätzung des Sachverständigen, es reiche aus, die Bautätigkeiten auf den Zeitraum Tag zu beschränken, zu optimistisch sei. Der Brutbestand nehme im Vogelschutzgebiet stark ab und das zeitweise Vorkommen von unverpaarten Trielmännchen lasse auf eine mindere Habitatqualität schließen. Es sei nicht wahrscheinlich, dass Triele mit dem Abbaubetrieb gutzurechtkommen. Abnehmende Bestände und unverpaarte Männchen lassen auf das Gegenteil schließen.

Der Sachverständige für Tiere und deren Lebensräume führt in der Stellungnahme vom 31. Mai 2017 dazu aus, der Triel bei Markgrafneusiedl (wie auch im Steinfeld) in Schottergruben brüte, also in Abbaugelände, das jeweils in Teilen der Gruben in Betrieb ist. Beim Abbau von Kies und Sand sind schwere motorisierte Geräte, wie Radlader und LKWs und Anlagen, wie Brecher und Siebanlagen, im Einsatz. Unter diesen Bedingungen brüte der Triel seit etwa 20 Jahren, auch und gerade in Abbau befindlichen Gruben.

Auch vom Bau der B 17 Umfahrung Sollenau-Theresienfeld knapp außerhalb vom Brutgebiet im Steinfeld seien keine Auswirkungen auf den Triel berichtet worden.

Im analogen Fall des Vorhabens B 17 werde hingewiesen, dass drei Brutplätze des Triels in den nächstgelegenen Schottergruben zur ebenfalls in Tieflage gebauten Straße liegen (2016, Bieringer 2017). Dies spricht gegen die im gegenständlichen Vorbringen angeführten Effekte der Empfindlichkeit des Triels gegenüber Baugeschehen während des Baus der Straße, gegen Verlagerung oder Aufgabe von Brutplätzen und gegen die Wirkung des Baus einer

Straße (ebenfalls großteils in Tieflage) als „plötzliche Störung“, aber auch gegen die Langzeitwirksamkeit von Fernwirkungen einer solchen Straße, wie Lärm. Weiters weist der Sachverständige darauf hin, dass die Nahrungsflächen vom Triel meist in der Nacht aufgesucht werden, die Bautätigkeiten sich aber im Wesentlichen auf den Tageszeitraum beschränken. Baubedingte Störungen des Triels seien somit nicht zu erwarten.

Die Projektwerberin führt in ihrer ergänzenden Stellungnahme dazu aus, dass sich die im Vorbringen angeführten Studien aus England alle auf in Betrieb befindliche Straßen beziehen und nicht auf Baubetrieb, daher sei es nicht zulässig, die Studien in Zusammenhang mit Straßenbauvorhaben zu bringen.

In der Stellungnahme vom 11. Juli 2017 wird von Dr. Zwicker ausgeführt, es gelinge schon im Ist-Zustand nicht alle Brutnester im Stein- und Marchfeld vor Beeinträchtigung durch den Abbau- und Deponiebetrieb zu bewahren. Die Bauphase der S 8 biete viele wirtschaftliche Optionen für den Schottergruben- und Deponiekomplex. Der Schutz des Triels werde sich durch den hohen wirtschaftlichen Druck nochmals verschlechtern.

Aus Sicht der ho. Behörde ist vorweg dazu festzuhalten, dass illegale Aktivitäten nicht Gegenstand des Verfahrens ist. Zudem ist die Annahme, dass während der Bauphase vermehrter Betrieb in den nahen Schottergruben herrschen könnte, durch nichts belegt. Im Übrigen kann den Ausführungen des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume gefolgt werden, dass mit keinen baubedingten Störungen des Triels zu rechnen ist. Die Baustellenaktivitäten finden außerhalb des Vogelschutzgebietes Sandboden und Praterterrasse statt. Angesichts der Charakteristika des Trielvorkommens im Schotterabbaugebiet und der vornehmlichen Beschränkung der Bautätigkeit auf den Tageszeitraum sind die diesbezüglichen Ausführungen von Dr. Dragonetti und Dr. Zwicker nicht nachvollziehbar. Durch die Bauarbeiten an der Straße außerhalb des Vogelschutzgebietes sind keine Störungen des Brutgeschehens beim Triel, der in den in Betrieb befindlichen Schottergruben bei Markgrafneusiedl brütet, zu erwarten, und somit sind auch keine dadurch bedingten verminderten Rückkehraten des Triels zu erwarten. Dies wird wie der Sachverständige schlüssig darlegt auch durch durchgängiges Brüten des Triels während des Baus der B 17 Umfahrung Sollenau Theresienfeld im Steinfeld belegt.

