



BMVIT – IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

DVR 0000175

E-Mail: ivvs4@bmvit.gv.at



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Gruppe Infrastrukturverfahren
und Verkehrssicherheit

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

Beilagen zur Verhandlungsschrift 3/3

- ./66 Vorbringen Jutta Matysek vom 23. April 2016
- ./67 Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH vom 23. Mai 2016 zu den Bereichen und Grundwasser und Landwirtschaft
- ./68 Präsentation der ASFINAG „Erfüllung Verbesserungsauftrag gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG vom 15.04.2016“ vom 23. Mai 2016
- ./69 Ergänzung zu Teilgutachten Nr. 03 – Luftschadstoffe und Klima vom 18. Mai 2016
- ./70 Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH vom 23. Mai 2016 zum Bereich „Luftschadstoffemissionen Bauphase“
- ./71 Vorbringen DI Herbert Hahn vom 23. Mai 2016
- ./72 Vorbringen DI Constanze Strapetz vom 23. Mai 2016 (inkl. Stellungnahme vom 20. Mai 2016 „Erhebliche Mängel bei der Schallimmissionsberechnung und bei der Zuteilung der objektseitigen Maßnahmen in Form von Schalldämmlüfter“)
- ./73 Auszug aus den Air Quality Guidelines, Global Update 2005 der WHO
- ./74 Stellungnahme der List Rechtsanwalts GmbH vom 23. Mai 2016 zu den Lärmemissionen in der Bauphase
- ./75 Foto
- ./76 Vorbringen Rechtsanwalt Dr. Wolfgang List und Dr. Wolfgang Wimmer vom 23. und 24. Mai 2016
- ./77 Vorbringen Ing. Thomas Neyder vom 25. Mai 2016 (inkl. Datenblättern zu Schalldämmlüftern)
- ./78 Vorbringen Ing. Leopold Haindl vom 25. Mai 2016
- ./79 Präsentation von Ing. Haindl vom 26. Mai 2016
- ./80 Ergänzende Folie von Ing. Haindl vom 26. Mai 2016
- ./81 Stellungnahme der ASFINAG zum Maßnahmenkatalog des UVGA vom 22. Mai 2016
- ./82 Dr. Josef Eisner, Beurteilung zweier Trassenvarianten in Bezug auf mögliche Beeinträchtigungen eines Vogelschutzgebietes im Gemeindegebiet Markgrafneusiedl, April 2010
- ./83 Dr. Josef Eisner, Geplanter Trassenverlauf und beeinträchtigte Lebensräume und Tierarten, Erforderliche Prüfung von Alternativen, Februar 2011
- ./84 Dr. Josef Eisner, Beginn der Umweltverträglichkeitsprüfung, Abschnitt Knoten S1/S8 bis ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn, Stellungnahme in Bezug auf naturschutzfachliche Gesichtspunkte, Jänner 2012

- . /85 Dr. Josef Eisner, Variante Nord, Verordnung als Bundesstraßenplanungsgebiet, Schreiben der EK GD Umwelt (CHAP(2011)02513), Stellungnahme, 25. Jänner 2012
- . /86 Schreiben Dr. Josef Eisner, Erhebungen zum Vorkommen gefährdeter Vogelarten im Gebiet „Zinsäcker“, 12. Juli 2012
- . /87 Ergänzende summarische Stellungnahme der Projektwerberin vom 25. Mai 2016 zum bisherigen Vorbringen diverser Parteien im Rahmen der mündlichen Verhandlung zur S 8 West

S 8 Marchfeld Schnellstraße
Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) (Abschnitt West)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung ab 5. April 2016

Name: Jutta Matysek

Adresse: Polletstraße 46, 1220 Wien

Vertretung für: BI Rettet die Lobau – Natur statt Beton

Vorbringen:

Hydrologie: Ich schließe mich Herrn Rehms, Antrag auf Vertagung des Verfahrens“, an. Ich sehe das Recht auf ein faires Verfahren und Bürgerbeteiligung nicht gewährleistet. Wir müssen uns die neu eingebrachten Unterlagen ansehen können. Es geht nicht in so kurzer Zeit.

Verweise auf die Wasserrechtsverhandlung sind unzulässig, wenn jetzt die Umweltverträglichkeit beurteilt werden soll. Die Präsentation war mangelhaft, um sich ein Bild machen zu können.

Der Vortragende der Asfinag hat selbst gesagt, dass u.a. seine Graphik verschoben war. Unter anderem hat er auch Ergänzungen auf den Plänen gemacht, die unlesbar sind. Das Gutachten ist unvollständig und mangelhaft.

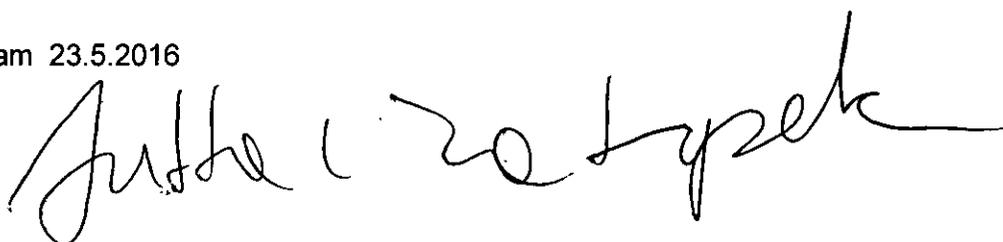
Verkehr: Zu Sammers „manuellen“ Eingriffen – was hier gesagt wurde, ist undurchsichtig. Wir werden hier ständig mit Black Boxes konfrontiert.

Antrag: Ich beantrage die Offenlegung aller verwendeten Ausgangsdaten und Methoden, da sonst eine Nachvollziehbarkeit nicht gewährleistet ist und es kein faires Verfahren ist.

Vorbringen vom 23.5.2016. Ich behalte mir vor, weitere Anträge und Ergänzungen vorzunehmen.

Gänserndorf, am 23.5.2016

Unterschrift:





./67

Univ.-Doz. Dr. Wolfgang List
Rechtsanwalt

Mag. Fiona List
Rechtsanwaltsanwarterin

Mag. Piotr Pyka
Rechtsanwaltsanwärter

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMVIT - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)
Postfach 201
1000 Wien

Weimarer Straße 55/1
A-1180 Wien
Tel. +43 (0) 1 908 18 98 - 0
Fax +43 (0) 1 908 18 98 - 18
office@ralist.at
www.ralist.at

Sprechstelle
Geiergraben 202
A-8913 Admont

**persönlich im Rahmen der mündlichen Verhandlung
am 23.05.2016 vorgelegt**

In Kooperation mit:

Wien, 23.05.2016
4312/10 - /ps - 37615.doc

ENGLMAIR
DUURSMA-KEPPLINGER
Rechtsanwälte GmbH

Dametzstrae 6/5. Stock
A-4020 Linz
Tel. +43 (0) 732 23 99 99
Fax +43 (0) 732 23 99 99-40
office@edkra.at
www.edkra.at

zu GZ. BMVIT-312.408/0013-IV/IVVS-ALG/2016 vom 06.05.2016;

**S 8 Marchfeld Schnellstraße; Stellungnahme zu den Bereichen Grundwasser
und Landwirtschaft**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir beziehen uns auf die mit Schreiben vom 4.5.2016 von der Projektwerberin vorgelegten ergänzenden Unterlagen und nehmen hier zu den Fachbereichen Grundwasser und Landwirtschaft Stellung.

I. Chlorid-Vorbelastung des Grundwassers im Projektbereich

In dem bei der mündlichen Verhandlung vom 7.4.2016 vorgelegten Schriftsatz wurde kritisiert, dass die im Einreichprojekt 2010, Technischer Bericht „Grund- und Oberflächenwasser“ der ARGE Geoconsult – Nowy vom März 2014 mit 50 – 60 mg/l abgeschätzte Chlorid-Grundbelastung im Vergleich mit den Daten der örtlich nächst gelegenen GZUV-Messstellen PG30800192 und PG30800222, insbesondere aber auch im Vergleich mit den Ergebnissen der Auswertung zahlreicher Kontrollsonden im Grundwasser-Anströmbereich der Deponie „Marchfeldkogel“ zu niedrig angesetzt sein könnte und dass das Grundwasser im Bereich der trassennahen landwirtschaftlichen Nutzflächen der Fam. Haindl durchaus bereits Chloridgehalte von 80 – 90 mg/l aufweisen könnte.

Es wurde daher angesichts der essentiellen Bedeutung der Chloridproblematik für die Landwirtschaft der Antrag gestellt, die Behörde möge der Projektwerberin

auftragen, die Chlorid-Vorbelastung in allen trassennahen Brunnenanlagen, Kontrollsonden und sonstigen geeigneten Messstellen, die durch Chlorideinträge des gegenständlichen Vorhabens betroffen sein können, mindestens für einen Zeitraum von einem Jahr durch mindestens vierteljährliche Probenahme und Analyse zu bestimmen und die so festgestellte tatsächlich gegebene Chlorid-Vorbelastung des Grundwassers den Prognosen und Bewertungen im Rahmen des gegenständlichen UVP-Verfahrens zu Grunde zu legen

In der ergänzenden Unterlage vom Mai 2016 wurden nun Auswertungen der GZÜV-Messstellen PG92200462 (Trassen-km 0,0; rd. 900 m südwestlich), PG30800222 (Trassen-km 10,9; rd. 480 m südlich) und PG30800052 (Trassen-km 1,4; rd. 150 m südlich) vorgelegt, die Chlorid-Konzentrationsniveaus von ca. 80 – 90 mg/l, ca. 40 – 60 mg/l bzw. 80 – 95 mg/l aufweisen (Zeitreihe 2006 – 2015). Daraus wird die Schlussfolgerung getroffen:

„Die Ergebnisse zeigen, dass die jeweiligen Ganglinien (...) kaum mehr als 10 mg/l vom jeweiligen herangezogenen Wert für die Grundbelastung (80mg/l, 45,2mg/l und 88,5 mg/l) abweichen. Die Werte für die Grundbelastung erscheinen auch nach erneuter Prüfung aus den insges. 93 Messstellen (NÖ + Wien) inklusive der durchgeführten Trendanalyse der Mittelwerte als plausibel.“

Das Problem mit der im Einreichprojekt 2010, Technischer Bericht „Grund- und Oberflächenwasser“ der ARGE Geoconsult – Nowy vom März 2014 auf Seite 65 dargestellten Chlorid-Vorbelastung des Grundwassers ist nunmehr nicht, dass die GZÜV-Daten nicht stimmen würden, sondern wie sie verwendet werden:

- Hier ist zum ersten festzuhalten, dass die an den GZÜV-Messstellen gemessenen Chlorid-Konzentrationen durchaus Schwankungen aufweisen und dadurch z.B. an der Messstation PG30800222 statt der im Einreichprojekt 2010 verwendeten 45,2 mg/l durchaus auch Werte bis 60 mg/l vorkommen können (vgl. Abb. 1). Für die Beurteilung der Brauchbarkeit des Grundwassers als Bewässerungswasser bzw. möglicher chloridbedingter Schädigungen grundwassernaher landwirtschaftlicher Kulturen können diese Schwankungen durchaus eine Rolle spielen. Bei der Verwendung durchschnittlicher Chlorid-Konzentrationen im Grundwasser liegt man keinesfalls auf der „sicheren Seite“.
- Bei anderen Messstellen hängt die Chlorid-Vorbelastung davon ab, welchen Auswertungszeitraum man verwendet (Abb. 2) Solange nicht klar ist, wodurch Konzentrationsabnahmen bedingt sind, scheint es nicht zulässig, auf Konzentrationsmittelwerte abzustellen

Abb. 1: Bandbreite der Chloridkonzentration an der Messstelle PG30800222 im Zeitraum 2000 - 2015

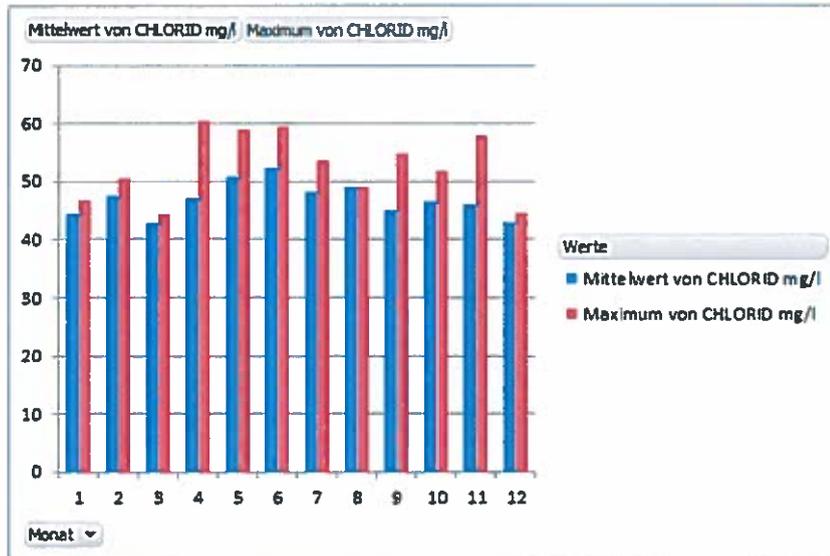
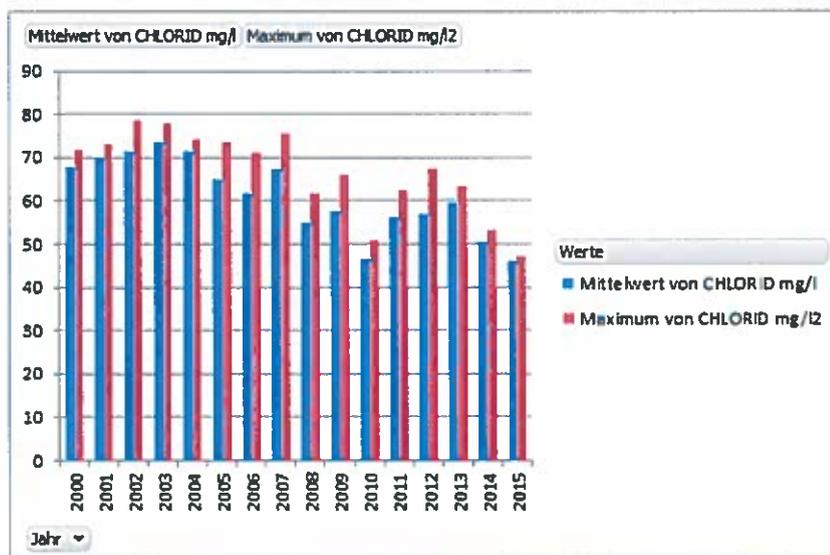


Abb. 2 Trend der Chloridkonzentration an der Messstelle PG30800192 im Zeitraum 2000 – 2015



- Am wichtigsten ist aber, dass die Chlorid-Vorbelastung im Projektgebiet durch ein räumliches Interpolationsverfahren (Methode: Natural-Neighbour-Interpolation) abgeschätzt wurde, dem nur sehr wenige, weit auseinanderliegende Messstellen zu Grunde liegen, die noch dazu erheblich unterschiedliche Chloridkonzentrationen aufweisen. Durch die räumliche Interpolation der Daten kann natürlich kein Wissen darüber erzeugt werden, wie die Chloridbelastung des Grundwassers an einem bestimmten Punkt tatsächlich ist, sondern nur ein durch die Interpolationsmethode bestimmter Übergang zwischen hohen und niedrigen Werten generiert werden. Die

interpolierten Werte können mit den tatsächlichen Chloridkonzentrationen an einem bestimmten Punkt (würde man sie dort messen) übereinstimmen, können aber auch grob davon abweichen.

Haltbare Informationen über die tatsächliche Chloridbelastung des Grundwassers bei den betroffenen landwirtschaftlichen Grundstücken und Bewässerungsbrunnen bekommt man damit nur, wenn man das Grundwasser in einem ausreichend engmaschigen Messnetz über einen ausreichenden Zeitraum (saisonale Schwankungen) beprobt.

Der in dem bei der mündlichen Verhandlung vom 7.4.2016 vorgelegten Schriftsatz gestellte Antrag wird daher unverändert aufrecht erhalten.

II. Ausmaß der Chlorideinträge in das Grundwasser

In dem bei der mündlichen Verhandlung vom 7.4.2016 vorgelegten Schriftsatz wurde weiterhin kritisiert, dass im Einreichprojekt 2010, Technischer Bericht „Grund- und Oberflächenwasser“ der ARGE Geoconsult – Nowy vom März 2014 der Chlorideintrag durch die Straßenabwässer zu gering angenommen wurde, weil

- die auf Basis von Salzstremengen der Autobahnmeistereien Schwechat und Parndorf nach dem Leitfaden „Versickerung chloridbelasteter Strassenwässer“ des BMVIT vom Juni 2011 mit 0,89 kg Chlorid pro m² und Periode angenommene spezifische Chloridmenge einen auf 85% abgeminderten Maximalwert darstellt, bei dem noch einmal ein Sprühnebelverlust von 10% abgezogen wurde;
- auch der salzhaltige Spürnebel in Fahrbahnnähe zur Deposition gelangt, das in ihm enthaltene Streusalz versickert und damit grundwasserrelevant ist.

Die versickerungsrelevante Salzfracht wurde im Vergleich zu den für die Beurteilung relevanten maximalen Streusalzmengen damit in Summe im gegenständlichen Fall um bis zu ca. 25% unterschätzt.

Auf diesen Umstand wurde in den am 4.5.2016 von der Projektwerberin vorgelegten ergänzenden Unterlagen überhaupt nicht eingegangen, so dass die diesbezüglichen in dem bei der mündlichen Verhandlung vom 7.4.2016 vorgelegten Schriftsatz gestellten Anträge unverändert aufrecht erhalten werden müssen.

III. Annahmen zu Durchlässigkeitsbeiwerten und Porositäten bei der Grundwassermodellierung

In dem bei der mündlichen Verhandlung vom 7.4.2016 vorgelegten Schriftsatz wurde darauf hingewiesen, dass die im Einreichprojekt 2010, Technischer Bericht „Grund-

und Oberflächenwasser“ der ARGE Geoconsult – Nowy vom März 2014 durchgeführte Sensitivitätsuntersuchung – anders als dort dargestellt – im Nahbereich der Trasse bei einem geringeren Wert für die Porosität des Grundwasserleiters (25% statt 30%) sehr wohl erheblich höhere Chloridbelastungen im Grundwasserabstrom der Versickerungsstellen und räumlich viel größere Zonen mit höheren Chloridbelastungen des Grundwassers zeigt.

Weiterhin wurde darauf hingewiesen, dass im Einreichprojekt 2010, Technischer Bericht „Grund- und Oberflächenwasser – Ergänzung Transportmodell“ vom März 2014 für den Bereich südlich der Autobahntrasse zwischen Parbasdorf und Markgrafneusiedl ein einheitlicher Durchlässigkeitsbeiwert (kf-Wert) von 20×10^{-4} ($=2 \times 10^{-3}$) angenommen wurde, während bei benachbarten Vorhaben (Deponie „Marchfeldkogel“ von einem wesentlich geringeren Durchlässigkeitsbeiwert $k_f = 5 \times 10^{-4}$ m/s ausgegangen wurde. Geringere Durchlässigkeitsbeiwerte lassen aber wesentliche Auswirkungen auf die Modellierungsergebnisse (erheblich höhere Chloridkonzentrationen im Grundwasser) erwarten.

Es wurde deshalb der Antrag gestellt,

- die im Grundwasser-Transportmodell angewendeten Kennwerte für die effektive Porosität des Grundwasserleiters durch entsprechende hydrologische und/oder geotechnische Untersuchungen insb. für den Bereich südlich der Autobahntrasse zwischen Parbasdorf und Markgrafneusiedl konkret festzustellen und die so ermittelten Werte der Transportmodellierung zu Grunde zu legen;
- die im Grundwasser-Transportmodell angewendeten Durchlässigkeitsbeiwerte (kf-Werte) insb. für den Bereich südlich der Autobahntrasse zwischen Parbasdorf und Markgrafneusiedl an Hand der Daten entsprechender bereits vorliegender oder neu zu schaffender repräsentativer Grundwassersonden, geotechnischer Untersuchungen des Grundwasserleiters etc. konkret zu bestimmen und die so ermittelten Werte der Transportmodellierung zu Grunde zu legen.

Im Verbesserungsauftrag der Behörde wurde die Projektwerberin aufgefordert, zur Abschätzung lokaler Extremwerte im Nahbereich der Trasse eine Berechnung mit 10% Porosität bei der Transportmodellierung (Ermittlung der maximalen Zusatzkonzentrationen) mit einer Zeitdauer von 12 bzw. 24 Jahren durchzuführen.

In den mit Schreiben vom 4.5.2016 von der Projektwerberin vorgelegten ergänzenden Unterlagen finden sich ab Seite 52 die Ergebnisse von Transportmodellierungen für das Ende des 12. Modelljahrs (Tag 4.382) einmal mit

einer angenommenen Porosität von 10% und einmal von 25%. Es wird aus den Berechnungen folgender Schluss gezogen:

„Deutlich ersichtlich ist, dass es aufgrund der Porositätsänderung von 25 % auf 10% es zu keinerlei wesentlichen Änderungen bei der räumlichen Verteilungsbild der zusätzlichen Chloridbelastung kommt. Auch die Spannweite und Konzentrationspunkte der Maxima sind ähnlich im Gebiet verteilt.“

Zu den Ergebnissen der vergleichenden Transportmodellierung mit einer angenommenen Porosität von 10% bzw. von 25% ist folgendes Grundsätzliches zu sagen:

- Nach dem bekannten Darcy-Gesetz ist die Durchflussrate in einem Grundwasserleiter proportional zur durchströmten Fläche, dem Durchlässigkeitsbeiwert (k_f -Wert) und dem hydraulischen Gradienten. Bei gegebenem hydraulischen Gradienten bestimmt damit der k_f -Wert die Durchflussrate (je kleiner der k_f -Wert, umso niedriger die Durchflussrate). Die Verdünnung einer bestimmten in das Grundwasser eingebrachten Chloridmenge ist wiederum abhängig von der Durchflussrate (je weniger Grundwasser zur Versickerungsstelle strömt, umso höher ist die Chloridkonzentration im Grundwasser).

Der Durchlässigkeitsbeiwert eines Grundwasserleiters steht wiederum in Beziehung mit der Porosität eines Grundwasserleiters (effektiver = durchflusswirksamer Porenanteil), der effektive Porenanteil kann nach der bekannten Beziehung von Marotz (siehe z.B. B. Hölting / W. Coldewey: Hydrogeologie. 6. Aufl., 2005, Elsevier GmbH, München) aus dem Durchlässigkeitsbeiwert abgeschätzt werden: $n_e = 0,462 + 0,045 \cdot \ln(k_f)$. Ein geringerer effektiver Porenanteil bedeutet somit einen geringeren Durchlässigkeitsbeiwert – bei geringerer Porosität wären somit (bei vorgegebenem hydraulischen Gradienten) höhere Chloridkonzentrationen im Grundwasser zu erwarten.

- Im Programm FEFLOW gibt es (bei der instationären Modellierung) nach dem Benutzerhandbuch nunmehr unter „material properties“ die Möglichkeit, die Porosität („drain-/fillable porosity“) unabhängig vom Durchlässigkeitsbeiwert („hydraulic conductivity“) vorzugeben. Dies mag für bestimmte Simulationsaufgaben sinnvoll sein, würde aber im gegenständlichen Fall zu einer völligen Verfälschung der Problemstellung führen, da sich durch Vorgabe bloß einer anderen (niedrigeren) Porosität die Grundwasser-Durchflussraten nicht wesentlich ändern würden.

- Die in den ergänzenden Unterlagen vom Mai 2016 dargestellten – bei stark unterschiedlichen Porositäten sehr ähnlichen - Chlorid-Konzentrationsverteilungen deuten darauf hin, dass in den Simulationsrechnungen nur der Wert für die Porosität verändert wurde, nicht aber für die Durchlässigkeitsbeiwerte.
- In den ergänzenden Unterlagen vom Mai 2016 fehlt aber jede Angabe darüber, mit welchen Eingangsdaten und Randbedingungen die Simulationsrechnungen durchgeführt worden sind. Es ist damit völlig unklar, was eigentlich gemacht wurde und in keiner Form nachvollziehbar, ob die getroffenen Annahmen und Randbedingungen der Modellierungen zutreffend sind.

Allgemein ist in diesem Zusammenhang festzustellen, dass bereits die Strömungs- und Transportmodellierung gem. Einreichprojekt 2010, Technischer Bericht „Grund- und Oberflächenwasser – Ergänzung Transportmodell“ vom März 2014 völlig unzureichend dokumentiert ist und ein Kernpunkt jeder derartigen Modellierung – Darstellung und Nachweis der Modelleichung (Modellkalibration) – vollständig fehlt.

- Es kann damit zusammenfassend nur festgehalten werden, dass auf Basis der vorliegenden Unterlagen die Aussage *„dass es aufgrund der Porositätsänderung von 25 % auf 10% zu keinerlei wesentlichen Änderungen bei der räumlichen Verteilungsbild der zusätzlichen Chloridbelastung kommt“*, unplausibel und nicht nachvollziehbar ist.

Es wird daher der Antrag gestellt, die Behörde die Projektwerberin auffordern, alle Annahmen und Randbedingungen bei den durchgeführten Strömungs- und Transportmodellierungen im Detail offenzulegen bzw. bekannt zu geben, um eine Nachprüfung der Berechnungsergebnisse zu ermöglichen.

Unabhängig davon ist zu sagen, dass die in den ergänzenden Unterlagen vom Mai 2016 vorgelegten Chloridverteilungskarten in mehrfacher Hinsicht unbrauchbar sind:

- Aufgrund der Darstellungsgröße, Darstellungsart und Auflösung ist eine genauere räumliche Zuordnung der Berechnungsergebnisse etwa zu bestimmten Brunnenanlagen und Grundstücken unmöglich. So können den Karten etwa keinerlei Informationen über die Chloridkonzentrationen im Bereich der von Fam. Haindl im unmittelbaren Trassenbereich bewirtschafteten Grundstücke 408/1, 408/2, 408/3, 443/1 und 443/7 KG 6213 Markgrafneusiedl mit einem landwirtschaftlich genutzten Flächenausmaß von in Summe etwa 150 ha entnommen werden.
- Die Karten stellen den Zustand am Ende des 12. Modelljahres, konkret am Tag 4.382, dar und erlauben damit (insbesondere für trassennahe Bereiche)

keinerlei Aussagen darüber, wie die Chloridbelastung zu einem anderen Zeitpunkt oder etwa – besonders wichtig - während der Bewässerungsperiode ist.

- Um überhaupt mit den Ergebnissen der Strömungs- und Transportmodellierung gem. Einreichprojekt 2010, Technischer Bericht „Grund- und Oberflächenwasser – Ergänzung Transportmodell“ vom März 2014 vergleichbar zu sein, müssten die Chloridverteilungskarten auf jene Zustände bzw. Auswertungsperioden abstellen, die der ursprünglichen Transportmodellierung zu Grunde gelegt worden waren (Modelljahr 1 bis 12, Jänner – Dezember; Modelljahr 12, Jänner – Dezember; Modelljahr 4, April; Modelljahr 4, Oktober; Modelljahr 8, April; Modelljahr 8, Oktober; Modelljahr 12, April; Modelljahr 12, Oktober; Modelljahr 12, April – Mitte Mai). Dies ist aber nicht der Fall.

Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass unter Punkt 16 des Verbesserungsauftrags der Behörde u.a. die *„Darlegung des zeitlichen Verlaufs der Chloridgesamtkonzentration im gesamten Trassennahbereich (Querprofile zur Trasse im Bereich km 1,0, km 8,5 [Haindl] und km 13,0 Profil-länge quer zur Trasse rd. 500 m entsprechend rd. einem Jahresverlauf)“* gefordert worden war. In den ergänzenden Unterlagen vom Mai 2016 findet sich weder eine Darstellung des zeitlichen Verlaufs der Chloridgesamtkonzentration noch ein Querprofil bei km 8,5 (Grundstücke der Fam. Haindl).

Unabhängig von der Richtigkeit der aktuellen Berechnungsergebnisse ist daher festzuhalten, dass die Ergebnisse vom Mai 2016 nicht für eine Beurteilung brauchbar sind, da sie keinen Vergleich mit den ursprünglichen Berechnungsergebnissen vom März 2014 erlauben und auch nicht dem von der Behörde erteilten Verbesserungsauftrag entsprechen.

IV. Falscher Beurteilungszeitraum

In den Einreichunterlagen (Fachbericht „Landwirtschaft“ der UVE, Technischer Bericht „Grund- und Oberflächenwasser – Ergänzung Transportmodell“) wurde als für die Landwirtschaft (chloridempfindliche grundwassernahe Kulturen, Entnahme von Bewässerungswasser) relevanter Zeitraum die Periode April – Mitte Mai herangezogen.

Wie in dem bei der mündlichen Verhandlung vom 7.4.2016 vorgelegten Schriftsatz ausführlich dargelegt und begründet wurde, ist eine Bewässerung landwirtschaftlichen Kulturen üblicher Weise im Zeitraum Mitte Juni bis Ende August erforderlich, in trockenen Jahren bereits früher (ab Mitte Mai). Aus dem Technischen

Bericht „Grund- und Oberflächenwasser – Ergänzung Transportmodell“ kann entnommen werden, dass im Bereich der landwirtschaftlich genutzten Flächen von Fam. Haindl die Chlorid-Grundwasserbelastung im Oktober um bis zu 30 mg/l höher ist als im April. Die Auswerteperiode April – Mitte Mai ist damit nicht repräsentativ für die tatsächlichen Verhältnisse und sind im tatsächlichen Bewässerungszeitraum höhere Chloridbelastungen des Grundwassers anzunehmen, als in den Antragsunterlagen angenommen wurde.

Es wurde daher bei der mündlichen Verhandlung der Antrag gestellt, die Behörde möge der Projektwerberin eine Überarbeitung der Prognosen der zu erwartenden Chloridbelastung derart auftragen, dass die Chlorid-Grundwasserbelastung für alle Monate während des Vegetationszeitraums, d.i. der Zeitraum April bis September eines Jahres, ermittelt wird.

In den Ergänzungsunterlagen vom Mai 2016 finden sich zu dieser Problematik keinerlei Aussagen. Der bei der mündlichen Verhandlung gestellte Antrag wird daher unverändert aufrecht erhalten.

V. Zu klein angesetzte Bereiche mit einem Flurabstand des Grundwassers von weniger als 2m

In dem bei der mündlichen Verhandlung vom 7.4.2016 vorgelegten Schriftsatz wurde außerdem bemängelt, dass die Antragsunterlagen auf falschen (veralteten) Kartengrundlagen basieren würden. Im Technischen Bericht „Grund- und Oberflächenwasser – Ergänzung Transportmodell“ vom März 2014 wurde für die Ermittlung der Bereiche mit Überschreitung einer Chloridkonzentration von 100 mg/l in einem Zeitraum von 14 Tagen bei einem Flurabstand des Grundwassers von weniger als 2 m offensichtlich auf Grund der verwendeten Karte davon ausgegangen, dass die Grundstücken 408/1, 408/2 KG 6213 Markgrafneusiedl nur zu ca. 50% ausgeküst sind. Tatsächlich ist der Kiesabbau in diesem Bereich aber praktisch abgeschlossen, d.h. praktisch die gesamte Fläche dieser Grundstücke südlich der Trasse hat einen Flurabstand von weniger als 2m zum Grundwasser. Damit wären im Technischen Bericht „Grund- und Oberflächenwasser – Ergänzung Transportmodell“ vom März 2014 aber wesentlich größere Bereiche mit Überschreitung einer Chloridkonzentration von 100 mg/l in einem Zeitraum von 14 Tagen bei einem Flurabstand des Grundwassers von weniger als m auszuweisen gewesen, als dies tatsächlich geschehen ist.

Unter Punkt 16 des Verbesserungsauftrags wurde von der Behörde gefordert, dass auch eine „Darlegung der sich einstellenden Chloridgesamtkonzentrationen in den Bereichen mit einem Flurabstand < 2-4 und < 2 m bezogen sowohl auf MGW als

auch HGW30 und HGW100 und im Speziellen für die grundwasserabstromig liegende Fläche der Liegenschaft Haindl" zu erfolgen hat.

In den aktuellen Unterlagen vom Mai 2016 wurde dazu nur ausgeführt, dass „für den Nahbereich der Trasse für die unterschiedlichen Porositäten (10%, 25%) für das Grundwassermodell keine nennenswerten Unterschiede erkennbar“ seien. Auch wenn dies so wäre, wäre damit das Problem der Verwendung falscher (veralteter) Kartengrundlagen nicht aus der Welt geschafft und wurde damit auch nicht dem Verbesserungsauftrag der Behörde entsprochen.

Es wird daher der Antrag wiederholt, die Behörde möge der Projektwerberin eine Überarbeitung ihrer Antragsunterlagen, insb. betreffend die Ermittlung von Bereichen mit Überschreitung einer Chloridkonzentration im Grundwasser von 100 mg/l in einem Zeitraum von 14 Tagen bei einem Flurabstand des Grundwassers von weniger als 2 m dahingehend auftragen, als dafür (a) aktuelle Kartengrundlagen und Vermessungsunterlagen sowie (b) bei Mineralrohstoffentnahmen die Ausschöpfung des bewilligten Zustands herangezogen wird.

VI. Betroffene Brunnen

Nur der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass in der Auflistung betroffener Brunnenanlagen (Verbesserungsauftrag der Behörde, Punkt 14) in den ergänzenden Unterlagen vom Mai 2016 wiederum die auf dem Grundstück 443/1 KG Markgrafneusiedl bestehenden vier Nutzwasserbrunnen von Fam. Haindl nicht enthalten sind. Von den vier Bohrbrunnen wird eine Fläche von derzeit 98,5 ha bewässert, es handelt sich also um eine bedeutende Wasserversorgungsanlage. Die wasserrechtlich bewilligten (Bescheid der BH Gänserndorf vom 5.10.2005, Gz. GFW-WA-041314/8; Wiederverleihungsantrag anhängig) Entnahmemengen der 4 Bohrbrunnen betragen je 100 m³/h, der Jahresbedarf an Bewässerungswasser beträgt in Summe für die bewässerte Fläche von 98,5 ha 119.000 m³.

Der Verbesserungsauftrag der Behörde wurde damit offenbar nur unzureichend bzw. unvollständig erfüllt.

VII. Verfügbarkeit von Ersatzwasser

In dem bei der mündlichen Verhandlung vom 7.4.2016 vorgelegten Schriftsatz wurde der Antrag gestellt, die Behörde möge der Projektwerberin eine konkrete Planung der erforderlichen Ersatzwasserversorgungen auftragen, da eine „Delegierung“ der Sicherstellung einer ausreichenden Ersatzwasserversorgung an unbestimmte und nicht vollstreckbare Auflagen aus rechtlicher Sicht unzulässig ist.

Die Behörde hat unter Punkt 15 des Verbesserungsauftrags eine plausible und nachvollziehbare Darstellung gefordert, „dass im Projektgebiet Bewässerungswasser in der benötigten Menge und Qualität als Ersatzwasser zur Verfügung steht. Dazu ist eine Abschätzung des Wasserbedarfs aller gemäß dem Teilgutachten Boden und Landwirtschaft als möglicherweise erforderlich angesehenen Ersatzwasserversorgungen vorzunehmen.“

In den ergänzenden Unterlagen vom Mai 2016 findet sich dazu unter Bezug auf ein Schreiben der Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal vom 6.5.2015 (Entnahme zu Bewässerungszwecken grundsätzlich möglich, wasserrechtliche Bewilligung erforderlich) folgende Aussage:

„Die für die mögliche Ersatzwasserversorgung von Feldbewässerungen relevante Fläche (zur Verfügung zu stellendes Ersatzwasser bei einer Maximalbelastung > 110mg/l) wurde anhand der Datengrundlagen der Stofftransportmodellierung (Porosität 25 %, 12 Jahre Betrachtungsdauer) herangezogen.

Hierzu ergibt sich eine maximal betroffene Gesamtfläche von rd. 12 km². Nach Abzug von nicht bewässerten Flächen mit einem Anteil von rd. 25 % ergibt sich eine Fläche von rd. 9 km², bzw. rd. 900 ha. Mit einer jährlichen Bewässerungsmenge von rd. 150mm (150l/m² bzw. 1.500 m³/ha) ergibt dies einen – theoretischen - Bedarf von 1.350.000 m³/a (1,35 mio m³/a).

Unter der Annahme einer Bewässerungsdauer/Beregnungszeit von rd. 300h im Jahr ergibt sich eine im Spitzenbedarf benötigte Wassermenge von 4.500 m³/h, entsprechend 1.250 l/s oder 1,25 m³/s. Diese Überlegung beinhaltet insbesondere, sämtliches Ersatzwasser gleichzeitig benötigt würde. In der Realität kann mit einem Gleichzeitigkeitsfaktor von rd. 50% gerechnet werden, sodass bei nach wie vor voller Abdeckung mit rd. 600 l/s Ersatzwasser (0,6 m³/s) zu rechnen wäre.

Ersatzwasser kann ergänzend bei Bedarf auch aus dem Marchfeldkanal/Rußbach bezogen werden. Dieses Gewässer führt zumindest 6m³/s, was bedeutet, dass die Menge mengenmäßig abdeckbar ist.“

Zu dieser Aussage ist festzuhalten, dass sie keinerlei Nachweis erbringen kann, dass im Projektgebiet Bewässerungswasser in der benötigten Menge und Qualität tatsächlich als Ersatzwasser zur Verfügung steht.

- An Bewässerungswasser sind strenge Qualitätsanforderungen zu stellen, v.a. auch an seine hygienische Beschaffenheit. Da Früchte aus dem Garten- und Feldbau mitunter bis knapp vor der Ernte bewässert werden (müssen), können selbst Krankheitserreger mit kurzen Überlebenszeiten auf der

Oberfläche von Früchten und anderen Pflanzenteilen eine Gefährdung darstellen.

Nach dem ÖWAV-Arbeitsbehelf Nr. 11 kann Bewässerungswasser aus hygienischer Sicht in 4 Eignungsklassen eingeteilt werden, welche sich je nach Anwendung in ihren hygienischen Anforderungen unterscheiden, wobei nur Grundwasser mit sehr geringen Keimgehalten (Eignungsklasse 1) uneingeschränkt für die Bewässerung von zum Frischverzehr bestimmten Früchten (Beeren, Salatpflanzen) eingesetzt werden darf.

Selbst bei nur gering keimbelasteten „reinen Oberflächenwässern“ (Eignungsklasse 2) ist der Einsatz als Bewässerungswasser bei zum Frischverzehr bestimmten Früchten nicht möglich und ist bei anderen Früchten (leicht reinigbares Obst und Gemüse) eine Karenzzeit von 1 Woche nach der letzten Beregnung einzuhalten.

- Für den Marchfeldkanal sind keine Qualitätsdaten, insb. keine Daten zur bakteriellen Belastung veröffentlicht. Das Wasser im Marchfeldkanal ist Donauwasser; für die Donau liegen im Wasserinformationssystem Austria (WISA) des BMLFUW Qualitätsdaten vor, bei den bakteriellen Parametern leider nur bis zum Jahr 2006. Die Messergebnisse zeigen bei den Fäkalindikatoren sehr hohe Werte, siehe Datenzusammenstellung in Tab. 1.

Tab. 1: Bakterielle Belastung des Donauwassers an verschiedenen Messstellen (Zeitraum 2000 – 2006), Keimzahlen pro 100ml

Parameter		Donaustadt	Mannswörth	Wildungsmauer	Wolfsthal
F456 TOTALCOLIFORME 37°C	Min	65	950	550	1.000
	Max	22.700	108.000	180.000	210.000
	MW	2.868	13.977	15.727	23.019
F457 FAEKALCOLIFORME 44°C	Min	15	115	200	270
	Max	4.880	38.350	44.600	61.500
	MW	517	4.608	3.847	5.311
F458 FAEKALSTREPTOKOK.	Min	4	15	12	1
	Max	770	3.100	4.950	6.300
	MW	56	638	371	575

Es ist daher (trotz Schönungsteichen im Marchfeldkanal) davon auszugehen, dass das Wasser des Marchfeldkanals bestenfalls eine Eignungsklasse 3 gem. ÖWAV-Arbeitsbehelf Nr. 11 aufweist (Verwendung als Bewässerungswasser nur für Obst und Gemüse, das nicht für den Frischverzehr vorgesehen ist, und einer Behandlung unterliegt (z.B.

Senfgurken, Kraut, Erbsen, Bohnen) oder bei Gemüse und Obst für den Frischverzehr bis zwei Wochen vor der Ernte).

Das Wasser des Rußbaches wird im Übrigen (wegen seiner schlechteren Wassergüte) eine noch schlechtere Eignung aufweisen als das Wasser des Marchfeldkanals.

- Zusammenfassend kann damit nur festgehalten werden, dass das nunmehr als Ersatzwasser ins Spiel gebrachte Wasser des Marchfeldkanals zwar in der benötigten Menge zur Verfügung stehen mag, nicht aber in der benötigten Qualität. Eine plausible und nachvollziehbare Darstellung, dass „dass im Projektgebiet Bewässerungswasser in der benötigten Menge und Qualität als Ersatzwasser zur Verfügung steht“, ist damit der Projektwerberin nicht gelungen. Der Verbesserungsauftrag der Behörde wurde damit ganz offensichtlich nicht erfüllt.
- Ansonsten stellen sich bei einer Ersatzwasserversorgung aus dem Marchfeldkanal die gleichen Fragen, die bereits in dem bei der mündlichen Verhandlung vom 7.4.2016 vorgelegten Schriftsatz thematisiert worden sind:, Kein Nachweis, dass ausreichend Ersatzwasser für Bewässerungszwecke in der benötigten Menge und Qualität tatsächlich zur Verfügung steht, mangels jeglicher konkreter Planung völlige Unklarheit, ob eine Ersatzwasserversorgung im benötigten Umfang auch tatsächlich hergestellt werden kann, ungewisse Genehmigungsfähigkeit der erforderlichen Anlagen zur Ersatzwasserversorgung, völlig unbestimmte mögliche Eingriffe in Rechte Dritter (z.B. hinsichtlich Leitungsverlegungen zum Wassertransport), usw.

Alle diesbezüglichen im Verfahren gestellten Anträge werden daher unverändert aufrechterhalten.

Die Aussagen der Projektwerberin in den ergänzenden Unterlagen vom Mai 2016 belegen noch einmal eindrucksvoll, wie groß das Problem eigentlich ist: Betroffene Fläche (nach den derzeitigen Berechnungen) bis rd.12 km², davon betroffene landwirtschaftliche Nutzflächen mit Bewässerungsbedarf ca. 900 ha, Ersatzwasserbedarf von ca. 1.350.000 m³/a entsprechend einer Entnahmemenge von 600 l/s.

Ein derartig großer Eingriff in die landwirtschaftliche Nutzung kann nur mehr als „schwerwiegende Umweltbelastung“ beurteilt werden, die einer Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens zwingend entgegen steht.

VII. Antrag

Da die Projektwerberin offensichtlich nicht in der Lage ist, dem Verbesserungsauftrag der Behörde nachzukommen und das gegenständliche Vorhaben weiterhin nicht genehmigungsfähig ist, wird daher der

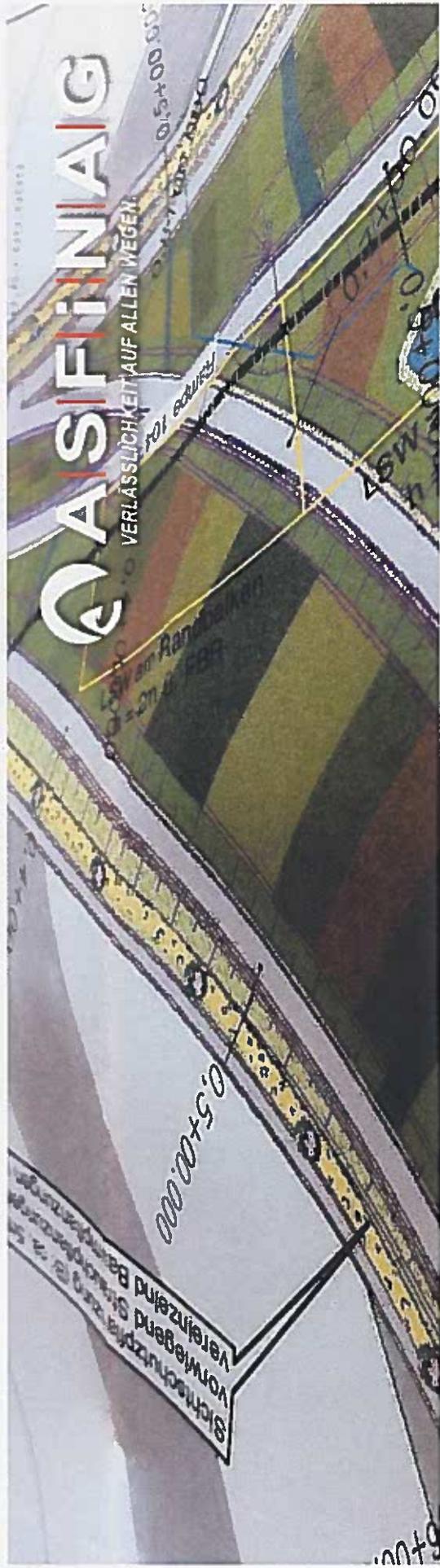
ANTRAG

wiederholt, die Behörde möge iSd Genehmigungsbestimmung des § 24f UVP-G 2000 wegen des Vorliegens sonstiger schwerwiegende Umweltbelastungen im Bereich Landwirtschaft die Genehmigung für das gegenständliche Vorhaben in der vorliegenden Form (Stand: Projektergänzung Mai 2016) versagen.