Ergänzend ist in diesem Zusammenhang darauf zu verweisen, dass im Hinblick auf das Feststellen eines Ruf- bzw. Brutreviers des Triels außerhalb des Vogelschutzgebietes von der Projektwerberin in der Stellungnahme vom 4. Oktober 2018 als Maßnahme vorgesehen wurde, die Bauarbeiten im relevanten Abschnitt der S 8 in jenem Zeitraum durchzuführen, in dem der Triel sich als Zugvogel in seinem Winterquartier in südlichen Ländern aufhält bzw. im Gebiet nicht mehr brütet (ca. September – März), und somit Individuen nicht betroffen werden.

Home range und Nahrungsflächen

Der Gutachter Dr. Zwicker brachte in der mündlichen Verhandlung im November 2016 vor, dass Nahrungsgebiete der Triele in ihren home ranges außerhalb des Vogelschutzgebietes nicht untersucht worden seien, denn der Triel habe ein kleines Revier, aber ein großes Streifgebiet. Weiters wird auf Literatur hingewiesen, die das Aufsuchen von weit entfernten Nahrungsrevieren mittels besonderer Triele belege. Es scheine, dass Im UVP-Verfahren von einem anderen Verhaltensmodell des Triels ausgegangen worden sei. Die UVE stütze sich auf

die Monitoringberichte des Gebietsbetreuers. Die Reviere haben von 1994 bis 2006 eine rechteckige Form, danach auch unregelmäßig. Sowohl Größe als auch Form entsprechen nicht jenen aus den wissenschaftlichen Erhebungen in Italien und England. Zwicker kritisiert die Methodik der Erhebungen des Gebietsbetreuers. Die individuelle Zuordnung der Trielreviere und vor allem die Grenzen des Aktionsraumes seien als fraglich einzustufen. Die Nahrungsflächen außerhalb der Reviere seien lebensnotwendig. Der Flächenverbrauch könne ein erheblicher Faktor sein und den Bestand im Natura 2000 Gebiet gefährden. Dr. Dragonetti führte in seiner Stellungnahme aus, das Brutterritorium sei bei weitem kleiner als das gesamte home range. Beuteflüge, die hauptsächlich nachts stattfinden, können sich während und außerhalb der Brutzeit über mehrere Kilometer erstrecken. Das home range sei im Verfahren als deckungsgleich mit dem Brutterritorium angenommen worden. Der vollständige Aktionsraum (home range) des Triels einschließlich nächtlicher Nahrungsflüge sei nicht berücksichtigt worden.

Diese Kritik wurde in den weiteren Stellungnahmen erneuert und insbesondere erklärt, dass die Bedeutung von Nahrungsgründen außerhalb des Brutgebietes für den Triel unterschätzt werde, zumal die Schottergruben vermutlich nur durchschnittlich geeignete Nahrungsgründe seien. Es sei zu vermuten, dass Nahrungsgründe außerhalb des Brutgebietes einen limitierenden Faktor für den Triel darstellten und größtes Augenmerk verdienen.

Der Sachverständige erwiderte darauf in der gutachterlichen Stellungnahme vom 31. Mai 2017 (in Übereinstimmung mit der Projektwerberin und nach Rücksprache mit dem Gebietsbetreuer), dass sich die Entfernung der aufgesuchten Nahrungsgebiete natürlich auch beim Triel nach dem Angebot richte. Die Nahrungsflüge bleiben aber auch im Agrarland meist in unter 1 km Entfernung. Aufgrund des Lebensraums des Triels sei zu erwarten, dass die meisten Nahrungsflüge im Schotterabbauggebiet bei Markgrafneusiedl nicht weit führen. Auch im Falle des im Vorbringen angeführten Beispiels blieben etwa zwei Drittel der nächtlichen und fast alle Flüge tagsüber innerhalb des Flussbettes, also innerhalb des Brutreviers. Nach Aussage des Gebietsbetreuers seien Nahrungsflüge aus dem Gebiet hinaus zur Brutzeit eher selten, die häufiger gemeinschaftlich aufgesuchten Futterflächen und Sammelpätze nach der Brutzeit seien in seinen Jahresberichten verzeichnet und im Teilgutachten berücksichtigt. Sie liegen alle auf Äckern am Rande des Brutgebietes bzw. Schotterabbauggebietes bei Markgrafneusiedl. Für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens reichen die Beschreibungen in den Jahresberichten und die ergänzenden Informationen und eigene Anschauung jedenfalls aus.

Der Fachbeitragersteller der Projektwerberin führte dazu in der Stellungnahme vom 14. November 2017 aus, dass aus ihrer Stellungnahme nicht abzuleiten sei, dass sich ein Drittel des Triellebensraums außerhalb des Natura 2000 Gebietes befinde, sondern dass aus der Telemetriestudie von Caccamo et al. (2011) hervorgehe, dass nächtliche Nachweise von Trielen sich zu 2/3 innerhalb des Brutgebietes und zu 1/3 außerhalb befanden, was sich eben auf die Zahl der Nachweise beziehe, nicht aber auf eine Flächengröße. Ferner wird hingewiesen, dass innerhalb des Vogelschutzgebietes sehr wohl geeignete Nahrungsflächen zwischen den Schottergruben vorhanden seien, Bruthabitate und Nahrungsflächen eng beieinanderlägen und daher sehr wohl von einer vergleichbaren Raumnutzung entsprechend der Ergebnisse bei Caccamo et al. (2011) auszugehen sei. Geeignete Nahrungsflächen außerhalb des Vogelschutzgebietes seien ebenfalls vorhanden, in größerem Umfang östlich, nördlich und vor allem westlich vom Natura 2000 Gebiet, worauf sich die Formulierung „fakultativ genutzte Teile des Lebensraums“ beziehe. Die Nutzung von Nahrungsflächen auch jenseits einer Autobahn sei durch die Nachweise besonderer Triele belegt.

Der Sachverständige hielt in seiner Stellungnahme vom 21. Dezember 2017 unter Hinweis auf sein Teilgutachten ergänzend fest, dass sich ein Großteil des Nahrungsraumes innerhalb des Brutgebietes befinde, zumal im Vogelschutzgebiet laufend Nahrungsflächen für den Triel im Zuge der Verfüllung von Gruben angelegt werden. Auch frisch bearbeitete Äcker, abgeerntete Felder und Gemüsegelder, die vom Triel ebenfalls aufgesucht werden, befinden sich zwischen den Schottergruben. Die Befunde aus Telemetriestudien (Caccamo et al. 2011, Green et al. 2000) stehen mit diesen Ausführungen nicht im Widerspruch, wenn sich auch ein Verhältnis von einem Drittel zu zwei Drittel Nahrungsflüge außerhalb des Vogelschutzgebietes und innerhalb des Vogelschutzgebietes angesichts der reichen Ausstattung des Vogelschutzgebietes mit Nahrungsflächen noch weiter zugunsten des Vogelschutzgebietes selbst verschieben mag und die Größe des Aktionsraumes sehr stark von der Habitatqualität abhängig sei. Dass auch Äcker außerhalb des Vogelschutzgebietes als Nahrungsraum aufgesucht werden, wurde nicht bezweifelt. Auch im Marchfeld bestehen natürlich im Frühjahr frisch angebaute Felder mit einem Angebot an Regenwürmern, bodenlebenden Arthropoden und Schnecken, die zur Jungenaufzuchtzeit eine bedeutende Nahrungsquelle darstellen. In Gebieten, wo Triele auch im Ackerland brüten, könne die Nähe derartiger Kulturen die Wahrscheinlichkeit einer Ansiedlung des Triels in einem nahen geeigneten Brutbiotop begünstigen. Besonders geeignet seien Weiden. Im Vogelschutzgebiet bei Markgrafneusiedl bestehen bereits Rinderweiden in unmittelbarer Nähe zu Trielbrutplätzen in Schottergruben. Das Angebot an geeigneten Nahrungsflächen innerhalb des Vogelschutzgebietes sei daher gut. Auf das Vorhandensein eines Nahrungsraumes außerhalb des Vogelschutzgebietes bei Markgrafneusiedl, der als limitierender Faktor für den Bestand wirken könnte, liege kein Hinweis vor. Der geforderte Einsatz von Telemetrie sei für die Beantwortung der Frage im Rahmen dieses Verfahrens aber nicht erforderlich. Dies sei auch beim Parallelfall B17 Umfahrung Sollenau Theresienfeld im Steinfeld so.