Mit freundlichen Grüßen



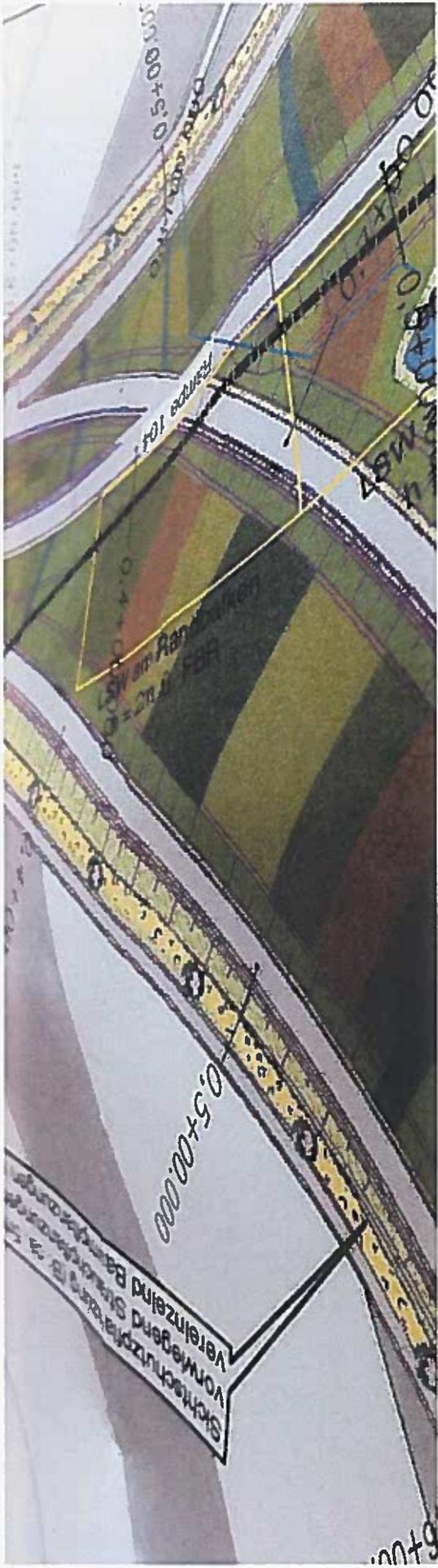
List Rechtsanwalts GmbH



S 8 MARCHFELD SCHNELLSTRASSE

Erfüllung Verbesserungsauftrag gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000
 iVm § 13 Abs. 3 AVG vom 15.04.2016

23.05.2016



- Fachbereich Luftschadstoffe
- Fachbereich Hydrogeologie und Grundwasser
- Fachbereich Boden und Landwirtschaft

Fachbereich Luft

Bauphase

- Verbesserungspunkt 6:
Immissionsauswirkungen Zulaufstrecken mit max.
Fahrtenaufkommen
- Neuberechnung erforderlich
 - ✓ TG diffuse Staubemissionen (bmwfj 2013)
 - ✓ getrennte Darstellung: Trasse, Zulaufstrecken
 - ✓ Berücksichtigung Maßnahmenkatalog
 - ✓ Anpassung Rechengitter
 - ✓ Aktualisierung Ist-Zustand
 - ✓ Berücksichtigung Neufassung RVS 04.02.12 (2014)

Fachbereich Luft

Bauphase - Aktivitäten

Summe externe LKW-Fahrbewegungen (FB) 157 800
 max. externe LKW-FB BM 10-21 69 500
 Aufschlag 20% (für Befeuchtung, ua.) 83 300

Summe interne LKW-FB 193 500
 max. interne LKW-Fahrten (FB) BM 19-30 92 100

Anteil Fahrten im Bauszenario an Gesamt-FB ca. 45%

Massendisposition im relev. Baujahr (45% von der Gesamtmenge)

Abtrag+Einbau (Trasse) m³ 2 210 000
 Zwischenlager m³ 180 000

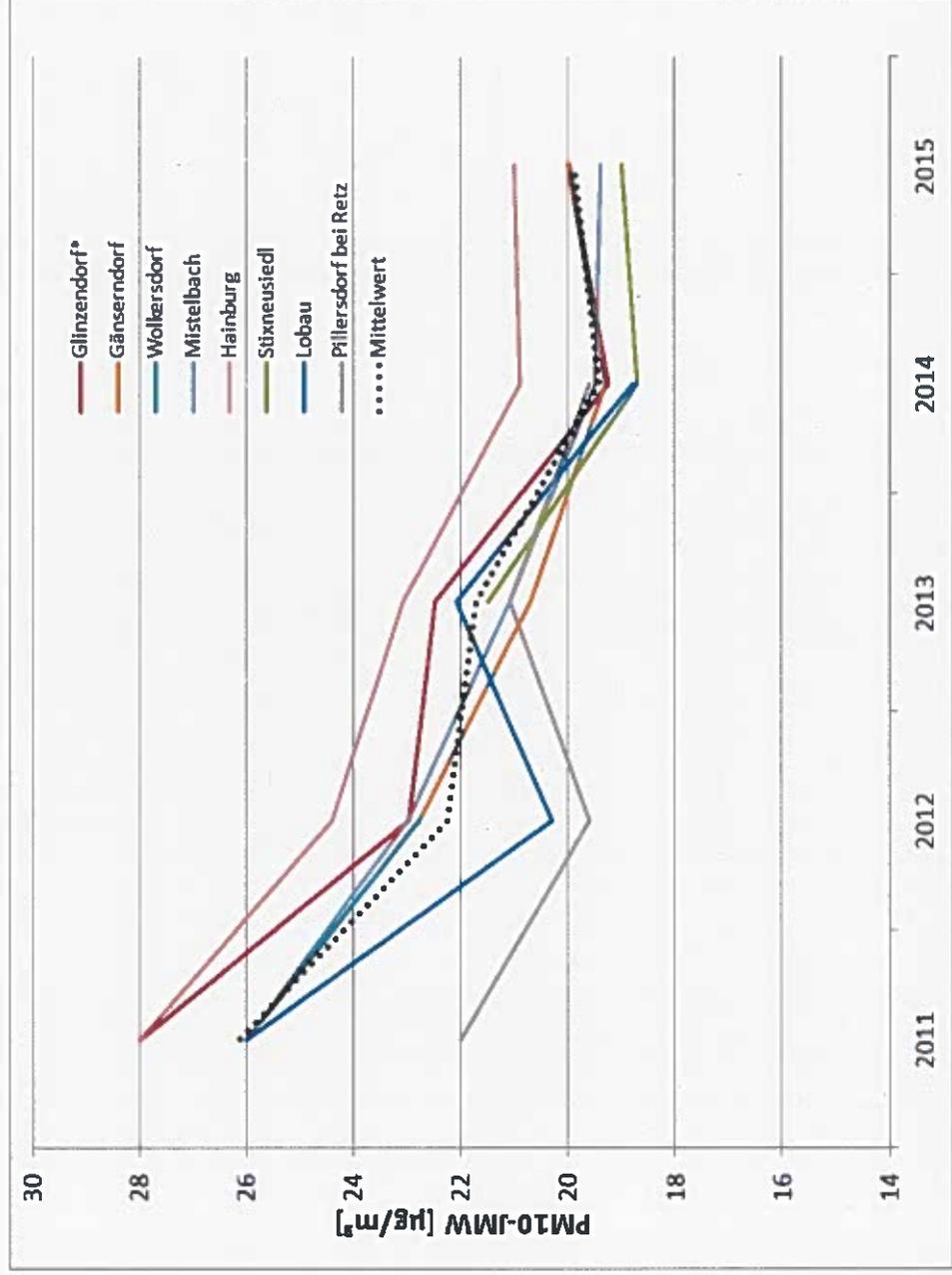
Fachbereich Luft

Bauphase - Maßnahmen

Örtlichkeit	Maßnahme	Maßnahmen-wirksamkeit
unbefestigte Straßen, Zwischenlager	manuelle Befeuchtung	Staubreduktion: 50%
Aufbereitungsanlage beim Zwischenlager	Sprühnebelanlage beim Sieben und an den Übergabestellen	crushing: uncontrolled, screening: controlled
Spange ASt Straßhof	Straße asphaltiert (mind. 1 km) und regelmäßig gekehrt	kein Schmutzaustrag auf B8
Übergang Baufeld ins öffentl. Straßennetz	Reifenwaschanlage, Abrollstrecke und regelm. Naßkehren	kein Schmutzaustrag ins öffentl. Straßennetz
Trasse / Baufelder	Emissionsstandard Baumaschinen: IIIA nach MOT-V	geringere Motoremissionen

Fachbereich Luft

Ist-Zustand: PM10-Jahresmittelwert



Fachbereich Luft

Auswirkungsanalyse

- Immissionsprognose
 - ✓ Trasse (inkl. Baufelder und Zwischenlager)
 - ✓ 6 der möglichen Zufahrtsstrecken, jeweils für PF Bau (PF R/2019 + Bauverkehr) und PF R/2019
- Beurteilungspunkte
 - ✓ wie im Fachbeitrag, zusätzlich Neubau in Parbasdorf
 - ✓ Gesamtbelastung = Vorbelastung + Immissionsbeitrag Trasse + Immissionsbeitrag Gesamtverkehr
 - ✓ Zusatzbelastung = Differenzbetrachtung

Fachbereich Luft

Ergebnis

- Zusatzbelastungen
 - ✓ irrelevant bis geringfügig (max. 7% vom Grenzwert)
- Gesamtbelastungen
 - ✓ Grenzwerte gemäß §20 IG-L eingehalten

Fachbereich Hydrogeologie und Grundwasser

Inhalt der Ergänzungen

- 1.) Detaillierung Chloridausbreitung (Pkt. 11, 14 Verb.auftrag)
 - Ergänzende Rechenläufe
 - Auswertung Beeinflussung
- 2.) Porosität (Pkt. 11 Verb.auftrag)
 - Erläuterung
- 3.) Detaillierung Cl-Grundbelastung (Pkt. 11 Verb.auftrag)
 - Aktualisierung
- 4.) Bereitstellung Wasser (Pkt. 15 Verb.auftrag)
 - Befeuchtung (Bauphase)
 - Ersatzwasser für Feldbewässerung
- 5.) Zeitlicher Verlauf Cl-Konzentration in km1, km 8,5, km 13,0
 - In Profilen quer zur Trasse

Detaillierung Chloridausbreitung

Ergänzende Berechnungen

- Porosität 25%, 0-12 Jahre, 12-24 Jahre
- Porosität 10%, 0-12 Jahre, 12-24 Jahre
- Vergleich mit bisherigen Berechnungen
- Analyse zeitlicher Verlauf
- Anmerkung: berechnet wird immer die Zusatzbelastung zufolge S8 (instationär auf Tagesbasis); das jeweilige Maximum wird mit der Grundbelastung zur Maximalen Gesamtbelastung aussummiert

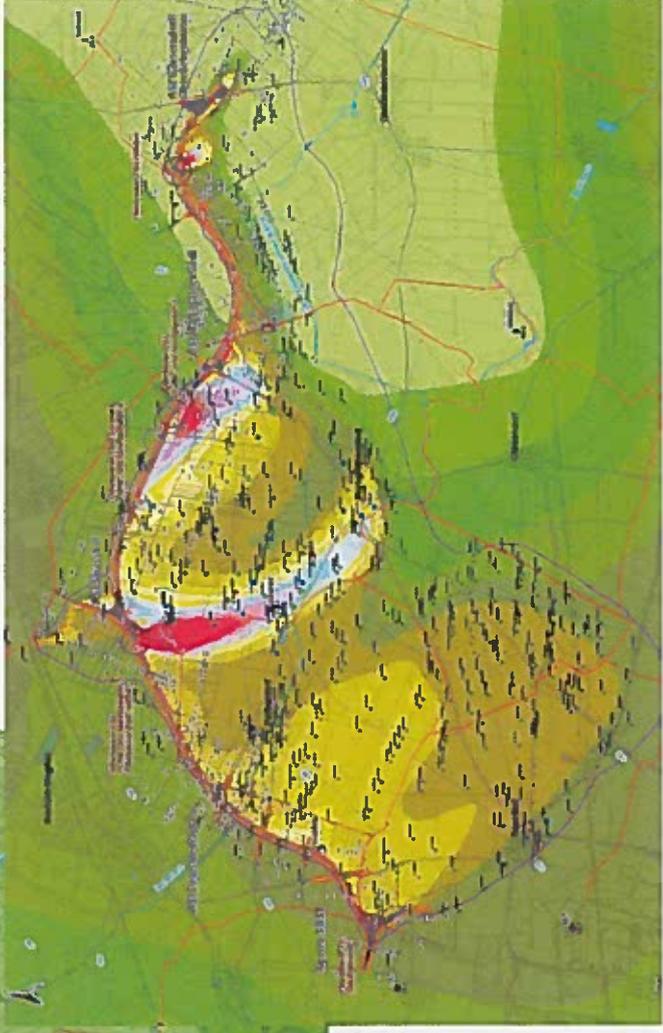
Detaillierung Chloridausbreitung

Vergleich UVE-Stand – Porosität 25% maximale Zusatzbelastung



UVE-Stand

Porosität 25%



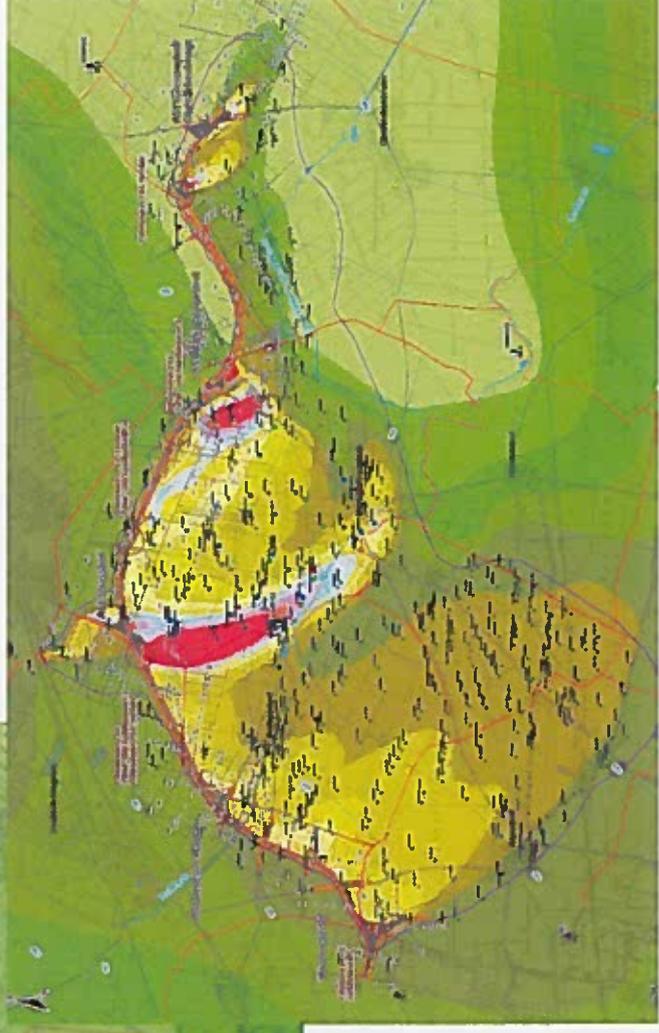
Detaillierung Chloridausbreitung

Vergleich UVE-Stand – Porosität 10% maximale Zusatzbelastung



UVE-Stand

Porosität 10%



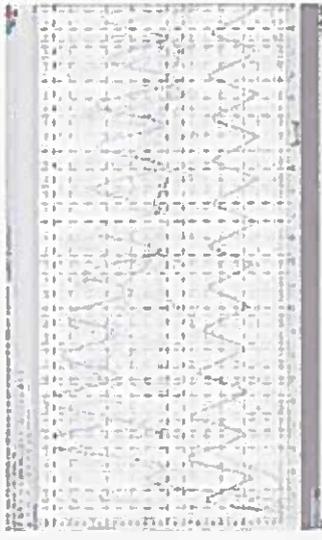
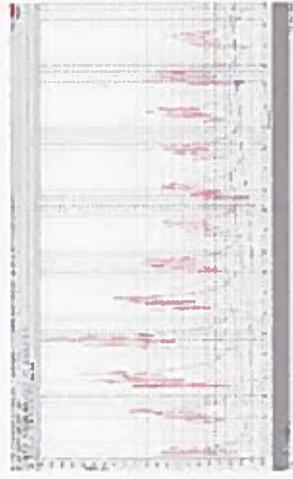
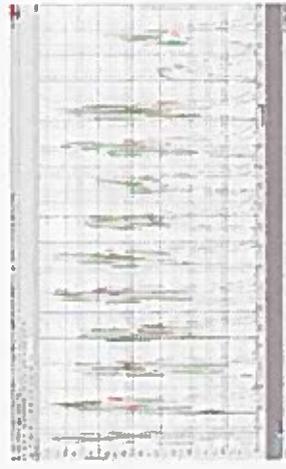
Detaillierung Chloridausbreitung

Anlagen innerhalb > 90 mg/l max. Gesamtbelastung

- Berührte Wasserrechte (Bewässerungen, Deponien, Materialentnahmen):
 - 184 Wasserrechte insgesamt auf 275 Parzellen mit darauf befindlichen Anlagen bzw. Anlageteilen
 - Davon 129 Feldbrunnen

Detaillierung Chloridausbreitung

Analyse zeitlicher Verlauf - Ganglinien



2. Porosität

Verschiedene Annahmen

- GW-Modell Joanneum
 - Einheitlich 10%; sowohl am Rand, als auch im Modellinneren
 - Modellgröße rd. 100 km²
- Projekt S8
 - Untersuchungsraum im Trassenbereich (rd. 14,8 km)
 - 20% bis 30 % (i.M. 25 %), je nach gewählter Gebietsgröße
 - Auswertung anhand der Aufschlüsse und Pumpversuche
- Projekt Marchfeldkogel
 - 25%

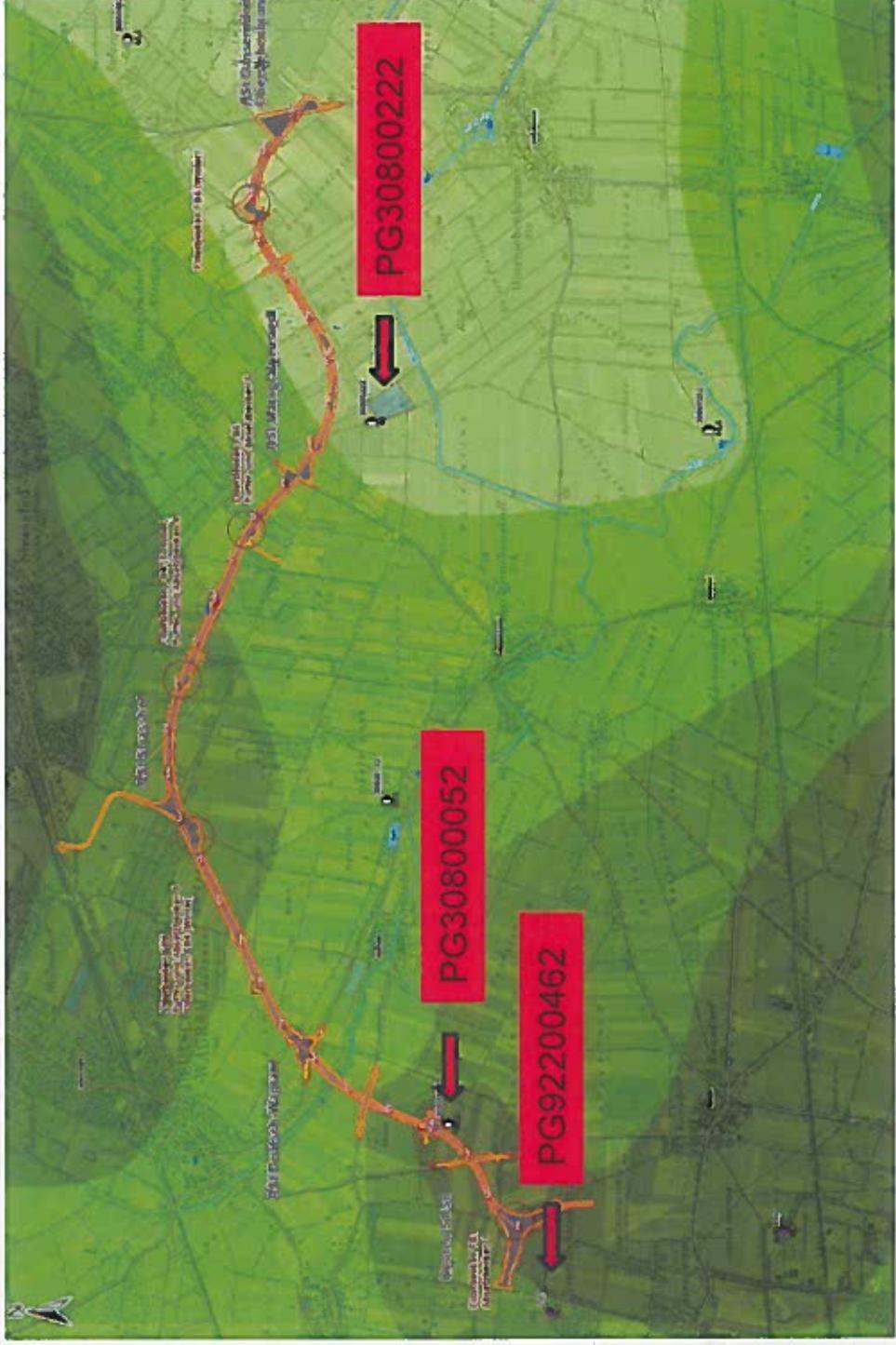
3. Detaillierung CI-Grundbelastung

Aktualisierung Zeitreihen bis Ende 2015

- Daten (bestehende Messstellen)
 - PG92200462, km 0,0, rd. 900 m südwestlich
 - PG30800052, km 1,4, rd. 150 m südlich
 - PG30800222, km 10,9, rd. 480 m südlich
- Charakterisierung
 - Siedlungsbereiche: > 80 mg/l
 - Außerhalb davon abströmig: 40 - 50 mg/l
 - Etwa gleichbleibender Trend

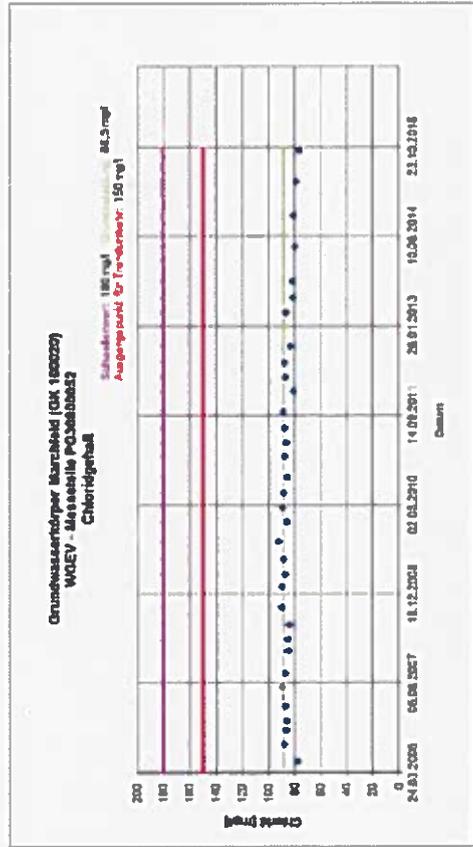
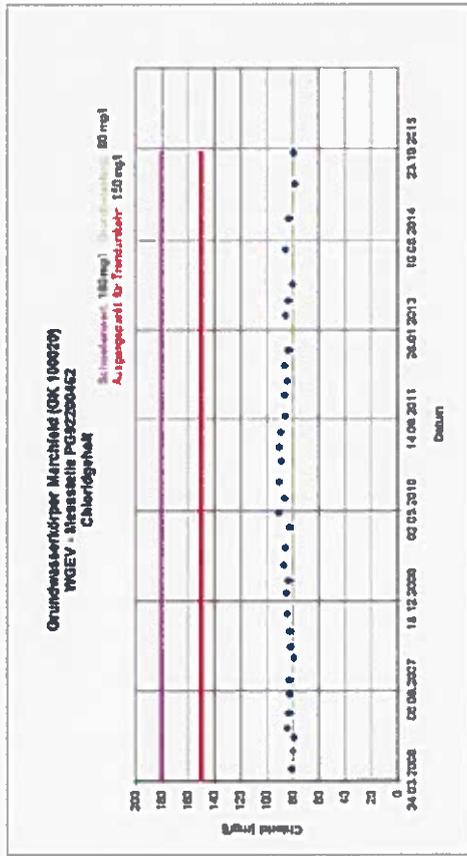
Detaillierung CI-Grundbelastung

Lage Messstellen



Detaillierung Cl-Grundbelastung

Auswertungen



4. Bereitstellung Wasser

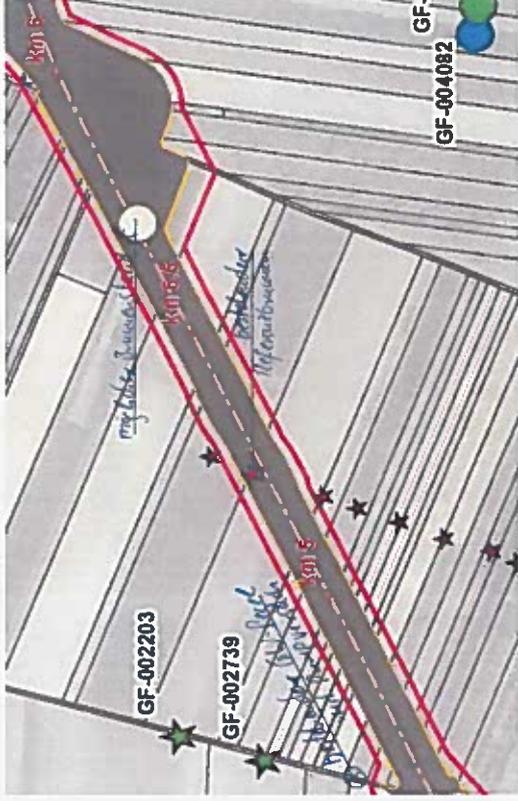
Bereitstellung Bauphase: für Befeuchtung

- Anforderungen (gemäß Baukonzept)
 - Entnahme an 4 Trassenbereichen (s.u.) aus Zwischenspeicher (Becken)
 - Bedarf 4 x 270 m³/, entsprechend 4 x 3,4 l/s
- Abdeckung (4 Standorte)
 - a) km 1,8: bestehender Brunnen im Umfeld
 - b) km 5,7: bestehender Brunnen im Umfeld
 - c) km 9,3: Errichtung eines Brunnens im Trassenbereich (DN1000, rd. 13 m tief)
 - d) km 13,3: bestehender Brunnen im Umfeld
- Beeinflussungen
 - Für a), b), d): Keine gegenüber derzeit (Weiternutzung best. Anlagen)
 - d): Brunnen mind. 10 m von der Einlösegrenze weg situiert; Absenkung innerhalb Einlösefläche; genaue Festlegung im WR-Projekt

Bereitstellung Wasser Bauphase

Lageskizze Entnahmestellen

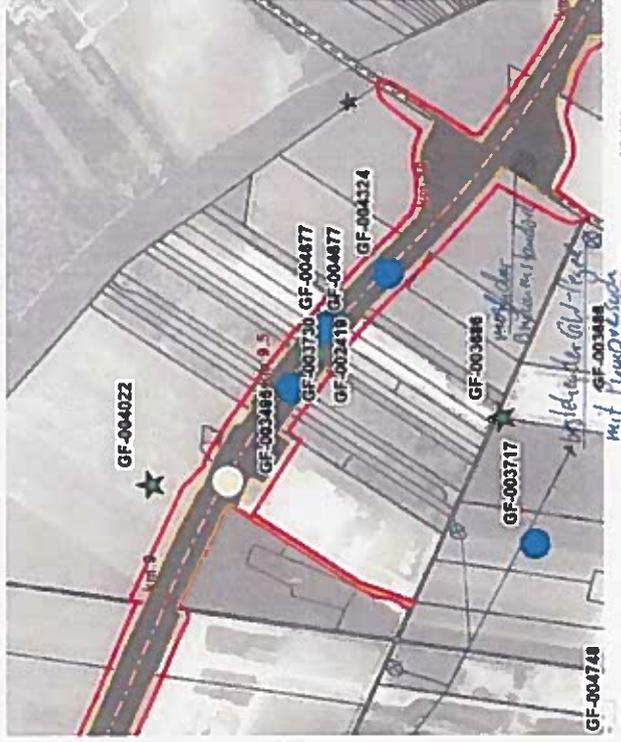
km 1,8 ($k_f = 2 \times 10^{-3} \text{ m/s}$) und km 5,7 ($k_f = 7 \times 10^{-3} \text{ m/s}$) bestehende Anlagen bzw. Neuherstellung



Bereitstellung Wasser Bauphase

Lageskizze Entnahmestellen

km 9,3 ($k_f = 4 \times 10^{-4}$ m/s) und km 13,3 ($k_f = 3 \times 10^{-2}$ m/s) bestehende Anlagen bzw. Neuherstellung



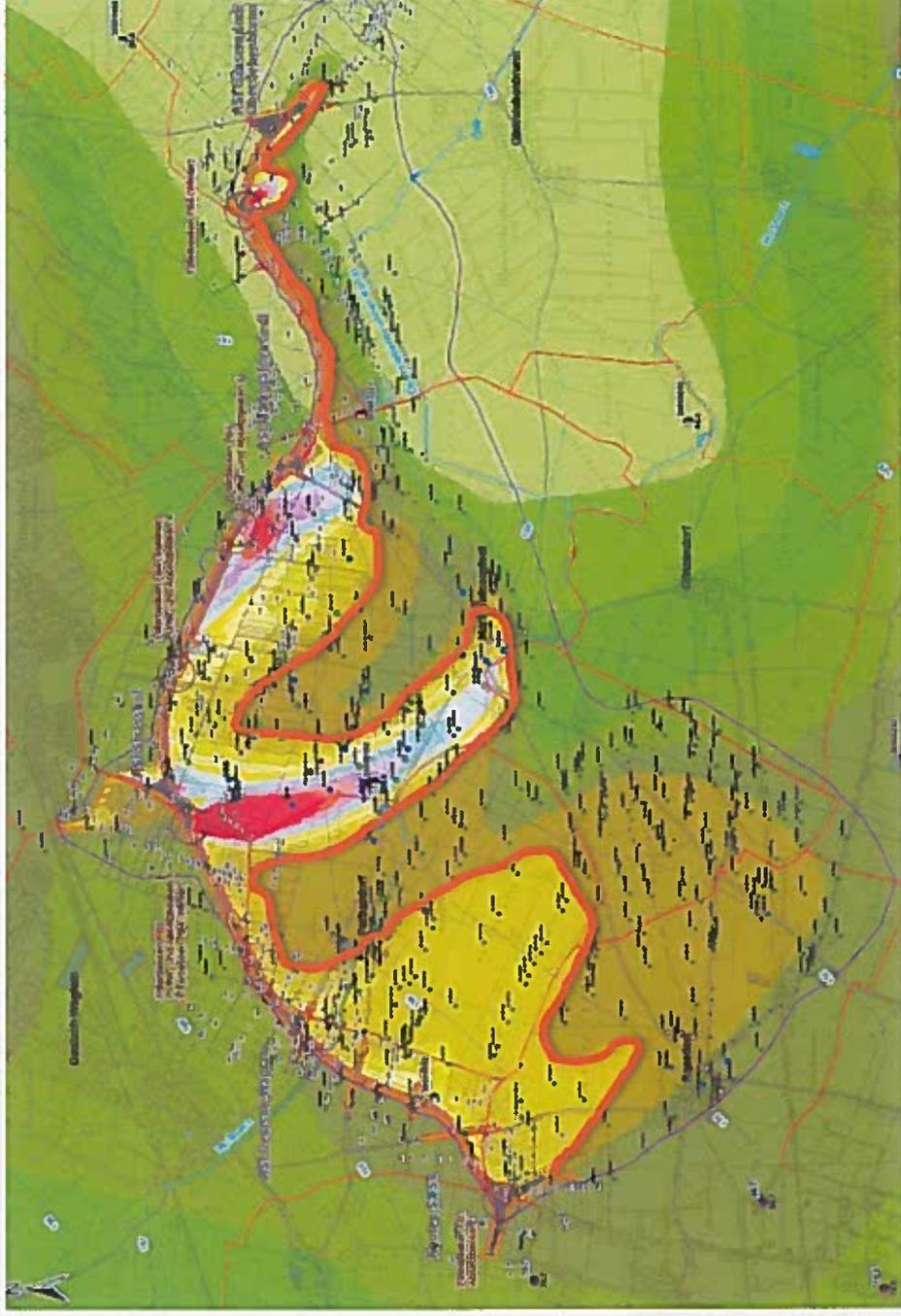
Bereitstellung Wasser Betriebsphase

Abdeckung in Betriebsphase, sofern Gesamtbelastung >110 mg/l

- Grundsätzliche Betrachtungen
 - Tritt zeitlich und örtlich unterschiedlich auf (unendlich viele Szenarien)
 - Einhüllende aller Maxima = **theoretischer Fall (potentiell betroffener Bereich)**
- Potentiell betroffener Bereich
 - Fläche rd. 12 km², 1.200 ha, davon rd. 900 ha Ackerfläche
 - Bedarf insgesamt bis 600 l/s
- Abdeckung
 - Entnahme aus Russbach
 - Hauptleitung entlang Trasse S8, Verteilleitungen auf Straßennetz, Zubringer zu den jeweiligen Brunnen
 - Ausarbeitung im WR-Projekt

Bereitstellung Wasser Betriebsphase

Lageskizze potentiell betroffener Bereich



5. Zeitlicher Verlauf in km 1, km 8,5, km 13,0

500 m von der Trasse abströmig

- Km 1: max. Zusatzkonz. + 20 mg/l, gesamt max. 110 mg/l
- Km 8,5: max. Zusatzkonz. + 80 mg/l, gesamt max. 150 mg/l
- Km 13,0: max. Zusatzkonz. + 35 mg/l, gesamt max. 80 mg/l
- Zeitlicher Verlauf ausgewertet
- Höhen durchwegs im Bereich MGW
- HGW30/100 deutlich höher (geringere Konzentrationen)



asfinag.at

169

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

S 8 Marchfeld Schnellstraße

Abschnitt West

Knoten S1/S8- ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9)

Km 0.00+00,00 - km 14.7+55,00

Ergänzung zu TEILGUTACHTEN – Nr. 03

Luftschadstoffe und Klima

Verfasser/in:

Dr. Kathrin Baumann-Stanzer

Nichtamtliche Sachverständige

Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik

1190 Wien, Hohe Warte 38

Beigezogene Fachgebiete

01 Verkehr und Verkehrssicherheit

Wien, 23.5.2016

Auftraggeber:

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR,

INNOVATION UND TECHNOLOGIE

GRUPPE INFRASTRUKTURVERFAHREN UND VERKEHRSSICHERHEIT

RADETZKYSTRASSE 2, 1030 WIEN

INHALTSVERZEICHNIS

1 Einleitung..... 4

2 Immissionsseitige Auswirkungen in der Bauphase bei maximal denkbarer Routenführung..... 5

2.1 Emissionen in der Bauphase 5

2.2 Immissionen in der Bauphase 6

3 Maßnahmenänderung aufgrund der WU9..... 7

4 Quellenverzeichnis 8

1 Einleitung

Zur Erfüllung von Punkt 6 des Verbesserungsauftrags der Behörde vom 15.4.2016 zur S8 Marchfeld Schnellstraße (GZ. BMVIT-312.408/0012-IV/IVVS-ALG/2016) wurden in der weiterführenden Unterlage zur UVE S8 Marchfeld Schnellstraße WU9 (Mai 2016) neue Berechnungen der projektbedingten Emissionen, immissionsseitigen Zusatzbelastungen sowie der Gesamtbelastung durch Luftschadstoffe in der Bauphase vorgelegt.

Zur Erfüllung des Verbesserungsauftrags der Behörde vom 15.4.2016 wurden in der genannten weiterführenden Unterlage WU9 zudem Abbildungen beziehungsweise Tabellen zur Darstellung der berücksichtigten Quellen (Verbesserungspunkt 1), der verwendeten Modelleingangsparameter für Bau- und Betriebsphase (Verbesserungspunkte 2, 9 und 10) vorgelegt.

Ziel dieser Neuberechnungen ist die Beurteilung der immissionsseitigen Auswirkungen in der Bauphase bei den Anrainern nahe der Zufahrtsstraßen zur S 8 unter der Annahme der jeweils maximal denkbaren Routenführung des Transportverkehrs über die jeweilige Zufahrtsstraße. Die Ermittlung der projektbedingten Emissionen in der Bauphase wurde für diese neuen Immissionsberechnungen an die Technische Grundlage zur Beurteilung diffuser Staubemissionen (BMWfJ, 2013) angepasst.

Die Textkorrekturen gemäß Verbesserungspunkt 3 beziehen sich auf die UVE Einlage 3.3-1 und sind im Rahmen der Neuberechnung aufgrund des anderen Berechnungsansatzes nicht mehr zutreffend. Auch die Berechnung der Winderosion erfolgt in WU9 nun in geänderter Form als in UVE Einlage 3.3-1 (Verbesserungspunkt 4). Die in Verbesserungspunkt 5 geforderte ausführlichere Darstellung der am Zwischenlager berücksichtigten Quellen in der Bauphase und deren immissionsseitige Auswirkungen bei den nächsten Aufpunkten ist für das für WU9 neu berechnete Maximalszenario Bauphase erfolgt.

Verbesserungspunkt 7: Im Rahmen der Emissionsermittlung für die Immissionsmodellierung Bauphase wurden die Bautätigkeiten laut Tabelle 27 der WU9 explizit auf den Zeitraum 6:00 bis 22:00 Uhr eingeschränkt. Damit ist festgelegt, dass auch die Befeuchtungsfahrten nur in diesem Zeitraum zu erfolgen haben. Die hierfür erforderlichen Fahrzeuge sind in den externen sowie internen LKW-Fahrten mit berücksichtigt, wie aus Tabelle 1 der WU9 hervorgeht. Die Wirksamkeit der Befeuchtungsmaßnahmen hinsichtlich der Staubreduktion wurde in WU9 in Tabelle 17 mit 50 % angesetzt und in der Emissionsberechnung dementsprechend berücksichtigt.

Zu Verbesserungspunkt 9 wird in WU9 auf die Tabellen 67 und 68 der UVE EZ 3.3-1 verwiesen. Diese Angaben beziehen sich auf eine ältere Version des Fachberichts und sollten lauten: Tabelle 93 und 94. Ebenso werden in WU9 irrtümlich in Tabelle 28 die ursprünglich verwendeten Emissionsfaktoren für Aufwirbelung und Abrieb nach Ketzler et al. (2007) aufgelistet. In UVE EZ 3.3-1 wurden dem Stand der Technik entsprechend für Aufwirbelung und Abrieb in der Betriebsphase die Werte nach Schmidt et al. (2011) herangezogen. Diese sind in UVE EZ 3.3-1 Tabelle 93 angegeben.

2 Immissionsseitige Auswirkungen in der Bauphase bei maximal denkbarer Routenführung

2.1 Emissionen in der Bauphase

Für die Immissionsmodellierung wurden für die 12 Monate mit dem stärksten Transportaufkommen **92.100 interne LKW-Fahrbewegungen** und **83.300 externe LKW-Fahrbewegungen** angenommen, wobei in letzteren im Rahmen eines 20%-igen Aufschlags gemäß WU9 auch Fahrten von für die Befeuchtung eingesetzten Fahrzeugen berücksichtigt sind.

Aus dem Verhältnis der maximalen externen Fahrbewegungen (in den Baumonaten 10 bis 21) und den maximalen internen Fahrbewegungen (in den Baumonaten 19 bis 30) zu den insgesamt prognostizierten Fahrbewegungen in der gesamten Bauphase wird abgeschätzt, dass im 12-monatigen Zeitraum mit der intensivsten Bautätigkeit etwa **45 % der gesamten Massendisposition** erfolgen, das ergibt **2.210.000 m³ Abtrag und Einbau auf der Baurasse** und **180.000 m³ Materialumschlag am Zwischenlager**.

In WU9 Tabelle 4 werden für die Berechnungsformeln der **Staubemissionen durch Fahrbewegungen** und die zugehörigen Faktoren wie im Originalzitat US-EPA, AP-42, 13.2.1 und 13.2.2 angeführt. Die Ergebnisse in Tabelle 5 lassen sich unter Verwendung der Formel 2 der Technischen Grundlage zur Beurteilung diffuser Staubemissionen (BMWFJ, 2013) unter Verwendung der in letzterer empfohlenen Faktoren nachrechnen.

Die Berechnung der **Staubemissionen bei Materialumschlagvorgängen** erfolgt in WU9 wie dort angegeben gemäß BMWFJ (2013), wobei bei Abtrag und Einbau auf der Baurasse von erdfeuchtem, daher schwach staubendem Material (Gewichtungsfaktor $a=1$) und am Zwischenlager von leicht bis deutlich staubendem Material (Gewichtungsfaktor $a=3,2$) ausgegangen wird.

Die Emissionsfaktoren für **Staubemissionen bei Sieben und Brechen** werden in WU9 analog wie in UVE 3.3-1 anhand von US-EPA AP-42 berechnet und liegen mit 1,2 g/t (Brechen) und 0,38 g/t (Sieben) etwas unter den in BMWFJ (2013) zitierten Werten aus der Literatur von 2 bis 6 g/t. Im Bereich der Förderbandübergabestellen an der Aufbereitungsanlage an der (Zwischenlager) ist ebenso wie bei der Siebanlage eine Sprenkieranlage zur Staubreduktion vorgesehen. Unter dieser Voraussetzung sowie in Hinblick auf die in Maßnahme 3.14 geregelten Staubreduktionsmaßnahmen werden die in WU9 für die Stauffreisetzung im Zuge der Materialaufbereitung verwendeten Emissionsfaktoren als plausibel angesehen.

Die **Winderosion** wird für die Baurasse und das Zwischenlager in WU9 nach den Angaben in BMWFJ (2013) für eine mittlere Windgeschwindigkeit von 4,5 m/s berechnet. Dies entspricht den Windverhältnissen in Glinzendorf (Jahresmittel der Windgeschwindigkeit 2011 = 4,2 m/s). Die meteorologischen Stationen in Großenzersdorf und Gänserndorf weisen deutlich geringere Werte auf. Der in WU9 gewählte Ansatz, die nach BMWFJ (2013) berechnete Jahresemission auf jene Termine der Jahreszeitreihe zu verteilen, in welchen die Windgeschwindigkeit im Stundenmittel über 10 m/s liegt, ist fachlich nachvollziehbar, da Winderosionen durch stärkere Windböen verursacht werden, welche häufiger in Zeiten

auftreten, in welchen auch das Stundenmittel der Windgeschwindigkeit einen erhöhten Wert aufweist.

Die Ermittlung der **Motoremissionen der Baumaschinen und Kraftfahrzeuge** im Bereich der Bautrasse und des Zwischenlagers sind in WU9 erläutert (Kapitel 2.1.1.6 und 2.1.1.7) und die verwendeten Emissionsfaktoren getrennt für alle Quellabschnitte in Tabelle 14 der WU9 angegeben.

2.2 Immissionen in der Bauphase

Die Immissionsgrundbelastung wurde im Rahmen der Neuberechnung für WU9 aus dem Mittel der Luftgütemessungen an den Stationen Gänserndorf und Glinzendorf der Jahre 2012 bis 2015 neu berechnet. Die in WU9 berücksichtigte Vorbelastung für NO_x, NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} liegt damit unter den Luftgütemesswerten der Station Glinzendorf aus den Jahren 2008 bis 2011, die in der UVE EZ 3.3-1 verwendet wurden.

Ergebnis der WU9 ist, dass es hinsichtlich des Jahresmittelwerts NO₂ bei zwei Aufpunkten in Deutsch Wagram (Parbasdorferstrasse), bei dem in Errichtung befindlichen Wohnhaus in Parbasdorf sowie bei einem Aufpunkt in Obersiebenbrunn jeweils im Fall einer derartigen maximalen Routenführung auf der nächsten Zufahrtsstraße zu geringfügigen Zusatzbelastungen (4% des JMW-Grenzwerts) kommt.

Im Rahmen der behördlichen Prüfung wird nun die Immissionsgrundbelastung, abweichend von der in WU9 gewählten Vorgangsweise, durch Mittelung der im Untersuchungsraum verfügbaren Luftgütemessungen über den Zeitraum 2008 bis 2015 abgeschätzt. Damit ergibt sich im Jahresmittel eine (um 1 µg/m³ NO_x geringere) Immissionsgrundbelastung von 16 µg/m³ NO_x, was eine unwesentliche Änderung der resultierenden Zusatzbelastung NO₂ (in diesem Fall eine Verringerung) ergibt. Gleiches gilt für die maximalen Kurzfristmittelwerte NO₂.

Die NO_x/NO₂-Konversion wurde nach RVS 04.02.12 (2014) mit den Koeffizienten A=54 (angepasst anhand der Messungen im Untersuchungsgebiet wie in WU9 Abbildung 16 dargestellt), B=65 und C=0,12 berechnet.

Nach den Ergebnissen der Immissionsmodellierung für das maximale Bauszenario sind weder im Jahresmittel noch hinsichtlich der Kurzzeitmittelwerte Grenzwertüberschreitungen für NO₂ zu erwarten.

Die Betrachtung der PM₁₀-Zusatzbelastung im Jahresmittel liefert im in WU9 betrachteten Maximalfall geringfügige Zusatzbelastungen zwischen 1,4 und 2,7 µg/m³ PM₁₀. Die Immissionsgrundbelastung liegt bei Mittelung der im Untersuchungsraum verfügbaren Luftgütemessungen über den Zeitraum 2008 bis 2015 im Jahresmittel bei 25 µg/m³ PM₁₀. **Der JMW-Grenzwert PM₁₀ wird auch in diesem Fall durch die berechnete Gesamtbelastung im maximalen Bauszenario an allen Aufpunkten nicht überschritten.**

Die Anzahl der Überschreitungstage wurde nach dem vom Umweltbundesamt (2015) anhand Österreichischer Luftgütemessungen abgeleiteten Zusammenhang aus dem Jahresmittelwert PM₁₀ ermittelt: Anzahl PM₁₀ TMW > 50 µg/m³ PM₁₀ = (JMW PM₁₀ – 19,01)/0,25. Die Ergebnisse sind in WU9 Tabelle 21 aufgelistet und liegen an allen Aufpunkten unter der maximal zulässigen Anzahl von 35 mal pro Jahr, am neuen, straßennächsten Aufpunkt in Parbasdorf in dieser Maximalbetrachtung bei 32mal im Jahr.

In den Jahren 2008 bis 2010 lagen die Jahresmittel PM10 bei rund $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10. Wie Abbildung 2 der WU9 zeigt, sind die gemessenen Jahresmittel PM10 in den letzten 5 Jahren an allen Luftgütestationen im weiteren Untersuchungsraum deutlich auf das in WU9 für die Vorbelastung herangezogene Niveau gesunken. **Es sind daher Überschreitungen des PM10-Kurzfristmittelwertes in den Baujahren nicht zu erwarten.**

Bei Heranziehung der **mittleren gemessenen Grundbelastung aus den Jahren 2008 bis 2015** (das heißt, der oben genannten $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 im Jahresmittel) könnte aufgrund der Berechnungsergebnisse im Fall des maximalen Bauszenarios nicht ausgeschlossen werden, dass es bei straßennahen Anrainern an der L6, L9 und L11 im Fall einer Routenführung des gesamten Transportverkehrs über die jeweils nächstliegende Zufahrtsstraße zu einer Überschreitung der zulässigen Anzahl an Tagen mit Tagesmittelwerten über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 kommt. Die Maßnahme 3.23 (Luftgütemonitoring in der Bauphase) wird daher um einen weiteren Monitoringpunkt an der L11 erweitert.

3 Maßnahmenänderung aufgrund der WU9

In den Maßnahmen 0.7 und 0.8 kann die Beschränkung der maximalen Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten für die gesamte Baustelle des Vorhabens mit 252 Lkw-Fahrten / 24 h im Zeitraum Montag bis Samstag entfallen, da nun mit WU 9 Immissionsberechnungen zur Bewertung der immissionsseitigen Auswirkungen bei maximaler Routenführung vorliegen.

Maßnahme 3.23. wird folgendermaßen geändert:

3.23. Während der Bauphase sind **drei** kontinuierliche Luftgütemessungen (PM10, PM2.5, NO₂) mit entsprechender Datenübertragung zur Umweltbauaufsicht durch eine hierfür fachlich qualifizierte Institution durchzuführen. Die fachliche Eignung hinsichtlich Luftgütemessungen ist durch entsprechende Referenzprojekte, Qualitätssicherung oder Akkreditierung nachzuweisen. Die Aufstellungsorte der Luftgütemessstellen sind in Abstimmung mit der UVP-Behörde festzulegen, wobei ein Messpunkt nahe der L6 (Parbasdorf), **nahe der L9 (Obersiebenbrunn)** und ein Messpunkt nahe der L11 (Gänserndorf Süd) liegen soll. Die Berichtlegung hat vierteljährlich zum 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November zu erfolgen.

Bei baubedingten Überschreitungen eines PM10-Wertes von $300 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als gleitender 3-Stundenmittelwert sind durch die 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 $300 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 im 3-Stundenmittel abgesunken sind.

Zusätzlich ist der gleitende 24-Stundenmittelwert zu erheben. Bei Überschreitung eines gleitenden 24-Stundenmittelwertes von $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 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 $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 (mehr als 17 Tage in der Hälfte des Kalenderjahres) bereits beobachtet wurde und diese nicht in gleicher Weise im Luftgütemessnetz des Landes Niederösterreich (Station Gänserndorf) beobachtet wurde, ist als Maßnahme eine Änderung des Baustellentransportkonzepts im Sinne einer anderen Aufteilung auf die Zufahrtsstrecken vorzusehen.