Zur Abgrenzung von Trielrevieren in den Jahresberichten des Gebietsbetreuers als annähernde Rechtecke erklärte der Sachverständige in der gutachterlichen Stellungnahme vom 21. Dezember 2017, diese beruhe auf der Form der Gruben, wenn nicht andere Hinweise, wie rufende Individuen außerhalb, eine andere Abgrenzung nahelegten. Weiters verwies der Sachverständige auf die sehr gute Habitatqualität innerhalb des Vogelschutzgebietes und dass weiterhin eine ungehinderte Erreichbarkeit möglicher Nahrungsflächen im umgebenden Ackerland auch bei Vorhandensein einer in Tieflage außerhalb des Vogelschutzgebietes verlaufenden Straße gegeben sei.

Seitens der ho. Behörde kann den Darlegungen des Sachverständigen gefolgt werden, dass die home ranges im UVP-Verfahren ausreichend berücksichtigt wurden, um die erforderliche Beurteilung vornehmen zu können. Insbesondere wird auch der Fokus auf die Flächen im Vogelschutzgebiet, die sehr gute Habitatqualität und gleichzeitig die ungehinderte Erreichbarkeit möglicher Nahrungsflächen im umgebenden Ackerland auch nach Errichtung des Vorhabens vom Sachverständigen schlüssig und nachvollziehbar begründet.

Vorliegen eines faktischen Vogelschutzgebietes

Seitens Dr. Zwickers wurde in seinen gutachterlichen Stellungnahmen wiederholt vorgebracht, bei den Bereichen in der Umgebung des Vogelschutzgebietes handle es sich um ein faktisches Vogelschutzgebiet (so z.B. Stellungnahme vom März 2018, S. 44, S. 57 und insbesondere auch Stellungnahme vom 15. Februar 2019). Die home range des Triels sei im

bisherigen Schutzgebiet nicht einbezogen worden, der Triel brüte auf der Trassenfläche und das Gebiet zähle zu seinem bevorzugtem Brutgebiet. Damit liege ein faktisches Vogelschutzgebiet vor.

Der Sachverständige setzte sich bereits im Umweltverträglichkeitsgutachten mit dem Vorliegen eines faktischen Vogelschutzgebietes auseinander (vgl. Frage 2.5.11). Darin führte er aus, dass als Vorstufe für Vogelschutzgebiete Important Bird Areas gelten. Das zentrale Marchfeld ist Important Bird Area (IBA; Dvorak 2009). Wenn auch das IBA Zentrales Marchfeld bei Berg & Hovorka (2009) in Dvorak (2009) nicht genau abgegrenzt ist, so geht aus den dortigen Angaben doch hervor, dass das gesamte Marchfeld von Gänserndorf bis zu den Donauauen einschließlich Projektgebiet davon umschlossen ist. Für das Vorliegen eines IBA gelten etwa 20 Kriterien, die IBA-Kriterien (Dvorak 2009, Heath & Evans 2000). Diese Kriterien setzen im Wesentlichen den jeweiligen Bestand an zu schützenden Arten mit nationalen, biogeographischen und europäischen Bestandsgrößen ins Verhältnis und ermitteln die Bedeutung von möglichen bedeutenden Durchzugsgebieten und Rastgebieten anhand der durchziehenden und rastenden Individuen im Verhältnis zu europäischen Beständen. Da, wie dargelegt, die abgegrenzten Teile des Vogelschutzgebietes Sandboden und Praterterrasse im Marchfeld die Anforderungen an ein Vogelschutzgebiet erfüllen, jener Teil des Marchfeldes, in dem das gegenständliche Vorhabensgebiet liegt, jedoch nicht, ist auch ein Zutreffen der Kriterien für das Vorliegen einer Important Bird Area für das Gebiet außerhalb des Vogelschutzgebietes auszuschließen. Es gibt somit keine Anhaltspunkte für das Vorliegen eines Faktischen Vogelschutzgebietes.

In seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 21. Dezember 2017 führte der Sachverständige weiters aus, dass der Begriff des „faktischen Vogelschutzgebietes“ nicht die Randbereiche von bestehenden Vogelschutzgebieten bezeichne, wie die Formulierung *„es war nicht das formal ausgewiesene Vogelschutzgebiet zu betrachten, sondern das gesamte faktische Vogelschutzgebiet...“* nahelege, sondern die geeignetsten Lebensräume von geschützten Vogelarten gemäß Vogelschutzrichtlinie nach einigen Grundkriterien und 20 Kriterien definiert.

In der ergänzenden fachgutachterlichen Stellungnahme hielt der Sachverständige zu dieser Frage nochmals zusammengefasst fest, dass, da das Gebiet gemäß der von der Kommission akzeptierten Abgrenzung und den diesem Vorschlag unterliegenden fachlichen Kriterien abgegrenzt wurde, und da die Grube knapp außerhalb des Schutzgebiets, in der 2018 eine Brut festgestellt wurde, nicht zum zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiet zählt, weil ihre Eignung als Brutplatz für den Triel mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit vorübergehend ist, handelt es sich nicht um ein faktisches Vogelschutzgebiet angrenzend an das Vogelschutzgebiet (vgl. fachgutachterliche Stellungnahme vom 10. Jänner 2019 unter Punkt IV.4.6)

Nach Ansicht der ho. Behörde sind die Ausführungen des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume bezüglich des Vorliegens eines faktischen Vogelschutzgebiets schlüssig. Den Ausführungen von Dr. Zwicker, dass jener Gebietsteil außerhalb (nördlich) des bestehenden Vogelschutzgebietes, auf dem der Triel 2018 gebrütet hat, deshalb Teil des faktischen Vogelschutzgebietes sei, weil der Brutbestand im Vogelschutzgebiet sehr klein sei und es von eminenter Bedeutung sei, dass jede Brut geschützt werde, da ansonsten ein Aussterben der sehr kleinen Population drohe, ist entgegenzuhalten, dass es bei der Frage des Vorliegens eines faktischen Vogelschutzgebietes zu klären ist, ob es sich bei diesem Gebiet um eines „für

die Erhaltung dieser Arten zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebieten“ handelt. Dies wurde vom Sachverständigen in einer schlüssigen und nachvollziehbaren Weise widerlegt. Von Dr. Zwicker wurden auch keine wesentlichen zusätzlichen Argumente vorgebracht, dass es sich gerade bei diesen Flächen um die „flächenmäßig geeignetsten“ handelt (diesbezüglich ist auch auf die Judikatur zu verweisen, dass mit der stetig ansteigenden Ausweisung von Vogelschutzgebieten auch das Erfordernis an den Nachweis, dass es sich bei einem Gebiet um ein „faktisches Vogelschutzgebiet“ handelt, steigt, siehe zB mwN BVwG vom 23. Juni 2016, Zl. W 109 2107438-1 „Windpark Engelhartstetten“). Soweit hier auf das Thema home range verwiesen wird, kann auf die obigen Ausführungen dazu verwiesen werden. Nach ho. Ansicht ergibt sich dadurch nicht, dass sich dieses Gebiet um das „flächenmäßig geeignetste handelt“. Auch aus den Zitaten von Bieringer 2002, Birdlife 2003, Ellmayer 2005, Frühauf 2005, Lentner 2005 und Raab & Kollar 2008 ergibt sich diesbezüglich kein Hinweis.

Im Übrigen ist auch festzuhalten, dass gemäß den Ausführungen der Projektwerberin und des Sachverständigen (siehe zu beiden Punkt IV.4.6 der Begründung) die Europäische Kommission der Neuausweisung des Vogelschutzgebietes auch unter Kenntnis der sich wechselnden Rahmenbedingungen, nämlich den wechselnden Schottergruben als Brutraum, zugestimmt hat.