4 Quellenverzeichnis

BMWFJ (2013): Technische Grundlage zur Beurteilung von diffusen Staubemissionen. <http://www.bmfwf.gv.at/Unternehmen/Gewerbe/Documents/Diffuse%20Staubemissionen.pdf> (Stand: 18.5.2016)

RVS 04.02.12 Umweltschutz, Lärm und Luftschadstoffe, Schadstoffausbreitung an Verkehrswegen und Tunnelportalen; Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Ausgabe 1.4.2014



o/170

Univ.-Doz. Dr. Wolfgang List
Rechtsanwalt

Mag. Fiona List
Rechtsanwaltsanwarterin

Mag. Piotr Pyka
Rechtsanwaltsanwärter

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMVIT - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)
Postfach 201
1000 Wien

Weimarer Straße 55/1
A-1180 Wien
Tel. +43 (0) 1 908 18 98 - 0
Fax +43 (0) 1 908 18 98 - 18
office@ralist.at
www.ralist.at

Sprechstelle
Geiergraben 202
A-8913 Admont

**persönlich im Rahmen der mündlichen Verhandlung
am 23.05.2016 vorgelegt**

In Kooperation mit:

ENGLMAIR
DUURSMA-KEPPLINGER
Rechtsanwälte GmbH

Wien, 23.05.2016
4312/10 - /ps - 37617.doc

Dametzstrae 6/5, Stock
A-4020 Linz
Tel. +43 (0) 732 23 99 99
Fax +43 (0) 732 23 99 99-40
office@edkra.at
www.edkra.at

zu GZ. BMVIT-312.408/0013-IV/IVVS-ALG/2016 vom 06.05.2016;

**S 8 Marchfeld Schnellstraße; Stellungnahme zum Bereich
„Luftschadstoffemissionen Bauphase“**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir beziehen uns auf die mit Schreiben vom 4.5.2016 von der Projektwerberin vorgelegten ergänzenden Unterlagen und nehmen hier zum Fachbereich Luftschadstoffe Stellung.

Die nunmehr zum Fachbereich Luftschadstoffe vorgelegten ergänzenden Unterlagen enthalten im Wesentlichen eine Neuberechnung der Staubemissionen in der Bauphase (dies sowohl bezogen auf den Baustellenbereich selbst als auch die Zufahrtsstraßen), Aussagen zur „Immissionsgrundbelastung“ und eine Neuberechnung der Luftschadstoffimmissionen in der Bauphase, erstellt von der der Laboratorium für Umweltanalytik GesmbH.

I. Staubemissionen im Baustellenbereich

I.1 Ergebnisse der Neuberechnung

Die Neuberechnung der Staubemissionen im Baustellenbereich ergibt folgende Ergebnisse (Tab. 1):

Tab. 1: Berechnete Staubemissionsberechnungen (Trasse) neu (Mai 2016)

Zusammenstellung der Emissionen: Bauphase Trasse (BM 19-30)	Motoremissionen				Staubemissionen		
	NOx	PM 2.5	NO2	CO	PM 2.5	PM 10	PM 30
	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg
Staubemissionen durch Manipulation und Aufbereitung	-	-	-	-	1 189	4 391	15 612
Staub- und Motoremissionen durch Fahrbewegungen	2 360	37	251	640	21 328	214 799	828 934
Motoremissionen durch Baugeräteinsatz	40 537	2 416	4 054	41 113	-	-	-
Staubemissionen durch Winderosion	-	-	-	-	11 570	23 140	46 260
Gesamtemissionen (gerundet)	42 900	2 450	4 310	41 800	34 100	242 000	891 000

Tabelle 15 Gesamtemissionen auf der Trasse im betrachteten Baujahr

Die berechneten Feinstaubemissionen (PM₁₀) liegen jetzt ca. doppelt so hoch wie im Fachbeitrag „Luft und Klima“ der Umweltverträglichkeitserklärung (März 2014), vgl. Tab. 2, wobei sich dies im Wesentlichen über die angenommene geringere Wirksamkeit der Befeuchtungsmaßnahmen (nur 50% Reduktion der Feinstaubemissionen bei manueller Befeuchtung) ergibt.

Tab. 2: Berechnete Staubemissionsberechnungen (Trasse) alt (UVE, Fachbeitrag „Luft und Klima“, März 2014)

Zusammenstellung der Emissionen Bauphasenszenario (Baumonate 19-30)	Staubemissionen			Motoremissionen		
	PM 2.5	PM 10	PM 30	NOx	PM M	CO2
	kg	kg	kg	kg	kg	t/a
Staubemissionen durch Manipulation von Schüttgütern	2 978	9 886	19 736	-	-	-
Staub- und Motoremissionen durch Fahrbewegungen	10 312	97 104	396 369	4 355	67	709
Motoremissionen durch Baugeräteinsatz	-	-	-	28 038	993	2 554
Staubemissionen durch Winderosion	2 250	14 980	29 950	-	-	-
Gesamtemissionen (gerundet)	16 000	120 000	450 000	32 000	1 100	3 300

Tabelle 62 Zusammenstellung der Emissionen in der Bauphase (Baumonate 19-30)

1.2 Grundlagen der Neuberechnung

Die aktuellen Emissionsberechnungen der Laboratorium für Umweltanalytik GesmbH beruhen auf folgenden Annahmen (vgl. Tab. 3 und Tab. 4):

- Anzahl der Fahrbewegungen LKW intern (nur auf der Trasse der S8) gemäß Baukonzept im „emissionsintensivsten Jahr“ – unverändert zur UVE 2014
- Streckenlänge Fahrbewegungen LKW intern 3.000 m – unverändert zur UVE 2014
- Anzahl der Fahrbewegungen LKW extern (Trasse S8 + Baustellenzufahrten) gemäß Baukonzept im „emissionsintensivsten Jahr“ + Aufschlag von 20% - unverändert zur UVE 2014
- Streckenlänge Fahrbewegungen LKW extern 3.000 m – Erhöhung um 1.000 m gegenüber UVE 2014
- Anzahl Fahrbewegungen Radlader 1.105.000 – Erhöhung gegenüber UVE 2014 (dort 690.000)

- Streckenlänge Radlader 30 m – unverändert gegenüber UVE 2014
- Wartezeiten LKW als Leerlaufemissionen – UVE-2014 Verkehrssituation „stop+go“

Tab. 3: Berechnungsgrundlagen Staubemissionen durch Fahrbewegungen auf der Trasse - neu (Mai 2016)

Nr.	Quelle	Anmerkung	Fahrbewegungen				Streckenlänge m	Belagsart	Feinanteil		
			PKW FB	LNF FB	LKW ext FB	Mulde int. FB			Radlader FB	road (sL) g/m²	offroad %
1	S8	FB lt. Baukonzept, PKW+LNF geschätzt	60 000	18 000	83 300	92 100	-	3 000	offroad	-	5.2
2	S8	Leerlaufemissionen (nur Motor)	60 000	18 000	83 300	92 100	-	100	offroad	-	5.2
3	ZW	180000 m², 30 m² je Mulde, 2x	-	-	-	24 000	-	300	offroad	-	5.2
4	S8	2,2 Mio m², 4 m² je Radlader, 30 m je FB	-	-	-	-	1 105 000	30	offroad	-	5.2
5	ZW	180000 m², 4 m² je Radlader, 100 m je FB	-	-	-	-	90 000	100	offroad	-	5.2

Tab. 4: Berechnungsgrundlagen Staubemissionen durch Fahrbewegungen auf der Trasse - alt (UVE, Fachbeitrag „Luft und Klima“, März 2014, Tabelle 96)

Baustellenverkehr S8 West, Baumonate 19-30											
Nr.	Quellbez.	Anmerkung	Straßen- typ	Verkehrs- situation	Länge km	PKW FB	LNF FB	LKW FB	SNF FB	Radlader FB	
1	S8	int Trasse	nl. Baukonzept, PKW+LNF geschätzt	offroad	IONS1	3.00	60 000	18 000	-	92 100	-
2	S8	int Trasse	nl. Baukonzept, PKW+LNF geschätzt	offroad	S&G	0.10	60 000	18 000	-	92 100	-
5	S8	int Trasse	136000 m² in BM 19-30; 4 m² je Hub	offroad	IONS1	0.03	-	-	-	-	660 000
3	S8	ext Trasse	externe LKW auf der Trasse (+ 20%)	offroad	IONS1	2.00	-	-	83 300	-	-
4	S8	ext Trasse	externe LKW auf der Trasse (+ 20%)	offroad	S&G	0.10	-	-	83 300	-	-

In die Emissionsberechnung geht weiterhin das Flottengewicht (durchschnittliches Gewicht aller Fahrzeuge, die auf der Trasse unterwegs sind), ein. Das durchschnittliche Flottengewicht wurde nun (Tab. 5) mit 24,1 t angesetzt – durchschnittliche Flottengewicht war in der UVE 2014 nicht angegeben, war aber damals höher (vgl. Tab. 6).

Tab. 5: Flottengewicht Fahrbewegungen auf der Trasse - neu (Mai 2016)

mittleres Fahrzeuggesamtgewicht (W)	
Mulde (intern)	42.5 t
LKW-Bau (extern)	25 t
LKW (Bestandsverkehr)	20 t
LNF	2.5 t
PKW	1.2 t
Radlader	20 t
Niederschlagstage (p) für Regenkorrektur	84
Tage im Jahr	

Tabelle 4 Eingangsdaten für die Berechnung von Staubemissionen infolge von Fahrbewegungen

Tab. 6: Flottengewicht Fahrbewegungen auf der Trasse - alt (UVE, Fachbeitrag „Luft und Klima“, März 2014, Tabelle 4)

mittleres Gesamtgewicht (W)	
Mulden-Pzg	55 t
Radlader	30 t
LKW/SNF	32 t
LNF	2.5 t
PKW	1.2 t

Tabelle 4 Eingangsdaten für die Berechnung von Staubemissionen durch den Kfz-Verkehr auf unbefestigten Fahrwegen (nach US-EPA, AP-42, 13.2.2, unpaved roads)

I.3 Nachprüfung der Neuberechnung

1.3.1 *Flottengewicht*

Bei einem Ladevolumen der Muldenkipper von 30 m³ gemäß Baukonzept, entsprechend einem Ladegewicht von ca. 45 – 48 t (Kies, Kiessande) ist der Einsatz von großen Muldenkippern, z.B. Volvo A60H, erforderlich. Nettogewicht Volvo A60H: 43.750 kg, Bruttogewicht (angenommen): 90.250 kg, mittleres Gewicht (Hinfahrt voll, Rückfahrt leer); 67.000 kg. Evtl. geht auch noch der nächst kleinere Muldenkipper, z.B. Volvo A45G, Nettogewicht 30.100 kg, Ladekapazität 41.000 kg, mittleres Gewicht (Hinfahrt voll, Rückfahrt leer); 50.600 kg. Das mittlere Fahrzeuggesamtgewicht für die Mulden-LKWs wurde damit in der aktuellen Überarbeitung zu gering angesetzt.

Wenn man die mittleren Fahrzeuggesamtgewichte aller anderen Kfz akzeptiert, für die Muldenkipper aber ein mittleres Fahrzeuggesamtgewicht von 55 t einsetzt (wie UVE 2014), erhöhen sich die Feinstaubemissionen durch die Fahrbewegungen im Baustellenbereich um ca. 8% (von 532 g PM10/VKT auf 574 g PM10/VKT).

1.3.2 Anzahl der Fahrbewegungen

Die internen LKW-Fahrbewegungen wurden in der Aktualisierung der Luftschadstoff-Emissionsberechnungen vom Mai 2016 aus dem Baukonzept übernommen. Bei den externen LKW-Fahrbewegungen wurde mit einem Aufschlag von 20% gerechnet, um „*zusätzliche Fahrbewegungen, die nicht unmittelbar mit den Massen- und Baumaterialtransporten in Zusammenhang stehen*“, „*wie z.B. Fahrten für das Feuchthalten der Fahrwege inkl. gegebenenfalls Antransport des Wassers über das öffentliche Straßennetz, Fahrten von Kehmaschinen, ua.*“ zu berücksichtigen. Im UVE Fachbetrag Luft und Klima 2014 (Seite 139) war der Aufschlag von 20% noch mit der „*Berücksichtigung einer nicht gleichmäßigen Aufteilung auf die Zufahrtsstraßen*“ argumentiert worden.

Die größte Zahl von LKW-Fahrbewegungen, die in der UVE nicht berücksichtigt worden ist – vgl. die bisher im Verfahren abgegebenen Stellungnahmen, ist aus dem Transport von Befeuchtungswasser zur Staubbindung auf der unbefestigten Baustraße zu erwarten:

Bei einem manuellen Befeuchtungssystem muss bei einer täglichen Arbeitszeit von (max.) 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr an Werktagen (Baukonzept, Seite 8) für eine 50%ige Staub-Emissionsminderung der erste Befeuchtungsdurchgang bereits vor 6:00 abgeschlossen sein und sodann die Befeuchtung im 3-Stunden Rhythmus wiederholt werden, was 5 bis 6

Befeuchtungsdurchgänge an trockenen Tagen ergibt.

Bei einer Länge der Baustraße (wie Trassenlänge) von 14,5km und einer Breite von 6,0m (Lkw-Begegnungsverkehr), entsprechend einer zu befeuchtenden Fläche von 87.000 m² wären dafür 87.000m² x 3 l/m² x 5,5 d⁻¹ = 1.435,5 m³/d Wasser allein für die Befeuchtung der Baustraße erforderlich, um eine Emissionsminderung von 50% zu erreichen. Der größte erhältliche baustellentaugliche und STVO-konforme Tank-LKW-Aufbau hat ein Volumen von 20m³. Damit wären für eine Emissionsminderung um 50% durch manuelle Befeuchtungsmaßnahmen mindestens ca. 72 LKW-Transporte allein für die Baustraße (entsprechend ca. 144 LKW-Fahrbewegungen pro Tag auf der Baustraße) erforderlich.

Anmerkung: Nach den Verbesserungsunterlagen vom Mai 2016, Seite 68, sollen nun zur Aufbringung des Wasserbedarfs für die die Befeuchtung der Baustraße entlang des Trassenverlaufs 4 Brunnen, gleichmäßig über die Trasse verteilt (bei ca. 1,8 km, 5,7 km, 10,2 km und 13,3 km),herangezogen werden. *„Für diese provisorischen Pufferbecken werden entweder die schon errichteten dichten Absetzbecken der Gewässerschutzanlagen oder die mit einer Folie abgedichteten Filterbecken verwendet. Ist in unmittelbarer Nähe des Brunnens kein solches Becken vorgesehen, wird ein provisorisches mit einer Folie abgedichtetes Erdbecken herangezogen. Aus diesen Becken werden die Bewässerungsfahrzeuge befüllt.“*

Die Frage ist nun, ob die Wassertransporte tatsächlich mit dem von der Laboratorium für Umweltanalytik GesmbH vorgenommenen Aufschlag von 20% abgedeckt sind.

Um dies beurteilen zu können, wird der Jahresbedarf an Befeuchtungswasser mit den Daten der ZAMG-Messstation Groß-Enzersdorf, Klimamittel 1981-2010, abgeschätzt.

Niederschlagstage > 1 mm	85
Niederschlagstage > 10 mm	15
Frosttage	78
Eistage	24

Die Durchführung der Abschätzung und die Ergebnisse sind in Tab. 7 dargestellt. Aus der Abschätzung ergibt sich, dass ca. 290.000 m³/a an Befeuchtungswasser allein für die Staubbinding auf der Baustraße benötigt werden. Dies entspricht (mindestens) ca. 29.000 LKW-Fahrbewegungen pro Jahr. Dabei sind die

Fahrbewegungen für das Feuchthalten sonstiger Flächen (Zwischenlager, Aufbereitung) bzw. den Transport von CMA-Lösung (Eistage im Winter) noch nicht berücksichtigt.

Tab. 7: Abschätzung des Befeuchtungswasserbedarfs Baustraße

Met. Zustand	Anzahl Tage	Bewässerung [l/m ² .d]
Eistage	24	0 (CMA)
Niederschlag > 10mm	15	0
nach Niederschlag > 10mm	15	0
Rest Niederschlagstage zur Hälfte	70	8,25
Frosttage (ohne Eistage) zur Hälfte	27	8,25
Rest Frosttage (ohne Eistage)	27	0 (CMA)
Bewässerungstage	187	16,5
Bewässerungsbedarf Ø [l/m ² .d]		10,6
bei nur 6 Tagen/Woche Baustellenbetrieb Ø [l/m ² .d]		9,1

Jahresbedarf bei 87.000 m ² Fläche Baustraße	289.766	m ³
Anzahl FB/Jahr bei 20 m ³ -Tank-LKW	28.977	FB/a

20% Aufschlag bei den externen LKW-Transporten entsprechen 13.900 Fahrbewegungen pro Jahr (69.500 FB/Jahr extern x 0,2). Die für die Emissionsberechnung gewählten 20% Aufschlag bei den externen LKW-Fahrbewegungen decken damit nicht einmal 50% der durch den Transport von Befeuchtungswasser (bei günstigsten Annahmen) hervorgerufenen Fahrbewegungen ab. Auch bei Weglassen jeden Aufschlags bei den externen Fahrbewegungen werden damit die Feinstaubemissionen allein aus diesem Grund um mindestens 6% unterschätzt.

1.3.3 Fahrweglängen

In der Aktualisierung der Luftschadstoff-Emissionsberechnungen vom Mai 2016 wurde davon ausgegangen, dass jede interne und externe LKW-Fahrbewegung eine Streckenlänge von 3,0 km aufweist (siehe oben Tab. 3).

Diese Annahme wurde an Hand der Angaben im Baukonzept (Abbildung 3, Schematische Darstellung der Massendisposition) nachgeprüft, in dem für jeden Fahrtzweck die Anzahl der erforderlichen LKW-Fahrten ermittelt und die zugehörige Streckenlänge abgeschätzt wurde (siehe Tab. 8). Bei den externen Transporten wurde der Fall einer Abwicklung aller Transporte über die L6 angenommen.

Tab. 8: Abschätzung der Streckenlängen (Fahrweglängen) LKW-Transporte intern und extern auf Baustraße (nur Erdaushub und Wiedereinbau als Tragschichtmaterial)

Fahrtzweck	m ³	km	m ³ xkm	Fahrten (einfach)
Oberboden im BL1	45.211	0,5	22.606	1.507
Schüttmaterial im BL1	167.604	0,5	83.802	5.587
Schüttmaterial von BL2 nach BL1	434.760	3	1.304.280	14.492
Tragschichtmaterial von BL2 über Aufbereitung nach BL1	78.951	10,5	828.986	2.632
Verfuhr Oberboden BL1 nach extern	118.293	1,5	177.440	9.858
Oberboden im BL2	48.824	0,5	24.412	1.627
Schüttmaterial im BL2	95.120	0,5	47.560	3.171
Tragschichtmaterial von BL2 über Aufbereitung nach BL2	80.310	3,5	281.085	2.677
Schüttmaterial inkl. Tragschichtmaterial von BL2 nach BL4	163.969	7,5	1.229.768	5.466
Schüttmaterial von BL2 nach Zwischenlager	231.718	3,5	811.013	7.724
Verfuhr Oberboden BL2 nach extern	116.438	1,5	174.657	9.703
Oberboden im BL3	58.406	0,5	29.203	1.947
Schüttmaterial im BL3	452.887	1	452.887	15.096
Tragschichtmaterial von BL3 über Aufbereitung nach BL3	90.792	1	90.792	3.026
Schüttmaterial inkl. Tragschichtmaterial von BL3 nach BL4	306.876	5	1.534.380	10.229
Schüttmaterial aus Zwischenlager nach extern	231.718	5	1.158.590	19.310
Verfuhr Oberboden BL3 nach extern	137.181	5	685.905	11.432
Oberboden im BL4	37.758	0,5	18.879	1.259
Schüttmaterial im BL4	114.896	0,5	57.448	3.830
Tragschichtmaterial von BL4 über Aufbereitung nach BL4	91.580	4,5	412.110	3.053
Verfuhr Oberboden BL4 nach extern	132.040	9,5	1.254.380	11.003
interne Transporte	2.499.662	2,9	7.229.210	83.322
externe Transporte	735.670	4,7	3.450.972	61.306

Das Ergebnis der Nachprüfung ist, dass die in der Aktualisierung der Luftschadstoff-Emissionsberechnungen vom Mai 2016 verwendete durchschnittliche Fahrweglänge von 3 km für die internen LKW-Transporte nachvollziehbar ist, nicht aber für die externen LKW-Transporte für den zu beurteilenden worst-case-Fall (alle externen LKW-Transporte über eine Baustellenzufahrt (hier gewählt Anschlussstelle L6). Bei den externen LKW-Transporten ist mit einer um ca. 50% längeren Fahrtstrecke zu rechnen, als in der Aktualisierung der Luftschadstoff-Emissionsberechnungen vom Mai 2016 angegeben.

Allein dadurch erhöht sich die mittlere Fahrweglänge aller internen und externen LKW-Fahrbewegungen auf der Baustraße von 3,0 auf ca. 3,6 km, und damit die Feinstaubemissionen gegenüber dem in der Aktualisierung der Luftschadstoff-Emissionsberechnungen vom Mai 2016 ausgewiesenen Wert um ca. 19%.

1.3.4 Ort der Fahrbewegungen

In der Aktualisierung der Luftschadstoff-Emissionsberechnungen vom Mai 2016 wurden die Luftschadstoffemissionen entsprechend der Summe von Bodenabtrag und Bodeneinbau in den einzelnen Bauabschnitten aufgeteilt, vgl. Seite 3 unten: *„Die Aufteilung der Gesamtemissionen (Motor- bzw. Staubemissionen) auf einzelne (Volumen-)Quellen in der Ausbreitungsrechnung erfolgt wiederum proportional zur Größe (Länge) der Volumenquelle und dem Massenanteil des Bauabschnitts an der Gesamtkubatur.“*

Da ausgehobener Kies zur Aufbereitung und externen Verwendung aus den einzelnen Bauabschnitten zur Zwischenlagerfläche (und von dort teilweise als Tragschichtmaterial wieder zurück in den entsprechenden Bauabschnitt) transportiert werden muss, weiterhin Schüttmaterialien in großem Umfang von den Bauabschnitten 2 und 3 in die Bauabschnitte 1 und 4 transportiert werden müssen und überschüssiger Oberboden im worst-case-Fall über mehrere Bauabschnitte transportiert werden muss, ist zu erwarten, dass sich die Zahl der Fahrbewegungen nicht nach der Summe von Abtrag und Einbau in den einzelnen Bauabschnitten verteilt.

Dies wurde nachgeprüft, in dem die Zahl der LKW-Fahrbewegungen in den einzelnen Bauabschnitten an Hand der Angaben im Baukonzept (Abbildung 3, Schematische Darstellung der Massendisposition) genauer ermittelt wurde, siehe Tab. 9.

Tab. 9: Abschätzung der Zahl der Fahrbewegungen in den einzelnen Bauabschnitten (BL)

BA	Vorgang	m ³	Fahrten (einfach)	Fahrten (einfach) nur aus Abtrag und Einbau
Baulos 1	Oberboden im BL	45.211	1.507	
	Schüttmaterial im BL	167.604	5.587	
	Schüttmaterial von BL2	434.760	14.492	
	Tragschichtmaterial von BL2 über Aufbereitung	78.951	2.632	
	Verfuhr Oberboden BL1 nach extern (Annahme L6)	118.293	9.858	
	Summe BL 1	844.819	34.075	36.509
Baulos 2	Oberboden im BL	48.824	1.627	
	Schüttmaterial im BL	95.120	3.171	
	Tragschichtmaterial über Aufbereitung	80.310	2.677	
	Schüttmaterial nach BL1	434.760	14.492	
	Tragschichtmaterial nach BL1 über Aufbereitung	78.951	2.632	
	Schüttmaterial inkl. Tragschichtmaterial nach BL4	163.969	5.466	
	Schüttmaterial nach Zwischenlager	231.718	7.724	
	Verfuhr Oberboden BL2 nach extern (Annahme L6)	116.438	9.703	
	Verfuhr Oberboden BL3 nach extern (Annahme L6)	137.181	11.432	
	Verfuhr Oberboden BL4 nach extern (Annahme L6)	132.040	11.003	
	Schüttmaterial aus Zwischenlager nach extern	231.718	19.310	
Summe BL2	1.751.029	89.236	50.894	
Baulos 3	Oberboden im BL	58.406	1.947	
	Schüttmaterial im BL	452.887	15.096	
	Tragschichtmaterial über Aufbereitung	90.792	3.026	
	Schüttmaterial inkl. Tragschichtmaterial nach BL4	306.876	10.229	
	Tragschichtmaterial von BL 2 nach BL1 über Aufbereitung	78.951	2.632	
	Tragschichtmaterial von BL 2 nach BL2 über Aufbereitung	80.310	2.677	

BA	Vorgang	m ³	Fahrten (einfach)	Fahrten (einfach) nur aus Abtrag und Einbau
	Schüttmaterial von BL2 nach BL4	163.969	5.466	
	Schüttmaterial von BL2 nach Zwischenlager	231.718	7.724	
	Verfuhr Oberboden BL3 nach extern (Annahme L6)	137.181	11.432	
	Verfuhr Oberboden BL4 nach extern (Annahme L6)	132.040	11.003	
	Schüttmaterial aus Zwischenlager nach extern	231.718	19.310	
	Summe BL3	1.964.848	90.542	56.896
Baulos 4	Oberboden im BL	37.758	1.259	
	Schüttmaterial im BL	114.896	3.830	
	Tragschichtmaterial über Aufbereitung	91.580	3.053	
	Schüttmaterial inkl. Tragschichtmaterial von BL2 nach BL4	163.969	5.466	
	Schüttmaterial inkl. Tragschichtmaterial von BL3 nach BL4	306.876	10.229	
	Verfuhr Oberboden BL4 nach extern (Annahme L6)	132.040	11.003	
	Summe BL4	847.119	34.839	31.351

Die Nachprüfung zeigt, dass vor allem in den Bauabschnitten 2 und 3 eine erheblich größere Anzahl von LKW-Fahrbewegungen zu erwarten ist, als sich nach der Berechnungsmethode gem. Aktualisierung der Luftschadstoff-Emissionsberechnungen vom Mai 2016 ergibt. Die Luftschadstoffemissionen in der Bauphase verteilen sich damit in örtlicher Hinsicht anders, als in der vorliegenden Unterlage angenommen worden ist, was natürlich mit örtlich anderen (auch höheren) Feinstaub-Immissionsbelastungen verbunden ist.

1.3.6 Zwischenbilanz Emissionsberechnungen

Die nunmehr berechneten, etwa doppelt so hohen Feinstaubemissionen (PM10) wie in der UVE 2014 sind wegen eines zu gering angesetzten durchschnittlichen Flottengewichts auf der Baustraße, ungenügender Berücksichtigung der Wassertransporte für die Befeuchtung der Baustraße und zu gering angenommener Fahrweglängen bei den externen Transporten e noch immer unterschätzend, allerdings ist das Ausmaß der Unterschätzung nicht mehr so gravierend, wie im Fachbetrag „Luft und Klima“ der UVE vom März 2014.

II. Staubemissionen auf den Zufahrtsstraßen

In der Aktualisierung der Luftschadstoff-Emissionsberechnungen vom Mai 2016 (Seite 17 f.) wurde nunmehr im Sinn einer worst-case-Betrachtung angenommen, dass der gesamte Baustellenverkehr (externe LKW-Transportfahrten sowie Personentransporte) nur über eine der 10 möglichen Zufahrtsstraßen abgewickelt wird.

Dies entspricht dem worst-case-Prinzip und kann daher aus methodischer Sicht akzeptiert werden.

III. Luftschadstoff-Vorbelastung

III.1 Angaben Unterlagen Mai 2016

In der Aktualisierung der Luftschadstoff-Immissionsprognose vom Mai 2016 (Seite 18 f.) wird versucht, ein positives Bild von der Entwicklung der Feinstaubbelastung zu zeichnen: „In Abbildung 2 sind die PM₁₀-JMW der Messstationen Nordostösterreichs grafisch dargestellt. Sie zeigen alle eine fallende Tendenz und konvergieren in den letzten Jahren auf Werte zwischen 19 und 21 µg/m³. In Gänserndorf lag der Mittelwert der Jahre 2012-2015 bei 21 µg/m³.“

Abb. 1: Zeitreihe PM₁₀-JMW-Immissionskonzentrationen gem. ergänzender Unterlage Mai 2016

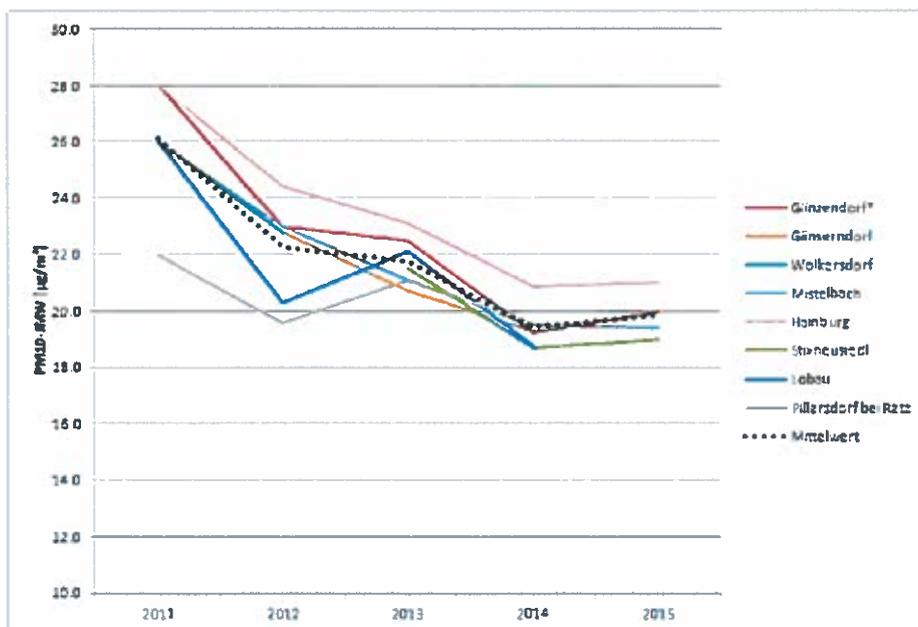
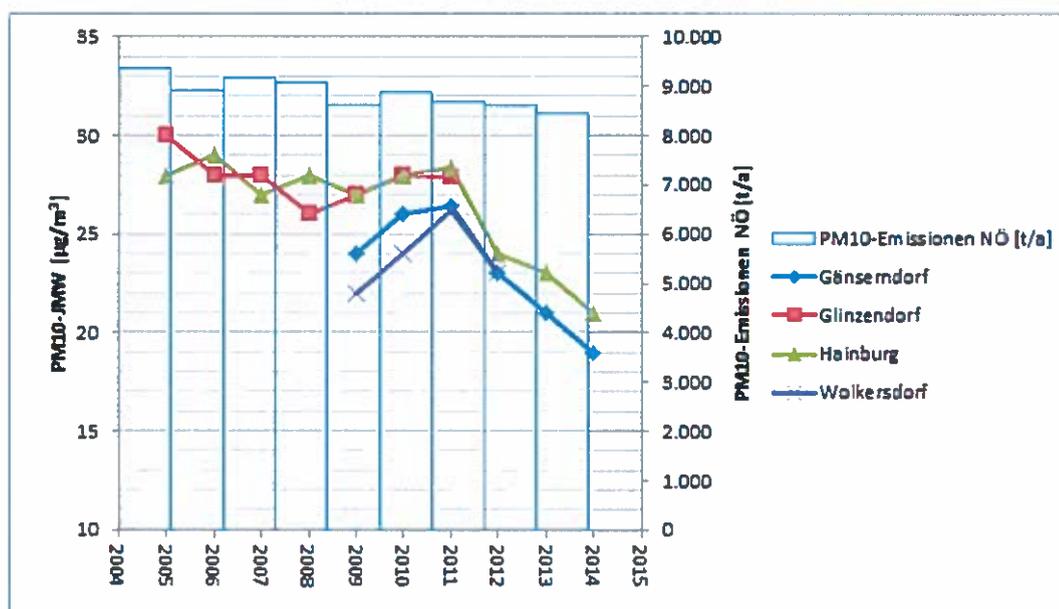


Abbildung 2 PM₁₀-JMW von Messstationen Nordostösterreichs der Jahre 2011-2015

III.2 Nachprüfung

Betrachtet man eine längere Zeitreihe der Immissionsmessergebnisse und vergleicht man diese mit der Entwicklung der PM₁₀-Emissionen Niederösterreichs (Quelle: Bundesländer-Luftschadstoffinventur des Umweltbundesamts), so erkennt man, dass der Rückgang der PM₁₀-Immissionsbelastung seit 2011 nicht mit der Entwicklung der PM₁₀-Emissionen Niederösterreichs korrespondiert, also nicht auf emissionsseitige Minderungsmaßnahmen zurückzuführen ist (sondern auf die außerordentlich günstige Wetterlage in den letzten Jahren).

Abb. 2: Zeitreihe PM₁₀-JMW 2005 – 2014 im Vergleich zu PM₁₀-Emissionen NÖ



Nach der NÖ Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung Feinstaub (PM₁₀), LGBl. 8103/1-0, liegt die S8 im verordneten Sanierungsgebiet Wiener Umland. Das Vorhaben liegt weiterhin ein einem „belasteten Gebiet – Luft“ gem. Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft 2015 über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000, BGBl. II Nr. 166/2015. Das sind Gebiete, „in denen die Immissionsgrenzwerte des Immissionsschutzgesetzes – Luft [...] wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden“.

Es kann daher weder aus fachlicher Sicht davon ausgegangen werden, dass die offensichtlich in vorgelegten ergänzenden Unterlagen getroffene Annahme – Einhaltung der Immissionsgrenzwerte des IG-L – gesichert ist, noch in rechtlicher Hinsicht davon ausgegangen werden, dass ein Gebiet vorliegt, in dem die Immissionsgrenzwerte des IG-L nicht mit relevanter Wahrscheinlichkeit überschritten werden können.

IV. Neuberechnung der Feinstaubimmissionen in der Bauphase

IV.1 Angaben Unterlagen Mai 2016

In den aktualisierten Unterlagen (Seite 21 f.) werden maximale Feinstaub-Zusatzbelastungen infolge des gegenständlichen Projekts von max. 6 – 7% des Grenzwertes ausgewiesen:

„Die Zusatzbelastungen zu den Jahresmittelwerten von NO₂, PM 10, PM 2.5 und zur Staubdeposition liegen im ungünstigsten Fall bei 6-7 % des Grenzwertes und sind als geringfügig zu bewerten. Selbst für den unwahrscheinlichen Fall, dass der gesamte Baustellenverkehr eines Jahres nur über eine der 10 möglichen Zufahrtsstraßen abgewickelt wird, werden in der Gesamtbelastung die Genehmigungsgrenzwerte nach §20 IG-L eingehalten.“ [Hervorhebung nicht im Original]

IV.2 Stellungnahme

Die Aussage, dass die Genehmigungsgrenzwerte nach § 20 IG-L eingehalten werden, stimmt nur dann, wenn die Feinstaub-Vorbelastung (PM₁₀) in der Bauphase tatsächlich so niedrig ist, wie in den Jahren 2014 und 2015, also in der Bauzeit der S8 außerordentlich günstige immissionsklimatologische Bedingungen herrschen.

Derart günstige Voraussetzungen können aber weder aus fachlichen noch aus rechtlichen Gesichtspunkten bei der Beurteilung der projektbedingten Luftschadstoff-Immissionen zu Grunde gelegt werden, allein schon wegen der (rechtlichen) Tatsache der Realisierung in einem IG-L-Sanierungsgebiet bzw. „belasteten Gebiet – Luft“ gem. UVP-G 2000. Es ist deshalb sehr wohl zu prüfen, ob die jetzt prognostizierten max. ca. 6 – 7% des PM10-JMW-Grenzwerts i.S. der Bestimmung des § 20 Abs. 3 IG-L einen „relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten“.

Für die Beurteilung, ob Luftschadstoffemissionen einen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten, werden in Österreich standardmäßig Irrelevanzkriterien angewendet.

Im Leitfaden UVP und IG-L (Umweltbundesamt 2007, Seite 29 f.) wird davon ausgegangen, dass in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen ein Irrelevanzkriterium anders anzusetzen ist als in nicht betroffenen Gebieten, weil bereits geringe Emissionen in Verbindung mit als wahrscheinlich anzusehenden kumulativen Wirkungen mit anderen Quellen zu einer Verschärfung der bereits bestehenden schlechten Belastungssituation beitragen. In Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen wird deshalb als Irrelevanzkriterium im Allgemeinen eine Jahreszusatzbelastung von 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert als

angemessen erachtet. Beim Grenzwertkriterium für den Tagesmittelwert von PM₁₀ kann dieses Irrelevanzkriterium auf den korrespondierenden Jahresmittelwert angewandt werden. Außerhalb von Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen kann als Irrelevanzkriterium im Allgemeinen eine 3 %ige Jahreszusatzbelastung herangezogen werden.

Für die Bauphase werden Leitfaden UVP und IG-L die gleichen Irrelevanzkriterien als angemessen erachtet – „*einerseits, weil sich diese zumeist nicht während des gesamten Kalenderjahres im gleichen Ausmaß erstreckt und daher der Einfluss auf den Jahresmittelwert ohnedies geringer ist, andererseits effiziente Maßnahmen zur Staubverminderung zur Verfügung stehen*“.

Auch in der „Technischen Anleitung zur Anwendung des Schwellenwertkonzeptes in Verfahren nach dem UVP-G“ (H. Puxbaum et al, 2007) werden – dem Leitfaden UVP und IG-L vergleichbar - „Relevanzschwellenwerte“ von 3 % eines Immissions-Kurzzeitgrenzwertes (HMW - TMW) bzw. 3 % eines Immissions-Langzeitgrenzwertes (MMW – JMW) vorgeschlagen. In belasteten Gebieten gilt eine geringere Relevanzschwelle von 1 % des Immissions-Langzeitgrenzwertes. Für die Bauphase wird dort Folgendes ausgeführt:

„In Anlehnung an die Ausführungen in Fuhrherr et al. (2006) kann für die Bauphase in Gebieten, in denen Immissionsgrenzwerte für baustellenrelevante Parameter (Staub und Stickoxide) bereits überschritten sind, eine baustellenbedingte Zusatzimmission von 3% eines Immissions-Langzeitwertes als unerheblich angesehen werden. Bei Überschreitung dieser Schwelle ist eine Beurteilung durch den medizinischen Sachverständigen erforderlich.“

Zu berücksichtigen ist, dass der Verwaltungsgerichtshof in der Entscheidung vom 21.12.2011, Gz. 2006/04/0144, die pauschale Anwendung eines bestimmten Leitfadens als nicht ausreichend erachtet hat und deshalb eine individuelle Beurteilung der Luftschadstoffemissionen eines Vorhabens erforderlich ist. Eine solche individuelle Beurteilung der Relevanz der vorhabensbedingten Luftschadstoff-Zusatzbelastungen in der Bauphase ist bislang im Verfahren in sachlich und rechtlich nachvollziehbarer Form aber nicht einmal ansatzweise erfolgt.

Betrachtet man alle Umstände, die für die Beurteilung der Relevanz der zu erwartenden Luftschadstoff-Zusatzbelastungen in der Bauphase der S8 i.S. des § 20 Abs. 3 IG-L von Bedeutung sind, d.s. insbesondere

- die Dauer der Bauphase (3 Jahre)

- die Größenordnung der PM₁₀-Emissionen in der Bauphase (240 Tonnen pro Jahr allein im Baustellenbereich, dies entspricht ca. 18% der verkehrsbedingten PM₁₀-Emissionen Niederösterreichs pro Jahr (Bezugsjahr 2013; Daten aus Umweltbundesamt: Bundesländer Luftschadstoffinventur 1990 – 2013; UBA-Report 0553, 2015)
- die Höhe der prognostizierten PM₁₀-Zusatzbelastung weit über den allgemein verwendeten Irrelevanzschwellenwerten für die Bauphase (bis ca. 7% im Bereich der meistbelasteten Immissionspunkte entlang der Zufahrtsstraßen)
- die Tatsache, dass nach den nunmehrigen Immissionsberechnungen der übliche Irrelevanzschwellenwert für die Bauphase von 3% (Zusatzbelastung JMW PM₁₀) an einer großen Zahl von Immissionspunkten bereits aufgrund des Baus der Trasse selbst erreicht bzw. überschritten wird, also noch ohne Berücksichtigung des baustellenbedingten Verkehrs auf den in Frage kommenden Zufahrtsstraßen
- der Umstand, dass die Feinstaubemissionen der Baustelle selbst in den aktuellen Berechnungen noch immer unterschätzt werden,

so ist klar, dass die Feinstaubimmissionen in der Bauphase der S8 sehr wohl einen „relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten und daher einer Genehmigung des gegenständlichen Vorhabens entgegen stehen.

V. Antrag

Da die Projektwerberin offensichtlich nicht in der Lage ist, dem Verbesserungsauftrag der Behörde nachzukommen und das gegenständliche Vorhaben weiterhin nicht genehmigungsfähig ist, wird daher der

ANTRAG

gestellt, die Behörde möge den Genehmigungsantrag der Projektwerberin abweisen.

Mit freundlichen Grüßen



List Rechtsanwalts GmbH

S 8 Marchfeld Schnellstraße
Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) (Abschnitt West)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung ab 5. April 2016

Name: DI Herbert Hahn

Adresse: 1100 Wien, Fernkorngasse 17/3/3

Vertretung für: Anrainer und „BI Rettet die Lobau – Natur statt Beton“,

Vorbringen:

ZUM FACHBEREICH LÄRM IM RAHMEN
DER UVP-VERHANDLUNG
ÜBER DIE SCHNELLSTRASSE S8 WEST.

1 SCHALLTECHNISCHE BEURTEILUNG KNOTEN S1/S8

In der Verkehrsuntersuchung Einlage 1 - 4.1 wird zum Planfall 1-C 2025 die folgende Textbeschreibung angegeben:

Der Planfall 1-C 2025 berücksichtigt neben allen Netzabschnitten des Nullplanfalls 0-C auch den S 8 Abschnitt West zwischen dem Knoten S 1/S 8 und der ASt Gänserndorf (L 9). Er wurde auf Basis des zuletzt für die S 1 entwickelten Prognoseplanfalls M1-HR 2025 erstellt und im Netz und in der räumlich-strukturellen Nutzung überarbeitet.

*Dieser Planfall enthält **die S 1 im Teilrealisierungsabschnitt Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn**. Die begleitenden Projekte des Landes NÖ, nämlich die Ortsumfahrungen für Raasdorf, Groß-Enzersdorf und Gänserndorf sowie die Spange L 2-L 9 sind in diesem Planfall hingegen nicht berücksichtigt. Dieser Planfall beinhaltet damit im Straßennetz die Planungsabschnitte, die in der Zuständigkeit der ASFINAG liegen. Durch das Fehlen der Ortsumfahrungen sowie des donauquerenden Abschnitts der S 1 gibt es keine weiteren Alternativrouten zum bestehenden Straßennetz. Sowohl der Zulaufverkehr als auch der donauquerende Verkehr bleiben damit im Bestandsnetz. Dieser Planfall wird somit der Immissionsbeurteilung für Luftschadstoffe und Lärm im nachrangigen Netz und der Prüfung sensibler Nutzungen zu Grunde gelegt.*

Zum Planfall 1-E 2025 wird Folgendes festgehalten:

Der Planfall 1-E 2025 berücksichtigt neben allen Netzabschnitten des entsprechenden Nullplanfalls 0-B auch den S 8 Abschnitt West zwischen dem Knoten S 1/S 8 und der ASt Gänserndorf (L 9). Er wurde auf Basis des zuletzt für die S 1 entwickelten Prognoseplanfalls M1-HR 2025 bzw. M10 2025 erstellt und im Netz und in der räumlich-strukturellen Nutzung überarbeitet. Dieser Planfall enthält die S 1 im Vollrealisierungsabschnitt Schwechat –

Süßenbrunn. Bei den begleitenden Projekten des Landes NÖ sind in diesem Planfall nur die Ortsumfahrungen an der S 1, nämlich die Umfahrungen für Raasdorf und Groß-Enzersdorf berücksichtigt. Die Umfahrungen Gänserndorf und die Spange L 2-L 9 sind hingegen nicht berücksichtigt. Somit berücksichtigt dieser Planfall sämtliche bereits eingereichten Bundesstraßenprojekte mit den beinhalteten Netzergänzungen. Er wird daher für die Auswirkungen von Luftschadstoffen durch die S 8 im A- und S-Netz sowie für weitere Analysen verwendet. Dieser Planfall wird auch für die Bilanzierungen der Lärmbelastungen im gesamten Einflussgebiet herangezogen.

Im Anschluss daran wird der Planfall PLANFALL 1-MAX 2025 folgendermaßen erläutert: Die verschiedenen Planfälle mit S 8 ergeben unterschiedliche Verkehrsstärken auf den einzelnen S 8 Abschnitten. Für die Schall- und Luftschadstoffuntersuchungen auf der S8 Trasse sollen jedoch unabhängig vom tatsächlich realisierten Planfall Werte zur Verfügung gestellt werden. Daher wurden sowohl für die S 8 Haupttrasse als auch für alle Rampen in Anschlussstellen und im Knoten S 1 / S 8 die jeweils höchsten Verkehrsbelastungen aus den oben angeführten Planfällen 1-A bis 1-E (Planfälle mit dem Einreichabschnitt der S 8) ermittelt.

Im Fachbeitrag Schall – Betriebsphase Einlage 3.1.1 wird festgehalten: Zur Feststellung der „maximal Betroffenen“ erfolgt eine funktionale Bewertung mit einer Gegenüberstellung des Planfalles P1f 1-C mit 1-max zum Planfall P1f R 2025, der die S 1 Außenring Schnellstraße im Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn nicht enthält.

Die Ergänzungen Lärm gemäß Besprechung vom 11.09.2015 Einlage WU 7A beinhalten die folgende Aussage:

2.1.1 Maximalplanfall S 1 und S 8

Unabhängig von der unterschiedlichen Entwicklung in den verschiedenen Planfällen werden den maßgeblichen projektbezogenen Straßenachsen der S 1 und der S 8 maximale Verkehrszahlen zugeordnet.

Für die S 8 Marchfeld Schnellstraße werden für die einzelnen Unterabschnitte und die Rampen der Anschlussstellen die jeweils höchsten Werte aus den Planfällen 1-A, 1-B, 1-C, 1-D und 1-E ermittelt und zur Berechnung weiterverwendet.

Für die S 1 Wiener Aussenring Schnellstraße Abschnitt Schwechat - Süßenbrunn wird in den Planfällen 0-C und 0-B der Maximalansatz aus dem Projekt S 1 herangezogen. In den Planfällen 1-C und 1-E wird der Maximalplanfall 1-E als Beurteilungsgrundlage definiert. Für die S 2 und die S 1 Ost sind in allen Planfällen die Maximalansätze der diesbezüglichen UVP-genehmigten Einreichprojekte die Berechnungsgrundlage, da die dort publizierten Emissionen höher sind, als die aus der Verkehrsuntersuchung zum Einreichprojekt S 8 errechneten Werte.

In den Tabellendarstellungen der Einlage 3-1.4 A wird die Belastung im Planfall 1-C in seiner Gesamtwirkung ebenso dargestellt wie die anteiligen Einträge aus dem sonstigen Straßennetz (P1f 1-C Netz) und dem Projektanteil (P1f 1-max (S8)).

Aufgrund dieser Feststellungen ist davon auszugehen, dass zur Beurteilung der Lärmimmissionen jener Planfall herangezogen wird, der im Bereich der Anrainer die höchsten Luftschallimmissionen zur Folge hat (unter der Voraussetzung identischer Ausbreitungsbedingungen für den Luftschall). Darüber hinaus wurde im Rahmen der UVP-Verhandlung zur S1 (Schwechat – Süßenbrunn) festgehalten, dass der Knoten S1/S8 im Rahmen des UVP-Verfahrens zur S8-West gesamthaft schalltechnisch betrachtet wird. Somit ist davon auszugehen, dass die Luftschallimmissionen für den Bereich Wien / Invalidensiedlung durch den Betrieb der S1 und der S8 gesamthaft für den ungünstigsten Fall aus der Sicht der Anrainerschaft betrachtet wird. Dies beinhaltet auch den durch diese Projekte in den Nebenstraßen und Zubringern generierten Verkehr.

Vergleicht man in der Einlage WU 7A die Ergebnisse der Berechnungen für die Planfälle PLF 1-E mit S8max und Vorhaben S8max + S1 zeigt sich folgendes Bild: Die zur Beurteilung herangezogenen Luftschallimmissionen des Planfalles Vorhaben S8max + S1 sind grundsätzlich niedriger als jene des nicht zur Beurteilung verwendeten Planfalles PLF 1-E mit S8max.

2 AKTIVE LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN

Zur Thematik aktive Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich Invalidensiedlung ist in dem Fachbeitrag Schall – Betriebsphase gem. BStLärmIV Einlage WU 1-01 das folgende festgehalten:

4.2 AKTIVE LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN - LÄRMSCHUTZWÄNDE

Neben den für das gesamte Projektgebiet wirksamen Maßnahmen an der Fahrbahn werden die im Einreichprojekt S 1 Schwechat - Süßenbrunn definierten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des zukünftigen Knotens KN S 1/S 8 adaptiert und ergänzt. Für die Invalidensiedlung als exponiertesten Siedlungsraum im Nahbereich der S 8 ergeben sich an mehreren Gebäuden unter Berücksichtigung der unten beschriebenen und in Tabelle 3 angeführten aktiven Lärmschutzmaßnahmen und unter Berücksichtigung des in Kapitel 4.1 beschriebenen Fahrbahnaufbaus Immissionen über 45,0 dB bis zu 46,5 dB nachts in der Zusammenwirkung von S 1 und S 8. Weitere Erhöhungen der Lärmschutzwände zur Invalidensiedlung oder zusätzliche aktive Maßnahmen bewirken nur geringfügige Verringerungen der Immissionen im Nachkommastellenbereich und liegen innerhalb der Rechengenauigkeit.

Die Lärmschutzwände entlang der S 1 wurden dazu im Bereich des Knotens S 1 / S 8 in mehreren Höhenabstufungen untersucht, um die optimale Höhe im Zusammenspiel von Abschirmwirkung, Nutzen dieser Wirkung und untergeordnet den Kosten zu ermitteln. Es zeigt sich, dass die Änderung der Wandhöhe auf 2,0m die größte Wirkung in Bezug auf die Veränderung der Anzahl der betroffenen Wohnhäuser und der betroffenen Fronten bringt. In den davor und danach folgenden Halbmeterschritten ist die anteilige Wirkung deutlich geringer.

*Mit der vorgeschlagenen Wanderhöhung bleiben in der Zusammenwirkung von S 1 und S 8 zwei Wohnhausfronten mit Immissionen über 45 dB belastet, die nicht nach Norden oder Nordwesten weisen. **Es sind nur Fensterfronten in den Obergeschoßen betroffen.** Aus schalltechnischer Sicht ist es daher wirksamer, für diese Objekte gezielt zusätzliche objektseitige Maßnahmen anzubieten, als zusätzliche Wanderhöhungen vorzunehmen, die lediglich eine zusätzliche Abminderungswirkung im Zehntel-dB-Bereich erzielen können. Für den Siedlungsbereich Invalidensiedlung ergibt sich eine durchgehende Schirmkante von 6,0 m über dem Fahrbahnrand der S 1, zusätzlich werden an den über die S 1 führenden Rampen 2,0 m hohe Lärmschutzwände errichtet. Die Lärmschutzwände werden grundsätzlich straßenseitig hochabsorbierend ausgeführt, die Lärmschutzwände LSW 3 und LSW 5 auf den Randbalken der Rampenbrücken und östlich der S 1 beidseitig hochabsorbierend. (siehe Einlagen 3-1.18 und 3-1.19 des Einreichprojekts 2010).*

Diese Aussage zeigt, dass nachträgliche aktive Schallschutzmaßnahmen an den Projekten S1/S8 im Bereich des Knotens keine nennenswerte Verbesserung der Situation für die Anrainer ergeben. Die Beurteilung erfolge, wie schon unter Punkt 1 des Vorbringens angemerkt, nicht für den lautesten untersuchten Planfall der S8-West.

3 S8-OST

In der Verkehrsuntersuchung Einlage 1 - 4.1 wurde ein INFORMATIVER PLANFALL MIT S 8 OST 2025 untersucht.

Der informative Planfall mit S 8 Ost 2025 berücksichtigt zu den bisherigen Planfällen auch weitere Planungsprojekte in der Ostregion und beschreibt damit einen möglichen mittel- bis längerfristigen Ausbaustand des Straßennetzes. Er enthält neben dem S 8 Einreichabschnitt West auch den Ostabschnitt der S 8 von der ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn bis zur Staatsgrenze bei Marchegg. Dazu sind in diesem Planfall neben der S 1 im Vollrealisierungsabschnitt Schwechat – Süßenbrunn auch die S 1 Spange Seestadt Aspern sowie der sechsstreifigen Ausbau der A 4 im Abschnitt Schwechat – KN Prater enthalten. Er wurde auf Basis des S 1 Planfalls M13 (2025) erstellt, enthält jedoch Verbesserungen und Verfeinerungen im Verkehrsnetz im engeren Untersuchungsgebiet sowie aktualisierte Grundlagen zur räumlich-strukturellen Nutzung.

Ein Vergleich der Verkehrszahlen für den Planfall 1-E 2025 und dem Planfall 1-E + S8 OST 2025 bestätigt die Erwartung einer deutlichen Verkehrszunahme auf der S8 und der S1.

Im Bereich der S8 Ost und des Knotens S1/S8 werden die folgenden Verkehrszahlen angegeben:

Straße	Gesamtverkehr DTVw [Kfz/24h]	
	Planfall	
	E 2025	E + S8 OST 2025
Knoten S1/S8 - Süßenbrunn	41200	47000
Knoten S1/S8 – Groß-Enzersdorf	31700	41500
Knoten S1/S8 – Deutsch Wagram	28100	43500
Gänserndorf Süd	9500	32000

Damit verbunden ist eine weitere Zunahme der Luftschallimmissionen im Bereich der Anrainer **gegenüber dem Planfall 1-E 2025**. Diese geschätzte Anhebung wird unter den derzeitigen Voraussetzungen im Bereich des Knotens S1/S8 im Bereich von etwa 1,5 dB bis 2 dB liegen.

4 FREQUENZSPEKTREN

Die veraltete und unzureichende Berechnung der Luftschallimmissionen nach RVS 04.02.11 ohne Berücksichtigung der Frequenzspektren der Schallquellen birgt eine zusätzliche Ungenauigkeit in sich. Im Bereich der Schnellstraßen S8 und S1 tritt in den Nachtstunden ein deutlich höherer Anteil an Lkw am Gesamtverkehrsaufkommen auf. Die Lkw emittieren ein Frequenzspektrum mit deutlich höherem Anteil im tieffrequenten Bereich als Pkw.

Da die Wirkungen von Böschungen und Schallschirmen stark frequenzabhängig sind, müsste eine zeitgemäße Berechnung der Luftschallimmissionen durch Verkehrslärm die Typischen Frequenzspektren von den verschiedenen Kategorien von Kraftfahrzeugen in Abhängigkeit vom Fahrbahnbelag beinhalten.

Für die Nachtstunden sind z. B. im Bereich des Knotens S1/S8 mit der Kombination von Schallschirmen und Böschungen sind damit erhöhte Luftschallimmissionen möglich.

5 MONITORING

Unter dem Titel 6. Beweissicherung und begleitende Kontrolle ist in der UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG TEILGUTACHTEN Nr.: 02 S8 Marchfeld

Schnellstraße, Knoten S1/S8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9) Lärm folgender Text zu finden:

Betriebsphase

2.22

Innerhalb des zweiten Jahres nach der Verkehrsfreigabe auf dem Abschnitt S8 West und seinen Rampen und Anschlussstellen sind in folgenden Bereichen der Siedlungen schalltechnische Überprüfungen der Emissionen nach Maßnahme 2.23 vorzunehmen:

Wien, Invalidensiedlung (Knoten S1/S8)

Aderklaa, Raasdorf

Deutsch Wagram

Parbasdorf

Straßhof, Markgrafneusiedl

Gänserndorf, Obersiebenbrunn

2.23

Vor den Messungen (ca. 25 Stück verteilt an der S8 und den zugehörigen Anschlußrampen) ist ein Messkonzept der Behörde vorzulegen, das die Bereiche der Siedlungen ausreichend abdeckt. Die Schallmessungen sind gemäß der RVS 04.02.11 und der ÖNORM S 5004 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 geeigneten meteorologischen Bedingungen zu messen. Die meteorologischen Verhältnisse sind hinsichtlich der Eignung zu dokumentieren. Für dieselben Messpunkte sind mit dem für die UVE verwendeten Berechnungsmodell die Schallpegel mit den Zählergebnissen auch zu berechnen. Die messtechnisch und die rein rechnerisch ermittelten Werte sind gegenüberzustellen und gegebene Abweichungen zu begründen.

Erforderlichenfalls, bei Abweichungen zuungunsten der Nachbarn, ist für die betroffenen Bereiche im engeren Untersuchungsraum eine Detailuntersuchung für die prognostizierten maßgebenden Planfälle Plf 1-max bzw. Plf 1-C bzw. Plf 1-E zum Prognosezeitpunkt 2025 durchzuführen.

Ergeben sich aus dem Monitoring Verkehr abweichende Prognosezahlen für 2025, so sind diese heranzuziehen. Sollten diese Berechnungen das Erfordernis zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen ergeben, sind diese nachweislich anzubieten bzw. umzusetzen. Die Ergebnisse sind der UVP-Behörde vorzulegen.

2.24

Monitoring Zulaufstrecken:

(1) Nach Fertigstellung und Verkehrsfreigabe der S8-West ist festzustellen, welche Prognoseplanfälle für das Monitoring herangezogen werden müssen (Plf 1-C Teilrealisierung S1 oder/und Plf 1-E S1 mit Vollausbau).

*(2) Abhängig vom Verkehrsmonitoring sind auf den maßgebenden Zulaufstrecken bei einer Verkehrsabweichung nach oben verbunden mit einer prognostizierten Entlastung/Belastung durch das Vorhaben nach Einlage WU 7A, Anhang 1 (Emissionsdifferenzen) Berechnungen in den betroffenen bewohnten Bereichen mit über die Verkehrszählung aktualisierten Prognosewerten durchzuführen (siehe Abbildung Lärmmonitoring der Zulaufstrecken). Jene Objekte die mehr als 0,4 dB Pegelerhöhung in der zugehörigen Planfallkombination (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 (2) bis (5) BstLärmIV vorliegen haben Anspruch auf objektseitige Lärmschutzmaßnahmen entsprechend § 9 BstLärmIV. Falls der Nachweis erbracht wird, dass die Verkehrszunahme nicht dem Vorhaben S8-West zugeschrieben werden kann entfallen die Ansprüche auf objektseitige Maßnahmen.*

Hierzu ist festzuhalten, dass der Bereich der Gesundheitsgefährdung bei $L_{den} = 65$ dB und $L_n = 55$ dB beginnt. Auf die Problematik, dass gesundheitsgefährdender Lärm durch das Projekt

zusätzlich weiter angehoben werden darf, wurde schon in der vorangegangenen Einwendung dargestellt.

Die dargestellte Vorgangsweise beim Monitoring ist aus der Sicht des Anrainerschutzes vollkommen unzureichend. In einem Zeitraum von zwei Jahren nach der Verkehrsfreigabe ist nicht zu erwarten, dass die Gesamtfreigabe der S1 erfolgt ist. Der „Planfall“ zu den Luftschallemissionen zum Zeitpunkt des Monitorings nach Punkt 2.22 liegt nicht vor. Mit welchen Werten sind die ermittelten Emissionen zu vergleichen?

Die Messung der Luftschallimmissionen unmittelbar hinter einem Schallschirm und einem Wall (Böschung) ist absolut sinnlos für ein Monitoring. In welcher Höhe soll die Messung hinter dem Schallschirm erfolgen? In den Messpunkten müssten genaue Berechnungen unter Berücksichtigung der Frequenzspektren vorliegen, um eine annähernde Vergleichbarkeit zu erreichen. Hierbei stellt sich wieder die Frage der Genauigkeit von Schallausbreitungsberechnungen (besonders ohne Frequenzspektren). Was ist der Planfall 1-max?

Das Monitoring muss bei den Anrainern erfolgen, um auch die Richtigkeit der Immissionsprognosen zu beinhalten. Das Lärmmonitoring muss einen repräsentativen Zeitraum mit einer geeigneten Wetterlage umfassen. Die Fremdgeräusche sind dabei zu erfassen.

6 ANTRÄGE

6.1 PLANFALL

Die Grenzwertsetzung nach BStLärmIV wird im Bereich des Knotens S1/S8 (Aderklaa - Invalidensiedlung) durch die S1/S8-WEST vollständig ausgereizt. Daher ist zur Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bei Errichtung der S8-OST ein Zuschlag von 3 dB auf jede nach des Planfall PLF 1-E mit S8max (West) berechnete Luftschallimmission anzuwenden.

Für das gesamte Umfeld des Knotenbauwerkes S1/S8 (Aderklaa - Invalidensiedlung) ist der **Planfall PLF 1-E mit S8max zur Beurteilung der Luftschallimmissionen inklusive eines Zuschlages von 3 dB zur Berücksichtigung der S8 OST heranzuziehen.**

Die bisher durchgeführte Beurteilung mit einem falschen Planfall ist vollständig neu durchzuführen. Ausschließlich diese Vorgangsweise entspricht der Festlegung im Rahmen der UVP-Verhandlung zur S1 und dem Bescheid zur S1. Im Rahmen dieser Festlegung erfolgte keine Unterteilung hinsichtlich der Verkehrszahlen in die Projekte S8 WEST und S8OST.

6.2 MONITORING

Das Monitoring ist zu erweitern, um den Anforderungen eines Nachweises zum Anrainerschutz in vollem Umfang zu genügen. Dazu sind, auch zur Überprüfung der Schallausbreitungsberechnungen umfassende Messungen im Bereich der Anrainer (0,5 m vor dem geöffneten, exponiertesten Fenster eines rechnerisch stark exponierten Wohngebäudes) durchzuführen.

Ausschließliche Messungen zur Überprüfung der Emissionen oder unmittelbar hinter Schallschirmen sind unzureichend. Derzeit liegen in den vorgeschlagenen Messpunkten 25 m neben dem Fahrbahnrand keine Einzelpunktberechnungen vor.

Besonders im Bereich der Zulaufstrecken, an denen schon derzeit gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen auftreten sind Messungen vor den Fenstern der Wohngebäude durchzuführen.

Beilage ./

Hier ist nochmals ausdrücklich festzuhalten: Nicht nur die Lärmimmissionen sind einer Überprüfung zu unterziehen, sondern auch die Berechnungsergebnisse. Deren Richtigkeit wurde im UVP-Verfahren bisher in keiner Weise nachgewiesen.

Gänserndorf, am 23.5.2016

Unterschrift:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hust' followed by a stylized flourish.

S 8 Marchfeld Schnellstraße
Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) (Abschnitt West)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung ab 5. April 2016

Name: Arch. DI Constanze Strapetz

Adresse: Fingerhutweg 9, 1220 Wien

Vertretung für:

Vorbringen:

Generell werden die erheblichen Mängel der objektseitigen Maßnahmen (Schalldämmlüfter) aufgezeigt. Die Stellungnahme vom 20.5.2016 wurde von mir vorgelesen und als Beilage angefügt. Da noch immer kein Sachverständiger für Wärmeschutz lt. meiner Aufforderung vom 5.4.2016 bestimmt wurde und an dem Verfahren teilnimmt, wurde von meiner Seite noch einmal der Antrag gestellt, einen solchen zu berufen.

Seitens Herrn DI Hahn wurde darauf hingewiesen, dass die Anforderung der Ö-Norm 8115 für ruhige Wohnlagen zu gering ist. Deswegen wurde von ihm folgendes ergänzt:

„Hinsichtlich der Schallimmissionen durch die Schalldämmlüfter ist die dzt. Bestandssituation in den Räumen zu erheben. Die Schalldämmlüfter dürfen keine Pegelanhebungen in den Räumen bei geschlossenen Fenstern verursachen.“

Auf jeden Fall muss der schalltechnische Zustand der Gebäude als Mindestforderung erhalten bleiben.

Gänserndorf, am 23.5.2016

Unterschrift:



An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
z. H. Herrn. Mag. Thomas Aichenauer

Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift Radetzkystraße 2, 1030 Wien

DVR 0000175

ivvs4@bmvit.gv.at

Wien, am 20.05.2016

BMVIT-312.408/0013-IV/IVVS-ALG/2016

ASFINAG Bau Management GmbH; S 8 Marchfeld Schnellstraße; mündliche

Verhandlung vom 05.04.2016-08.04.2016

**ERHEBLICHE MÄNGEL BEI DER SCHALLIMMISSIONSBERECHNUNG UND BEI DER ZUTEILUNG DER
OBJEKTSEITIGEN MASSNAHMEN IN FORM VON SCHALLDÄMMLÜFTER**

Das BMVIT als Behörde hat im UVP-Verfahren jenes Prozedere festzulegen, nachdem das Projekt bewilligt werden kann. Da allerdings für den Einbau von Schalldämmlüftern derzeit kein Prozedere feststeht, weisen wir die Behörde auf diesen erheblichen Mangel in diesem Projekt hin und beantragen einen Projektablauf der einzelnen Schritte bei der Zuteilung von objektseitigen Schallschutzmaßnahmen.

Der Vorschlag der ProjektwerberIn im Nachhinein, bei Überschreitung der Grenzwerte betreffend Lärmimmissionen, Maßnahmen zu setzen, ist seitens der Behörde abzulehnen.

Da die errechneten Werte im Zehntelbereich der Grenzwerte liegen und die Kubatur der Gebäude nur in Form von Würfeln angenommen wurde, ist die Wahrscheinlichkeit gegeben, dass mehrere Projekte die Grenzwerte bei realen Messungen überschreiten werden. Da die Berechnung keine weiteren maßgeblichen Sicherheiten enthält, ist seitens der Behörde ein genauer Ablauf vorzuschreiben, um die umliegenden Gebäude vor zu hohen Lärmimmissionen vorab zu schützen.

Die ProjektwerberIn hat das Projekt so zu planen, dass das Projekt während der Betriebsphase die Grenzwerte nicht überschreitet. Dafür sind auszureichenden Sicherheiten in die Berechnung einzubeziehen.

Aussagen, wie beispielsweise, „sollten Beschwerden wegen übermäßiger Lärmimmissionen einlangen, sind von der Umweltbauaufsicht gemäß RVS für den Fachbereich Lärm geeignete Maßnahmen (z.B. Schalldämpfer, Abschirmeinrichtungen, Reduzierung oder Veränderung des Einsatzes von Geräten und Geschwindigkeitsbeschränkungen einzuleiten, sind im höchsten Maße aufklärungsbedürftig. Es sind Vorkehrungen zu treffen, dass im Bedarfsfall wirklich die Straße gesperrt werden kann.

Wird die S8 Marchfeld Schnellstraße bei Immissionsüberschreitung in weiterer Folge dann auch gesperrt werden? Das gilt seitens der Behörde (BMVIT) noch zu klären. Es liegen sehr viele Anrainerobjekte mit den Schallimmissionswerten um ca. ein halbes dB unterhalb der Immissionsgrenze. Diese Anrainerobjekte haben ein Recht auf die Schallschutzmaßnahmen, wenn die Messungen an ihren Fassaden ergeben, dass die Grenze überschritten wird.

Von der Behörde also dem BMVIT wird seitens der Bevölkerung erwartet, dass diese die Verkehrsentwicklungen betrachtet und im Vorhinein die Ergebnisse der Berechnungen ausgewertet und die Schnellstraße sinnvoll geplant werden.

Vielmehr muss bereits im Zuge des UVP-Verfahrens sichergestellt werden, dass es zu keiner Verlärmung der Landschaftsschutzgebiete kommt. Maßnahmen die nach den Messungen in der Betriebsphase (Beispiel Monitoring) gesetzt werden sind zu spät, da diese nicht mehr so effektiv sein können, als wenn man eine Maßnahme im Vorhinein plant: Eine sinnvolle Planung ist, den Verkehrsknoten S1/S8 zu überplatten, um dadurch die Bevölkerung der Umgebung und die Erholungsgebiete in der Umgebung vor Verlärmung zu schützen.

Zu den objektbezogenen Maßnahmen haben wir bereits in der Verhandlung am 05.04.2016 einen Sachverständigen für Bauphysik beantragt, der die Problematik des nachträglichen Einbaus von Schalldämmlüftern im Bezug auf die sommerliche Überwärmung der Projektwerberin darstellt.

Dieser Antrag ist noch immer aufrecht und sollte vom BMVIT als Behörde ebenfalls gefordert werden. Ein *mangelhafter Einbau von Schalldämmlüftern kann zur Schimmelbildung und Gesundheitsgefährdung in den betroffenen Räumen führen*. Die Sanierung von solchen Schäden ist in jedem Fall von der Projektwerberin zu tragen.

Ferner soll vom BMVIT eine genaue Festlegung des Projektablaufes im Falle der Grenzwertüberschreitung der Lärmimmission an den Gebäuden erstellt werden.

Es sollen genaue Vorgaben seitens der Behörde für den Projektablauf gemacht werden.

Hier der von uns beantragte Projektablauf für die Vorgaben an die ProjektwerberIn für den Einsatz von Schalldämmlüftern.

- 1.) Die Eigentümer der Objekte in die Schalldämmlüfter eingebaut werden, sind per RSB zu verständigen und zu einer Informationsveranstaltung zu laden, damit diese über den Einbau der Schalldämmlüfter und dessen Vor- u. Nachteile und über den technischen Ablauf informiert werden.
- 2.) Bauphysikalische Bestandsaufnahme von einem befugten Ziviltechniker = Befund des Objektes, in welches Schalldämmlüfter seitens der ProjektwerberIn eingebaut werden inkl. Energieausweis des gesamten Objektes vor dem Einbau des Schalldämmlüfters
- 3.) Es ist ein Lüftungskonzept zu erstellen, mit geeigneten Möglichkeiten zur Luftabströmung sowie *ausreichend dimensionierte Überströmöffnungen zwischen den Zu- und Ablufträumen*. Einsatz von dezentralen Zuluftgeräten ohne Überström- und Abluftventile sind nicht zulässig.
- 4.) Genaue Festlegung der Type des Schalldämmlüfters:
Der Einbau von Schalldämmlüftern soll sowohl eine ausreichende Schalldämmung (Schutz vom Außenlärm) aufweisen, als auch im Betrieb (Lüftungsgeräusch, Motorengeräusch etc.) sehr leise sein. So ist auch bei Schalldämmlüftern der Mindestschallschutz von Außenbauteilen gemäß den Regelungen der ONORM B 8115-2 in Abhängigkeit vom Außenlärmpegel zu beachten. Zudem trifft die Norm auch die Festlegung, dass der Anlagengeräuschpegel im Innenraum bei solchen Anlagen höchstens 25 dB betragen darf.

Kriterien hierfür sind: Wärmerückgewinnung
Aktiver Luftvolumenstrom: $50 > m^3$
stufenbare Regelung
Betriebslärm < 25 dB auf höchster Stufe!
Zumutbare Größe

Siehe Beispiele in Beilage

- 5.) Genaue Vorgehensweise beim Einbau in die verschiedensten objektbezogenen Konstruktionssystemen – Vermeidung von Wärmebrücken, Luftdichter Einbau, Winddichte Ausführung im Bereich des Fassadensystems, Kondensatablauf etc. sind zu berücksichtigen.
- 6.) Gutachten über die Vermeidung der sommerlichen Überwärmung der Räume bei Wegfall der Fensterlüftung von einem befugten Ziviltechniker.
- 7.) Energieausweisberechnung des Objektes inkl. der Schalldämmlüfter als Nachweis damit dem Eigentümer kein Nachteil entsteht.
- 8.) Die Elektroinstallationskosten des neuen Stromanschlusses sind von der ProjektwerberIn zu tragen.
- 9.) Die Durchführung der Arbeiten haben über eine befugte Firma zu erfolgen.
Die Arbeiten werden von einer örtlichen Aufsicht, die von der ProjektwerberIn beauftragt ist, überwacht und abgenommen. Diverse Mängel werden binnen zwei Wochen seitens der beauftragten Firma behoben.
- 10.) Die ProjektwerberIn hat auch gegenüber dem Eigentümer des Objektes die Betriebskosten (wie z.B. Wartungskosten, Energieaufwand, Nebenkosten Filter etc.) der Schalldämmlüfter zu übernehmen. *Schallschutzmaßnahmen sind auf Betriebszeit der Autobahn zur Verfügung zu stellen. Andere Schallschutzmaßnahmen wie z. B. Schallschutzwände sind auch auf die Lebensdauer des Bauwerks Schnellstraße von der ProjektwerberIn zu erstellen und zu erhalten.*
Siehe Beilage der Arbeiterkammer Niederösterreich.
- 11.) Die ProjektwerberIn muss auf jeden Fall Schäden, welche durch unsachgemäßen bauphysikalischen Einbau an den Objekten entstehen können, ersetzten.
- 12.) Bei Eigentümerwechsel, hat der neue Eigentümer des Objektes, welches objektseitige Maßnahmen zugesprochen bekommt, das Recht, diese nachträglich von der ProjektwerberIn einzufordern, wenn diese vom früheren Eigentümer nicht durchgeführt worden sind.

Wir beantragen hiermit mit Nachdruck, dass dieser Projektablauf als Auflage vom BMVIT der ProjektwerberIn vorgeschrieben wird und sind zuversichtlich, dass das BMVIT als Behörde seine Aufgaben gegenüber der Bevölkerung wahrnimmt.

arch | di constanze strapetz
 fingerhutweg 9, 1220 wien
 t +43-(0)1-734 55 65
 f +43-(0)1-734 55 64
 www.architektin4you.at
 constanze.strapetz@architektin4you.at

i.v.

Arch. DI Constanze Strapetz

Mag. Wilhelm- Wolfgang Strapetz

e/173



Air Quality Guidelines

**Global Update
2005**

**Particulate matter,
ozone, nitrogen dioxide
and sulfur dioxide**

analysis is based on risk coefficients from the epidemiological studies and exposure information obtained via the Agency's monitoring network. It offers a potential model for broader application. Guidance on conducting an assessment of the health impacts associated with a given level of ambient PM can be found in Ostro (363).

Some of the best documented quantitative relationships between PM concentration and the occurrence of selected adverse health effects are given in Table 5. These coefficients can be used, along with monitoring information on ambient PM concentrations, to estimate the burden of disease attributable to PM and the potential impact of various scenarios of control. Use of these risk relationships in any particular setting is subject to uncertainty related to their generalizability; on the other hand, there is not yet sufficient evidence to focus on specific PM fractions, whether defined by physical or chemical properties, for the purpose of standard setting.

Table 5. Risk estimates for PM exposure

Outcome	Source	Reference	Estimate	95% CI
Daily mortality (all-cause)	WHO meta-analysis	WHO (2)	0.6%/10 µg/m ³	0.4-0.8
Daily mortality (respiratory)	WHO meta-analysis	WHO (2)	1.3%/10 µg/m ³	0.5-2.05
Daily mortality (cardiovascular)	WHO meta-analysis	WHO (2)	0.9%/10 µg/m ³	0.5-1.3
Daily mortality (all-cause)	NMMAPS revised	Health Effects Institute (243)	0.21%/10 µg/m ³	0.09-0.33
Daily mortality (cardiovascular)	NMMAPS revised	Health Effects Institute (243)	0.31%/10 µg/m ³	0.13-0.49
Long-term mortality (all-cause)	ACS CPS II 1979-1983	Pope et al. (323)	4%/10 µg/m ³	1-8
Long-term mortality (cardiopulmonary)	ACS CPS II 1979-1983	Pope et al. (323)	6%/10 µg/m ³	2-10

7% von PM 10 49
= ~ 3 µg/m³

3 µg/m³ für
längeren
Zeitraum
führt zu einer
kleineren Erhöhung
der Mortalität

Guidelines

The evidence on airborne PM and public health is consistent in showing adverse health effects at exposures experienced by urban populations in cities throughout the world, in both developed and developing countries. The range of effects is broad, affecting the respiratory and cardiovascular systems and extending to children and adults and to a number of large, susceptible groups within the general population. The risk for various outcomes has been shown to increase with exposure, and there is little evidence to suggest a threshold below which no adverse health effects would be anticipated. In fact, the lower range of concentrations at which adverse health effects has been demonstrated is not greatly above the

As the IT-1 level, a mean $PM_{2.5}$ concentration of $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ was selected. This level is associated with the highest observed values in the studies on long-term health effects and may also reflect higher but unknown historical concentrations that may be responsible for observed health effects. This level has been shown to be associated with significant mortality in the developed world.

The IT-2 interim level of protection is $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ and places greater emphasis on the studies of long-term exposure associated with mortality. This value is above the mean value observed in these studies at which health effects have been observed, and is likely to be associated with significant impacts from both long-term and daily exposures to $PM_{2.5}$. Attainment of this IT-2 value would reduce risks of long-term exposure by about 6% (95% CI 2–11) relative to the IT-1 value. The IT-3 level is $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ and places even greater weight on the likelihood of significant effects related to long-term exposure. This value is close to the mean concentrations observed in studies of long-term exposure and provides an additional 6% reduction in mortality risk relative to IT-2.

In addition to guidelines and interim targets for $PM_{2.5}$, WHO recommends guidelines and interim targets for PM_{10} . This is because coarse PM (the fraction between 10 and $2.5 \mu\text{m}$) cannot be considered harmless, and having a $PM_{2.5}$ guideline alone would provide no protection against harmful effects of coarse PM. At the same time, the quantitative evidence on coarse PM is considered insufficient to provide separate guidelines. In contrast, there is a large literature on short-term effects of PM_{10} , which has been used as a basis for the development of the WHO air quality guidelines and interim targets (Table 6).

The 24-hour average values refer to the 99th percentile of the distribution of daily values, i.e. the fourth next highest value of the year. The frequency

Table 6. Air quality guideline and interim targets for PM: annual mean

Annual mean level	PM_{10} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	$PM_{2.5}$ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Basis for the selected level
WHO interim target 1 (IT-1)	70	35	These levels are estimated to be associated with about 15% higher long-term mortality than at AQG levels.
WHO interim target 2 (IT-2)	50	25	In addition to other health benefits, these levels lower risk of premature mortality by approximately 6% (2–11%) compared to IT-1.
WHO interim target 3 (IT-3)	30	15	In addition to other health benefits, these levels reduce mortality risk by approximately another 6% (2–11%) compared to IT-2 levels.
WHO air quality guidelines (AQG)	20	10	These are the lowest levels at which total, cardiopulmonary and lung cancer mortality have been shown to increase with more than 95% confidence in response to $PM_{2.5}$ in the ACS study (323). The use of the $PM_{2.5}$ guideline is preferred.

Report

IG-L

40



• / 74

Univ.-Doz. Dr. Wolfgang List
Rechtsanwalt

Mag. Fiona List
Rechtsanwaltsanwarterin

Mag. Piotr Pyka
Rechtsanwaltsanwarter

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMVIT - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)
Postfach 201
1000 Wien

Weimarer Straße 55/1
A-1180 Wien
Tel. +43 (0) 1 908 18 98 - 0
Fax +43 (0) 1 908 18 98 - 18
office@ralist.at
www.ralist.at

Sprechstelle
Geiergraben 202
A-8913 Admont

**persönlich im Rahmen der mündlichen Verhandlung
am 23.05.2016 vorgelegt**

In Kooperation mit:

ENGLMAIR
DUURSMA-KEPPLINGER
Rechtsanwälte GmbH

Wien, 23.05.2016
4312/10 - /ps - 37618.doc

Dametzstrae 6/5. Stock
A-4020 Linz
Tel. +43 (0) 732 23 99 99
Fax +43 (0) 732 23 99 99-40
office@edkra.at
www.edkra.at

zu GZ. BMVIT-312.408/0013-IV/IVVS-ALG/2016 vom 06.05.2016;

**S 8 Marchfeld Schnellstraße; ergänzende Stellungnahme
zu den Lärmemissionen in der Bauphase**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir beziehen uns auf die vorliegenden Antragsunterlagen, insb. jene Dokumente der Umweltverträglichkeitserklärung, die sich mit den Lärmemissionen und – Immissionen in der Bauphase befassen und geben zur schalltechnischen Emissions- und Immissionsprognose für die Bauphase folgende Stellungnahme ab.

Die Stellungnahme beruht auf folgenden Dokumenten des Einreichprojekts bzw. der Umweltverträglichkeitserklärung:

- Bericht „Schalltechnischer Bericht Bauphase“, Einlage 3-2.1 vom Mai 2012
- Bericht „Schalltechnischer Bericht Bauphase gemäß BSTLarmIV“, Einlage WU 2-01 vom Juni 2015
- Bericht „Ergebnisse Bauphasen, Tabellen, Übersichten gemäß BSTLarmIV“, Einlage WU 2-01 vom Mai 2015
- Plan „Emissionsansätze Bauphase, Übersichtskarte BSTLarmIV“, Einlage WU 2-03 vom Juni 2015

1. Emissionsansätze für Baumaschinen zu niedrig

Im „Schalltechnischen Bericht Bauphase“ (Einlage 3-2.1) werden ab Seite 21 Schalleistungen zu den zur Verwendung gedachten Baugerätschaften angeführt. Als wesentliche Grundlagen der Emissionsbestimmung verweist der Planer auf die ÖAL Richtlinie Nr. 111 aus dem Jahr 1985 und die Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen (BGBl. II Nr. 249-2001 idgF).

Zur ÖAL Richtlinie Nr. 111 ist anzumerken, dass diese Richtlinie vom Österreichischen Arbeitsring für Lärmbekämpfung bereits seit mehreren Jahren nicht mehr zum Verkauf angeboten wird bzw. diese Richtlinie auch nicht mehr in der Liste der „geltenden Richtlinien“ (vgl. <http://www.oal.at/index.php/richtlinien>) angeführt wird. Diese Richtlinie ist demnach als veraltet und nicht dem Stand der Technik entsprechend anzusehen.

Zur Verordnung BGBl. II Nr. 249-2001 ist anzumerken, dass die in dieser Richtlinie geführten Geräusch-Emissionsgrenzwerte ausschließlich für das „in der Verkehr bringen“ neuer Baugerätschaften gelten. Der Planer stützt sich bei seinen Berechnungen somit überwiegend auf Emissionen, die nur für Geräte und Maschinen gelten, welche ab dem Jahr 2006 in der Verkehr gebracht wurden und dem aktuellen Stand der Lärminderung bei Baumaschinen entsprechen. Baufirmen verfügen in der Regel jedoch über keinen Maschinenpark, der nur aus Geräten und Maschinen besteht, welche erst nach dem Jahr 2006 in den Verkehr gebracht wurden. Insbesondere bei Erdbewegungsmaschinen, Kränen und Spezialmaschinen sind Einsatzzeiten von mehr als 15 Jahren üblich. Wird dieser Umstand bei der Emissionsbestimmung berücksichtigt, liegen die Emissionen der angeführten Baumaschinen - selbst wenn diese nur ab dem Jahr 2002 (vgl. BGBl. II Nr. 249-2001) in den Verkehr gebracht wurden - um wenigstens 2 bis 3 dB höher als derzeit angegeben.

Weiter wird für die Baumaschinen „Bagger, Raupen, Walzen, Grader u.v.“ in den Emissionslisten eine Motorenleistung von höchstens 160 kW ausgeführt. Nur der Maschinentype „Fertiger“ ist eine höhere Motorenleistung von 250 kW zugeordnet. Baumaschinen mit Leistungen von kleiner gleich 210 kW sind laut diversen Herstellerangaben (z.B. [http:// www.hcme.com/de/Produkte/Bagger/Mittelgrosse-Bagger](http://www.hcme.com/de/Produkte/Bagger/Mittelgrosse-Bagger)) als „mittelgroße Gerätschaften“ einzustufen. Auf Großbaustellen wie der gegenständlichen werden jedoch regelmäßig leistungsstärkere Baugeräte mit einer Leistung von 220 bis 400 kW und darüber eingesetzt. Wird dieser Umstand bei der Emissionsbestimmung berücksichtigt, liegen die Emissionen der stärkeren Baumaschinen um wenigstens 2 bis 5 dB über den bisherigen Angaben.

2. Emissionsansätze für Lkw zu niedrig

Im „Schalltechnischen Bericht Bauphase“ (Einlage 3-2.1) werden ab Seite 21 Schalleistungen und je Bauphase veränderliche Verkehrsmengen zu den baustelleninternen wie baustellenexternen (d.h. am bzw. ins öffentliche Gut geführte) Lkw-Fahrten angegeben.

Dabei bleibt unklar, ob in den darauf aufbauenden Immissionsberechnungen bei den Lkw-Fahrten auch entsprechende Leer- bzw. Rückfahrten der Lkw berücksichtigt wurden. So ist in der Regel je Lkw-Fahrt eine Emission für 2 Lkw-Fahrbewegungen zu berücksichtigen. Anderenfalls wäre der Emissionsansatz um 3 dB zu gering gewählt.

Weiter fällt auf, dass der Einsatz der - für die Nachbarschaft in der Regel auffälligen - Lkw-Rückfahrwarneinrichtungen nur beim baustellenexternen Verkehr - nicht aber bei den baustellenintern geführten Lkw-Fahrten - Berücksichtigung findet.

Des Weiteren bleiben in der Emissionsaufstellung das Rangieren der Fahrzeuge und die in der Praxis unvermeidbaren Kipp- und Entladevorgänge akustisch unberücksichtigt.

Darüber hinaus sind die in der Emissionsaufstellung für Lkw-Fahrten mehrheitlich angeführten längenbezogenen Schalleistungen von 52 bis 57 dB/m beim internen wie beim externem Bauverkehr (1 Lkw/h) auffällig niedrig. Lediglich bei 5 von 25 Phasen wurde dem internen Bauverkehr eine größenordnungsmäßig richtige längenbezogenen Schalleistung von 68 dB/m zugeordnet.

Das beim österreichischen Umweltbundesamt angesiedelte Fachgremium „Forum Schall“ hat diesbezüglich in einer Publikation (Emissionsdatenkatalog 2006) nachstehende Vorgaben veröffentlicht:

1 Lkw/h > 7,5 t - Fahren auf Asphalt < 30 km/h	$L_{w,A} = 61 \text{ dB/m}$
1 Lkw/h > 7,5 t - Fahren auf Schotter < 30 km/h	$L_{w,A} = 64 \text{ dB/m}$
1 Lkw/h > 7,5 t - Fahren in Bau oder Schottergrube in Steigung	$L_{w,A} = 67 \text{ dB/m}$

Der bayerischen Parkplatzlärmstudie (eine in Österreich von den Behörden und in der Praxis angewandte Richtlinie) entnommen sind folgende Vorgaben relevant:

1 Rangieren Lkw > 7,5t	$L_{w,A} = 77 \text{ dB/h}$
------------------------	-----------------------------

Werden diese Faktoren bei der Emissionsbestimmung berücksichtigt, reichen die Immissionsanteile des Bauverkehrs bis zu 11 dB über die bisherigen Angaben der Einreichplanung hinaus. Und werden anstatt den „herkömmlichen

Lastkraftfahrzeugen“ Muldenkipper in die Berechnungen eingesetzt (wie sie tatsächlich nach dem Baukonzept auch Verwendung finden sollen), ist deren Emission lt. UBA-Emissionsdatenkatalog bis zu rd. 16 dB höher als die angegebenen Lkw-Emissionen.

Die Emissionsansätze für eine Brecheranlage mit $L_{w,A} = 118$ bis 122 dB und für eine schlagende Spundwandramme mit $L_{w,A} = 127$ bis 138 dB sind der ÖAL Richtlinie Nr. 111 entnommen. Die Schalleistung für eine Vibrationsramme mit $L_{w,A} = 117$ dB wurde ergänzt. Die Schalleistung für eine Siebanlage mit $L_{w,A} = 118$ dB würde gemäß ÖAL Richtlinie Nr. 111 nur für eine „schallgeschützte Siebanlage“ gelten. Der Einsatz einer „schallgeschützten Siebanlage“ ist den Einreichunterlagen jedoch nicht zu entnehmen und in der Praxis auch nicht üblich.

Bei all diesen Baulärmquellen ist aber wesentlich, dass die Betriebsgeräusche im Regelfall eine stark ausgeprägte tonale und/oder impulshaltige Geräuschcharakteristik aufweisen. Die Berücksichtigung dieser Geräuscharten erfolgt durch eine Anpassung der Emissionswerte mit einem Zuschlag von pauschal 5 dB (Vorgabe nach ÖAL Richtlinie Nr. 3-1:2008, Kapitel „Baulärm oder Regelung nach BSTLärmIV §11(2)) oder alternativ im Rahmen einer individuellen Beurteilung mit Anpassungswerten von zumeist 3 bis 6 dB (Zuschläge auf das Rechenergebnis), was im gegenständlichen Fall allerdings nicht erfolgt ist.

Ergänzend sei angemerkt, dass die Auflistung der schalltechnisch relevanten Baumaschinen aus schalltechnischer Sicht um nicht minder relevante Gerätschaften wie Kompressoren, Lanzenwaschplätze und Reifenwaschanlagen zu ergänzen wären.

Unter Einbezug der höheren Emissionen im Baustellenbereich und der erforderlichen Ergänzung von Rangier- und Kippvorgängen, liegen die vorhabenbedingten Emissionen damit zwingend höher als im Projekt angegeben.

3. Zum Anpassungswert nach §11(2) BSTLärmIV

Im „Schalltechnischen Bericht Bauphase gemäß BSTLärmIV“ (Einlage WU 2-01) wird auf Seite 10 Folgendes angemerkt:

„In den Emissionsermittlungen zur Beurteilung der durch den Bau der S 8 verursachten Lärmsituation bei den Anrainern wird von einem „worst-case-Szenario“ ausgegangen. Angesetzt werden die höchsten Emissionswerte aus der zitierten Literatur. Diese Emissionsansätze liegen deutlich über den aus zahlreichen Messungen gewonnenen tatsächlichen Schallemissionen der eingesetzten Geräte bzw. deutlich über den Vorgaben der 249. Verordnung:

Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Maschinen und Geräten, BGBl Teil II vom 24. Juli 2001 (siehe untenstehenden Ausführungen). Eine Neuberechnung der Lärmimmissionen für die Bauphase unter Berücksichtigung des allgemeinen Anpassungswertes von +5 dB würde in allen Immissionspunkten zu denselben oder niedrigeren Immissionswerten, führen.“

Die Behauptung „die Neuberechnung würde zu keinen höheren Immissionswerten führen“ bleibt allerdings immissionsseitig ungeprüft und der im Bericht (Einlage WU 2-01) auf Seite 10 geführte Vergleich zu fünf ausgewählten Geräteschalleistungen ist unvollständig.

Entscheidend ist in diesem Zusammenhang allerdings, dass wie oben dargelegt die im Projekt gewählten Emissionen für Baugeräte und den Bauverkehr keineswegs auf der sicheren Seite liegen: Zum Teil sind die Angaben des Maschinen- und Arbeitseinsatzes unvollständig und/oder werden die Emissionen zu niedrig angegeben.

Die Berechnungen des UVE Fachbeitrages „Baulärm“ wären daher

- mit richtiggestellten und ergänzten Emissionsansätzen zu wiederholen,
- die in der Emissionsberechnung ermittelten Ergebnisse mit Anpassungswerten von pauschal 5 dB oder bei individueller Beurteilung mit Anpassungswerten von 3 bis 6 dB (nach Vorgabe der facheinschlägigen Richtlinien ISO 1996, TA Lärm, ÖAL Richtlinie Nr. 3-1:2008, DIN 45645-1, DIN 45681 etc.) zu beaufschlagen.

4. Kumulierung der Bauphasen nicht berücksichtigt

Im „Schalltechnischen Bericht Bauphase gemäß BSTLärmIV“ (Einlage WU 2-01) wird auf Seite 6 in dem vom Baukonzept übernommenen Grobzeitplan dargestellt, dass zumindest immer zwei Bauphasen für wenigstens 2 Monate parallel abgewickelt werden. Besonders prägnant ist die parallele Abwicklung der Bauphase 2 und der Bauphase 3 über einen Zeitraum von 11 Monaten. Trotzdem erfolgen die Immissionsberechnungen nur für die einzelnen Bauphasen ohne Berücksichtigung der zeitlichen Überlappung.

Wurde bei den Bauverkehrsangaben noch eine Überprüfung und Summierung der kumulierenden Bauverkehrsmengen je Montag über die Bauzeit vorgenommen, blieb diese Prüfung und Kumulierung bei den resultierenden Immissionspegeln aus. Es gibt lediglich folgenden Hinweis im Bericht (Einlage WU 2-01) auf Seite 11 mit:

„Im Grobzeitplan sind für alle Bauphasen zeitliche Überlappungen ersichtlich.

Aufgrund bauphysikalischer Erfordernisse ist davon auszugehen, dass die Längenbaustellen Errichtung der Baustraße, Erdbau, Straßenunterbau, Straßenoberbau, Ausrüstung auf dieser ca. 16 km langen Baustelle zu keinem Zeitpunkt gleichzeitig an derselben Stelle durchgeführt werden können.“

Diese Behauptung ist durch nichts bewiesen. Ihr ist allein schon entgegen zu halten, dass maßgebliche Kumulierungen im Nachbarschaftsbereich bereits eintreten können, wenn sich die Baustellenbereiche der unterschiedlichen Bauphasen annähern und damit auf Siedlungsgebiete gemeinsam einwirken. Wird dieser Umstand bei der Immissionsbestimmung berücksichtigt, liegen die resultierenden Immissionen zwingend höher als in den Ergebnistabellen zu den einzelnen Bauphasen angegeben.

5. Zusammenfassung, Anträge

Bereits eine erste Sichtung und Beurteilung der vorgelegten schalltechnischen Unterlagen und Prognosen für die Bauphase ergibt, dass die durchgeführten Emissionsberechnungen offensichtlich die tatsächlich zu erwartenden Emissionen erheblich unterschätzen, sei es, weil Emissionsansätze zu niedrig gewählt worden sind, keine Anpassungswerte verwendet wurden oder relevante Arbeitsvorgänge, Baumaschinen oder Einrichtungen überhaupt nicht berücksichtigt worden sind. Diese Unterschätzung findet auf der Immissionsseite durch fehlende Verwendung von Anpassungswerten für Betriebsgeräusche mit ausgeprägter tonaler und/oder impulshaltiger Geräuschcharakteristik und durch das Außer-Acht-Lassen zeitlich überlappender Arbeitsvorgänge seine Fortsetzung. In Summe ist somit davon auszugehen, dass für die Bauphase prognostizierten Lärmimmissionen die tatsächlich zu erwartende Immissionssituation erheblich unterschätzen.