Zusammenfassend wird daher seitens der ho. Behörde festgehalten, dass den Ausführungen des Sachverständigen gefolgt wird und der ho. Behörde schlüssig und nachvollziehbar erscheint, dass es sich beim betreffenden Gebiet um keines für die Erhaltung dieser Art als zahlen- und flächenmäßig geeignetstes Gebiet handelt. Es wird diesbezüglich auf die Rechtlichen Erwägungen unter Punkt VI.1.4. der Begründung verwiesen.

Erheblichkeitskriterium und Vorsorgeprinzip

In der Stellungnahme vom 11. Juli 2017 repliziert Dr. Zwicker auf die Ausführungen des Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume in seiner Stellungnahme vom 31. Mai 2017 dahingehend, dass wegen der hohen Schutzbedürftigkeit, dem hohen Schutzstatus, der hohen Gefahr der Beeinträchtigung und der aufgezeigten Unsicherheiten das Vorsorgeprinzip anzuwenden sei. Nach Lambrecht & Trautner 2007 sei kein direkter Flächenverlust beim Triel tolerierbar. Auch ein gradueller Funktionsverlust durch Lärm sei als erheblich zu bewerten. Der Erhaltungszustand sei als ungünstig zu bewerten. Gehen für den Triel wahrscheinlich notwendige Flächen im Bereich der geplanten Trasse der S 8 auch noch verloren, werde sich der Erhaltungszustand noch weiter verschlechtern. Aus der Forderung von Ellmayer 2005 sei abzuleiten, dass auf keinen Fall Abnahmen für den Erhalt der Population im Marchfeld erforderlich seien. Der Schwellenwert zur Bewertung der Erheblichkeit beim Triel sei für den direkten Flächenverlust und graduellen Funktionsverlust mit unter 1 % anzusetzen.

Der Sachverständige entgegnete darauf in der gutachterlichen Stellungnahme vom 21. Dezember 2017, dass diese Erheblichkeitskriterien im gegebenen Fall nicht zutreffen würden, weil eben kein Flächenverlust im Vogelschutzgebiet zu erwarten sei und weil keine Hinweise darauf vorlägen, dass die Lebensraumfläche oder die Bestandsgröße der geschützten Art in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen werde. Die Gleichsetzung einer prognostizierten Verkleinerung des Kommunikationsraums von 3 - 4 % mit Flächenverbrauch an Brutfläche sei unzulässig, weil es sich eben nicht um Grundinanspruchnahme handle und die errechnete

Verkleinerung des Kommunikationsraums von 3 - 4 % in den ausschlaggebenden Fällen (laute Rufe auf die Entfernung) als unter einer Relevanzschwelle liegend beurteilt werde, weil sie in der Varianz der sonstigen Einflussgrößen im Gebiet untergehen. Die Forderung in Ellmauer 2005 „*Auch für die kleine, gegenwärtig räumlich sehr beschränkte Trielpopulation im Marchfeld wird eine flächenmäßige Ausweitung des Brutplatzangebotes durch Anlage von „ÖPUL-Trielbrachen“ und Bereitstellung adäquater Brutplätze in anliegenden Schotterabbaugebieten (Untersiebenbrunn) unumgänglich sein*“ sei richtig, stehe aber mit dem Vorhaben nicht im Widerspruch, weil davon keine Hoffnungsflächen oder ehemalige Trielflächen bei Untersiebenbrunn betroffen seien. Im Übrigen werden Trielflächen nicht nur im Vogelschutzgebiet, sondern im Rahmen der Erfüllung von Bescheiden für Schottergruben und Deponien auch außerhalb davon angelegt, was der Forderung entspreche. Mit der von Zwicker angeführten Definition der erheblichen Beeinträchtigungen bei Lambrecht & Trautner 2007 als Fachkonventionsvorschlag, der eine „Hilfestellung für die Einzelfallbeurteilung“ geben soll (Lambrecht & Trautner 2007), stehe das Vorhaben insofern nicht im Widerspruch, als keine Hinweise darauf vorliegen, dass die Lebensraumfläche oder Bestandsgröße des Triels im Vogelschutzgebiet abnehme, weil die beschriebenen Maßnahmen in Bescheiderfüllung im Gebiet die Lebensraumeignung verbessern und die Bestandsentwicklung von Beginn der Zählungen an auf keinen Trend zur Abnahme hinweisen. Daher sei auch nicht anzunehmen, dass die Art langfristig kein lebensfähiges Element des Habitats mehr sein könnte. Auch aus den vorliegenden Unterlagen sei kein abnehmender Bestandstrend ableitbar. Auch dass der Erhaltungszustand mit „ungünstig“ zu bewerten sei, werde weder durch die Bestandszahlen in den beiden österreichischen Trielgebieten noch durch die offiziellen Unterlagen zu den Vogelschutzgebieten belegt. Die Erhaltungsziele bzw. –maßnahmen wurden bereits im Teilgutachten behandelt.