Es wird daher der Antrag gestellt, die Behörde möge der Projektwerberin auftragen, die Schall-Immissionsprognose für die Bauphase auf nachvollziehbare Art so zu überarbeiten, dass

- alle emissionsrelevanten Arbeitsvorgänge wie z.B. Kipp- und Entladevorgänge von LKW, Rückfahrwarner bei den baustellenintern verwendeten Muldenkippern, der Einsatz von Kompressoren, Reifenwaschanlagen etc. in die Berechnungen mit einbezogen werden,
- bislang völlig außer Acht gelassene Emissionsquellen wie der LKW-Verkehr für den Transport des Befeuchtungswassers (teilweise Transporte in den Nachstunden erforderlich) berücksichtigt werden,
- die für die Emissionsberechnung eingesetzten Schallleistungspegel den tatsächlich eingesetzten Maschinen und Geräten (z.B. schwere Muldenkipper

statt Lkw, Baugeräte der Leistungsklassen 220 bis 400 kW statt 160 kW und darunter, nicht schallgeschützte Siebanlage usw.) entsprechen und nach anerkannten Datenquellen (z.B. Emissionsdatenkatalog 2006 des Umweltbundesamts) bestimmt werden,

- berücksichtigt wird, dass in der Praxis auch Baugeräte zum Einsatz kommen, die nicht der Verordnung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit über Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen entsprechen,
- die erforderlichen Pegelzuschläge für Anlagen oder Geräte mit ausgeprägt ton- oder impulshaltiger Geräuschcharakteristik verwendet werden,
- die Anpassungswerte gem. BSTLärmIV verwendet werden,
- der tatsächliche Maschineneinsatz in den überlappenden Bauphasen konkret ermittelt und berücksichtigt wird.

Da die Projektwerberin aber offensichtlich nicht in der Lage ist, dem Verbesserungsauftrag der Behörde nachzukommen und das gegenständliche Vorhaben weiterhin nicht genehmigungsfähig ist, wird daher der

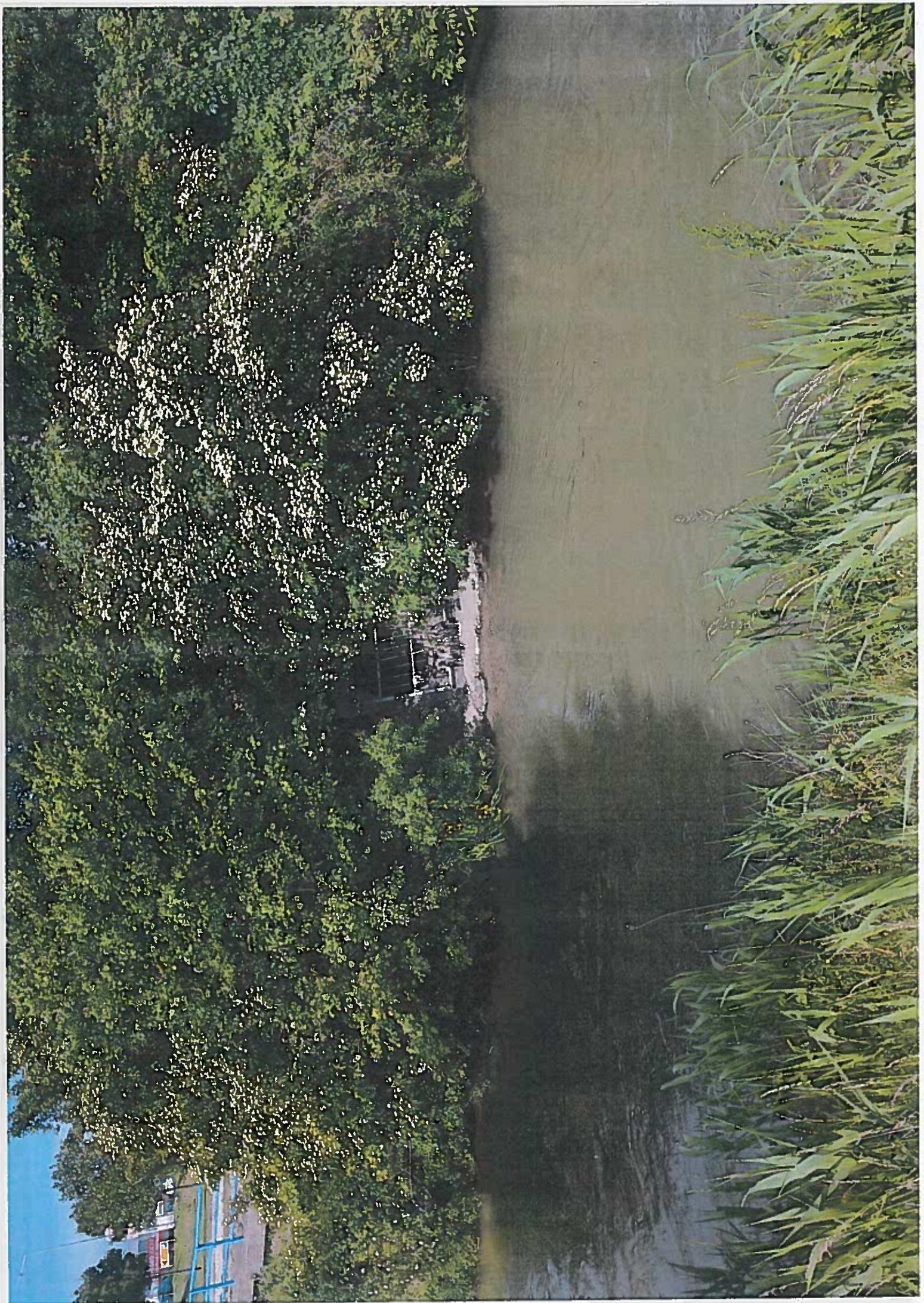
ANTRAG

gestellt, die Behörde möge den Genehmigungsantrag der Projektwerberin abweisen.

Mit freundlichen Grüßen


List Rechtsanwalts GmbH

175



S 8 Marchfeld Schnellstraße
Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) (Abschnitt West)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung ab 5. April 2016

Name: RA Dr. Wolfgang LIST

Adresse: Weimarer Straße 55, 1180 Wien

Vertretung für: Ing. Leopold Haindl und BI lebenswertes Marchfeld

Vorbringen:

1. Zum Fachbereich Grundwasser (Transportmodellierung) und Landwirtschaft

Es wird auf den vorgelegten Schriftsatz verwiesen und Folgendes ergänzt:

Auf Befragen hat DI Schulz, Fa. Geo Consult am gestrigen Tag (23.5.2016) mitgeteilt, dass bei den durchgeführten Szenariountersuchungen hinsichtlich Porosität im Modell FEFLOW nur der Wert für den Parameter Porosität variiert wurde, jedoch keine Anpassung der Durchlässigkeitsbeiwerte im Modell erfolgte. Herr DI Schulz begründete diese Vorgangsweise damit, dass die Modellierung unter Berücksichtigung anderer Durchlässigkeitsbeiwerte zu aufwendig gewesen wäre.

Bekanntlich besteht ein enger Zusammenhang zwischen dem effektiven Porenvolumen und dem Durchlässigkeitsbeiwert eines Grundwasserleiters (siehe dazu ausführliche schriftliche Stellungnahme). Die im Trassenbereich durchgeführten Aufschlüsse und Pumpversuche belegen sehr unterschiedliche Durchlässigkeiten von $k_f = 1E-03$ bis $7E-04$ (niedrigste Pumpmenge), wobei insbesondere im Bereich der im Schriftsatz angeführten Grundstücke von Fam. Haindl deutlich geringere Durchlässigkeitsbeiwerte gefunden wurden als der Transportmodellierung zugrunde gelegt wurde. Da bei gleichbleibendem hydraulischen Gradienten der Durchlässigkeitsbeiwert unmittelbar das Ausmaß der Verdünnung von in das Grundwasser eingebrachten Stoffen wie Chlorid bestimmt, sind im Bereich der Grundstücke von Fam. Haindl erheblich höhere vorhabensbedingte Chloridkonzentrationen zu erwarten als aus der Transportmodellierung hervorgeht. Dieser Umstand wird aber nicht berücksichtigt, wenn im Modell nur die Porosität, nicht aber die Durchlässigkeiten angepasst werden. Aus hydrogeologischer Sicht ist eine Anpassung bzw. Variation nur des Parameters Porosität ohne gleichzeitige Anpassung der Durchlässigkeitsbeiwerte keine gültige Abbildung der realen Verhältnisse (physikalisch sinnlos) und entspricht auch nicht dem Verbesserungsauftrag der Behörde nach Untersuchung der Auswirkungen von unterschiedlichen Eigenschaften des Grundwasserleiters auf die Chloridbelastung im engeren Trassenbereich.

Am gestrigen Tag wurden zum Thema „Transportmodellierung“ Ergänzungen der ergänzenden Unterlagen vom Mai 2016 vorgelegt, denen aber für die Beurteilung erforderliche Angaben nicht entnommen werden können (Bezugszeitraum bzw. Bezugszeitpunkt) bzw. die nicht lesbar sind (Grafiken mit den zeitlichen Konzentrationsverläufen in der Präsentation von Herrn DI Schulz).

Zu der in den ergänzenden Unterlagen vom Mai 2016 dargestellten Ersatzwasserversorgung aus dem Marchfeldkanal wird festgehalten, dass das Ersatzwasser nach den Aussagen der Projektwerberin aus dem Rußbach im Bereich der Querung der Trasse der S8 mit diesem Gewässer entnommen werden soll. Es wird darauf hingewiesen, dass der Rußbach in diesem Bereich nicht nur Wasser aus dem Marchfeldkanal führt, sondern auch aus dem Oberlauf und dass oberhalb der angedachten Entnahmestelle u.a. das Abwasser der kommunalen Kläranlage Deutsch Wagram in den Rußbach eingeleitet wird und zumindest ein Regenüberlauf des kommunalen Kanalsystems von Deutsch Wagram in das Gewässer führt. Nach den verfügbaren Informationen sollen übrigens auch Strassenabwässer der S1 in den Rußbach im Bereich der angedachten Entnahmestelle eingeleitet werden.

Es wird der Antrag gestellt, zur Beurteilung der Situation des Gewässers und von ständigen oder periodischen Einleitungen in den Rußbach einen Lokalaugenschein im Bereich von Deutsch Wagram durchzuführen, bei dem insbesondere ein in der Nähe der Landesstraßenquerung des Rußbaches situierter Regenüberlauf des kommunalen Kanalnetzes besichtigt werden möge. Dem vorgelegten Foto kann entnommen werden, dass es sich um nicht gereinigtes kommunales Abwasser handelt, das über die im Foto abgebildete Einleitungsstelle im Regenfall abgeleitet wird.

Aufgrund des überwiegenden Vorhandenseins von Donauwasser im Rußbach, der anzunehmenden Belastungen des Rußbaches im Oberlauf und der Einleitung von (nur) biologisch gereinigten kommunalen Abwässern sowie auch aus Regenüberläufen ungereinigten bzw. nur mechanisch gereinigten Kommunalabwässern, ist mit einer zwar stark schwankenden, im Durchschnitt aber hohen Keimbelastung des Rußbach-Wassers zu rechnen. Von Seiten der Projektwerberin wurden dazu keinerlei Angaben und Nachweise über die hygienische Beschaffenheit des Rußbach-Wassers vorgelegt. Die vom landwirtschaftlichen Sachverständigen der Behörde für den Marchfeldkanal genannte Eignungsklasse 2 nach dem einschlägigen ÖWAV Arbeitsbehelf wurde von ihm nicht belegt und kann auch keinesfalls auf die beabsichtigte Entnahmestelle im Rußbach übertragen werden. Selbst wenn der Rußbach Eignungsklasse 2 aufweisen sollte, wäre das Rußbach-Wasser kein vollwertiger Ersatz für das derzeit zur Bewässerung verwendete Grundwasser, da Oberflächenwasser aus Gründen des hygienischen Risikos nicht zur Bewässerung von für den Frischverzehr bestimmten Pflanzen und Früchten verwendet werden darf.

2. Zu den Luftschadstoff-Emissionen und –Immissionen in der Bauphase

Auch hier wird auf den vorgelegten detaillierten Schriftsatz verwiesen.

Die luftreinhaltetechnische Sachverständige der Behörde hat bei der Präsentation ihres Gutachtens erklärt, dass sie die Emissionsberechnung gemäß ergänzender Unterlage vom Mai 2016 nachgeprüft habe. Auf Nachfrage hat die Sachverständige mitgeteilt, dass auch das angenommene mittlere Fahrzeuggewicht für Muldenfahrzeuge von 42,5 t

nachvollziehbar sei, obwohl sich die Angabe dazu erheblich vom Fachbeitrag „Luft und Klima“ vom März 2014 (dort 55 t) unterscheidet. Eine Begründung dafür hat die Sachverständige nicht abgegeben. In der Folge wurden daher die in der Stellungnahme vom 23.5.2016 unter Punkt 1.3 angeführten Flottengewichte ihr vorgehalten und insbesondere auf die Auswirkungen auf die Höhe der Feinstaubemissionen in der Bauphase hingewiesen. Eine Beurteilung erfolgte nicht.

Aus den vorgelegten ergänzenden Unterlagen vom Mai 2016 sind Feinstaub-Zusatzbelastungen an den gewählten Immissionspunkten bis knapp 7% des Grenzwertes für den Jahresmittelwert der PM10-Konzentration gemäß IG-L ersichtlich. Die luftreinhalte-technische Sachverständige der Behörde hat auf Befragen bzw. mehrfache Nachfrage erklärt, dass aus ihrer Sicht Luftschadstoff-Zusatzbelastungen bis 10% eines Langzeit-Immissionsgrenzwertes als „geringfügig“ zu beurteilen wären, dies jedoch nicht mit einer „irrelevanten“ Zusatzbelastung gleich zu setzen wäre.

Die luftreinhalte-technische Sachverständige hat auf Befragen mitgeteilt, dass für ihre Beurteilung der Bedeutung der Luftschadstoff-Zusatzbelastung die Emissionsmengen der Luftschadstoffe keine Rolle spielen. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Feinstaubemissionen in der Bauphase der S8 immerhin ca. 20% der PM10 Immissionen des gesamten Straßenverkehrs in Niederösterreich entsprechen und bei der Beurteilung der Bedeutung und Relevanz einer Luftschadstoffzusatzbelastung alle Faktoren, sohin auch die Emissionsmengen und die vergleichsweise lange Bauzeit von 3 Jahren zu berücksichtigen wären.

In dem bei der mündlichen Verhandlung von 23.5.2016 vorgelegten Schriftsatz wurde u.a. dargelegt, dass der Aufschlag von 20% bei den externen LKW-Fahrten den zusätzlichen Verkehr in Folge des Transports von Bewässerungswasser nicht abzudecken vermag. Dazu wurde am heutigen Tag vom Vertreter der Projektwerberin, DI Dr. Hübner, ausgesagt, dass aus seiner Sicht der Bedarf an Befeuchtungswasser zur Staubbindung ungleich geringer sei, da nur bei hohen Verdunstungsraten die Baustraße etc. zu befeuchten wäre. Es wurde darauf hingewiesen, dass eine solche Vorgangsweise (Befeuchtung der Fahrwege nur bei sichtbaren Staubemissionen) eine völlige Abweichung von den Vorgaben und Aussagen der Technischen Grundlage zur Beurteilung diffuser Staubemissionen 2013 des BMWFJ darstellen würde, nach der der in der Aktualisierung vom Mai 2016 angesetzte Staub-Emissionsminderungsgrad von 50% erfordert, dass die Straße alle 3 Stunden mit einer Wassermenge von 3 Liter/m² befeuchtet wird. Es wird darauf hingewiesen, dass die Emissionsberechnungen nicht auf einer Staubemissionsreduktion von 50% beruhen können, wenn die Befeuchtung der Fahrwege und sonstigen emissionsrelevanten Flächen nicht nach den Vorgaben der genannten technischen Grundlage erfolgt, wie dies offenbar von der Projektwerberin beabsichtigt ist.

3. Zu den Lärmemissionen und –Immissionen in der Bauphase

Auch hier wird auf den eigenen zu diesem Thema vorgelegten Schriftsatz verwiesen. Vom Vertreter der Projektwerberin wurde am heutigen Tag zu der im Schriftsatz geäußerten Kritik dahingehend Stellung genommen, dass alle Kritikpunkte entweder nicht nachvollziehbar, oder für die immissionsseitige Beurteilung irrelevant (ohne wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis) wären.

Dazu ist festzuhalten, dass – auch nach Beratung durch einen renommierten lärmtechnischen Sachverständigen – die Angaben zu den Lärmemissionen in den schalltechnischen Unterlagen kaum nachvollziehbar sind, weil unklar ist, welche Ursprungsdaten für die einzelnen Geräte tatsächlich verwendet worden sind bzw. ob und welche Umrechnung von Emissionen auf bestimmte Einsatzzeiträume stattgefunden hat. Auch geht aus den Unterlagen nicht hervor, ob etwa der baustellenbedingte LKW-Verkehr einer Flächenquelle oder einer Linienquelle zugeordnet worden sind. Noch einmal darauf hingewiesen wird, dass eine Reihe von lärmintensiven Tätigkeiten, wie z.B. der Betrieb von insgesamt (ca.) 12 Reifenwaschanlagen in der Emissionsberechnung überhaupt nicht berücksichtigt worden sind.

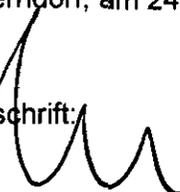
Es wird daher der Antrag gestellt, die Behörde möge der Projektwerberin die Vorlage einer vollständig, detaillierten und nachvollziehbaren Darstellung der schalltechnischen Kenndaten aller bei der Emissionsermittlung eingesetzten Maschinen, Geräte und Fahrzeuge auftragen, desgleichen der angewandten Berechnungsschritte zur Bestimmung der in die Ausbreitungsrechnungen tatsächlich eingehenden Schalleistungen und der im Modell dazu verwendeten Emissionsquellen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Berechnungsansätze in den Projektunterlagen Einwirkzeiten vorsehen, die wesentlich kürzer sind, als die Dauer einer zugehörigen Bauphase (z.B. Bauphase 2, Dauer = 11 Monate, Einwirkzeit = 2 Monate). Nun mag es schon sein, dass sich ein Hydraulikbagger in einer Bauphase in einem der für die Berechnung gewählten 2 km langen Bauabschnitte nur 2 Monate aufhält, nachdem in diesen 2 Monaten aber die gesamten Aushub- oder Aufschüttungsvorgänge stattfinden müssen, müsste auch der resultierende LKW-Verkehr auf diese 2 Monate umgelegt werden und dürfte in der Berechnung nicht der Durchschnittswert des LKW-Verkehrs im Zeitraum von 11 Monaten (Bauphase 2) eingesetzt werden. Dieses Beispiel soll nur zusätzlich illustrieren, dass die Emissionsermittlung von unvollständigen und zu gering angesetzten Schalleistungen in der Bauphase ausgeht.

Am heutigen Tag wurde von der Projektwerberin ausdrücklich klargestellt, dass vor 6:00 Uhr kein LKW-Verkehr im Baustellenbereich stattfindet, somit auch keine Wassertransporte zum Zweck der Befeuchtung der Baustraße etc. erfolgen.

Gänslerndorf, am 24.5.2016

Unterschrift:



S 8 Marchfeld Schnellstraße
Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) (Abschnitt West)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung ab 5. April 2016

Name: Thomas Neyder

Adresse: Telefonweg 398, 1220 Wien

Vertretung für: BI lebenswertes Neu Essling

Vorbringen:

Ich finde es schon sehr interessant das in diesem Verfahren sogar die Behördengutachter sagen müssen (ich zediere: „...auch wenn ich hier die Aufgaben der Projektwerberin machen muss...“). Das zeigt mir wie dieses Projekt von der Projektwerberin vorbereitet wurde.

Da am 5.4.2016 von der Projektwerberin kundgetan wurde, dass vielleicht unter Umständen oder so irgendwie Schlacke mit Schwermetallbelastung zum Einsatz kommen könnte. Kann ich jetzt nicht wirklich nachvollziehen welchen Sinn diese Verhandlung hat, wenn nach Bescheid Erteilung die Projektwerberin entscheidet, ob Sie die Bevölkerung durch im Moment unbekannte Schwermetalle belastet oder vielleicht nicht.

Ich bitte um Stellungnahme.

Ich stelle den Antrag, dass keine schwermetallbelastete Schlacke zur Anwendung gebracht werden darf. Weiters ist während dem Bau der Schnellstraße mehrmals durch unangekündigte Probenentnahme von einem unabhängigen gerichtlich beeidigten Sachverständigen zu prüfen, dass keine Schwermetall belasteten Baustoffe zum Einsatz kommen.

Herr Prof. Sammer, wenn ich das richtig Verstanden habe, ist die Entlastung der Ortskerne durch den Bau der Ortsumfahrungen gegeben. Stimmen Sie dem zu?

Hr. Bloms hat letztens vorgetragen, dass die Verkehrszahlen eigentlich so ein Projekt nicht rechtfertigen. Herr Prof. Sammer wäre es nicht verkehrstechnisch sinnvoller,

den Verkehr in den Ortskernen mittels Umfahrungen zu reduzieren, statt eine teure S8 quasi „Großumfahrung“?

Mir kommt es so vor, als ob wir hier mit Kanonen auf Spatzen schießen.

Ist es richtig, dass es durch den Bau von Hochleistungsstraßen auch dazu kommt, dass die Menschen aus der Stadt zu günstigeren Baugründen aufs Land ziehen und dann wieder einpendeln? Dadurch kommt es zu einer Zersiedelung, die man ja eigentlich heutzutage verhindern möchte.

Wir beantragen zu prüfen, ob die Realisierung der Ortsumfahrungen alleine nicht wirtschaftlicher und umweltverträglicher ist, als der Bau der S8.

Die Verkehrszahlen sind wie bei der S1 für uns nicht prüfbar, auch wenn im Gegensatz zum Projekt S1 Einfüllpunkte angegeben werden, sind diese aber willkürlich und nicht nachvollziehbar.

Mit welcher Mehrbelastung auf der A23 ist durch die S8 zu rechnen? Ich bitte um Stellungnahme.

Lt. Asfinag wurde uns bei div. Veranstaltung von einer Entlastung der Tangente mit 3% durch die S1 versprochen. Ist das noch immer richtig?

Es geht nicht unbedingt um den genauen Prozentsatz, können wir uns aber auf unter 10% einigen?

Herr Prof. Dr. Sammer in Ihrer Antwort zur Stellungnahme 32.10 sprechen Sie von einer Entlastung der Tangente von 33% durch die S1 Donauquerung. Ich bitte um eine Erklärung, wieso wir jetzt plötzlich 33% Entlastung haben?

Herr Prof. Sammer, das heißt der Verkehr auf der S1 Donau Querung kommt zum größten Teil von der A23 und entlastet diese.

Wir stellen den Antrag die Verkehrszahlen zu richtig zu stellen bzw. zu analysieren.

Ich warte noch immer auf die Antwort der Asfinag zu den verlorenen 3 Windrädern neben der Invalidensiedlung. Wurden sie schon gefunden? Wo finden wir sie in den Unterlagen?

Das heißt die Windräder wurden in der Verhandlung erwähnt und es gibt sie. In den bisherigen Unterlagen sind sie nicht zu finden.

Monitoring ist hier sehr beliebt. Daher kann es selbstverständlich und der praktischen Vernunft nach nur so sein, dass alle Parteien jederzeit und unkompliziert Zugang zu den aktuellen Daten des Monitoring haben.

Wir stellen den Antrag, die Monitoring Daten den Parteien z.B. auf der Homepage des BMVIT innerhalb von einer Woche zur Verfügung zu stellen.

Leider sind die Unterlagen oft mangelhaft. Uns sind wieder einige Fehler in den Tabellen in der WU7A aufgefallen.

Wo soll das Objekt Telefonweg 394 sein? Diese Adresse existiert nicht, richtig ist die Nr. 396.

Ich habe mir Vorgestern den „Spaß“ gemacht, da ja der 23.5. war mir das Objekt 23 anzuschauen. Daher meine Frage:

Wieviel Geschosse hat das Objekt W023?

Falsch, 2 Geschöße.

Wieviel Geschöße hat Objekt W024?

Falsch, 3 Geschöße. Jetzt höre ich aber auf, denn es ist nicht meine Aufgabe.

Ich halte fest, die Projektwerberin sagt, dass die Berechnungen oder Geschößzahlen falsch sind, ist für die Prüfung hier nicht umweltrelevant. Wir stimmen dem nicht zu.

Danke, dass die Projektwerberin sich um mich sorgt. Es ist aber nicht meine Aufgabe, dass die Geschößzahlen richtig sind sondern die Aufgabe der Projektwerberin. Wir zeigen hier nur einige Fehler, die für jeden ersichtlich sind, in den Unterlagen auf.

Wir stellen den Antrag, die Geschößanzahl bei den von dem Bauvorhaben betroffenen Objekten zu prüfen und in den Unterlagen richtig zu stellen.

Die Richtigstellung der Fehler in den Detailuntersuchungen ist zu spät und die Fehler gehören vor Bescheiderlassung korrigiert.

Weiters beantragen wir, die Unterlagen richtig zu stellen und die falschen Teile in den Unterlagen zu kennzeichnen damit man nicht aus Versehen die unrichtigen Unterlagen verwendet. Natürlich sind auch alle weiterführenden Unterlagen wie z.B. Lärmkarten richtig zu stellen. Die neuen richtiggestellten bzw. als ungültig gekennzeichneten Unterlagen sind allen Parteien unaufgefordert zu zusenden.

Wir haben in der Verhandlung gehört, dass die Unsicherheit der Lärmwerte von 3dB nicht aufgeschlagen wurden.

Wir stellen den Antrag, die Unsicherheit auf die Werte aufzuschlagen und vor allem die Wohnobjekte im Nahebereich der S8 erneut auf passive Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen.

Wir möchten uns ausdrücklich dagegen wehren, dass unsere äußerst ruhigen Gärten nicht gegen Lärm geschützt werden. Die Bewohner sind extra in das ruhige Gebiet gezogen und haben auch höhere Grundstückspreise in Kauf genommen. Die Verlärmung unserer Gärten entspricht nicht der ständigen Judikatur und ist schon daher nicht tragbar. Wir möchten auch festhalten, dass wir die Rechtmäßigkeit BStLärmIV bezweifeln.

Ich möchte gerne wissen, warum die Parkflächen-Schutzgebiete im Bereich der Invalidensiedlung nicht berücksichtigt wurden?

Nach unserer Meinung ist die BStLärmIV für Parkflächen nicht anwendbar. Daher ist der Grenzwert von 40dB (in der Nacht) für die Parkfläche anzuwenden.

Wir beantragen einen Nachbesserungsauftrag, dass die Schutzgebiete wie Parkanlagen usw. mit max. 40dB (in der Nacht) belastet werden.

Wir stellen daher den Antrag zu prüfen, warum der Knoten S8-S1 nicht überblattet wird. Es gibt mehrere Beispiele wo viel längere Strecken überblattet worden sind (z.B. S1 Hagenbrunn-Korneuburg). So würde sich auch das Thema Schutzzonen, passiver Lärmschutz an den Häusern, usw. erledigen.

Von der Projektwerberin wird immer auf die Wirtschaftlichkeit verwiesen. Es sind hier zwar, im weiteren Sinn, einige Eigentümer der Asfinag anwesend, allerdings ist das hier sicher keine Aktionärsversammlung. Ich möchte festhalten, dass Wirtschaftlichkeit nicht Gegenstand der Verhandlung ist. Wir führen hier eine Verhandlung gemäß UVPG durch und meines Wissens ist Wirtschaftlichkeit kein Grundziel der UVP-Verhandlung. Ich bitte das zur Kenntnis zu nehmen.

Ist inzwischen der von uns mehrmals geforderte Sachverständige für Bauphysik anwesend?

Wir beantragen nochmals einen Sachverständigen für Bauphysik, da ohne Bewertung der Auswirkungen von Einbauten in unsere Häuser keine Prüfung der Auswirkungen auf unsere Lebensräume gemäß UPG erfolgen kann.

Wir schließen uns den Ausführungen von Dipl. Ing. Strapetz vom 24.5.2016 an und erklären das Vorbringen auch zu unseren.

Weiterführend müssen die Schalldämmklappen für Gefahrenfälle auch komplett verschließbar sein. Damit den Aufrufen von Polizei und Sicherheitskräften „bitte Fenster und Türen verschließen“ Folge geleistet werden kann.

Wir beantragen, das Prozedere (z.B. wie von Frau Dipl. Ing. Strapetz ausgeführt) für die Detailplanung in dem Bescheid der S8 festzuschreiben, da sonst nicht gewährleistet ist, dass die passiven Lärmschutzmaßnahmen in dem Standard ausgeführt werden, wie sie hier angenommen wird. „Das wird schon gut gemacht werden“, ist zu wenig. Dann wäre das UVP Verfahren sinnfrei.

Ich habe hier noch Datenblätter (siehe Leinwand) von Schalldämmklappen. Ist so etwas geplant?

Ich lege das Datenblatt meinem Vorbringen bei.

Wir schließen uns den Ausführungen von Dipl. Ing. Hahn vom 24.5.2016 an und erklären das Vorbringen auch zu unseren.

Gibt es schon eine Antwort, warum zur Bewertung der Lärmschutzmaßnahmen das „Vorhaben S8max+S1“ herangezogen wurde und nicht wie im Bescheid der S1 festgehalten der „PLF_E1 mit S8 max“?

Wir beantragen die Prüfung warum für die Lärmschutzmaßnahmen der „erfundene“ Planfall „Vorhaben S8max+S1“ herangezogen wurde und nicht wie im Bescheid der S1 festgehalten der „PLF_E1 mit S8 max“

Weiters beantragen wir die Verhandlung zu beenden, da kein positiver Bescheid für das Projekt S8 möglich ist. Ich führe aus warum: Wenn die Bedingungen die in dem Bescheid der S1 festgesetzt wurden nicht eingehalten werden, ist das Projekt S1 nicht mehr realisierbar. Da das Projekt S8 das Projekt S1 voraussetzt, werden somit beide Projekte von der Projektwerberin Sprichwörtlich abgeschossen.

Neyder als Anrainer, in eigener Sache:

Ich erkläre die Stellungnahmen von Dipl. Ing. Strapetz, Dipl. Ing Hahn und der BI Lebenswertes Neu Essling zu meinen eigenen Vorbringen.

Gänserndorf, am 25.5.2016

Unterschrift:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Neyder', written over a horizontal line.

Beschreibung und Funktionen

Der e²neo ist einer der kleinsten dezentralen Lüfter zur Wohnungslüftung mit Wärmerückgewinnung und basiert auf dem Prinzip des regenerativen Wärmetausches.

Mit Hilfe modernster Fertigungsverfahren ist es gelungen, einen kompakten Wärmespeicher aus einem Keramikverbundwerkstoff zu entwickeln, der einen mittleren Wärmebereitstellungsgrad von 82,6 %

liefert.

Der Speicherstein sitzt mitten im Luftstrom eines ec- Motors mit Axialventilator. Durch einen reversierenden Luftstrom (im Intervall von 70 Sek.), welcher durch gezielten Richtungswechsel des Ventilators entsteht, lädt sich die Keramik mit der Wärmeenergie der Raumluft auf und gibt sie an die zugeführte Außenluft wieder ab.

Einbau

Der Einschub wird in den Rundkanal 9/R 160 (ø160 mm) und mit einem leichten Gefälle nach außen in die Außenwand eingesetzt.

Die elektrische Verbindung der Geräte erfolgt dabei paarweise (2-10 e²) und

sternförmig zu einer Steuerung und kann mittels Serienschalter oder der Komfortsteuerung TAC bedient werden.

Beachten Sie bitte die Einbauanleitung und lassen Sie den Lüfter fachgerecht elektrisch anschließen.

Zubehör

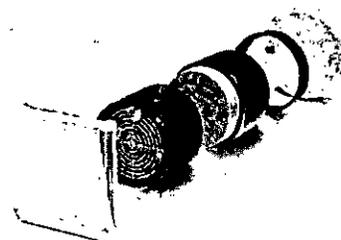
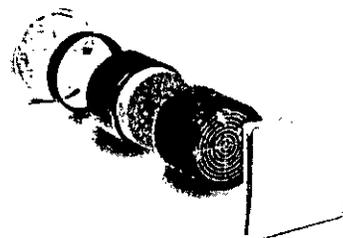
Rundkanäle	500mm 9/R160 700mm 9/R160-700
Netzteile	18W 5/NT18 60W 5/NT60 100W 5/NT100
Universalsteuerung	5/UNI-FT
Serienschalter	5/W2U
Innenblenden	9/IBE 9/IBG 9/IBK
Schallschutzblende	9/IBS
Schalldämm-Set	9/SW
Winddrucksicherung	9/WDSE
Regenerierbare Ersatzfilter, 3er-Pack, G3	9/FIB-3R
Pollenfilter, 3er-Pack	9/FIB-P
Außengitter rund	Weiß 1/WE180 Rotbraun 1/RE180 Besandet 1/BE180
Außenhauben	Weiß 1/HWE Anthrazit 1/HAZ
Wandeinbaugehäuse	9/MRD
Montagekleber	

Technische Daten

Volumenstrom	Grundlüftung 5 m ³ /h oder 15 m ³ /h Bedarfslüftung 10 m ³ /h oder 31 m ³ /h Intensivlüftung 25 m ³ /h oder 38 m ³ /h
Spannung	12 V SELV (bei Verwendung der LUNOS Netzteile)
Leistungsaufnahme	0,3 W
Spezifische Leistungsaufnahme	0,08 W/m ³ h
Messflächenschalldruckpegel	16 dB (A)
Normschallpegeldifferenz	42 dB
Mindesteinbaulänge	280 mm
Schutzklasse	II
Schutzart	IP22
Typ:	e ² neo Einschub
Bestellnummer	040 086

Hinweis

Produkte und deren Abbildungen können leicht variieren. Aufgrund ständiger Weiterentwicklungen und/oder mehrerer Lieferanten für z.B. Rohmaterialien können u.a. Farben leicht variieren oder auf Prospekten unterschiedlich dargestellt werden.



Der e²neo von LUNOS erreicht nach der Ecodesign-Richtlinie Energieeffizienzklasse A+

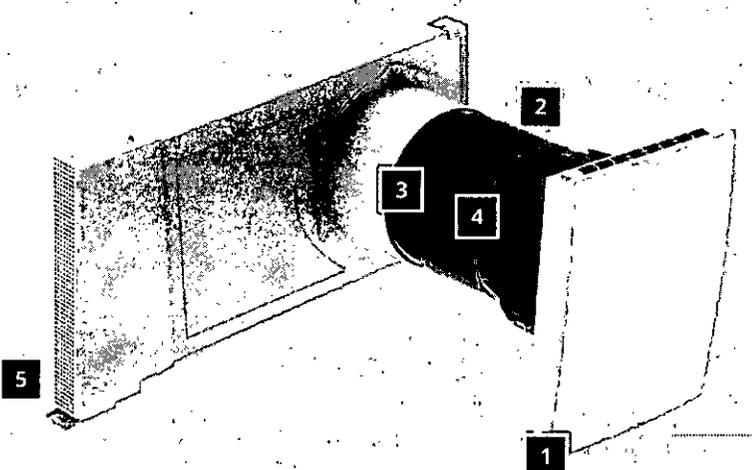


E263/04.16

Stand der Bearbeitung: April 2016

Silent Comfort Plus/LAL

Dezentrales Schalldämmlüftungsgerät zur komfortablen Frischluftversorgung von Einzelräumen mit höchstem Schutz vor Außenlärm, Feinstaub- und Pollenbelastung etc.



Silent-Comfort Plus

- > **intelligente Regelung**
 Bedienung direkt am Gerät
 Luftleistung 10-stufig
 sofort betriebsbereit
- > **zahlreiche Programmfunktionen**
 Dauerbetrieb, Stoßlüftung,
 Feuchteschutz statisch und dynamisch
- > **mit externem Schaltkontakt**
 zur optionalen Erweiterung einer
 übergeordneter Funktionen z.B.
 Lichtnachlauf, Außentemperatur etc...
- > **Schallschutz: bis 64/65/66 dB, D_{new}**

LAL
 Montageausführung
 verdeckt innerhalb der Laibung

Druckschrift-Nr.: DB Silent Comfort Plus - LAL - 01.16

1 Raumseitige Plus-Design-Abdeckung

- vollständig wärmeisoliertes Gehäuse
- verstellbare Luftaustrittswalze mit regelbarer Luftführung
- werkzeuglose Revision / Filterwechsel

2 Ringmodul-Set für die Laibung

- verstellbar, modular erweiterbar/kürzbar
- für Wandaufbauten ab 330 mm
- Flachkanal 30 mm, teleskopierbar / montagefreundlich einstell- und justierbar
- Laibungsanschluss mit Kondensatführung

3 Systemträger-Einheit mit Ventilator

- energieeffizienter EC-Ventilator
- besonders leiser Betrieb
- mit Strömungsgleichrichter und integriertem Schutzgitter
- werkzeuglos revisionierbar

4 Hygiene-Filter / SD-Einlagen

- serienmäßig G3 / optional Allergiker F6
- Filterwechsel werkzeuglos
- zusätzlicher Schutz vor Außenlärm durch optionale Bestückung von SD-Elementen jederzeit werkzeuglos möglich

5 Aluminium-Fassadenabschluss

- homogenes / dezentes Erscheinungsbild
- höchste Material-Qualität
- mit Insektenschutz
- Quick-Montage am Laibungsanschluss
- kleinste Abmessungen
- zahlreiche Optionen für unterschiedliche Laibungsausführungen

Dezentrales Zuluftgerät mit hoher Schallschutzfunktion für schallsensible Schlafräume, Wohnräume, Büros, etc.

Die äußerst kompakten Geräteabmessungen des Silent Comfort Plus bieten sich für den dezentralen Einbau in nahezu allen Außenwänden (ab 290 mm), im Neubau wie in der Sanierung an.

Dabei ist die intelligente Regelung bereits anschlussfertig im Schalldämmlüfter integriert und sofort betriebsbereit. Zahlreiche Programmfunktionen erlauben eine höchst nutzerorientierte und vor allem bedarfsgerechte Belüftung von Einzelräumen (Schlafräumen, Wohnräumen Büros etc.)

Ganz im Sinne der Energieeinsparverordnung (EnEV) sowie der aktuell geltenden Richtlinien und Planungsnormen für die Wohnraumlüftung, lassen sich Schalldämm-

lüfter der Silent Comfort Plus Baureihe schnell und einfach in raumlüftübergreifende Lüftungskonzepte einbinden und sind zudem für einen außergewöhnlich leisen und komfortablen Dauerbetrieb ausgelegt. Interessant und zukunftssicher zugleich: das Zuluftgerät lässt sich innerhalb einer Minute zum Abluftgerät umfunktionieren!

Silent Comfort Plus Schalldämmlüfter sind ab Werk bereits mit einem AirStatic Hygienefilter der Klasse G3 ausgestattet. Mit optionaler Bestückung eines AirStatic F6 Filters können auch Allergiker endlich durchatmen. Der Filterwechsel, ebenso wie die Revision des Systemträgers, kann vollständig werkzeuglos erfolgen.

Wählbare Programmfunktionen

1 Dauerlüftung (linke Prog-LED leuchtet)



Das Gerät läuft im Dauerbetrieb auf der voreingestellten Lüftungsstufe (z.B. Lüftungskonzepte mit Außenwand-Schalldämmlüftern der Baureihe Air-Control)

2 Stoßlüftung (rechte Prog-LED leuchtet)



Diese Programmfunktion ermöglicht innerhalb von 6 Stunden einen kurzfristig wiederkehrenden Betrieb der Lüfter für 15 Minuten im Standardprogramm. Nach 6 Stunden beginnt der Zyklus erneut.

3 Feuchteschutz „statisch“



Bedarfsgerechte Abluft (mit internem Hygro-Sensor, optional). Sobald die voreingestellte Luftfeuchtigkeit erreicht wird, startet der Abluftbetrieb auf der vorgewählten Lüftungsstufe, bis die r.F. um 10% unter dem voreingestellten Feuchte-Sollwert liegt.

4 Feuchteschutz „dynamisch“



Wie vor, allerdings startet die Abluft nur, wenn der voreingestellte Feuchtwert innerhalb der letzten 10 Minuten, um mehr als 10% r.F. über dem vorgegebenen Maximalwert ansteigt. Dabei läuft das Gerät 3 Stufen über der vorgewählten Lüftungsstufe an und schaltet bei Erreichen der Soll-Feuchte auf die vom Nutzer voreingestellte Lüftungsstufe zurück.

Ihre wichtigsten Vorteile auf einen Blick

- › Frischluft und Feuchteschutz rund um die Uhr
- › Schallschutz, Einbruchschutz und Insektenschutz bei geschlossenem Fenster
- › Schutz vor Feinstaub/Allergiker-Pollenschutz
- › Feuchteschutz und Bausubstanzerhaltung
- › im Winter: Reduzierung von Wärmeverlusten
- › im Sommer: Nachtauskühlung; keine Insekten
- › besonders leise und stromsparende EC-Ventilatoren
- › einfachste Regelung/Bedienung
- › kanalfreie und kostengünstige Installation
- › optimale/einwandfreie Lüfthygiene
- › für Neubau und Sanierung; alle Wandaufbauten
- › hochwertige Gerätekomponenten und dauerhafte Materialien aus Edelstahl oder Aluminium garantieren auch fassadenseitig die höchste Langlebigkeit

Gerätekomponenten

Silent Comfort Plus/LAL dBmaxx

Das Lüftungssystem ist modular aufgebaut und kann somit der Aufgabenstellung entsprechend konfiguriert bzw. sofern erforderlich nach dem Montagefortschritt montiert werden.

Geräteeinheit / Endmontage-Set

Die Lüftersteuerung ist bereits im Gerät integriert und ermöglicht die Nutzung aller Gerätefunktionen.

Lieferbar in drei hoch schallgedämmten Ausführungen mit 64 / 65 / 66 dB, D_{new}

in Verbindung mit nachstehendem Rohbau-Ringmodul-Set
Montagezubehör a. A./nach technischer Klärung.

SCP 160-RET-1SD LAx 50 S

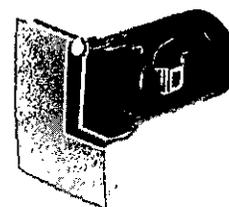
Art.-Nr.: 1410-0200VX
Schallschutz bis 64 dB, D_{new}

SCP 160-RET-1SD LAx 50 S

Art.-Nr.: 1410-0210VX
Schallschutz bis 65 dB, D_{new}

SCP 160-RET-3SD LAx 50 S

Art.-Nr.: 1410-0230VX
Schallschutz bis 66 dB, D_{new}



Rohbau Ringmodul-Set dBmaxx

Bauphysikalisch optimiertes, thermisch getrenntes Rohrsystem aus PS/PC-ABS, mit integrierten Klemmtaschen, VLE-Zentrierungen und Montageschutzabdeckung.

Länge 330 mm, erweiterbar (VLE 150) / kürzbar

Microfaser-Vlies
werkseitig auflaminiert

RS-LAL 50 S LINKS

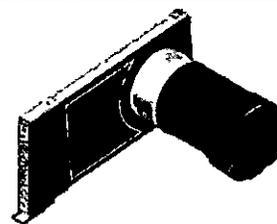
Art.-Nr.: 1600-4115LI

RS-LAL 50 S RECHTS

Art.-Nr.: 1600-4145RE

MFV 50 S

Art.-Nr.: 1080-0030VX



Fassadenabschluss

Systemkonformer Fassadenabschluss in hochwertiger Aluminium-Ausführung (opt. pulverbesch. weiß, ähnl. RAL 9016)

inkl. Edelstahlschrauben

Maße H/B/T: 255/37x7 mm (andere a.A.)

FA-LAx 37

Art.-Nr.: 1500-4100VX

FA-LAx 37 w (weiß)

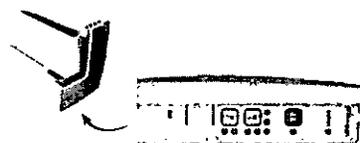
Art.-Nr.: 1500-4110VX



Integrierte Regelung

Komfortsteuerung mit zahlreichen Programmfunktionen, verdeckt angeordnet, ermöglicht bedarfsgerechten Einsatz bei höchster Nutzerflexibilität.

bereits in der
Geräteeinheit
anschlussfertig
enthalten



Ersatzfilter

Original Ventomaxx Hygiene-Filter
werkzeuglos austauschbar

Achten Sie auf Ihre Gesundheit und verwenden Sie ausschließlich VOC-frei geprüfte Original-Filter

AirStatic G3 Hygienefilter

Art.-Nr.: 1500-1903VX

AirStatic F6 Pollenfilter

Art.-Nr.: 1500-1906VX



Weiteres Zubehör projektspezifisch auf Anfrage. / nach technischer Klärung.

Technische Änderungen vorbehalten. Abbildungen und Angaben unverbindlich.

Technische Daten Silent Comfort Plus	
Baureihe / Geräteausführung	Silent Comfort Plus dBmaxx / LAL
Regelung / Bedienung	im Gerät integriert / am Gerät
Luftleistung 10-stufig, in m ³ /h *	~ 15 30 45 55 75
Programmfunktionen	Dauerlüftung Feuchteschutz „statisch“ Feuchteschutz „dynamisch“ Stoßlüftung
Ventilator typ	EC, radial, digital
Leistungsaufnahme (komplettes Gerät Wirkleistung 70% Vmax)	9,5 Watt
Anschlussspannung (Steuerung), bei 50 Hz (international wide range)	95 – 260 Volt – AC
Betriebsspannung (Station)	230V AC/24V DC
Stromanschluss	Festnetz/Netzstecker (optional)
Schalldruckpegel **/Ruheraum geeignet (In Stufe 1 bis 5, Stufe max. ca. 41 dB)	~ 17 – 29 dB
Schallschutz (vor Außenlärm) *** (Normalschallpegeldifferenz) ohne zusätzliches Schalldämmelement (SD) optional mit 1 SD (1 SD160; Art.-Nr.: Z-1000-0152) optional mit 3 SD (2 SD 150; Art.-Nr.: Z-1000-0151 und 1 SD 160)	64 dB, D _{new} (gem. Prüfung Z22) 65 dB, D _{new} (gem. Prüfung Z23) 66 dB, D _{new} (gem. Prüfung Z25)
Filter (F6 optional)	AirStatic G3
Gehäuse raumseitig (ähnlich RAL 9003)	ABS weiß / wärmeisoliert
Gehäuseabmessungen HxBxT	ca. 280x218x55 mm
Fassadenabschluss (systemkonform aus Aluminium/Edelstahl in Kombination mit Kondensatführung)	optional, Farbe n. Wahl
Nennlänge (mit optionalem Zusatzmodul VLE 150)	330 mm (410 mm)
Gewicht	ca. 3 kg
Die passende Rohbauöffnung (ca. 185 - 200 mm) ist projektbezogen (rund oder eckig) so festzulegen, dass diese von den ausgewählten Geräteblenden im Zuge der Endmontage stets ausreichend abgedeckt wird. Gerne stellen wir Ihnen die erforderlichen Maßzeichnungen auf Anfrage zur Verfügung.	* Leistungsangaben beziehen sich auf 5 Haupt-Stufen, weitere Stufen sind als Zwischenstufen wählbar ** Messflächenschalldruckpegel, Lpf Messung im Abluftbetrieb *** gemessen nach EN 140-10/EN ISO 140-2/EN ISO 717, gem. Prüfzeugniss ift-Rosenheim (bei 66 dB, Dnew ist eine Nennlänge >= 360 mm erforderlich)



Ihr Fachpartner

Ventomaxx® GmbH
 Tippelweg 3 • 84028 Landshut
 Telefon +49 0871 95 34 06-0
 Telefax +49 0871 95 34 06-29
 Internet www.ventomaxx.de
 E-Mail info@ventomaxx.de

S 8 Marchfeld Schnellstraße
Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) (Abschnitt West)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung ab 5. April 2016

Name: Ing. Leopold Haindl

Adresse: Altes Dorf 16, 2282 Markgrafneusiedl

Vertretung für: BI für ein lebenswertes Marchfeld und privat

Vorbringen:

Dem Vorbringen von Herrn Ing. Haindl wurde eine PP-Präsentation mit 16 Seiten sowie eine Plandarstellung der Deponiestandorte im Natura 2000 Gebiet vorangestellt (siehe Beilagen).

**SCHWERWIEGENDE BEEINTRÄCHTIGUNGEN DES NATURA 2000 GEBIETES
SANDBODEN UND PRATER TERRASSE**

Das geplante Vorhaben verläuft zu Teilen im Europaschutzgebiet „Sandboden und Praterterrasse“ und entlang seiner nördlichen Grenze in den Flächen „Neurisse“ und „Zinsäcker“, mit Landwirtschaftsflächen sowie stillgelegten und in Betrieb befindlichen Materialgewinnungsstätten.

„Neurisse“ und „Zinsäcker“ sind Teile des IBA (Important Bird Area) Gebietes „Zentrales Marchfeld“. Zielarten des IBA Gebietes im Bereich Markgrafneusiedl sind Triel und Brachpieper. Nur Teile des IBA Gebietes wurden als Europaschutzgebiet (Vogelschutzgebiet) ausgewiesen.

Im Rahmen eines Vertragsverletzungsverfahrens wurde die Grenze des Europaschutzgebietes festgelegt. Die nördlichen Flächen von „Neurisse“ und „Zinsäcker“ wurden trotz Bestimmung als IBA Gebiet nicht berücksichtigt, da es laut

Dr. Raab keine Belege gäbe, dass diese Flächen für den Triel von Bedeutung wären. Es würde sich um Ackerflächen handeln, die bisher nicht zur Nahrungssuche genutzt wurden bzw. würden die Flächen lediglich verfüllte Gruben darstellen, die dem Waldaufwuchs dienen. Kleinräumig wurde die Abgrenzung mit Flächen ergänzt, mit der Begründung es handele sich um Ackerflächen, die nachweislich zur Nahrungssuche genutzt wurden. In zwei Gutachten im Auftrag der NÖ Landesregierung (Dr. Lentner 2005, Dr. Raab und Dr. Kollar 2008) wurden als ornithologische Kriterien zur Ausweisung des Vogelschutzgebietes im Teilgebiet Markgrafneusiedl u.a. bestimmt: Einbeziehung aller Trielreviere zuzüglich eines Pufferstreifens von 400 m, Einbeziehung aller Ackerflächen, die zur Nahrungssuche genutzt werden.

Für Teile des Gebietes „Zinsäcker“, die in der Abgrenzung des Europaschutzgebietes nicht berücksichtigt wurden, liegen nun mehrere aktuelle Trielbeobachtungen aus den Jahren 2011,2012,2013 und 2015 vor, die eine Nutzung (zumindest) zur Nahrungssuche nachweisen. Da Nahrungsflächen ein ornithologisches Kriterium für die Abgrenzung des Vogelschutzgebietes sind, ist es erforderlich die Grenzziehung anzupassen und die Nahrungsflächen des Triels in das Gebiet aufzunehmen.

Laut UVP Gutachten bestand 2014 ein Trielrevier im nördlichen Bereich, welches über die bestehende Gebietsgrenze hinausreicht. Ebenso wird von regelmäßig besetzten Revieren im Gebiet „Turmhöhe“ berichtet, die daher auch in das Vogelschutzgebiet einzubeziehen wären.

Nach der Rechtsprechung des EuGH sind Gebietsabgrenzungen im Lichte neuer Erkenntnisse gegebenenfalls anzupassen (Rechtssache C-209/04). Erfüllen Gebiete die ornithologischen Kriterien, sind sie zwingend in das Schutzgebiet aufzunehmen. Des Weiteren hat der EuGH bereits entschieden (Rechtssache C-141/14), dass eine Grenzziehung von Vogelschutzgebieten entlang der natürlichen Grenzen des betroffenen Ökosystems erfolgen muss.

Es ist daher naheliegend, dass nördlich der derzeitigen Abgrenzung des ESG liegende Lebensräume verpflichtend in das Schutzgebiet aufzunehmen sind und derzeit ein faktisches Vogelschutzgebiet darstellen. Da dies in der rechtlichen Beurteilung eines Vorhabens einen wesentlichen Unterschied macht (jede Belästigung der Vögel und jede Beeinträchtigung der Lebensräume ist zu vermeiden)

wird daher der

ANTRAG

gestellt, die Behörde möge gutachterlich auf Basis der letzten Erkenntnisse die richtige Abgrenzung des Teilgebietes Markgrafneusiedl, des ESG Sandboden und Praterterrasse feststellen lassen.

1. Schutzziele Triel

Bereits das Vorprojekt der Antragstellerin (Stand 04.03.2009) "Zusammenstellung der bisherigen Trielauswertungen im Zuge der Planungen zur S 8", hatte zum Ergebnis, dass die Schutzziele für den Triel alleine auf Grund der zu erwartenden Lärmimmissionen durch das Vorhaben nicht erreichbar sein könnten. Im Konkreten wurde eine Belastung von über 40 dB für ca. 46% des verordneten Schutzgebietes prognostiziert.

In Folge gab die Antragstellerin ein neues Gutachten in Auftrag (Dr. Nemeth UVE Einlage 3-10.1), der zum Schluss kam, dass eine Belastung von über 40 dB (A), auch bei bestem Schallschutz (!), mehr als 10% der Triellebensräume beeinträchtigt. Vom UVP Gutachter wurde ein Schwellenwert von 10% (Werte darüber lösen eine Umweltunverträglichkeit aus) aus Gutachten zu einem Genehmigungsverfahren eines Straßenbauvorhabens (Umfahrung Sollenau) im zweiten Schutzgebiet des Triels (in Österreich gibt es lediglich 2 Schutzgebiete für den Triel) übernommen. Allerdings kommt Dr. Nemeth in seinem Gutachten auch zum Schluss, dass weniger als 10% (4,5 bis 5,5%) des Schutzgebietes durch Lärm beeinträchtigt werden könnte. Dies folgert er aus einer neuen Berechnungsform, nämlich eines Signal-Rausch-Verhältnisses. Für die Berechnung wird von ihm auch die Hörfähigkeit des Triels (Mittelwert von 15 anderen Vogelarten) beziffert. Aus dieser neuen Berechnung folgert er, unter der Bedingung einer 10 m hohen Schallschutzmauer entlang der S8, dass weniger als 10% der Schutzgebietsfläche beeinträchtigt wären. Er führt aber selbst an, dass alle seine Annahmen zur Berechnung mit mehr oder weniger großen Unsicherheiten behaftet sind.

In Folge gibt die Antragstellerin ein weiteres diesbezügliches Gutachten an die FA ZT-Kanzlei Kofler in Auftrag. Diese führt eine neue Berechnung durch, unter den gleichen Annahmen wie Dr. Nemeth, kommt aber zum Ergebnis, dass bei einer Schallschutzwand von nur 7 m Höhe weniger als 10% der Schutzgebietsfläche betroffen wären.

An dieser Stelle sei erinnert, dass die zuständige Behörde jeden wissenschaftlichen Zweifel auszuräumen hat, ob ein Schutzgebiet als solches beeinträchtigt wird und keine Zustimmung zulässig ist, wenn Unsicherheit darüber herrscht. Ebenso ist zwingend das Vorsorgeprinzip anzuwenden.

Im Umweltverträglichkeitsgutachten wird die Reduktion der geeigneten Fläche des ESG um 3,8% aus dem Gutachten der ZT-Kanzlei Kofler unkritisch übernommen und als nicht erheblich beurteilt.

Unbestritten ist daher, dass auch der Gutachter davon ausgeht, das Europaschutzgebiet wird in seiner Eignung für die Vogelart Triel jedenfalls um 3,8% verkleinert. Nach der Rechtsprechung des EuGH ist dies insbesondere in Bezug auf die Erhaltungsziele zu prüfen und in der Folge zu beurteilen, ob das Gebiet als solches beeinträchtigt wird. Eine Beeinträchtigung des Gebietes als solches, muss laut Artikel 6 Abs 3 der FFH Richtlinie nicht erheblich sein, um die Versagungspflicht der zuständigen Behörde auszulösen, sondern es reicht die Tatsache einer Beeinträchtigung des Gebietes als solches.

Bei einem Verlust von Flächen, deren Erhaltung es rechtfertigte, dass betreffende Gebiet als Europaschutzgebiet auszuweisen, ist davon auszugehen, dass ein solches Vorgehen i.S.d. Artikel 6 Abs 3 der FFH Richtlinie, ein Gebiet als solches beeinträchtigt (Rechtssache C-258/11). Daher ist für das beantragte Vorhaben bereits nach dem derzeitigen Kenntnisstand keine andere Schlussfolgerung möglich, als dass das Vorhaben, das Europaschutzgebiet „Sandboden und Praterterrasse“ als solches beeinträchtigt, da 3,8% der Flächen für deren Erhaltung als Triellebensraum das Gebiet ausgewiesen wurde, teilweise oder vollständig ihre Eignung verlieren.

Es wird daher aufgrund der erwiesenen Beeinträchtigung des Gebietes als solches der

ANTRAG

gestellt, die Behörde möge die Genehmigung für das gegenständliche Vorhaben in der vorliegenden Form versagen.

Verschärft wird diese Beeinträchtigung durch die Tatsachen, dass die Abgrenzung zu kleinflächig bzw. unzureichend sein dürfte und unter Berücksichtigung der Angaben im Umweltverträglichkeitsgutachten der Trielbestand abnehmend ist und somit möglicherweise keine jährlichen Bruterfolge mehr zu verzeichnen werden. Von BirdLife International werden für das Gebiet 5 bis 7 Brutpaare angegeben, wohingegen vom Gutachter 3 Reviere angegeben und damit ein Bestand, der unter 50% der bis jetzt bekannten möglichen Brutpaarzahlen liegt. Vom Vorhaben selbst ist ein Revier betroffen, welches sich laut Angaben des UVP Gutachters in einem Abstand von nur 150 m zur geplanten Trasse befindet. Der Verlust dieses Revieres ist anzunehmen, wobei bei lediglich derzeit 3 Revieren, dies einem Verlust von 33% des Bestandes bedeutet. Die Reviere des Triels haben sich laut Berichten des Trielbeauftragten Dr. Raab nach Norden verlagert. 2014 brütete kein einziger Triel mehr im südlichen Bereich des Gebietes, welches einst als Zentrum der Reviere galt. Hält diese Entwicklung an, ist nicht auszuschließen, dass der Trielbestand in den nächsten Jahren erlischt. Das Gutachten setzt sich mit den möglichen Einflüssen, welche den Bestandsrückgang verursachen oder verursachen könnten, nicht auseinander.

Ein Erhaltungsziel des Europaschutzgebietes wäre jedenfalls die Sicherung und Entwicklung einer fortpflanzungsfähigen Population des Triels. Als Erhaltungs- und Entwicklungsmaßnahme nennt das Amt der NÖ Landesregierung im Managementplan auch die Berücksichtigung von Triellebensräumen bei der Planung und Errichtung von Straßen und Freileitungen. Eine Reduktion der Triellebensräume um 3,8% der Fläche, ist mit dem Managementplan nicht in Einklang zu bringen.

2. Schutzziele Brachpieper

Eine ähnliche Problematik wie des Triels stellt sich auch beim Schutzziel Brachpieper dar. Auf eine ausführliche Erläuterung wurde verzichtet.

ANTRAG

gestellt, die Behörde möge die Genehmigung für das gegenständliche Vorhaben in der vorliegenden Form versagen.

3. Eine entsprechende Prüfung des Zusammenwirkens mit anderen Plänen und Projekten wurde unterlassen.

Im Umweltverträglichkeitsgutachten wurde im Kapitel 5 „Absehbare Entwicklungen“ zwar das Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten besprochen, allerdings im Wesentlichen beschränkt auf Behauptungen ohne dass konkrete Auswirkungen, allfällige getroffene oder zu treffende Maßnahmen und die Ergebnisse allfälliger Erfolgskontrollen diskutiert werden.

Zum Beispiel wird das Projekt Marchfeldkogel angeführt. Dieses sieht vor, Schotterabbauflächen mit diversen Materialien zu verfüllen. Ein Zusammenwirken von Auswirkungen wird verneint, da die Lärmimmissionen tagsüber stattfinden und die Geländeänderung für den Triel positiv wären. Der Gutachter macht allerdings keinerlei Angaben zu den tatsächlich zu erwartenden Lärmimmissionen des Projekts Marchfeldkogel. Da das geplante Vorhaben der S 8 bereits eine relevante Flächenverringering aufgrund von Lärm mit sich bringt, kann es nicht unbedeutend sein, welche zusätzliche Lärmbelastung innerhalb des derzeitigen Schutzgebietes zu erwarten ist.

Auch die erwähnte Geländeänderung des Projektes Marchfeldkogel könnte für sich genommen ein Zusammenwirken mit dem beantragten Vorhaben S8 bewirken. Es ist anzunehmen, dass sich die Lärmimmissionen bei Geländeänderungen anders darstellt als im vorgelegten Gutachten. Insbesondere die geplanten Erhöhungen um 30 m über Gelände legt die Vermutung nahe, dass der Flächenwert

der Belastungen deutlich höher sein könnte, als der unterstellte Flächenverlust von 3,8%. Ebenso wäre auf die mögliche Beeinträchtigung durch Störungen einzugehen. Nicht erwähnt wird vom Gutachter, dass ein Erhaltungsziel für das Schutzgebiet darin liegt, Schottergruben nicht mit diversen Materialien zu verfüllen. Das Projekt Marchfeldkogel hat Maßnahmen zum Ziel, welche diesem Erhaltungsziel dezidiert widersprechen. Daher sind nachteilige Auswirkungen durchaus möglich. Da der Bestand bereits bedenklich gering ist, könnten solche Belastungen zum Aussterben des Triels führen.

Allfällige Auswirkungen bezüglich des Brachpiepers werden nicht einmal diskutiert. Die besprochenen Windparks beschränken sich auf die Frage der direkt in Anspruch genommenen Flächen. Kollisionsrisiken werden nicht besprochen. Ebenso wenig werden mögliche Ausgleichsmaßnahmen, die für die einzelnen Vorhaben notwendig sein könnten diskutiert. So wäre es denkbar, dass durch ein Vorhaben Maßnahmen auf einer bestimmten Fläche vorgeschrieben sind, um nachteilige Auswirkungen, etwa auf Vogelarten, auszugleichen. Ein anderes Vorhaben könnte später aber solche Flächen beanspruchen. Dadurch wäre das erstere Vorhaben in seinen Auswirkungen anders zu werten als etwa zum Zeitpunkt der Bewilligung.

Es wird daher der

ANTRAG

gestellt, die Behörde möge den Gutachter beauftragen, im Rahmen der Naturverträglichkeitsprüfung das Zusammenwirken mit anderen Projekten und Plänen an Hand deren konkreten Auswirkungen auf konkrete Schutzgüter, erforderlicher Ausgleichs- oder Vermeidungsmaßnahmen und unter Berücksichtigung allfälliger Erfolgskontrollen zu beurteilen.

4. Schwerwiegende Beeinträchtigung des IBA Gebietes "Zentrales Marchfeld" (faktisches Vogelschutzgebiet)

Die Flächen „Neurisse“ und „Zinsäcker“ nördlich der derzeitigen ESG Grenze entsprechen den ornithologischen Kriterien bezüglich Triel (Nahrungsflächen) und

Brachpieper (potenzielle Bruthabitate) und wären in das Vogelschutzgebiet aufzunehmen. Daher sind die nicht ausgewiesenen Flächen des Offenlandes „Neurisse“ und „Zinsäcker“ als faktisches Vogelschutzgebiet zu betrachten. Durch das Vorhaben würden im faktischen Vogelschutzgebiet Nahrungsflächen des Triels zerstört werden und durch Lärm und Störungen die gesamte Fläche zwischen der derzeitigen Schutzgebietsgrenze bis zum Waldrand seine Eignung als Triellebensraum verlieren. Der Brachpieper würde den noch einzigen vorhandenen Lebensraum verlieren.

Das geplante Vorhaben widerspricht aufgrund dessen Auswirkungen den Bestimmungen des Artikel 4 Abs 1 VS RL.

5. Bestimmungen des § 18 Nö NSchG werden verletzt

Nach Vorgabe des Artikel 12 der FFH RL regelt § 18 Nö NSchG ein strenges Schutzsystem für gefährdete Arten, wie etwa den Schutz des Ziesels.

Verbotstatbestände sind demnach das Verfolgen, absichtliches Beunruhigen, Fangen, Halten, Verletzen oder Töten von Tieren; das Beschädigen, Zerstören oder die Wegnahme der Nist-, Brut-Laich oder Zufluchtsstätten von Tieren und die Störung an den Lebens-, Brut- und Wohnstätten.

Im Vogelschutzgebiet und den nördlich anschließenden Flächen wurden Zieselvorkommen nachgewiesen. Das Vorhaben würde einerseits deren Verbreitungsgebiet durchtrennen und andererseits Erdbaue vernichten sowie durch die Vornahme der Erdbaumaßnahmen Tiere töten.

Im Umweltverträglichkeitsgutachten wird das Tötungsrisiko verneint, da Zieselschutzwände errichtet würden, die Störung bzw. Vernichtung von Fortpflanzungsstätten wird verneint, da Ziesellenkungsmaßnahmen ergriffen würden und die Trennwirkung in der Betriebsphase durch Zieseldurchlässe verhindert würde. In Summe würde sich daher kein Verbotstatbestand ergeben.

Die Behauptungen des Gutachters sind nicht nachvollziehbar. Die Tötung der Tiere geschieht im Rahmen der Erdbauarbeiten, wenn mit schwerem Gerät über die Baue gefahren wird und der Aushub der Erdmassen erfolgt. Zieselschutzwände können allenfalls das Einwandern von Ziesel in die Baustelle verhindern. Dies würde aber die Frage aufwerfen, wie sich solche Trennwirkungen auf den Aktionsraum des Ziesels auswirken.

Die Ziesellenkungsmaßnahmen finden sich im Gutachten als Auflagenvorschlag (Vorschlag 5.28). Nachdem die Ziesel die Baue verlassen haben, jedenfalls nicht länger als 5 Tage danach, sollen 10 cm Oberboden abgetragen und einige Tage später der Bau fortgesetzt werden.

Offenkundig geht der Gutachter davon aus, dass Ziesel synchron für mehrere Tage ihren Bau verlassen, um auch länger nicht mehr zurückzukehren. Ziesel bewohnen ihre Baue jedoch dauerhaft. Es gibt keinen Tag, an welchem aus allen Bauten Ziesel ausziehen. Worauf auch immer der Gutachter mit seinem Auflagenvorschlag abzielt, Ziesel werden in Bauten verbleiben und bei Fortsetzung eines Baugeschehens durch ebendieses getötet werden.

Das geplante Vorhaben würde daher die Tötung besonders zu schützender Tierarten in Kauf nehmen. Unabhängig davon ist die Bezeichnung „Ziesellenkungsmaßnahme“ eine euphemistische Umschreibung von Beschädigung, Zerstörung und Störung von Lebens-, Brut- und Wohnstätten. Ziesel leben ausschließlich in ihren Erdbauten in denen sie, außer während ihres Winterschlafes, die Nacht verbringen, Junge gebären und großziehen. Die Ziesellenkungsmaßnahme zielt auf eine allfällige Vertreibung aus den Erdbauten und die Zerstörung ebendieser ab.

Da die Auflagenvorschläge des Gutachters Maßnahmen verlangen, denen die Bestimmungen des §18 Nö NSchG entgegenstehen, wird der

ANTRAG

gestellt, die Behörde möge die Genehmigung für das gegenständliche Vorhaben in der vorliegenden Form versagen.

NICHTBERÜCKSICHTIGUNG DER KUMULATIONSWIRKUNGEN

Im Nahbereich des gegenständlichen Vorhabens wurden bereits diverse Anlagen errichtet bzw. geplant (z.B. Windräder, Marchfeldkogel, etc.), die schon zum jetzigen Zeitpunkt die Schutzgüter des UVP-G 2000 massiv beeinträchtigen. In den gegenständlichen Unterlagen fehlt diesbezüglich eine detaillierte Auseinandersetzung mit den Kumulationswirkungen dieser Anlagen im Hinblick auf das gegenständliche Vorhaben. Bereits aus diesem Grund ist daher die Genehmigung für das gegenständliche Vorhaben in der vorliegenden Form zu untersagen.

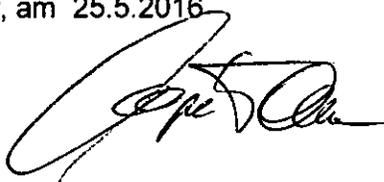
Es wird daher aufgrund der Nichtberücksichtigung der Kumulationswirkungen der

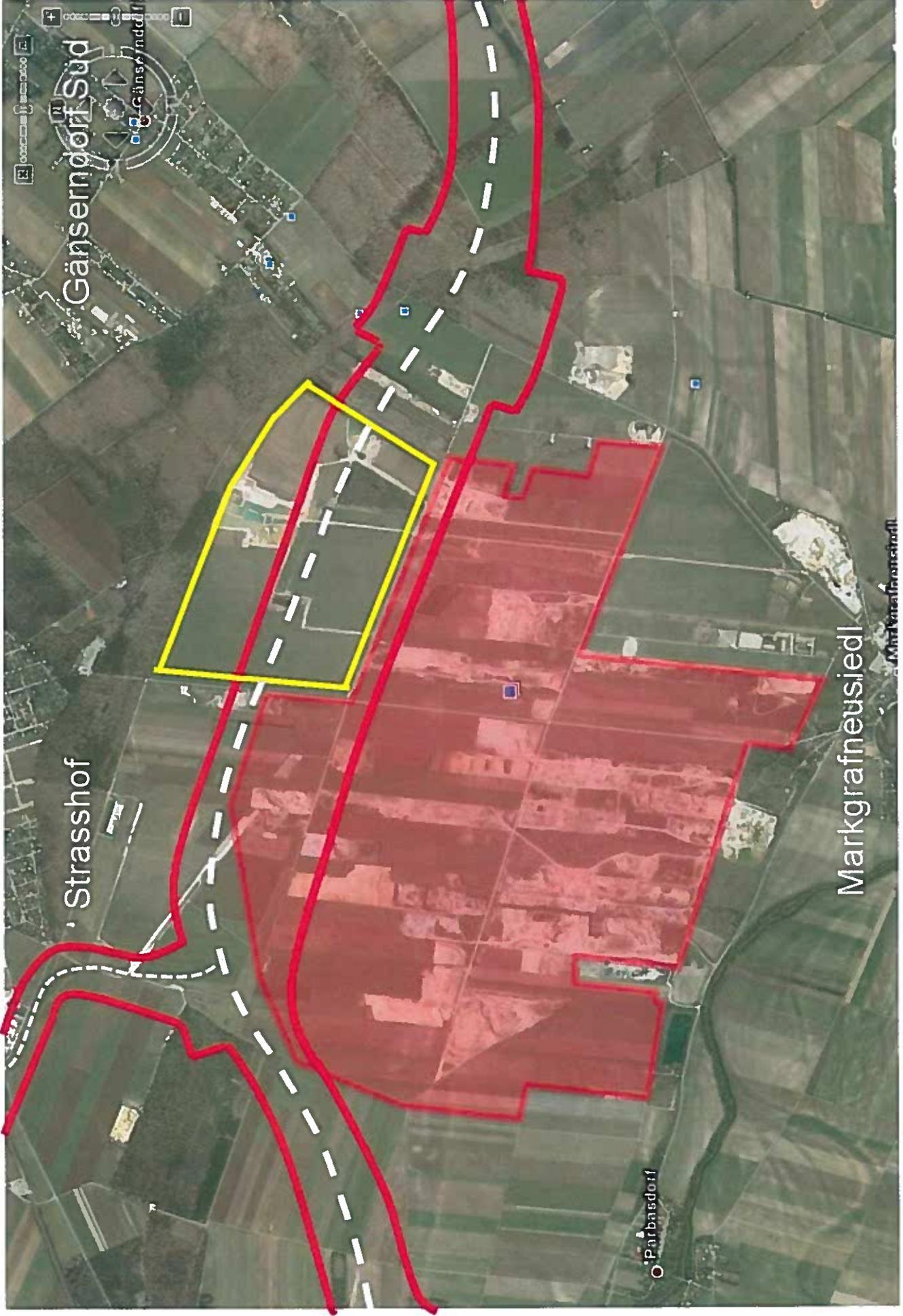
ANTRAG

gestellt, die Behörde möge die Genehmigung für das gegenständliche Vorhaben in der vorliegenden Form versagen.

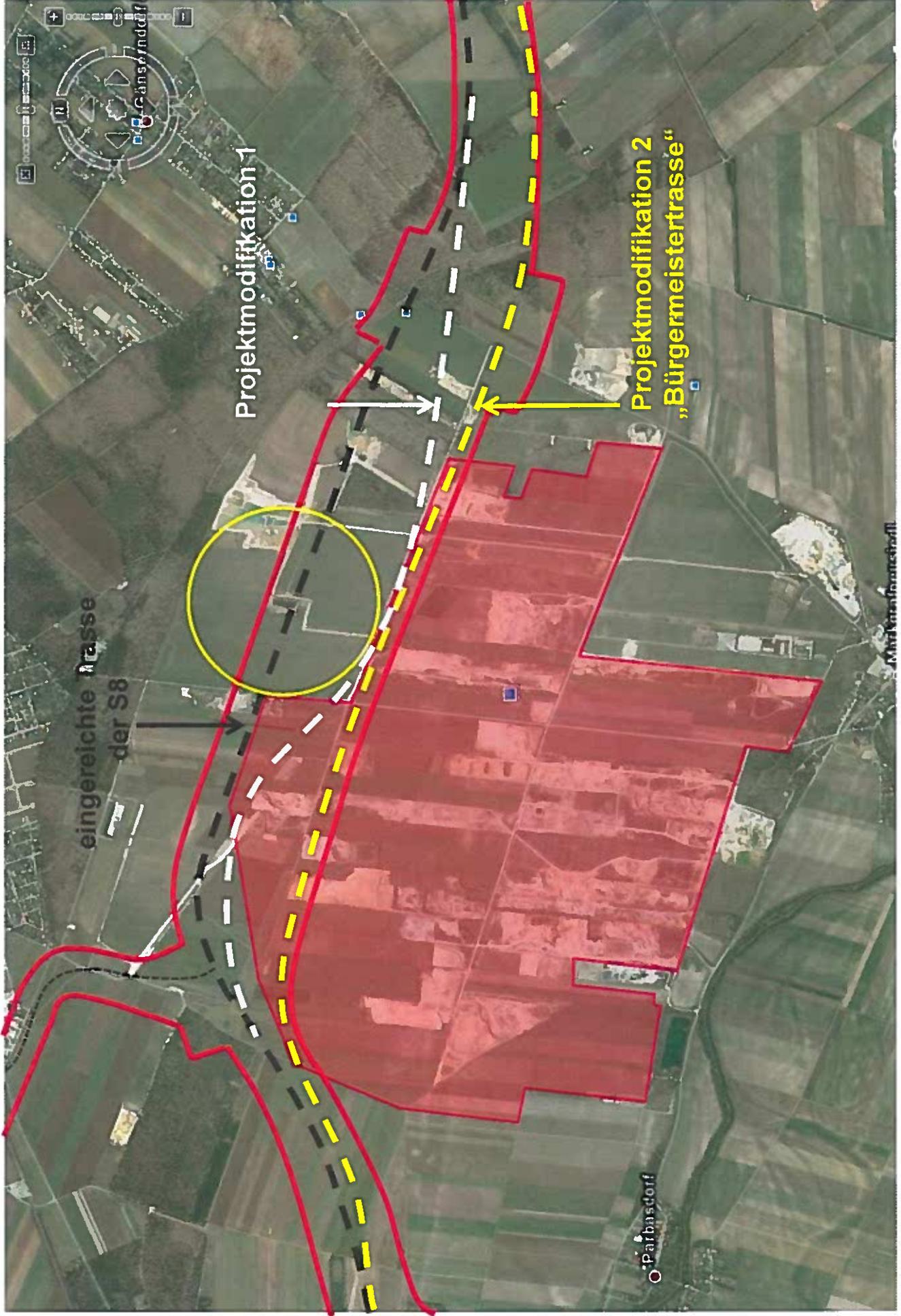
Gänsersdorf, am 25.5.2016

Unterschrift:

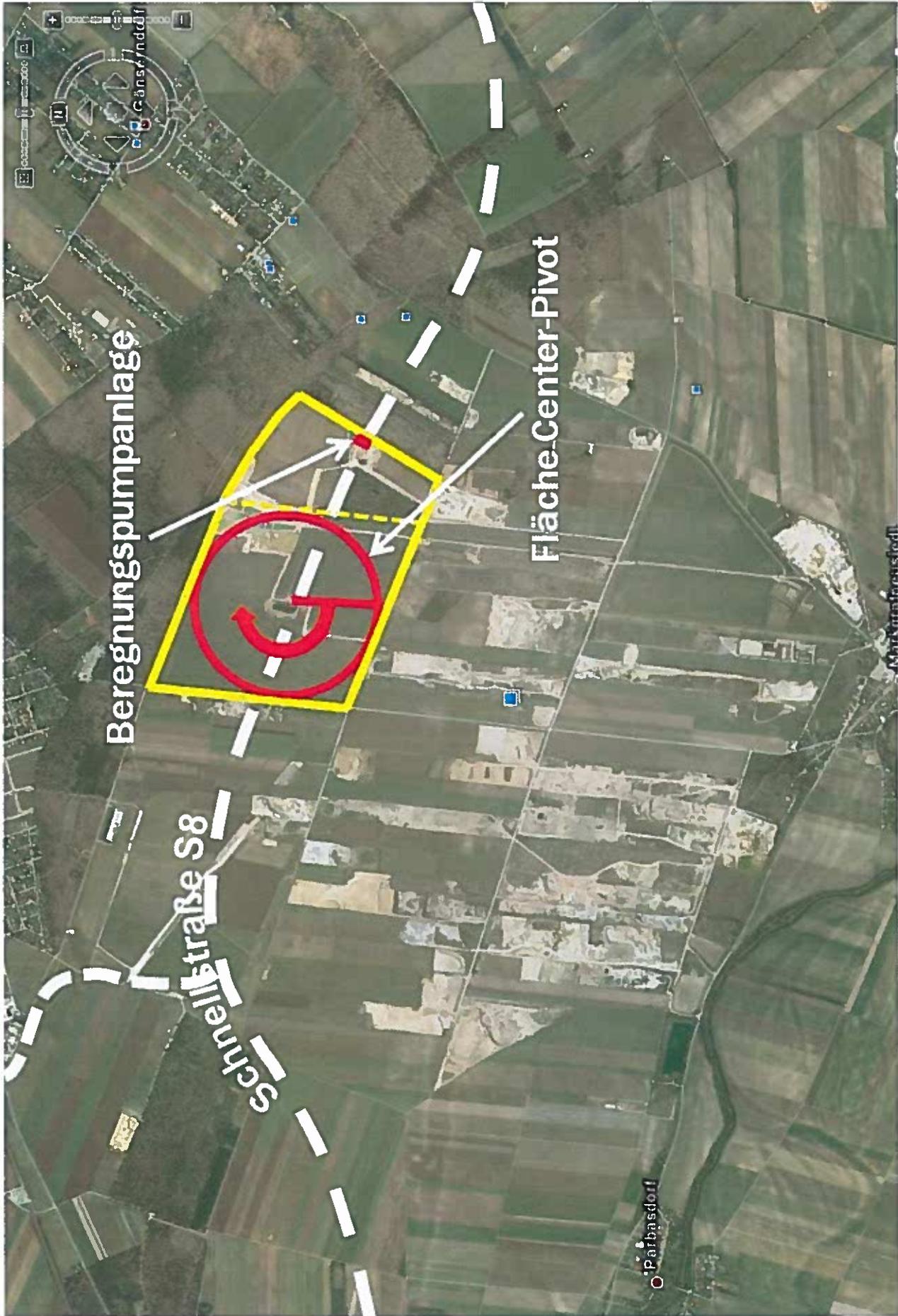
A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name, possibly 'G. St. ...', written over a horizontal line.



Quelle: Haindl - eigene Bearbeitung diverser Plandarstellungen von ASFiNAG - Unterlagen



Quelle: Haindl - eigene Bearbeitung diverser Plandarstellungen von ASFINAG - Unterlagen



Quelle: Haindl - eigene Bearbeitung diverser Plandarstellungen von ASFINAG - Unterlagen



Quelle: Haindl, eigenes Foto



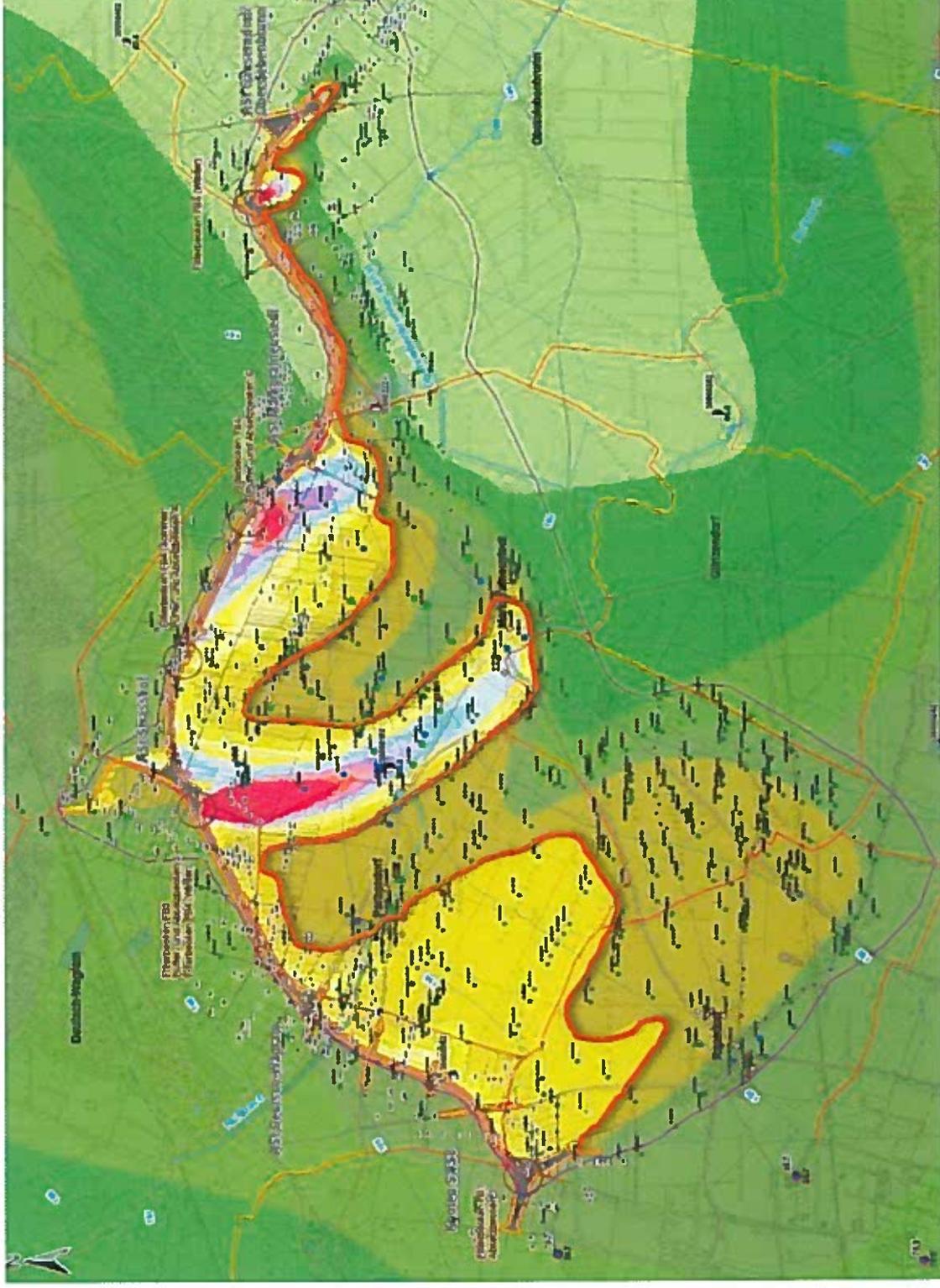
Quelle: Haindl, eigenes Foto



Quelle: Haïndl, eigenes Foto

Bereitstellung Wasser Betriebsphase

Lageskizze potentiell betroffener Bereich





Die rote Linie zeigt den voraussichtlichen Verlauf der geplanten neuen B 8 und B 8a. Die Kompetenzen für die Bundesstraßen liegen in Zukunft ausschließlich beim Land

Plan: Prom

Die „neue B 8“ wird konkret

Landesverkehrsplaner Hofrat DI Dr. Friedrich Zibuschka präsentierte in Gänserndorf den voraussichtlichen Verlauf der geplanten neuen Marchfeld-Bundesstraße.

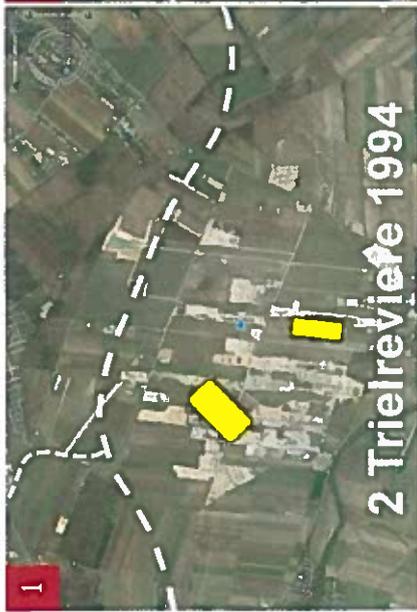
weltverträglichkeitsprüfungen. Der wahrscheinliche Verlauf der Marchfeldstraße und der Umfahrungen für Deutsch Wagram und Gänserndorf wurde am Mittwoch vergangener Wo-

anderen als B 8a nach Marchegg. Sowohl neue B 8 als auch B 8a werden zur Gänze zweispurig sein.

Die Fahrbahnbreite wird 8,5 Meter betragen, insgesamt wer-



Quelle: Haindl - eigene Bearbeitung v. Webseite d. Landes NÖ, Gutachten Lentner, Mühlenberg, Raab



2 Trierreviere 1994



2 Trierreviere 1996



3 Trierreviere 1998



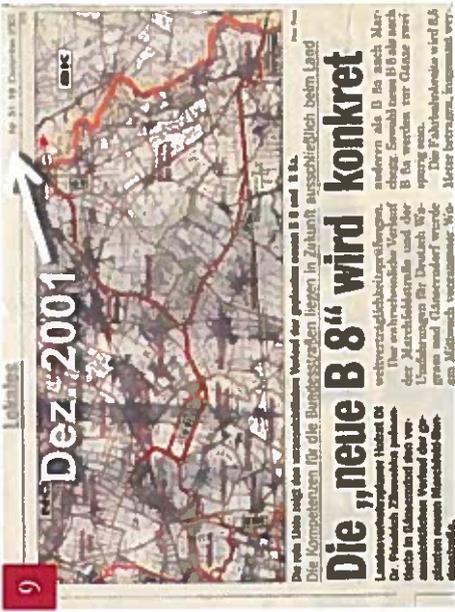
2 Trierreviere 2000



3 Trierreviere 2002



Natura 2000-Gebiet 2003

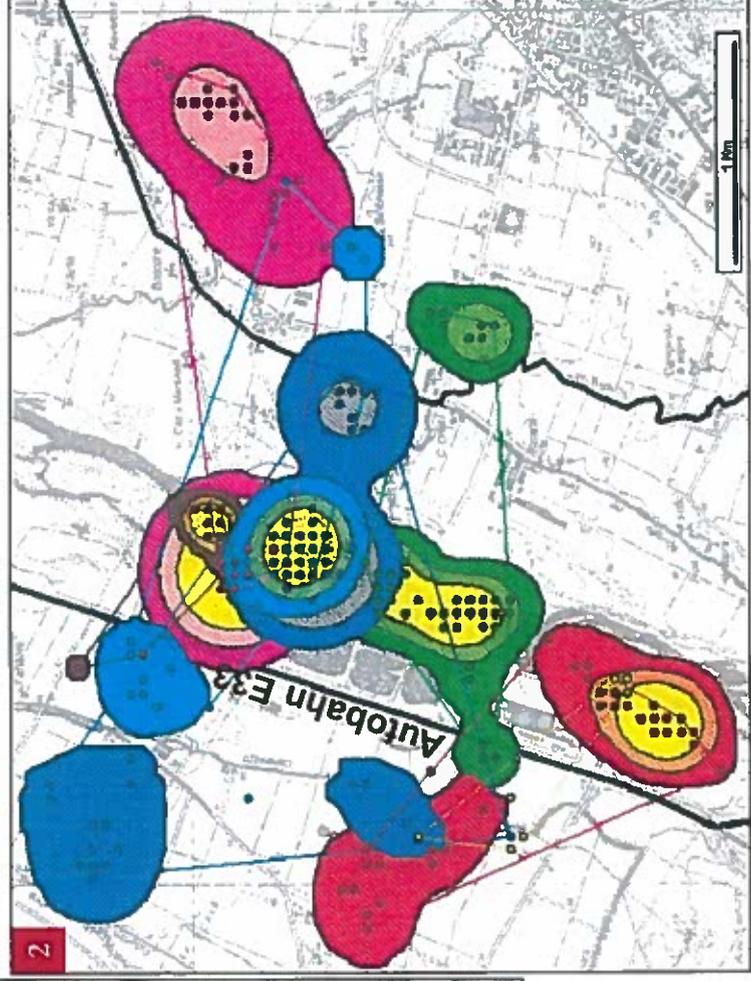
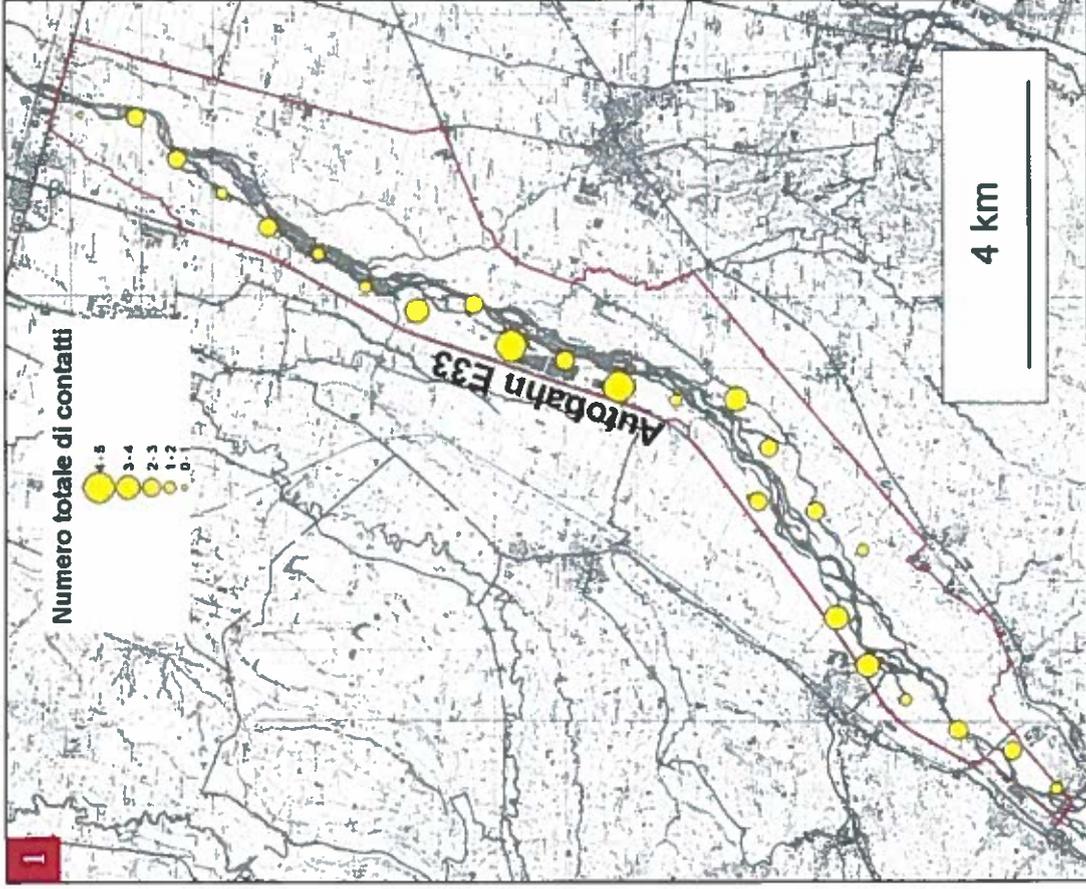