In Bezug auf das Vorsorgeprinzip ist auf das Teilgutachten und die darin vorgesehenen Maßnahmen zu verweisen, womit dem Vorsorgeprinzip nicht nur bei der Beurteilung der Auswirkungen, sondern auch bei seiner Umsetzung Rechnung getragen worden sei.

Nach Ansicht der ho. Behörde sind die Ausführungen des Sachverständigen und insbesondere die vorgenommene Bewertung der Frage der Erheblichkeit schlüssig und nachvollziehbar. Wie der Sachverständige nachweisen konnte, ist weder der Erhaltungszustand mit „ungünstig“ zu bewerten, noch sei ein abnehmender Bestandstrend erkennbar. Für die ho. Behörde ist es auch plausibel, wenn der Sachverständige – abweichend von allgemeiner Literatur – eine eigene Bewertung vornimmt und einen direkten Flächenverlust anders beurteilt als eine Verkleinerung des Kommunikationsraums.

Ausgleichsmaßnahme

In der Stellungnahme vom 15. Februar 2019 moniert Dr. Zwicker, dass die positive Beurteilung der Maßnahme durch den Sachverständige nicht nachvollziehbar sei. Bei Beobachtung der in der Vergangenheit gesetzten Maßnahmen und deren geringer bzw. fehlender Wirksamkeit für eine Stabilisierung des Trielbestandes sei diese positive Beurteilung eine Fehleinschätzung. Anschließend ging Dr. Zwicker auf die Bestandsentwicklung ein und hielt fest, dass - obwohl im Steinfeld und Marchfeld umfangreiche Verbesserungs- und Ausgleichsmaßnahmen gesetzt wurden – der Trielbestand um ca. die Hälfte abgenommen hätte. Es könne daher mit großer Sicht vorausgesagt werden, dass die Ausgleichsfläche nicht geeignet sei, den negativen Bestandstrend umzukehren. Es

sei auch nicht nachvollziehbar, dass im Vogelschutzgebiet eine Ausgleichsmaßnahme gesetzt werde, die fälschlicherweise als CEF-Maßnahme deklariert werde.

Aus Sicht der ho. Behörde ist auf die obigen Ausführungen und Erwägungen unter „Bestandszahlen bzw. Bestandsentwicklung des Triels“ und auf die schlüssige und nachvollziehbare fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen vom 10. Jänner 2019 zu verweisen. Im Hinblick auf die von Dr. Zwicker in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme aufgeworfene Rechtsfrage, ob es sich um eine Ausgleichsmaßnahme oder CEF-Maßnahme handle, wird auf die Ausführungen unter VI.1.4 verwiesen.

Zusammenfassung

Bei Vorliegen divergierender Sachverständigenmeinungen kann die Behörde auf Grund eigener Überlegungen einem Gutachten wegen dessen größerer Glaubwürdigkeit bzw. Schlüssigkeit bei entsprechender Begründung den Vorzug geben (VwGH 30. Oktober 1991, 91/09/0047; 20. November 2001, 2001/09/0072; 25. April 2003, 2002/12/0109). Die ho. Behörde hat den von ihr bestellten Sachverständigen für Tiere und ihre Lebensräume Dr. Kollar aufgefordert, zu jedem Punkt des Vorbringens von Dr. Zwicker, des Gutachtens von Dr. Dragonetti und auch jedem Punkt des im Zuge des ergänzenden Ermittlungsverfahrens vorgelegten Gutachtens von Liley & Hoskin bzw. den Repliken von Dr. Zwicker Stellung zu nehmen. Ebenso nahm der Fachbeitragersteller der Projektwerberin zu diesen Themen Stellung und gab ebenfalls seine sachverständige Meinung ab.