7 Trierreviere 2004

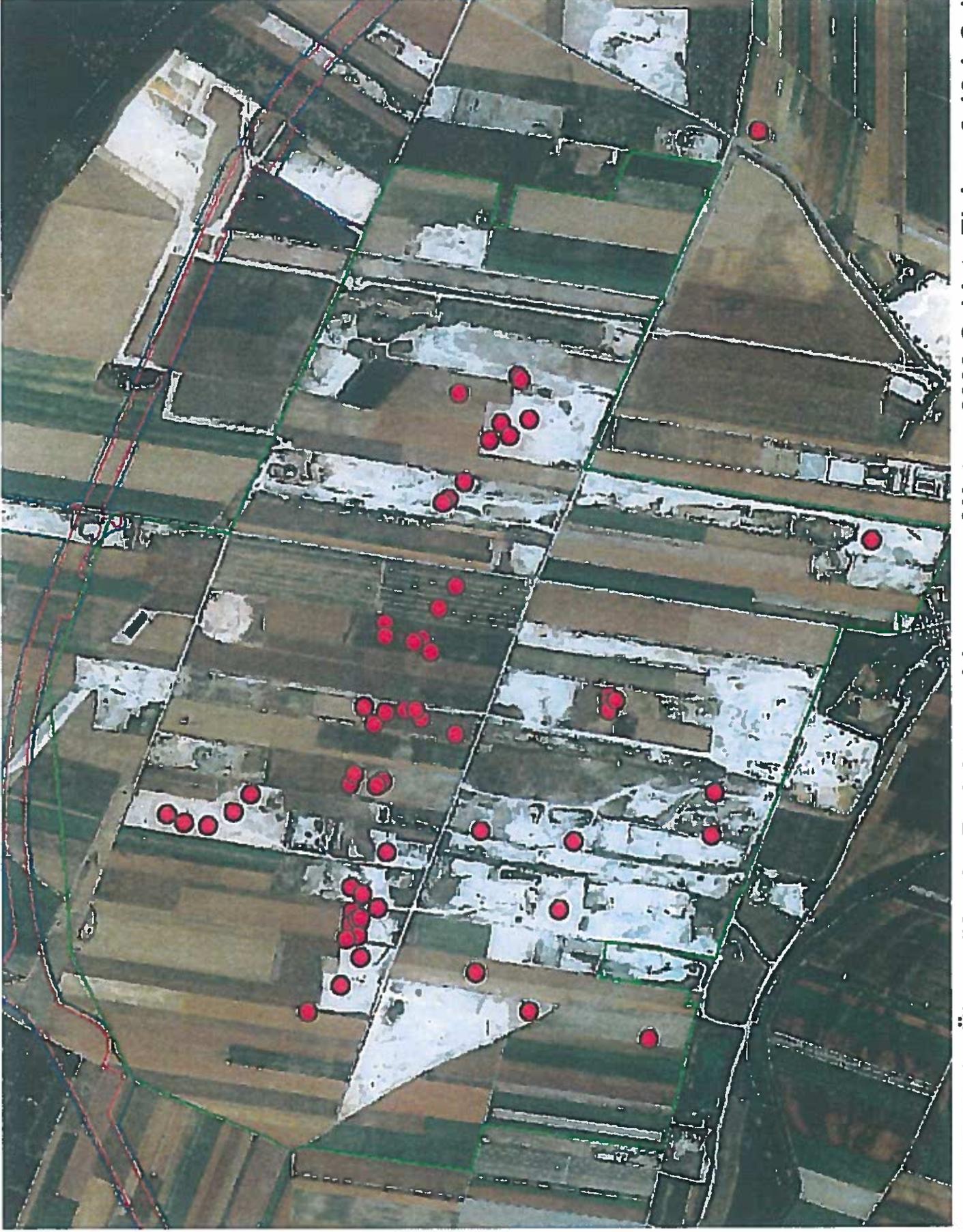


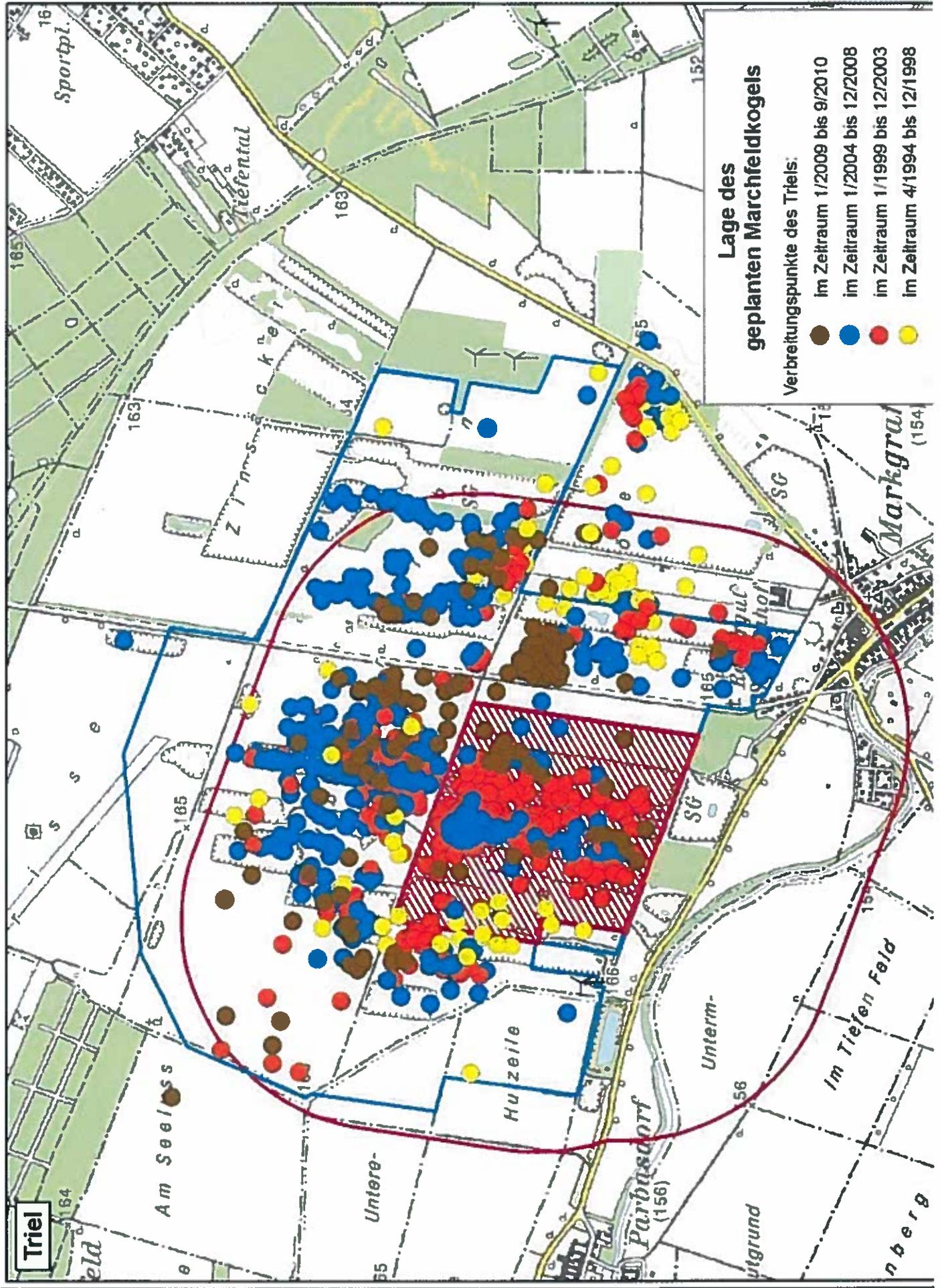
Natura 2000-Gebiet 2005

Quelle: Haindl - Auszüge diverser Trierl-Jahresberichte des Landes NÖ

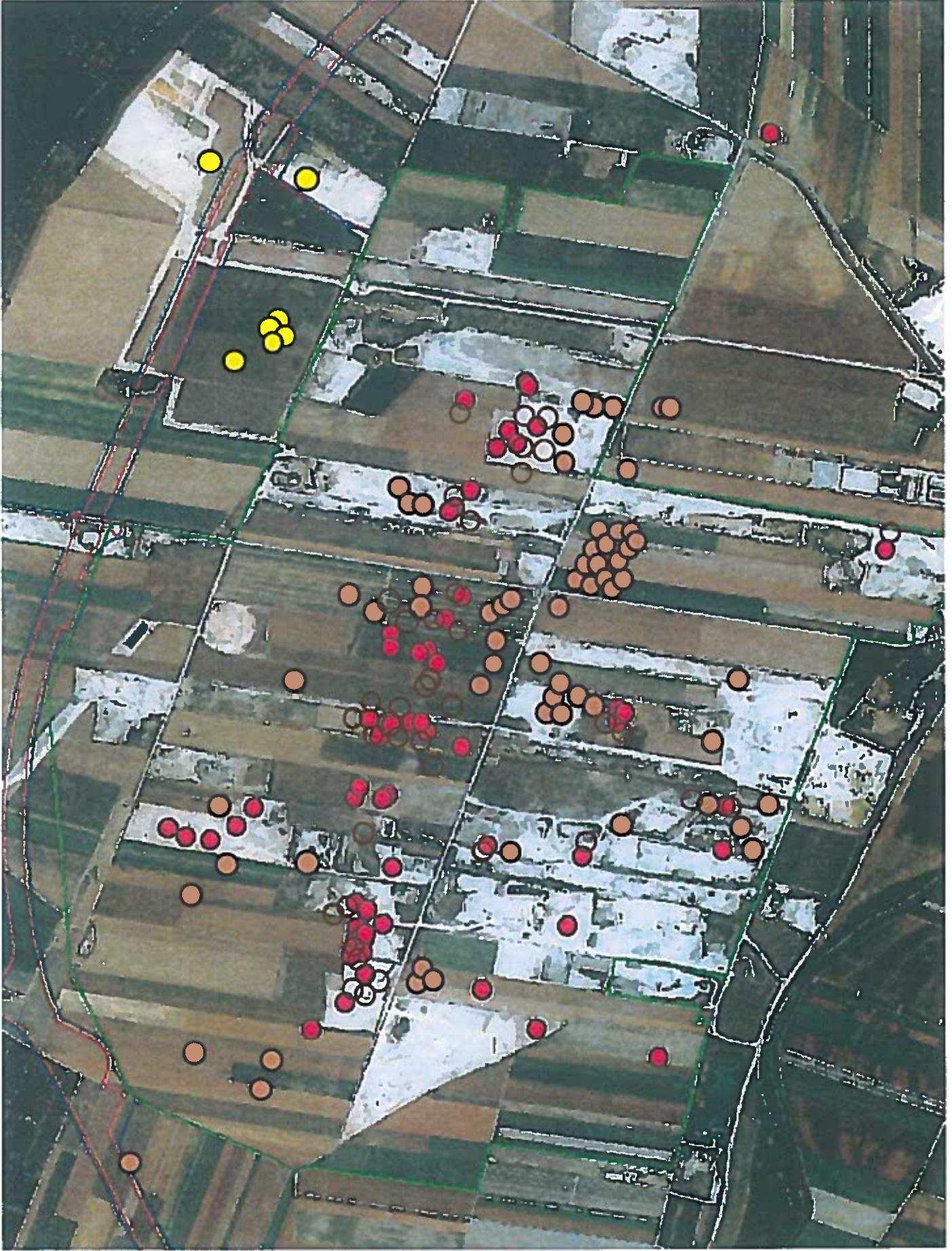


Quelle: Universitäre Studie, Italien, Caccamo 2006





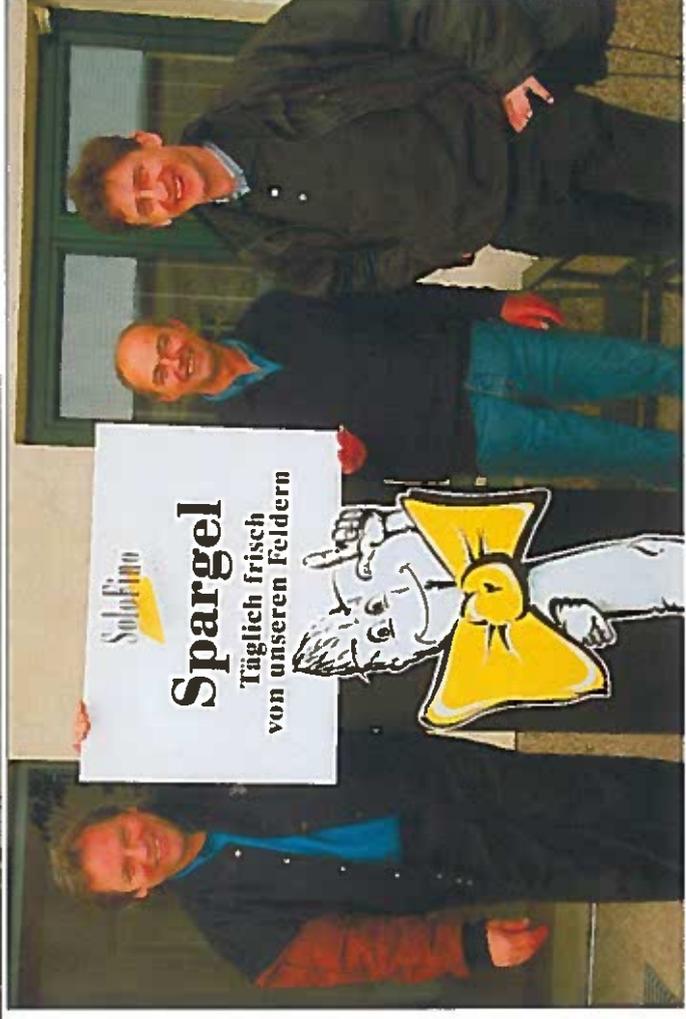
Quelle: LACON, Ransmayr,... Einreichprojekt Marchfeldkogel, Naturverträglichkeitserklärung Seite 44/61



Quelle: ASFiNAG - Überprüfng. der Projektauswirkungen auf Natura 2000-Gebiete, Einlage 3-10.1, Seite 25



Quelle: Haindl, Austro Fiat AFN Baujahr 1925



Quelle: Haindl
v.l.n.r. Wolfgang Puck/Spago Beverly Hills, Theuringer, Haindl

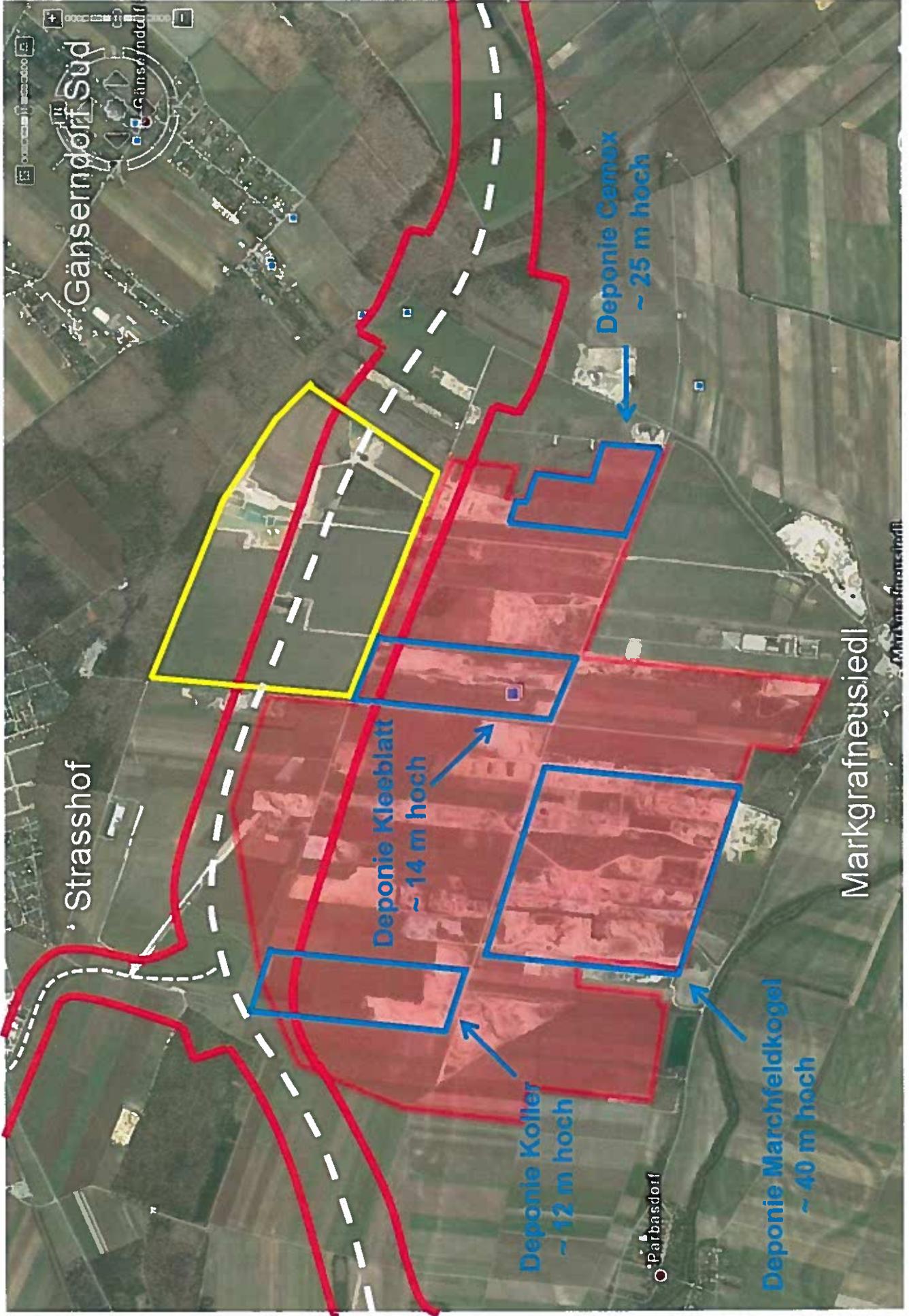


Schmeckt gut, tut gut!

ARONIA- DIE FLOTTE BEERE AUS DEM MARCHFELD!



AB HOF: Familie Haindl, Altes Dorf 16, Markgrafneisiedl



Quelle: Haindl - eigene Bearbeitung diverser Plandarstellungen

**STELLUNGNAHME ZUM MAßNAHMENKATALOG DES
UVGA**

S 8 Marchfeld Schnellstraße
Knoten S 1/S 8 - Gänserndorf/Obersiebenbrunn

Stand: 22.05.2016

INHALTSVERZEICHNIS

1	Stellungnahmen	2
0	Allgemeines	2
01.	Verkehr und Verkehrssicherheit	9
02.	Lärm.....	20
03.	Luftschadstoffe und Klima	22
04.	Humanmedizin	26
05.	Tiere und deren Lebensräume	27
06.	Pflanzen und deren Lebensräume	60
07.	Gewässerökologie und Fischerei	63
08.	Wildökologie, Jagd und Wald	63
09.	Boden und Landwirtschaft	64
10.	Abfallwirtschaft.....	72
11.	Oberflächenwässer und Straßenwässer	74
12.	Hydrogeologie und Grundwasser	76
13.	Raumplanung, Sachgüter, Erholung und Landschaftsbild	77
14.	Kulturgüter	78
15.	Erschütterungen	78
2	Bestätigung der fachlich inhaltlichen Richtigkeit	79

1 STELLUNGNAHMEN

Nachstehend sind die Stellungnahmen der Projektwerberin zu den im Umweltverträglichkeitsgutachten (UVGA) dargestellten Maßnahmen des Maßnahmenkatalogs (Kapitel 6 des UVGA) angeführt:

Im Zuge der Maßnahmenvorschläge wird eine große Anzahl an Berichtspflichten der Projektwerberin an die Behörden vorgegeben. Diese weisen zudem zahlreiche von einander abweichende Fristvorgaben auf. Die Projektwerberin regt zur Vereinfachung der Abwicklung für Projektwerberin und Behörde eine Vereinheitlichung der Vorlagefristen an.

0 ALLGEMEINES

Zu 0.3.

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 und zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen 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).

Stellungnahme:

Der Maßnahmentext spiegelt aus Sicht der Projektwerberin nicht die RVS 04.05.11 wider.

Die Maßnahme ist wie folgt nach RVS 04.05.11 zu adaptieren:

Während der Bauphase hat die Projektwerberin jeweils bis zum 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November eines Kalenderjahres einen Bericht über die Durchführung der im Einreichprojekt enthaltenen und zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen per Ende des vorangegangenen Kalenderquartals an die UVP-Behörde sowie an die mitwirkenden Genehmigungsbehörden zu erstatten (Statusberichte). **Die Umweltbauaufsicht soll sich zu diesen Berichten äußern.** Daneben hat die Umweltbauaufsicht über Aufforderung der UVP-Behörde Sonderberichte vorzulegen. Drei Jahre nach Verkehrsfreigabe hat die

L 6 vom Norden	182 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
L 6 vom Osten	234 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
B 8 vom Norden über Spange B 8	252 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
L 11 vom Norden	156 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
L 11 vom Süden	156 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
L 9 vom Norden	208 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
L 9 vom Süden	117 LKW / von 6 bis 19 Uhr

Für den Baustellenverkehr gesperrte Strecken von Landesstraßen sind in der Planbeilage rot gekennzeichnet, vom Baustellenverkehr laut Einreichprojekt nicht zur Benutzung vorgesehene Strecken sind grau dargestellt.

Für die Zeiträume Werktag Tag und Werktag Abend, Samstag Tag, Samstag Abend und für die Nacht sind die Vorgaben gemäß Maßnahme 2.2 des Teilgutachten Lärm zu berücksichtigen.

In Bezug auf den Zeitraum Nacht gilt, dass gemäß dem Einreichprojekt nur in Ausnahmefällen nachts (22.00 – 6.00 Uhr) gearbeitet wird. LKW-Fahrten sind daher nur in Ausnahmefällen (beispielsweise bei Betonierarbeiten von in einem Zuge herzustellenden Bauteilen) zulässig. Mit diesen Fahrten darf die maximal zulässige Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten für die Querschnitte nicht überschritten werden. Weiters ist die vorherige Zustimmung der Umweltbauaufsicht für Verkehr, Lärm und Luft einzuholen. Diese hat anhand vorzulegender Nachweise festzustellen, dass durch diese Nachtfahrten keine Grenzwertüberschreitungen gemäß BStLärmIV und keine Überschreitung der maximal zulässigen täglichen externen LKW-Fahrten zu erwarten sind.

Die oben angeführte Anzahl an LKW-Fahrten beinhaltet sämtliche An- und Abtransporte, sowie dadurch bedingte Leerfahrten. Für Transporte von Aushubmassen wurde die Verwendung von 3 Achs-LKW's zu Grunde gelegt. Sollten dem entgegen größere Fahrzeuge Verwendung finden, sind die Zahlen entsprechend (im Verhältnis der Kubaturen) abzumindern.

Das Routenkonzept ist auf Grundlage der Beschränkungen für die Baustellenzufahrten in der gegenständlichen Maßnahme, der Beschränkungen gemäß Planbeilage 1 und anhand der Ergebnisse der Detailevaluierung gemäß Maßnahme 2.2 des Teilgutachten Lärm zu erstellen. Im Routenkonzept müssen für alle vorhabensbedingten externen LKW-Fahrten Baustellenein- bzw. Ausfahrt, Quelle, Ziel und die verwendeten Streckenabschnitte zwischen Quelle und Ziel dargelegt werden.

Das Routenkonzept ist spätestens einen Monat vor Beginn der Massenverfuhr mit LKW der UVP-Behörde vorzulegen. Änderungen des Routenkonzepts sind der UVP-Behörde ebenfalls einen Monat vor Inkrafttreten der Änderung vorzulegen.

Die Einhaltung der im Routenkonzept festgelegten Anzahl an LKW-Fahrten ist von der Projektwerberin jedenfalls an allen Querschnitten der Baustellenein- bzw. -ausfahrten mittels geeigneter Maßnahmen (z.B. Seitenradar und Schleifen) unter Angabe der Tagesstunde und Richtung zu überwachen und zu dokumentieren.

Zusammen mit dem Routenkonzept ist der UVP-Behörde ein Monitoringkonzept vorzulegen, das konkrete Vorschläge für die Überprüfung des Routenkonzeptes beinhalten und insbesondere die Art und Weise der Routendokumentation für alle externen LKW-Fahrten und Routen umfassen muss (z.B. GPS-Verfolgung von Quelle bis Ziel über definierte Streckenabschnitte). Zusätzlich ist ein inhaltlich definierter Vorschlag für einen Monitoringbericht vorzulegen.

Die in dem zu erstellenden Routenkonzept festgelegten LKW-Belastungen sind mit der Routendokumentation zu vergleichen. Hierbei sind die Ergebnisse der automatischen Querschnittszählungen gemäß Maßnahme 1.11 des TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit einzubeziehen.

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

Zu 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):

0.8 Erfolgt eine gleichzeitige Errichtung der S 8 West mit der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn (S 1 Lobau), so ist für die S 8 West ein Routenkonzept für den LKW-Baustellenverkehr für die Zeiträume Werktag Tag, Werktag Abend, Samstag Tag, Samstag Abend unter Berücksichtigung des für das Vorhaben S 1 Lobau von der Projektwerberin zu erstellenden Routenkonzeptes (siehe Auflagen Nr. A.III.2.5 und A.III.2.17 im Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 26. März 2015, Zl. BMVIT-312.401/0020-IV/ST-ALG/2015) zu erstellen. Dabei sind folgende Vorgaben einzuhalten:

Die externen LKW-Fahrten bedingt durch die S 8 West sind von Montag bis Samstag mit 252 LKW-Fahrten / 24 h zu begrenzen.

Bei der Erstellung des Routenkonzeptes sind die zulässigen externen LKW-Fahrten an Werktagen (Montag bis Freitag), bedingt durch die S 8 West und die S 1 Lobau, bei den Querschnitten an den Baustellenzufahrten und die Beschränkungen gemäß Planbeilage 1 einzuhalten:

L 3019 von der B 8 aus Norden kommend	252 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
L 3023 von der L 3019 nur Richtung Westen	252 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
L 6 vom Norden	182 LKW / von 6 bis 19 Uhr,

L 6 vom Osten	234 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
B 8 vom Norden über Spange B 8	252 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
L 11 vom Norden	156 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
L 11 vom Süden	156 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
L 9 vom Norden	208 LKW / von 6 bis 19 Uhr,
L 9 vom Süden	117 LKW / von 6 bis 19 Uhr

Für den Baustellenverkehr gesperrte Strecken von Landesstraßen sind in der Planbeilage rot gekennzeichnet, vom Baustellenverkehr laut Einreichprojekt nicht zur Benutzung vorgesehene Strecken sind grau dargestellt.

Für die Zeiträume Werktag Tag und Werktag Abend, Samstag Tag, Samstag Abend und für die Nacht sind die Vorgaben gemäß Maßnahme 2.2 des Teilgutachten Lärm zu berücksichtigen.

In Bezug auf den Zeitraum Nacht gilt, dass gemäß dem Einreichprojekt nur in Ausnahmefällen nachts (22.00 – 6.00 Uhr) gearbeitet wird. LKW-Fahrten sind daher nur in Ausnahmefällen (beispielsweise bei Betonierarbeiten von in einem Zuge herzustellenden Bauteilen) zulässig. Mit diesen Fahrten darf die maximal zulässige Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten für die Querschnitte nicht überschritten werden. Weiters ist die vorherige Zustimmung der Umweltbauaufsicht für Verkehr, Lärm und Luft einzuholen. Diese hat anhand vorzulegender Nachweise festzustellen, dass durch diese Nachtfahrten keine Grenzwertüberschreitungen gemäß BStLärmIV und keine Überschreitung der maximal zulässigen täglichen externen LKW-Fahrten zu erwarten sind.

Die oben angeführte Anzahl an LKW-Fahrten beinhaltet sämtliche An- und Abtransporte, sowie dadurch bedingte Leerfahrten. Für Transporte von Aushubmassen wurde die Verwendung von 3 Achs-LKW's zu Grunde gelegt. Sollten dem entgegen größere Fahrzeuge Verwendung finden, sind die Zahlen entsprechend (im Verhältnis der Kubaturen) abzumindern.

Das Routenkonzept ist auf Grundlage der Beschränkungen für die Baustellenzufahrten in der gegenständlichen Maßnahme, der Beschränkungen gemäß Planbeilage 1 und anhand der Ergebnisse der Detailevaluierung gemäß Maßnahme 2.2 des Teilgutachten Lärm zu erstellen. Im Routenkonzept müssen für alle vorhabensbedingten externen LKW-Fahrten Baustellenein- bzw. Ausfahrt, Quelle, Ziel und die verwendeten Streckenabschnitte zwischen Quelle und Ziel dargelegt werden.

Das Routenkonzept ist spätestens einen Monat vor Beginn der Massenverfuhr mit LKW der UVP-Behörde vorzulegen. Änderungen des Routenkonzepts sind der UVP-Behörde ebenfalls einen Monat vor Inkrafttreten der Änderung vorzulegen.

Die Einhaltung der im Routenkonzept festgelegten Anzahl an LKW-Fahrten ist von der Projektwerberin jedenfalls an allen Querschnitten der Baustellenein- bzw. -ausfahrten mittels geeigneter Maßnahmen (z.B.

Seitenradar und Schleifen) unter Angabe der Tagesstunde und Richtung zu überwachen und zu dokumentieren.

Zusammen mit dem Routenkonzept ist der UVP-Behörde ein Monitoringkonzept vorzulegen, das konkrete Vorschläge für die Überprüfung des Routenkonzeptes beinhalten und insbesondere die Art und Weise der Routendokumentation für alle externen LKW-Fahrten und Routen umfassen muss (z.B. GPS-Verfolgung von Quelle bis Ziel über definierte Streckenabschnitte). Zusätzlich ist ein inhaltlich definierter Vorschlag für einen Monitoringbericht vorzulegen.

Die in dem zu erstellenden Routenkonzept festgelegten LKW-Belastungen sind mit der Routendokumentation zu vergleichen. Hierbei sind die Ergebnisse der automatischen Querschnittszählungen gemäß Maßnahme 1.11 des TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit einzubeziehen.

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

Stellungnahme:

Bei den Angaben im Baukonzept und in der Schalltechnischen Untersuchung Bauphase handelt es sich bei der Anzahl der Lkw-Fahrbewegungen um monatliche Durchschnittswerte; die als Größenordnung zu verstehen sind und keine Maximalwerte der Fahrbewegungen in 24/h darstellen. Zudem sind in der Lärmtechnischen Untersuchung, Einlage WU 2-01, nur die Fahrten ausgewiesen, die jedenfalls eine irrelevante Verkehrslärmzunahme von max <1dB bewirken. Die möglichen Grenzwerte der BStLärmIV werden bei weitem damit nicht ausgeschöpft. Die tatsächlich auftretenden Fahrten können erst mit Vorliegen des in Maßnahme 1.4 vorgeschriebenen Routenkonzeptes fixiert werden.

Somit geht aus der Formulierung der Maßnahme nicht ausreichend hervor, dass bei Nachweis der Einhaltung der Vorgaben und Grenzwerte nach BStLärmIV §10 und unter Einhaltung der Maßnahme 1.4 auch mehr LKW-Fahrten zulässig sein können.

Im Fachbereich Luftschadstoffe wurde in der Auswirkungsanalyse für das ungünstigste Baujahr von einem Jahresverkehrsaufkommen von 83.300 LKW-Fahrbewegungen im externen Straßennetz ausgegangen. Im Jahresdurchschnitt ergeben sich somit bei 312 Arbeitstagen 267 Fahrten pro Tag. Für die Beurteilung von Jahresmittelwerten ist es unerheblich, wenn es zu Tagesschwankungen der Lkw-Fahrten kommt, sofern das Gesamtaufkommen gleichbleibt. Tagesschwankungen wurden bei der Beurteilung von Kurzzeitwerten (TMW-max, HMW-max) durch den Aufschlagsfaktor 2 berücksichtigt, wobei hier die Emissionsgrenzwerte in der Gesamtbelastung sicher eingehalten werden und daher auch größere Tagesschwankungen aus Sicht des Fachbereiches Luft zulässig sind. Eine Beschränkung der Fahrten auf eine maximale Tagesmenge je Zulaufstrecke, wie oben angeführt, lässt sich daher aus Sicht der Luftreinhaltung nicht ableiten.

Diese Maßnahme stellt mit der Festlegung einer festen Obergrenze eine sehr starre und unflexible Einschränkung im Bauablauf dar, die zu unverhältnismäßigen Verlängerungen der Bauzeit führt. Insbesondere vorübergehende, kurzfristige Verlagerungen von Routen sind damit praktisch kaum möglich. Mit Maßnahme 1.4 ist ohnedies ein Routenkonzept vorzulegen, welches auch einzuhalten ist.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, den Maßnahmenvorschlag entfallen zu lassen:

Alternativ wird seitens der Projektwerberin eine Umformulierung der Maßnahmen 07 / 08 angeregt:

Im Zeitraum Montag bis Samstag ist ~~die maximale Anzahl an~~ bei Einhaltung von täglichen externen LKW-Fahrten für die gesamte Baustelle des Vorhabens mit 252 Lkw-Fahrten / 24 h je Streckenabschnitt unter Einhaltung der unten definierten Einschränkungen der Lkw-Verkehr aus dem Baubetrieb auf öffentlichen Straßen irrelevant. Bei darüber hinausgehenden Lkw-Fahrten sind gemäß Maßnahme 2.2 die entsprechenden Nachweise zu führen.

~~Zusätzlich sind~~ An Werktagen (Montag bis Freitag) sind bei der Aufteilung dieser 252 der LKW-Fahrten auf verschiedene Routen die folgenden maximal zulässigen externen LKW-Fahrten bei den Querschnitten an den Baustellenzufahrten und ~~die den Beschränkungen gemäß Planbeilage 1 einzuhalten irrelevant:~~

- | | |
|-------------------|-----------------------------|
| - L 6 vom Norden | 182 LKW / von 6 bis 19 Uhr, |
| - L 6 vom Osten | 234 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 |

01. VERKEHR UND VERKEHRSSICHERHEIT

Zu 1.1

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 Kap. 6. des TGA01 Verkehr und Verkehrssicherheit festgelegt. Die Festlegung dieser maximal zulässigen Lkw-Belastungen während der Bauphase ergibt sich laut Kap. 4.1 aus den TGA02 Lärm und TGA03 Luftschadstoffe und Klima bzw. laut Anhang 5 in Einlage WU02-01. Die Details dieser Maßnahme sind in der Maßnahme (0.7) und (0.8) des Maßnahmenkataloges 0.Allgemeines dokumentiert.

Stellungnahme:

Wie zu 07. Und 0.8 angeführt: Bei den Angaben im Baukonzept und in der Schalltechnischen Untersuchung Bauphase handelt es sich bei der Anzahl der Lkw-Fahrbewegungen um monatliche Durchschnittswerte; die als Größenordnung zu verstehen sind und keine Maximalwerte der Fahrbewegungen in 24/h darstellen. Zudem sind in der Lärmtechnischen Untersuchung, Einlage WU 2-01, nur die Fahrten ausgewiesen, die jedenfalls eine irrelevante Verkehrslärmzunahme von max <1dB bewirken. Die möglichen Grenzwerte der BStLärmIV werden bei weitem damit nicht ausgeschöpft. Die tatsächlich auftretenden Fahrten können erst mit Vorliegen des in Maßnahme 1.4 vorgeschriebenen Routenkonzeptes fixiert werden.

Schon die erwähnte Einlage WU 2-01, Anhang 5, lässt deutlich mehr LKW-Fahrten als die zitierte Planbeilage 1 des UVGA zu.

Im Fachbereich Luftschadstoffe wurde in der Auswirkungsanalyse für das ungünstigste Baujahr von einem Jahresverkehrsaufkommen von 83.300 LKW-Fahrbewegungen im externen Straßennetz ausgegangen. Im Jahresdurchschnitt ergeben sich somit bei 312 Arbeitstagen 267 Fahrten pro Tag. Für die Beurteilung von Jahresmittelwerten ist es unerheblich, wenn es zu Tagesschwankungen der Lkw-Fahrten kommt, sofern das Gesamtaufkommen gleichbleibt. Tagesschwankungen wurden bei der Beurteilung von Kurzzeitwerten (TMW-max, HMW-max) durch den Aufschlagsfaktor 2 berücksichtigt, wobei hier die Emissionsgrenzwerte in der Gesamtbelastung sicher eingehalten werden und daher auch größere Tagesschwankungen aus Sicht des Fachbereiches Luft zulässig sind. Eine Beschränkung der Fahrten auf eine maximale Tagesmenge je Zulaufstrecke, wie oben angeführt, lässt sich daher aus Sicht der Luftreinhaltung nicht ableiten.

Diese Maßnahme stellt mit der Festlegung einer festen Obergrenze eine sehr starre und unflexible Einschränkung im Bauablauf dar, die zu unverhältnismäßigen Verlängerungen der Bauzeit führt. Insbesondere vorübergehende, kurzfristige Verlagerungen von Routen sind damit praktisch kaum möglich. Mit Maßnahme 1.4 ist ohnedies ein Routenkonzept vorzulegen, welches auch einzuhalten ist.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

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 **sowie deren Art sind unter Bedachtnahme des Routen- und Monitoringkonzeptes** in Kap. 6. des TGA01 Verkehr und Verkehrssicherheit festgelegt.

Zu 1.2

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 anzukündigen.

Stellungnahme:

Aus Sicht der Projektwerberin ist eine Dokumentation im Zuge der Berichtspflichten nach Maßnahmenvorschlag 0.3. ausreichend.

Die Projektwerberin schlägt daher vor die Maßnahme wie folgt zu adaptieren:

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 in den Statusberichten festzuhalten**. Notwendige und zumutbare Sperren sind durch eine langfristige Informationsarbeit anzukündigen.

Zu 1.4

1.4 Für die Bauphase der S8 West ist durch den Bauwerber vor Baubeginn die Erarbeitung eines Routen- und Monitoringkonzeptes des Lkw-Baustellenverkehrs (siehe TGA02 Lärm und Luftschadstoffe und Klima) inklusive eines Konzeptes zur Beweissicherung für das betroffene öffentliche Straßennetz durchzuführen. Die Details dieser Maßnahme sind in der Maßnahme (0.7) und (0.8) des Maßnahmenkataloges 0. Allgemeines dokumentiert.

Stellungnahme:

Bei den Angaben im Baukonzept und in der Schalltechnischen Untersuchung Bauphase handelt es sich bei der Anzahl der Lkw-Fahrbewegungen um monatliche Durchschnittswerte; die als Größenordnung zu verstehen sind und keine Maximalwerte der Fahrbewegungen in 24/h darstellen. Zudem sind in der Lärmtechnischen Untersuchung, Einlage WU 2-01, nur die Fahrten ausgewiesen, die jedenfalls eine irrelevante Verkehrslärmzunahme von max <1dB bewirken. Die möglichen Grenzwerte der BStLärmIV werden bei weitem damit nicht ausgeschöpft. Die tatsächlich auftretenden Fahrten können erst mit Vorliegen des in Maßnahme 1.4 vorgeschriebenen Routenkonzeptes fixiert werden.

Im Fachbereich Luftschadstoffe wurde in der Auswirkungsanalyse für das ungünstigste Baujahr von einem Jahresverkehrsaufkommen von 83.300 LKW-Fahrbewegungen im externen Straßennetz ausgegangen. Im Jahresdurchschnitt ergeben sich somit bei 312 Arbeitstagen 267 Fahrten pro Tag. Für die Beurteilung von Jahresmittelwerten ist es unerheblich, wenn es zu Tagesschwankungen der Lkw-Fahrten kommt, sofern das Gesamtaufkommen gleichbleibt. Tagesschwankungen wurden bei der Beurteilung von Kurzzeitwerten (TMW-max, HMW-max) durch den Aufschlagsfaktor 2 berücksichtigt, wobei hier die Emissionsgrenzwerte in der Gesamtbelastung sicher eingehalten werden und daher auch größere Tagesschwankungen aus Sicht des Fachbereiches Luft zulässig sind. Eine Beschränkung der Fahrten auf eine maximale Tagesmenge je Zulaufstrecke, wie oben angeführt, lässt sich daher aus Sicht der Luftreinhaltung nicht ableiten.

Diese Maßnahme stellt mit der Festlegung einer festen Obergrenze eine sehr starre und unflexible Einschränkung im Bauablauf dar, die zu unverhältnismäßigen Verlängerungen der Bauzeit führt. Insbesondere vorübergehende, kurzfristige Verlagerungen von Routen sind damit praktisch kaum möglich. Mit Maßnahme 1.4 ist ohnedies ein Routenkonzept vorzulegen, welches auch einzuhalten ist.

Unter diesem Gesichtspunkt wird nachstehende Umformulierung vorgeschlagen:

Für die Bauphase der S8 West ist durch den Bauwerber vor Baubeginn die Erarbeitung eines Routen- und Monitoringkonzeptes des Lkw-Baustellenverkehrs (siehe TGA02 Lärm und Luftschadstoffe und Klima)

inklusive eines Konzeptes zur Beweissicherung für das betroffene öffentliche **Straßennetz in bebauten Gebieten unter Bedachtnahme von Maßnahme 2.2** durchzuführen.

Zu 1.5

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 (siehe Kap. 4.1.2 des Teilgutachtens 01). Die ASFINAG ist verpflichtet, sich 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 im Rahmen der Berichterstattung über die Durchführung der im Einreichprojekt enthaltenen und zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen im vorangegangenen Kalenderquartal an die UVP-Behörde sowie an die mitwirkenden Genehmigungsbehörden Bericht zu erstatten (Statusberichte).

Stellungnahme:

Bezüglich der Prognoseverkehrsbelastungen ist es möglich, dass Verkehrssteigerungen nicht dem Vorhaben der S8 zuordenbar sind, sondern andere Ursachen wie z.B. neue Nutzungen etc. haben, die nicht im räumlichen und sachlichen Zusammenhang mit der S8 stehen.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Während des Betriebes sind Maßnahmen zur nachhaltigen Sicherung der in der UVE dargestellten Entlastungen des untergeordneten Straßennetzes dann notwendig, wenn der prognostizierte, **der S8 zuordenbare, Verkehr** im entlasteten Straßennetz überschritten wird (siehe Kap. 4.1.2 des Teilgutachtens 01). Die ASFINAG ist verpflichtet, sich 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 im Rahmen der Berichterstattung über die Durchführung der im Einreichprojekt enthaltenen und zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen im vorangegangenen Kalenderquartal an die UVP-Behörde sowie an die mitwirkenden Genehmigungsbehörden Bericht zu erstatten (Statusberichte).

Zu 1.8

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.

Stellungnahme:

Aus rein verkehrstechnischer Sicht sind die in der Maßnahme beschriebenen getrennten Links- und Rechtsabbiegestreifen nicht erforderlich. Aus rein verkehrstechnischer Sicht sind die in der Maßnahme beschriebenen getrennten Links- und Rechtsabbiegestreifen nicht erforderlich. Die Berechnung der Leistungsfähigkeit der unregelmäßigen Knoten gemäß RVS 03.05.12 ergibt für alle drei angeführten Teilknotenpunkte eine Beurteilung der Qualitätsstufe mit „gut“ bei einer maximalen Auslastung von 0,38 (ASt Deutsch-Wagram), 0,62 (ASt Markgrafneusiedl und ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn). Die 95%-Staulängen des gemeinsamen Aufstellstreifens für die Mischströme (Links- und Rechtsabbieger) betragen 11 m (ASt Deutsch-Wagram), 29 m (ASt Markgrafneusiedl) und 28 m (ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn). Bei allen drei Anschlussstellen weist die entsprechende Rampe eine Länge von mehr als 150 m auf.

Die Projektwerberin schlägt daher den Entfall des Maßnahmenvorschlages vor.

Zu 1.9

1.9 Monitoring durch automatische Querschnittszählstellen an den Ein- und Ausfahrten der Baustellen

Die maximal zulässige Lkw-Belastungen an allen in der UVE definierten Baustellenein- und -ausfahrten mit max. 252 Lkw/Tag und beiden Richtungen (oder je Straßenabschnitt auch darunter) sowie im umliegenden Straßennetz gem. Anhang 5 in der Einlage WU02.01, dem TGA02 Lärm und TGA03 Luftschadstoffe und Klima begrenzt, um eine umweltverträgliche Abwicklung des Baustellenverkehrs sicherzustellen. Zu diesem Zweck ist an allen Baustellenein- und -ausfahrten während der gesamten Bauphase permanent durch automatische Verkehrszählungen mit Unterscheidung des Schwerverkehrs von den übrigen Kfz die ein- und ausfahrenden Kfz (z.B. durch Seitenradar und Schleifen) zu zählen, zu dokumentieren und mit den maximal zulässigen Lkw-Belastungen laufend zu vergleichen. Diese Ergebnisse sind monatlich der Umweltbauaufsicht zu übergeben.

Im Falle einer zeitlich überlappenden Bauphase der S8 West mit der S1 ist die maximal zulässige Lkw-Belastungen des umliegenden Straßennetzes laut dem Routenkonzept zur S1 Lobau einzurechnen, um eine umweltverträgliche Abwicklung des Baustellenverkehrs sicherzustellen.

Falls eine Änderung in den Anordnungen der Baustellenaus- und -einfahrten erfolgt, gilt grundsätzlich, dass jede Ein- und Ausfahrt in der gleichen Art zu kontrollieren ist. Diese Ergebnisse sind laufend zu kontrollieren und zu dokumentieren sowie der Umweltbauaufsicht monatlich zu übergeben. Im Zuge des Statusberichts sind diese Ergebnisse quartalsweise der Umweltbehörde zu übermitteln.

Stellungnahme:

Bei den Angaben im Baukonzept und in der Schalltechnischen Untersuchung Bauphase handelt es sich bei der Anzahl der Lkw-Fahrbewegungen um monatliche Durchschnittswerte, die als Größenordnung zu verstehen sind und keine Maximalwerte der Fahrbewegungen in 24/h darstellen. Zudem sind in der Lärmtechnischen Untersuchung, Einlage WU 2-01, nur die Fahrten ausgewiesen, die jedenfalls eine irrelevante Verkehrslärmzunahme von max <1dB bewirken. Die möglichen Grenzwerte der BStLärmIV werden bei weitem damit nicht ausgeschöpft. Die tatsächlich auftretenden Fahrten können erst mit Vorliegen des in Maßnahme 1.4 vorgeschriebenen Routenkonzeptes fixiert werden.

Im Fachbereich Luftschadstoffe wurde in der Auswirkungsanalyse für das ungünstigste Baujahr von einem Jahresverkehrsaufkommen von 83.300 LKW-Fahrbewegungen im externen Straßennetz ausgegangen. Im Jahresdurchschnitt ergeben sich somit bei 312 Arbeitstagen 267 Fahrten pro Tag. Für die Beurteilung von Jahresmittelwerten ist es unerheblich, wenn es zu Tagesschwankungen der Lkw-Fahrten kommt, sofern das Gesamtaufkommen gleichbleibt. Tagesschwankungen wurden bei der Beurteilung von Kurzzeitwerten (TMW-max, HMW-max) durch den Aufschlagsfaktor 2 berücksichtigt, wobei hier die Emissionsgrenzwerte in der Gesamtbelastung sicher eingehalten werden und daher auch größere Tagesschwankungen aus Sicht des Fachbereiches Luft zulässig sind. Eine Beschränkung der Fahrten auf eine maximale Tagesmenge je Zulaufstrecke, wie oben angeführt, lässt sich daher aus Sicht der Luftreinhaltung nicht ableiten.

Diese Maßnahme stellt mit der Festlegung einer festen Obergrenze eine sehr starre und unflexible Einschränkung im Bauablauf dar, die zu unverhältnismäßigen Verlängerungen der Bauzeit führt. Insbesondere vorübergehende, kurzfristige Verlagerungen von Routen sind damit praktisch kaum möglich. Für temporäre, kurzfristige Verlegungen von und/oder Baustellenein- oder ausfahrten ist der Aufwand für die Kontrolle der Fahrzeugmengen unverhältnismäßig hoch. Mit Maßnahme 1.4 ist ohnedies ein Routenkonzept vorzulegen, welches auch einzuhalten ist.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

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 **gem. dem vorzulegenden Routenkonzept gem. Maßnahme 1.4 zu monitoren**, um eine umweltverträgliche Abwicklung des Baustellenverkehrs sicherzustellen. Zu diesem Zweck ist an allen Baustellenein- und -ausfahrten während der gesamten Bauphase permanent durch automatische

Verkehrszählungen mit Unterscheidung des Schwerverkehrs von den übrigen Kfz die ein- und ausfahrenden Kfz (z.B. durch Seitenradar und Schleifen) zu zählen, zu dokumentieren und mit den maximal zulässigen Lkw-Belastungen laufend zu vergleichen. Diese Ergebnisse sind monatlich der Umweltbauaufsicht zu übergeben.

Im Falle einer zeitlich überlappenden Bauphase der S8 West mit der S1 ist die maximal zulässige Lkw-Belastungen des umliegenden Straßennetzes laut dem Routenkonzept zur S1 Lobau einzurechnen, um eine umweltverträgliche Abwicklung des Baustellenverkehrs sicherzustellen.

Falls eine Änderung in den Anordnungen der Baustellenaus- und -einfahrten erfolgt, gilt grundsätzlich, dass jede Ein- und Ausfahrt in der gleichen Art zu kontrollieren ist. Diese Ergebnisse sind laufend zu kontrollieren und zu dokumentieren sowie der Umweltbauaufsicht monatlich zu übergeben. Im Zuge des Statusberichts sind diese Ergebnisse quartalsweise der Umweltbehörde zu übermitteln.

Zu 1.10

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 Quelle, Ziel, Route unter Angabe der benutzten Streckenabschnitte des Straßennetzes, Lkw-Art, Tageszeit und Datum umfassen.

Stellungnahme:

Die in der Maßnahme beschriebenen Vorgaben zum Monitoringkonzept beinhaltet Tätigkeiten, die im Bauablauf nicht durchführbar sind. Die exakte Aufzeichnung der Quelle, des Ziels, der Route, der Lkw-Art, der Tageszeit und des Datums für alle Lkw-Fahrten ist aufgrund des dadurch entstehenden Aufwandes speziell für die Dokumentation der Tageszeit und Datum nicht möglich. Abgesehen davon stellt dies einen überschießenden administrativen Aufwand sowohl bei der Behörde und bei der Bauwerberin dar (allein bei Annahme der angegebenen 252 LKW-Fahrten ergeben sich zusätzlich 15.120 dokumentierte Fahrtnachweise pro Quartal im Zuge der Dokumentation gem. Maßnahme 0.3.).

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Monitoring der Lkw-Routen

Das Monitoringkonzept muss alle Informationen für die Überprüfung des Routenkonzeptes beinhalten. **Die nachweisliche Dokumentation hat über das Fahrtenbuch zu erfolgen.**

Zu 1.11**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 Maßnahme (1.1)). Die Querschnittszählung dient zum Vergleich der Lkw-Belastungen laut Routenmonitoring und den Querschnittszählungen. Bei Überschreiten der maximal zulässigen Lkw-Fahrten je Streckenabschnitt Belastung des Bestandes + Lkw-belastung durch die Baumaßnahme der S8 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 in Koordination mit den TGA2 Lärm, TGA3 Luftschadstoffe und Klima sowie TGA15 Erschütterungen **festgelegt** und gegebenenfalls in Abhängigkeit des vorzulegenden Routen- und Monitoring-Konzeptes **bei Überlappung der Bauphase** der S8. West und S1 im Einvernehmen mit der UVP-Behörde anzupassen. Die Lage der Querschnittszählstellen ist mit jenen zu den parallel durchzuführenden Schadstoffmessungen abgestimmt.