Hengstschläger/Leeb, AVG § 45, Rz 11 – 14 folgend, konnte der Sachverständige die gegen sein Gutachten vorgebrachte Kritik in jedem einzelnen Punkt in einer auch dem nicht fachkundigen Rechtsanwender einleuchtenden Weise widerlegen und sein Gutachten bestätigen. Gleichzeitig konnte die Partei erneut zu diesen Ausführungen Stellung nehmen und es wurde damit der Behörde Parteiengehör gewährt. Die gegenständlichen Themen wurden so ausführlich erläutert, dass sich die ho. Behörde eine abschließende Meinung bilden konnte.

Zusammenfassend wird von der Behörde in Bezug auf naturschutzfachliche Themen festgehalten, dass sich der Sachverständige für Tiere und ihre Lebensräume und der Sachverständige für Lärm (in Bezug auf schalltechnische Fragen im Zusammenhang mit Naturschutz) im Zuge des Verfahrens eingehend und ausführlich mit den von der Projektwerberin vorgelegten (ergänzenden) Unterlagen auseinandergesetzt haben, diese gewissenhaft geprüft haben und darauf aufbauend (ergänzt durch umfangreiche Ermittlungen im Fachbereich Tiere und ihre Lebensräume) ihre fachliche Beurteilung und die dargelegten Schlüsse gezogen haben. Darüber hinaus haben sie sich im Rahmen der Behandlung der eingelangten Stellungnahmen mit allen Vorbringen und Einwendungen auseinandergesetzt und ihre Schlüsse und Beurteilungen daraus plausibel dargelegt.

Keines der von Dr. Eisner, Dr. Zwicker, Dr. Dragonetti und Liley, BSc, Phd und Hoskin, BSc, MSc vorgebrachten Argumente entkräftet die Aussagen des Sachverständigen oder lässt Zweifel daran entstehen.

VIII. Zusammenfassung

Aus dem oben Angeführten folgt nun, dass sowohl die materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen als auch die im UVP-G 2000 enthaltenen zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass das Vorhaben, insbesondere auch aufgrund seiner Umweltverträglichkeit, als genehmigungsfähig qualifiziert werden kann, weshalb die Genehmigung zu erteilen war. Dies bewirkt auch, dass gleichzeitig die inhaltlichen Einwendungen gegen das Vorhaben als abgewiesen gelten (§ 59 Abs. 1 2. Satz AVG).

Aufgrund der gegebenen Sach- und Rechtslage war daher spruchgemäß zu entscheiden.

RECHTSMITTELBELEHRUNG

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einzubringen. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

Gemäß der Übergangsbestimmung des § 46 Abs. 24 Z 5 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 17/2014 kommt Beschwerden gegen Entscheidungen von Verwaltungsbehörden über Vorhaben nach den §§ 23a oder 23b, die nach dem 31. Dezember 2013 getroffen werden, in Verfahren, die vor dem 31. Dezember 2012 eingeleitet wurden und gegen die nach der bis zum 31. Dezember 2013 geltenden Rechtslage kein ordentliches Rechtsmittel zulässig gewesen wäre, keine aufschiebende Wirkung zu. § 30 Abs. 2 und 3 VwGG gilt sinngemäß.

Die Beschwerde kann in jeder technisch möglichen Form übermittelt werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind.

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<https://www.bmvit.gv.at/ministerium/impressum/policy.html>) bekanntgegeben. Bitte beachten Sie, dass der Absender/die Absenderin die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (z.B. Übertragungsverlust, Verlust des Schriftstückes) trägt.

Für die Beschwerde ist eine Eingabengebühr von 30,- Euro zu entrichten.

HINWEISE

Gemäß BuLVwG-Eingabengebührverordnung – BuLVwG-EGebV, BGBl. II Nr. 387/2014 idGF, ist bei der Einbringung einer solchen Beschwerde (samt Beilagen) eine Pauschalgebühr von EUR 30,00 zu entrichten. Die Pauschalgebühr für einen von einer Beschwerde gesondert

eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde beträgt EUR 15,00.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrsteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen; dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

Ergeht an:

1) – 68) ENTFERNT

Ergeht nachrichtlich an:

69) – 74) ENTFERNT

Für den Bundesminister:
Mag. Sabine Kühschelm