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 Gänserndorf/Obersiebenbrunn

Querschnittszählung an der L11 in Gänserndorf 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 Strásshof.

Stellungnahme:

Aus Sicht der Projektwerberin können die gem. o.a. Maßnahmenvorschlag zu überwachenden Querschnitte erst nach Vorlage der Routenkonzeptes definiert werden.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

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 **gem. Routenkonzept maximal zulässigen Lkw-Fahrten** kontrolliert sowie monatlich der Umweltbauaufsicht übergeben werden. Die Querschnittszählung dient zum Vergleich der Lkw-Belastungen laut Routenmonitoring und den Querschnittszählungen. Bei Überschreiten der **gem. Routenkonzept maximal zulässigen Lkw-Fahrten** je Streckenabschnitt Belastung des Bestandes + Lkw-belastung durch die Baumaßnahme der S8 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. Die Querschnittszählstellen sind in Koordination mit den TGA2 Lärm, TGA3 Luftschadstoffe und Klima sowie TGA15 Erschütterungen **festzulegen** und gegebenenfalls in Abhängigkeit des vorzulegenden Routen- und Monitoring-Konzeptes bei Überlappung der Bauphase der S8 West und S1 im Einvernehmen mit der UVP-Behörde anzupassen. Die Lage der Querschnittszählstellen ist mit jenen zu den parallel durchzuführenden Schadstoffmessungen **abzustimmen**.

Zu 1.13

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 Straßenabschnitten sind mit Hilfe von Stichproben der Querschnittszählungen

- beginnend im Jahr vor der Inbetriebnahme der S8 West und
- ein Jahr nach der Inbetriebnahme der S8 West,
- sowie alle 5 Jahre (z.B. 2020, 2025) und in Fortsetzung bis 2030
- 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 kompensatorische Maßnahmen (z.B. verkehrsberuhigende Maßnahmen mit der zuständigen Behörde) einzuleiten, 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, abgestimmt mit den TGA02 Lärm, TGA03 Luftschadstoffe und Klima, dem TGA15 Erschütterungen und TGA05 Tiere und deren Lebensraum 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 Gänserndorf/Obersiebenbrunn

Querschnittszählung an der L11 in Gänserndorf 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 Helmahof-Straße vor der Park&Ride-Anlage nördlich der Bahn im Bereich der Gemeinde Deutsch-Wagram Ortszentrums.

Stellungnahme:

Verkehrszählungen auf der S8 werden selbstverständlich durchgeführt. Im untergeordneten Netz werden die Zählstellen des Landes NÖ herangezogen. Die angeführten Querschnitte erscheinen aufgrund der Anzahl überschießend.

Die Verkehrsprognose baut auf der absehbaren Raumentwicklung zum Zeitpunkt der Erstellung des Einreichprojektes auf. Seitens der Projektwerberin wird darauf hingewiesen, dass durch allfällige andere nicht im Dispositionsbereich der Projektwerberin liegende Projekte oder Raumentwicklungen zusätzliche verkehrliche Wirkungen auftreten können, die den Entlastungseffekten der S8 entgegenstehen. Der Ausgleich dieser zusätzlichen Effekte ist im Zuge der jeweiligen Projekte umzusetzen.

Der Schutz der Anrainer hinsichtlich Belastungen wird im Zuge des Monitorings Lärm und Luft sichergestellt. Dieser Maßnahmenvorschlag wird daher aus Sicht der Projektwerberin durch weitere Monitoringmaßnahmen bereits inhaltlich abgedeckt.

Die Setzung verkehrsbeschränkender Maßnahmen im Sinne der STVO auf dem untergeordneten Straßennetz liegt außerhalb des Dispositionsbereiches der Projektwerberin. Zur Setzung dieser Maßnahmen sind ausschließlich die Verkehrsbehörden zuständig. Ebenso wenig hat die Projektwerberin ein durchsetzbares Recht darauf, dass die zuständigen Straßenerhalter gemeinsam mit ihr derartige Maßnahmen konzipieren.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

....

Wenn in einem Jahr der Zählung keine prognostizierten Ergebnisse eines Planfalles vorliegen, so ist zwischen den relevanten Planfällen für 2019 und 2025 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 **durch den vom Vorhaben induzierten Verkehr** an relevanten Stellen überschritten werden. **Jedenfalls ist zu prüfen, ob etwaige Überschreitungen der S 8 bzw. derer vom genehmigten Projekt abweichender Verkehrswirksamkeit zuzuordnen sind.** Ist dies der Fall so hat die Projektwerberin im Falle von Überschreitungen im betroffenen untergeordneten Straßennetz mit der zuständigen Behörde geeignete Maßnahmen zur nachhaltigen Sicherung der prognostizierten Entlastungswirkung zu erörtern.

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.

02. LÄRM

Hinweis: Gemäß den o.a. Stellungnahmen sind in sämtlichen Maßnahmenvorschlägen die Verweise auf die Maßnahmen 0.7 und 0.8 anzupassen.

Zu 2.19

2.19 Sollten Beschwerden wegen übermäßiger Lärmimmissionen einlangen, sind von der Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 für den Fachbereich Lärm geeignete Maßnahmen (z. B. Schalldämpfer, Abschirmeinrichtungen, Reduzierung oder Veränderung des Einsatzes von Geräten, Geschwindigkeitsbeschränkungen) einzuleiten. Wenn die nachweislichen Maßnahmen zu keiner nach Ansicht der Anrainer zufriedenstellenden Lösung führen, sind von der Umweltbauaufsicht Messungen des Lärms gemäß der ÖNORM S 5004 (Messung von Schallimmissionen) zu veranlassen. Örtlichkeit, Messzeitpunkte und Dauer sind von der Umweltbauaufsicht festzulegen. Die Immissionen sind dabei unter Beachtung von § 11 (2) BStLärmIV mit einem Anpassungswert zu versehen. Unter Berücksichtigung der Einwirkzeit und Bezugszeiten sind die Baulärmindizes gemäß §3 (2) BStLärmIV zu ermitteln und den Grenzwerten nach § 10 (4) BStLärmIV gegenüberzustellen. Sollten sich dabei Überschreitungen ergeben, sind Maßnahmen (z.B. bauseitige (aktive) Maßnahmen) zur Minderung unter die Grenzwerte zu setzen.

Stellungnahme:

Gemäß der vorliegenden Formulierung sind Reduzierungsmaßnahmen zu setzen - ohne zu wissen ob denn tatsächlich Überschreitungen der Grenzwerte vorliegen. Die Beschwerden können also "gerechtfertigt" sein oder auch nicht. Die vorgegebene Abfolge bei Beschwerden mit Einleitung von Maßnahmen vor Prüfung der Einhaltung der Grenzwerte ist daher abzulehnen. Die Reihenfolge der Maßnahmeninhalte soll das tatsächlich erforderliche Procedere beschreiben: Entgegennahme der Beschwerde – Feststellen der Ursache – Schallmessungen – Überprüfen der Einhaltung der Grenzwerte – Maßnahmen – Kontrollmessung.

Der letzte Satz ist eine Vorwegnahme der Maßnahme 2.21 und kann demnach entfallen.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Sollten Beschwerden wegen übermäßiger Lärmimmissionen einlangen, sind von der **Konsenswerberin bzw. den verantwortlichen Organen der Umweltbaubegleitung** gemäß RVS 04.05.11 für den Fachbereich Lärm **die Ursachen zu eruieren und bei festgestellten Grenzwertüberschreitungen** geeignete Maßnahmen (z.B. Schalldämpfer, Abschirmeinrichtungen, Reduzierung oder Veränderung des Einsatzes von Geräten, Geschwindigkeitsbeschränkungen) einzuleiten. **Dazu sind von der Konsenswerberin bzw. den verantwortlichen Organen der Umweltbaubegleitung unverzüglich** Messungen des Lärms gemäß der ÖNORM S 5004 (Messung von Schallimmissionen) zu veranlassen. Örtlichkeit, Messzeitpunkte und Dauer sind von der **Konsenswerberin bzw. den verantwortlichen Organen der Umweltbaubegleitung** festzulegen. Die Immissionen sind dabei unter Beachtung von § 11 (2) BStLärmIV mit einem Anpassungswert zu versehen. Unter Berücksichtigung der Einwirkzeit und Bezugszeiten sind die Baulärmindizes gemäß §3 (2) BStLärmIV zu ermitteln und den Grenzwerten nach § 10 (4) BStLärmIV gegenüberzustellen.

Zu 2.20

2.20 Kontrollmessungen sind halbjährlich, bzw. jedoch mindestens einmal pro Bauphase während repräsentativem Baubetrieb, im Bereich der jeweils nächstgelegenen Anrainer durchzuführen. Die Messungen des Lärms gemäß der ÖNORM S 5004 (Messung von Schallimmissionen) sind von der Umweltbauaufsicht zu veranlassen. Örtlichkeit, Messzeitpunkte und Dauer sind von der Umweltbauaufsicht festzulegen. Die Immissionen sind dabei unter Beachtung von § 11 (2) BStLärmIV mit einem Anpassungswert zu versehen. Unter Berücksichtigung der Einwirkzeit und Bezugszeiten sind die Baulärmindizes gemäß § 3 (2) BStLärmIV zu ermitteln und den Grenzwerten nach §10 (4) BStLärmIV gegenüberzustellen. Sollten sich dabei Überschreitungen ergeben, sind Maßnahmen (z.B. bauseitige (aktive) Maßnahmen) zur Minderung unter die Grenzwerte zu setzen.

Stellungnahme:

Der letzte Satz ist eine Vorwegnahme der Maßnahme 2.21 und kann daher entfallen.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

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 **Konsenswerberin bzw. den verantwortlichen Organen der Umweltbaubegleitung** zu veranlassen. Örtlichkeit, Messzeitpunkte und Dauer sind von der **Konsenswerberin bzw. den verantwortlichen Organen der Umweltbaubegleitung** festzulegen. Die Immissionen sind dabei unter Beachtung von § 11 (2) BStLärmIV mit einem Anpassungswert zu versehen. Unter Berücksichtigung der Einwirkzeit und Bezugszeiten sind die Baulärmindizes gemäß § 3 (2) BStLärmIV zu ermitteln und den Grenzwerten nach §10 (4) BStLärmIV gegenüberzustellen.

03. LUFTSCHADSTOFFE UND KLIMA

Zu 3.1 und 3.20

3.1 Es sind emissionsarme Baumaschinen nach Stand der Technik einzusetzen. Als Mindeststandard sind Arbeitsmaschinen der Emissionsklasse Stufe IIIa gemäß Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (BGBl. II Nr.136/2005) vorzusehen. Die Stammdatenblätter der eingesetzten Baumaschinen sind der Umweltbauaufsicht unaufgefordert vorzulegen. Die Umweltbauaufsicht hat stichprobenartig wiederkehrende Überprüfungen der eingesetzten Maschinen und schweren Nutzfahrzeuge (SNFZ) durchzuführen und zu protokollieren."

und

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."

Stellungnahme:

Verwendungsbeschränkungen für mobile technische Einrichtungen, Maschinen und Geräte in IG-L Sanierungsgebieten sind in der IG-L Off-RoadV (BGBl. II 76/2013) und die Emissionsstandards in der MOT-V (BGBl. II 136/2005) geregelt. Emissionsstandards für schwere Nutzfahrzeuge mit Zulassung auf Straßen unterliegen den EURO-Klassen.

Die Maßnahmenvorschläge 3.1 und 3.20 sollten zusammengefasst und wie folgt geändert werden:

Der Emissionsstandard der eingesetzten mobilen technischen Einrichtungen, Maschinen und Geräte hat der Stufe IIIA oder höher nach MOT-V (BGBl. II 136/2005) sowie der IG-L Off-RoadV (BGBl. II 76/2013) zu entsprechen. Die Stammdatenblätter der eingesetzten Baumaschinen sind der Umweltbauaufsicht unaufgefordert vorzulegen. Die Umweltbauaufsicht hat stichprobenartig wiederkehrende Überprüfungen der eingesetzten Maschinen durchzuführen und zu protokollieren.

Zu 3.12

3.12 Die Errichtung und der Betrieb von Material-, Erdaushub- oder Humuszwischenlagern, Baulager, Materialaufbereitungen, Asphaltmischanlagen und dergleichen sind nur in einem Mindestabstand von 500m von Wohnanrainern zulässig, sofern sie nicht bereits in den Ausbreitungsberechnungen der Bauphase berücksichtigt sind.

Stellungnahme:

Sollten unter „Baulager“ Baustelleneinrichtungsflächen zu verstehen sein, ist gegenständliche Regelung für diese Flächen nicht erforderlich, da auf Baustelleneinrichtungsflächen keine emissionsrelevanten Tätigkeiten durchgeführt werden.

Zusätzlich erscheint eine Reduzierung des Mindestabstandes von 500 m auf 300 m sachlich gerechtfertigt bzw. geboten, da unter Zugrundelegung des maximalen Baufalles die Irrelevanzschwelle bez. des PM₁₀-JMW durchwegs eingehalten wird. Zudem entsprechen die 300 m der Distanz für Schutzwürdige Gebiete Kat. E gem. UVP-G Anhang 2.

Die Maßnahme sollte demnach wie folgt abgeändert werden:

Die zusätzliche Errichtung und der Betrieb von Material-, Erdaushub- oder Humuszwischenlagern, Materialaufbereitungen, Asphaltmischanlagen und dergleichen sind nur in einem Mindestabstand von **300 m** von Wohnanrainern zulässig. Für Material-, Erdaushub- oder Humuszwischenlagerflächen, die diesen Abstand nicht einhalten, ist der UVP-Behörde mittels Ausbreitungsrechnung vor Baubeginn nachzuweisen, dass die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit beim exponiertesten Wohnanrainer nicht überschritten werden. Für Material-, Erdaushub- oder Humuszwischenlager mit einer Lagerfläche von

nicht mehr als 4.000 m² und einer Kubatur von maximal 10.000 m³ ist dieser Nachweis nicht erforderlich, sofern die Mindestentfernung zum nächstgelegenen Wohnanrainer nicht weniger als 200 m beträgt.“

Zu 3.13

3.13 Bei Materialaufbereitungen und -umschlag hat eine Staubbinding durch Feuchthalten des Materials mittels gesteuerter Wasserbedüsung zu erfolgen.

Stellungnahme:

Die Projektwerberin ist bestrebt sämtliche dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung der Staubemissionen umzusetzen. Die Erfahrung mit gleichartigen Auflagen bei anderen Vorhaben hat jedoch gezeigt, dass bezüglich der Umstände, ab welchen eine Aktivierung der Wasserbedüsung bzw. Berieselung erforderlich ist, erhebliche Interpretationsspielräume bestehen. Die korrekte, von Materialbeschaffenheit und Witterung abhängige Umsetzung der Maßnahme wird durch die Umweltbaubegleitung gewährleistet. Staubemissionen durch Materialumschlag sind in der Ausbreitungsanalyse berücksichtigt, sodass keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich sind. Für die Aufbereitungsanlagen am Zwischenlager ist eine Wasserbedüsung zur Staubminderung vorgesehen.

Daher wird folgende Konkretisierung des Maßnahmenvorschlags angeregt:

Bei Materialaufbereitungen hat eine Staubbinding durch Feuchthalten des Materials mittels gesteuerter Wasserbedüsung zu erfolgen.

Zu 3.17.

3.17 Lagerstätten mit Schüttgütern sind durch ausreichende Befeuchtung staubfrei zu halten.

Stellungnahme:

Es ist vorauszuschicken, dass die vollkommene Vermeidung von Staubemissionen im Zuge von Bauaktivitäten nicht möglich ist. Die Projektwerberin ist aber bestrebt, sämtliche dem Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen zur Reduzierung der Staubemissionen umzusetzen. Die korrekte, von Materialbeschaffenheit und Witterung abhängige Umsetzung der Maßnahme wird durch die Umweltbaubegleitung gewährleistet.

Daher wird folgende Umformulierung vorgeschlagen:

Lagerstätten mit Schüttgütern sind **bei sichtbarer Staubentwicklung abzudecken oder ausreichend zu befeuchten.**

Zu 3.18.

3.18 *Der Transport von Erdmaterial darf nur in erdfeuchtem Zustand erfolgen*

Stellungnahme:

Es ist vorauszuschicken, dass die vollkommene Vermeidung von Staubemissionen im Zuge von Bauaktivitäten nicht möglich ist. Die Projektwerberin ist aber bestrebt, sämtliche dem Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen zur Reduzierung der Staubemissionen umzusetzen. Die korrekte, von Materialbeschaffenheit und Witterung abhängige Umsetzung der Maßnahme wird durch die Umweltbaubegleitung gewährleistet.

Daher wird folgende Umformulierung vorgeschlagen:

Der Transport von Erdmaterial darf nur in erdfeuchtem Zustand erfolgen; **ist keine ausreichende Erdfeuchte vorhanden oder steht eine Befeuchtung einer Verwertung des Materials entgegen, sind Staubemissionen mittels geeigneter Maßnahmen (z.B. Abdecken) zu vermindern.**

Zu 3.19

3.19 *Die für die Transportfahrten eingesetzte Fahrzeugflotte muss dem österreichischen Flottendurchschnitt im jeweiligen Baujahr entsprechen. Dies ist durch die einzurichtende Umweltbauaufsicht stichprobenweise zu überprüfen und zu dokumentieren.*

Stellungnahme:

Dass eine Baufirma oder eine Transportunternehmen über einen LKW-Fuhrpark verfügt, der in jedem Jahr dem Durchschnitt der österreichischen Fahrzeugflotte entspricht, ist auszuschließen und kann daher als Auflage nicht umgesetzt werden. Des Weiteren ist der Anteil der Motoremissionen durch LKW-Transportfahrten an den Gesamtemissionen in der Bauphase relativ gering.

Der Maßnahmenvorschlag sollte daher entfallen bzw. wird folgende Umformulierung vorgeschlagen:

Die für die Transportfahrten **eingesetzten LKW's sollen zumindest dem Emissionsstandard EURO IV entsprechen.** Dies ist durch die einzurichtende Umweltbauaufsicht stichprobenweise zu überprüfen und zu dokumentieren.

04. HUMANMEDIZIN

Zu 4.1

4.1 Aus humanmedizinischer Sicht sind zur Verringerung der Feinstaubbelastung im betroffenen Gebiet Reifenwaschanlagen bei den Ausfahrten aus dem Baustellenbereich vorzusehen.

Stellungnahme:

Staub- und emissionsmindernde Maßnahmen sind im Maßnahmenkatalog 3 umfangreich enthalten. Maßnahmenvorschlag 4.1 deckt sich weitgehend mit Maßnahmenvorschlag 3.3 und kann aus Sicht der Projektwerberin daher entfallen.

Zu 4.4

4.4 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 ist passiver Lärmschutz anzubieten.

Stellungnahme:

Aus Sicht der Projektwerberin fehlt in diesem Zusammenhang der Hinweis auf die noch durchzuführende Detaillärmuntersuchung.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Zusätzlich zu den im Teilgutachten 02 Lärm, Anhang 03 bzw. Anhang 05 ausgewiesenen Wohnobjekten ist den Schulen Dürnkrot, Hauptstraße 8 und Untersiebenbrunn, Hauptstraße 12, sowie den Kirchen Süßenbrunn - Süßenbrunner Platz 9, Rutzendorf - Ortsstraße, Oberweiden – Kirchengasse und Schönfeld – Hauptstraße ist passiver Lärmschutz anzubieten.

Dazu sind Detailuntersuchungen entsprechend § 14 BStLärmIV durchzuführen.

05. TIERE UND DEREN LEBENSÄRÄUME

Zu 5.1

5.1 Um Verluste an Nestern und Individuen auch für bodenbrütende Vogelarten wie Rebhuhn, Wachtel, Kiebitz und Feldlerche zu vermeiden und den Anforderungen an den Artenschutz zu genügen, ist Bodenabschub oder Bodenabhub im Grünland und in Feldern außerhalb der Brutzeit vorzunehmen, also im Zeitraum außerhalb Mitte März bis Ende Juni.

Stellungnahme:

Dieser Maßnahmenvorschlag steht hinsichtlich der zeitlichen Vorgabe im Widerspruch zu Maßnahmenvorschlag 5.28 wonach der Oberboden zeitlich eng begrenzt unter Umständen je nach Witterungsverlauf erst im April abgeschoben werden kann.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Präzisierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Um Verluste an Nestern und Individuen auch für bodenbrütende Vogelarten wie Rebhuhn, Wachtel, Kiebitz und Feldlerche zu vermeiden und den Anforderungen an den Artenschutz zu genügen, ist Bodenabschub oder Bodenabhub im Grünland und in Feldern außerhalb der Brutzeit vorzunehmen, also im Zeitraum außerhalb Mitte März bis Ende Juni. **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.**

Zu 5.2

5.2 Die lebensraumverbessernden Flächen, das sind Brachestreifen und -flächen, Ruderalstandorte und sonstige Ausgleichsflächen, z.B. die Zieselfläche, sind jeweils spätestens in der Brutsaison vor Baubeginn anzulegen, um ihre Wirksamkeit mit dem Eintreten der Vorhabenswirkung sicher zu stellen.

Stellungnahme:

Wenige im Maßnahmenvorschlag definierte lebensraumverbessernde Maßnahmen können aus bautechnischen Randbedingungen vor Baubeginn nicht in vollem Umfang umgesetzt werden. Dies betrifft insbesondere Ruderalstandorte an künftigen Straßenböschungen, welche erst im Zuge der Fertigstellung der Schnellstraße angelegt werden.

Diese Maßnahmen sind für betroffene Arten / Artgruppen vorgesehen, welche auf frühe Sukzessionsstadien angewiesen sind bzw. im Marchfeld weit verbreitet sind (Zauneidechse). Geeignete Habitate liegen gerade im Bereich des Schotterabbaugebietes Markgrafneusiedl in hohem Umfang vor. Zudem erreichen die hier angesprochenen Maßnahmen rasch ihre Wirksamkeit – wenn auch etwas zeitverzögert aufgrund ihrer Umsetzung erst am Ende der Bauphase. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes lokaler Populationen einzelner Arten ist daher nicht zu prognostizieren, auch wenn die Maßnahmen etwas zeitverzögert zum Eingriff ihre Wirksamkeit entfalten.

Des Weiteren ist das Erfordernis des Maßnahmenumfangs in Verbindung mit der zeitlichen Umsetzung abhängig vom Zeitpunkt des Eingriffs / der Wirkung. Beispielsweise treten beim Rebhuhn wie im Projekt dargestellt bereits in der Bauphase Habitatverluste durch Flächeninanspruchnahme auf, störungsbedingte Wirkungen jedoch erst in der Betriebsphase.

Schließlich besteht bei weiteren Maßnahmenvorschlägen mehrfach eine Redundanz hinsichtlich der zeitlichen Vorgaben. Dies betrifft z.B. die Maßnahmenvorschläge 5.4, 5.17 und 5.19

Die Projektwerberin schlägt daher vor den Maßnahmenvorschlag entfallen zu lassen oder wie folgt zu adaptieren:

Die für Arten des Offenlandes vorgesehenen lebensraumverbessernden Flächen, das sind Brachestreifen und –flächen, Ruderalstandorte und Ausgleichsflächen für Neuntöter und Zieselfläche, sind jeweils spätestens in der Brutsaison vor Baubeginn anzulegen, um ihre Wirksamkeit mit dem Eintreten der Vorhabenswirkung sicher zu stellen. **Ausgenommen hiervon sind jene straßennahen Maßnahmenflächen, welche nachweislich erst im Zuge der Errichtung oder Fertigstellung der Schnellstraße angelegt werden können. Diese Flächen sind zum frühest möglichen Zeitpunkt anzulegen.**

Zu 5.3

5.3. Um nachteilige Auswirkungen auf die Feldlerche durch Flächenbeanspruchung in der Bauphase zu vermeiden, sind die für die Betriebsphase vorgesehenen lebensraumverbessernden Flächen von insgesamt 39 ha Größe spätestens in der Brutsaison vor Eintritt der Vorhabenswirkung, das ist hier mit der flächigen Grundinanspruchnahme Bauphase 1, anzulegen.

Stellungnahme:

Nach Auffassung der Projektwerberin sind Ausgleichsmaßnahmen für die Feldlerche im Ausmaß von 39 ha nicht erforderlich. Auf die gutachterliche Stellungnahme in Beilage 1 wird verwiesen. Dies betrifft auch die

Maßnahmenvoerschläge 5.57, 5.58, 5.59, 5.60 und 5.64 die mit dem Maßnahmenvorschlag 5.3 im Zusammenhang stehen.

Die Projektwerberin ersucht daher diesen Maßnahmenvorschlag sowie die Maßnahmenvorschläge 5.57, 5.58, 5.59, 5.60 und 5.64 entfallen zu lassen.

Die Projektwerberin ersucht daher den Maßnahmenvorschlag entfallen zu lassen.

Zu 5.4

5.4 Um die Auswirkungen der Bauphase durch Flächeninanspruchnahme für das Rebhuhn zu vermeiden, sind rechtzeitig vor Flächeninanspruchnahme, also mindestens eine Brutsaison vor Bauphase 0, geeignete Flächen als Brutraum für das Rebhuhn anzulegen. Die im Projekt vorgesehene Maßnahme der Anlage von 10 ha Brachestreifen, aufgeteilt auf etwa 10 Flächen in 2 Maßnahmenräumen, ist ausreichend für diesen Zweck.

Stellungnahme:

Hinsichtlich des zeitlichen Aspektes der Umsetzung kann auf den Maßnahmenvorschlag 5.2 der Projektwerberin verwiesen werden.

Des Weiteren liefern die Maßnahmenvorschläge 5.55 und 5.56 bereits wichtige Informationen für die Anlage der Brachestreifen in Bezug auf die Feldlerche. Daher empfiehlt es sich nach Auffassung der Projektwerberin diese Inhalte bereits im Maßnahmenvorschlag 5.4 aufzunehmen. Siehe dazu auch die Stellungnahmen zu den Maßnahmenvorschlägen 5.55 und 5.56.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Die zeitliche Umsetzung der Maßnahmen für das Rebhuhn sind in Punkt 5.2 geregelt. Die im Projekt vorgesehene Maßnahme der Anlage von 10 ha Brachestreifen, aufgeteilt auf etwa 10 Flächen in 2 Maßnahmenräumen, ist ausreichend für diesen Zweck.

Die im Projekt vorgesehenen Brachestreifen sind, sofern sie die Breite von 10 m nicht unterschreiten und in möglichst großer Entfernung von Straßen jedenfalls nicht entlang von Straßen (oder Wegen mit versiegelter Oberfläche) angelegt werden, für die Feldlerche anrechenbar. Des Weiteren dürfen in diesem Fall die Räume in denen die Brachestreifen angelegt werden, eine Größe von 2 ha nicht unterschreiten.

Zu 5.5

5.5 Um einen Verlust eines Brutplatzes des Kiebitz' im Vorhabensgebiet zu verhindern, ist die Initiierung eines geeigneten Brutplatzes in der Größe von etwa 1,5 ha an günstiger Stelle spätestens in der Brutsaison vor Baubeginn (Bauphase 0) erforderlich. Die Fläche ist in mindestens 70m Abstand von der nächsten begrenzenden Struktur und nach mindestens zwei Seiten hin offen anzulegen. Spätestens 6 Monate vor der Anlage der Fläche für den Kiebitz ist der Naturschutzbehörde ein fachliches Detailkonzept vorzulegen.

Stellungnahme:

Aus fachlicher Sicht kann die Maßnahme in die Maßnahmenflächen für andere Vogelarten des Offenlandes (etwa für das Rebhuhn) integriert werden, sofern die Fläche den im Maßnahmenvorschlag angesprochenen Anforderungen entspricht.

Die zeitlichen Vorgaben entsprechen inhaltlich dem Maßnahmenvorschlag 5.2. bzw. wurden bereits im Maßnahmenvorschlag 5.19 festgelegt. Die zeitlichen Aspekte sind nun im Maßnahmenvorschlag 5.2 der Projektwerberin inkludiert.

Aus Sicht der Projektwerberin ist die Vorlage des Detailkonzeptes 1 Monat vor geplanter Umsetzung ausreichend.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Um einen Verlust eines Brutplatzes des Kiebitz' im Vorhabensgebiet zu verhindern, ist die Initiierung eines geeigneten Brutplatzes in der Größe von etwa 1,5 ha an günstiger Stelle spätestens in der Brutsaison vor Baubeginn (Bauphase 0) erforderlich. Die Fläche ist in mindestens 70m Abstand von der nächsten begrenzenden Struktur und nach mindestens zwei Seiten hin offen anzulegen. **Sofern diese Vorgaben im Zuge der Umsetzung von Maßnahmen für andere Vogelarten des Offenlandes erfüllt werden können, ist keine zusätzliche Fläche erforderlich.** Spätestens 1 Monat vor der Anlage der Fläche für den Kiebitz ist der Naturschutzbehörde ein fachliches Detailkonzept vorzulegen.

Zu 5.6

5.6 Spätestens 2 Wochen vor Grundinanspruchnahme am Rußbachufer ist das Ufer fachkundig auf das Vorhandensein eines Biberbaus abzusuchen. Im Falle des Auffindens eines Biberbaus auf beanspruchtem Grund ist der Bau erst nach Ende Juli zu beginnen (Artenschutz). Der Bericht darüber ist in den Bericht (Statusbericht) der Umweltbauaufsicht aufzunehmen.

Stellungnahme:

Der Maßnahmenvorschlag zielt offenbar darauf ab, bei einem vorhandenen Biberbau das Töten von Jungtieren bzw. die Zerstörung der Fortpflanzungsstätte in der Phase der Jungenaufzucht zu vermeiden. Der hier relevante Zeitraum erstreckt sich von März (Paarungszeit) bis Ende Juli, wenn Jungtiere bereits eine ausreichende Mobilität aufweisen. Eine Präzisierung des relevanten Zeitraumes scheint daher erforderlich.

Nach Auffassung der Projektwerberin tritt ein derartiger Konflikt nur dann auf, wenn der Bau auch tatsächlich vom Biber besetzt ist. Daher erscheint auch diesbezüglich eine Präzisierung erforderlich.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Spätestens 2 Wochen vor Grundinanspruchnahme am Rußbachufer ist das Ufer fachkundig auf das Vorhandensein eines Biberbaus abzusuchen. Im Falle des Auffindens eines **besetzten** Biberbaus auf beanspruchtem Grund ist der Bau **zwischen März und Ende Juli zu unterlassen** (Artenschutz). Der Bericht darüber ist in den Bericht (Statusbericht) der Umweltbauaufsicht aufzunehmen.

Zu 5.7

5.7 Der beanspruchte Grund im Bereich der Querung des Rußbaches ist auf Bauzeit fachgerecht mit Amphibienzäunen bzw. Amphibienleiteinrichtungen zu versehen (Zaun-Kübel-Methode). Die Amphibien sind vor Baubeginn abzusammeln, um Verluste an überwinternden Tieren im Damm zu vermeiden, und in nicht beeinflussten Bereichen am Rußbach freizusetzen. Während des Baus ist der Baustellenbereich unter fachgerechter Betreuung amphibiensicher abzuzäunen und entsprechend zu betreuen. Den Vorgaben der RVS 04.03.11 Amphibienschutz an Straßen ist dabei zu folgen.

Stellungnahme:

Nach der Formulierung des Maßnahmenvorschlages ist ein Absammeln von Amphibien mittels Zaun-Kübel-Methode für die gesamte Bauzeit durchzuführen. Ziel des Absammelns ist jedoch, das Absammeln von Amphibien innerhalb des Baufeldes, um das Töten von Individuen zu vermeiden. Hierfür ist das einmalige Absammeln ausreichend, da durch den vorgesehenen Zaun Amphibien nicht erneut in das Baufeld einwandern können.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Der beanspruchte Grund im Bereich der Querung des Rußbaches ist auf Bauzeit fachgerecht mit Amphibienzäunen bzw. Amphibienleiteinrichtungen zu versehen. Die Amphibien sind **vor Baubeginn mittels**

Zaun-Kübel-Methode abzusammeln, um Verluste an überwinternden Tieren im Damm zu vermeiden, und in nicht beeinflussten Bereichen am Rußbach freizusetzen. Während des Baus ist der Baustellenbereich unter fachgerechter Betreuung amphibiensicher abzuzäunen und entsprechend zu betreuen. Den Vorgaben der RVS 04.03.11 Amphibienschutz an Straßen ist dabei zu folgen.

Zu 5.8

5.8 Allfälliger Oberbodenabschub oder –abhub im Bereich des Rußbaches ist ausschließlich nach Absammeln der Amphibien (und Reptilien) und im Winter, in der Zeit von Ende Oktober bis Ende Februar, vorzunehmen.

Stellungnahme:

Gemäß dieses Maßnahmenvorschlages in Verbindung mit dem Maßnahmenvorschlag 7.3 aus dem Fachbereich Gewässerökologie ist eine Manipulation (Oberbodenabschub oder –abhub) von zumindest Teilflächen im Bereich des Rußbaches zu keinem Zeitpunkt eines Jahres möglich. Im Maßnahmenvorschlag 7.3 wird Folgendes festgelegt: *„Bauarbeiten im Abflussquerschnitt bzw. in der fließenden Welle des Rußbaches sind auf die Monate Juli, August, September und Oktober zu beschränken“.*

Gemäß der Maßnahmenvorschläge 5.7, 5.9 und 5.11 sind umfangreiche Maßnahmen zum Absammeln und Verbringen von Amphibien und Reptilien sowie die Errichtung und fortlaufende Wirksamkeits-Kontrolle von Zäunen vorgesehen. Der Oberbodenabschub oder –abhub darf erst nach Errichtung der Zäune und nach Absammeln von Reptilien und Amphibien erfolgen. Eine zeitliche Einschränkung der Bodenmanipulation auf die Wintermonate ist nicht nachvollziehbar, da Reptilien und Amphibien aufgrund der Zäunung nicht erneut ins Baufeld einwandern können.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Allfälliger Oberbodenabschub oder –abhub im Bereich des Rußbaches ist ausschließlich nach Absammeln der Amphibien und Reptilien vorzunehmen.

Zu 5.14

5.14 Allfälliger Oberbodenabschub oder –abhub im Bereich des Kleinen Wagrams ist ausschließlich nach Absammeln der Reptilien und im Winter (in der Zeit von Ende Oktober bis Ende Februar) vorzunehmen.

Stellungnahme:

Gemäß des Maßnahmenvorschlags 5.13 sind umfangreiche Maßnahmen zum Absammeln und Verbringen von Zauneidechsen sowie die Errichtung und fortlaufende Wirksamkeits-Kontrolle von Zäunen vorgesehen. Der Oberbodenabschub oder –abhub darf erst nach Errichtung der Zäune und nach Absammeln von Zauneidechsen erfolgen. Eine zeitliche Einschränkung der Bodenmanipulation auf die Wintermonate ist nicht nachvollziehbar, da Reptilien aufgrund der Zäunung nicht erneut ins Baufeld einwandern können.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Allfälliger Oberbodenabschub oder –abhub im Bereich des Kleinen Wagrams ist ausschließlich nach Absammeln der Reptilien vorzunehmen.

Zu 5.17

5.17 Die Ruderalstandorte sind ebenso wie die Brachestreifen mindestens eine Brutsaison vor Eintritt von Bauphase 0, das ist die Baufeldfreimachung und Herstellung der Baustraße, anzulegen, um ihre angegebene Wirkung in der Bauphase zu erzielen.

Stellungnahme:

Die zeitlichen Vorgaben entsprechen inhaltlich dem Maßnahmenvorschlag 5.2 und sind daher redundant.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 5.18

5.18 Zum Ausgleich des vom Vorhaben beanspruchten Lebensraums für den Neuntöter und zur Vermeidung des Verlustes an Neuntöterbrutpaaren außerhalb vom Vogelschutzgebiet sind insgesamt 8 ha Magerrasen, Trockenrasen oder Ruderalfläche mit geeignetem Strauchbestand oder Hecken anzulegen bzw. geeignete Brutplätze mit ausreichendem Lebensraum zu ergänzen. Um die nötigen Reviergrößen zu erzielen, dürfen die Einzelflächen nicht kleiner als 2 ha sein. Spätestens 6 Monate vor der Umsetzung der Maßnahme ist ein

fachliches Detailkonzept mit Verortung und Beschreibung der Maßnahme der Naturschutzbehörde vorzulegen.

Stellungnahme:

Die Maßnahme am Kleinen Wagram soll gemäß dem Teilgutachten 05 unter anderem auch dem Neuntöter dienen. Sofern diese Fläche hinsichtlich des Umfangs auf 2 ha erhöht wird (derzeit werden 1.5 ha gefordert), kann die Maßnahme am kleinen Wagram als Maßnahmenfläche für den Neuntöter herangezogen werden.

Aus Sicht der Projektwerberin ist die Vorlage des Detailkonzeptes 1 Monat vor geplanter Umsetzung ausreichend.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zum Ausgleich des vom Vorhaben beanspruchten Lebensraums für den Neuntöter und zur Vermeidung des Verlustes an Neuntöterbrutpaaren außerhalb vom Vogelschutzgebiet sind insgesamt 8 ha Magerrasen, Trockenrasen oder Ruderalfläche mit geeignetem Strauchbestand oder Hecken anzulegen bzw. geeignete Brutplätze mit ausreichendem Lebensraum zu ergänzen. Um die nötigen Reviergrößen zu erzielen, dürfen die Einzelflächen nicht kleiner als 2 ha sein. **Bei einer entsprechenden Vergrößerung der am Kleinen Wagram vorzusehenden Maßnahmenfläche um 0,5ha (derzeit 1,5 ha) kann diese Maßnahme auch als Maßnahme für den Neuntöter angerechnet werden. In diesem Fall sind dann lediglich 6 ha Maßnahmenfläche für den Neuntöter anzulegen.** Spätestens 1 Monat vor der Umsetzung der Maßnahme ist ein fachliches Detailkonzept mit Verortung und Beschreibung der Maßnahme der Naturschutzbehörde vorzulegen.

Zu 5.19

5.19 Da die Maßnahmen für Feldlerche, Rebhuhn, Kiebitz und Neuntöter vor der Betriebsphase wirksam sein müssen, kann der Bau erst beginnen, wenn die Maßnahmen umgesetzt sind. Über die Umsetzung ist der Naturschutzbehörde und der UVP-Behörde fachlich Bericht zu legen.

Stellungnahme:

Die zeitlichen Vorgaben entsprechen inhaltlich dem Maßnahmenvorschlag 5.2. Die zeitlichen Aspekte sind nun im Maßnahmenvorschlag 5.2 der Projektwerberin inkludiert.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 5.20

5.20 Der vom Vorhaben beanspruchte Grund ist spätestens 1 Monat vor Baubeginn mit fachlicher Expertise auf das Vorhandensein von Brutwänden der Uferschwalbe oder des Bienenfressers abzusuchen. Darüber ist spätestens 2 Wochen vor Baubeginn (Bauphase 0) der Naturschutzbehörde Bericht zu legen. Im Falle des Vorhandenseins besiedelter Brutwände ist die Beanspruchung der Brutwand auf Brutzeit, das ist bis zum Ausfliegen der letzten Jungen, zu unterlassen. In dieser Zeit ist an geeigneter Stelle eine geeignete Ersatzwand anzulegen. Darüber ist gegebenenfalls im Statusbericht der Umweltbauaufsicht Bericht zu legen.

Stellungnahme:

Die Maßnahme zielt aus Sicht der Projektwerberin darauf ab, eine Zerstörung von besetzten Nestern, Tötung von Individuen oder Zerstörung von Gelegen von Uferschwalbe und Bienenfresser zu vermeiden. Da die beiden Arten jahrweise mitunter unterschiedliche Standorte (Brutwände) besiedeln, ist eine Kontrolle solcher Strukturen grundsätzlich sinnvoll. Bei beiden Arten handelt es sich um Zugvögel, die ihre Brutgebiete nach erfolgter Brut verlassen. Eine Besiedelung von Brutwänden kann daher lediglich innerhalb der Brutperiode festgestellt werden.

Ob tatsächlich Konflikte auftreten, hängt vom Zeitpunkt der Beanspruchung von potenziellen Brutwänden ab. Erfolgt die Beanspruchung derartiger Strukturen außerhalb der Anwesenheit der beiden Arten beispielsweise im Herbst / Winter, so sind die oben genannten Konflikte von vorn herein ausgeschlossen. Aus diesen Gründen ist eine zeitliche Vorgabe, wie sie im Maßnahmenvorschlag derzeit vorgesehen ist, nicht zielführend, zumal nach derzeitigem Maßnahmenvorschlag bzw. gemäß derzeitigem Bauzeitplan eine Kontrolle in der Brutsaison vor Baubeginn bzw. im Winter erfolgen muss, und eine Besiedelung im darauffolgenden Jahr dadurch nicht belegt werden kann.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit der Maßnahme erscheint auch eine räumliche Präzisierung erforderlich.

Da eine Beanspruchung von potenziellen Brutwänden aufgrund des vorgesehenen Maßnahmenvorschlages außerhalb einer möglichen Besiedelung durch Uferschwalbe und Bienenfresser erfolgt, und damit eine Zerstörung von besetzten Nestern, Tötung von Individuen oder Zerstörung von Gelegen wirksam vermieden wird, ist die Anlage einer Ersatzbrutwand nicht erforderlich.

Es ist aus Sicht der Projektwerberin ausreichend, die Dokumentation der Absuche im Statusbericht der UBB darzustellen.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Erfolgt die Beanspruchung von potenziellen Brutwänden innerhalb der Brutperiode von Uferschwalbe und Bienenfresser, so sind im Trassenabschnitt nördlich des Schotterabbaugebietes Markgrafneusiedl zwischen km 6,4 bis km 10,1 derartige Strukturen vor Eingriff mit fachlicher

Expertise hinsichtlich einer Besiedelung zu kontrollieren. Im Falle einer festgestellten Besiedelung durch Uferschwalbe und Bienenfresser auf durch das Vorhaben betroffenen Flächen ist die Beanspruchung der Brutwand auf Brutzeit, das ist bis zum Ausfliegen der letzten Jungen, zu unterlassen. Darüber ist gegebenenfalls im Statusbericht der Umweltbaubegleitung Bericht zu legen.

Zu 5.21

5.21 Der vom Vorhaben beanspruchte Grund ist spätestens 1 Monat vor Baubeginn mit fachlicher Expertise auf mögliche Brutvorkommen des Flussregenpfeifers abzusuchen. Darüber ist spätestens 2 Wochen vor Baubeginn (Bauphase 0) der Naturschutzbehörde Bericht zu legen. Im Falle des Vorhandenseins eines Brutvorkommens ist die Beanspruchung der Fläche auf mindestens 100m im Umkreis bis Ende Juli zu unterlassen. Darüber ist gegebenenfalls im Statusbericht der Umweltbauaufsicht Bericht zu legen

Stellungnahme:

Die Maßnahme zielt darauf ab, eine Zerstörung von besetzten Nestern, Tötung von Individuen oder Zerstörung von Gelegen des Flussregenpfeifers zu vermeiden. Beim Flussregenpfeifer handelt sich um einen Zugvogel, der sein Brutgebiet nach erfolgter Brut verlässt. Eine Besiedelung von potenziellen Brutplätzen kann daher lediglich innerhalb der Brutperiode festgestellt werden.

Ob tatsächlich Konflikte auftreten, hängt vom Zeitpunkt der Beanspruchung von potenziellen Brutplätzen ab. Erfolgt die Beanspruchung derartiger Strukturen außerhalb der Anwesenheit des Flussregenpfeifers beispielsweise im Herbst / Winter, so sind die oben genannten Konflikte von vorn herein ausgeschlossen. Aus diesen Gründen ist eine zeitliche Vorgabe, wie sie im Maßnahmenvorschlag derzeit vorgesehen ist, nicht zielführend, zumal nach derzeitigem Maßnahmenvorschlag bzw. gemäß derzeitigem Bauzeitplan eine Kontrolle in der Brutsaison vor Baubeginn bzw. im Winter erfolgen muss, und eine Besiedelung im darauffolgenden Jahr dadurch nicht belegt werden kann.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit der Maßnahme erscheint auch eine räumliche Präzisierung erforderlich.

Es ist aus Sicht der Projektwerberin ausreichend, die Dokumentation der Absuche im Statusbericht der UBB darzustellen.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Erfolgt die Beanspruchung von potenziellen Brutplätzen (offene, weitgehend vegetationslose Kiesgruben) innerhalb der Brutperiode des Flussregenpfeifers, so sind im Trassenabschnitt nördlich des Schotterabbaugebietes Markgrafneusiedl zwischen km 6,4 bis km 10,1 derartige Strukturen vor Eingriff mit fachlicher Expertise hinsichtlich einer Besiedelung zu kontrollieren. Im Falle einer festgestellten Besiedelung durch den Flussregenpfeifer auf durch das Vorhaben betroffenen Flächen

ist die Beanspruchung der Fläche auf mindestens 100 m im Umkreis bis Ende Juli zu unterlassen, ausgenommen die besiedelte Fläche beträgt weniger als 100 m. Darüber ist gegebenenfalls im Statusbericht der Umweltbaubegleitung Bericht zu legen.

Zu 5.22

5.22 Der vom Vorhaben beanspruchte Grund ist spätestens 4 Wochen vor Baubeginn auf Wasseransammlungen, die Lebensraum für Amphibien, besonders die Wechselkröte, sein könnten, abzusuchen. Darüber ist spätestens 2 Wochen vor Baubeginn (Bauphase 0) der Naturschutzbehörde Bericht zu legen. Im Falle des Vorhandenseins eines solchen Gewässers sind die nötigen Vorkehrungen mit Amphibienzaun und Absammeln zu treffen, die Fläche ist erst zu beanspruchen, wenn keine Amphibien mehr gesammelt werden. Während des Baus ist das Einwandern von Amphibien mittels Amphibienzaun zu verhindern. Die gesamte Maßnahme ist fachlich zu betreuen und zu dokumentieren, der Bericht darüber ist in den Statusbericht der Umweltbauaufsicht aufzunehmen.

Stellungnahme:

Der Maßnahmenvorschlag zielt aus Sicht der Projektwerberin darauf ab, eine Tötung von Amphibien zu vermeiden. Da die im Maßnahmenvorschlag angesprochenen Amphibienarten je nach Verfügbarkeit von Laichgewässern jahresweise mitunter unterschiedliche Bereiche zum Ablachen benutzen, ist eine Kontrolle solcher Strukturen grundsätzlich sinnvoll.

Ob tatsächlich Konflikte auftreten, hängt vom Zeitpunkt der Beanspruchung von potenziellen Laichgewässern ab. Erfolgt die Beanspruchung derartiger Strukturen außerhalb der Aktivitätsphase von Amphibien, so sind die oben genannten Konflikte von vorn herein ausgeschlossen. Aus diesen Gründen ist eine zeitliche Vorgabe, wie sie im Maßnahmenvorschlag derzeit vorgesehen ist, nicht zielführend, zumal nach derzeitigem Maßnahmenvorschlag bzw. gemäß derzeitigem Bauzeitplan eine Kontrolle im Winter erfolgen muss.

Betroffen ist der Abschnitt nördlich des Schotterabbaugebietes. Zur besseren Nachvollziehbarkeit der Maßnahme erscheint daher eine räumliche Präzisierung erforderlich.

Des Weiteren ist im Projekt in diesem Abschnitt während der Bauphase ein mobiler Amphibienzaun entlang der Trasse vorgesehen. Die Verhinderung des Einwanderns von Amphibien ist daher bereits vorgesehen.

Es ist aus Sicht der Projektwerberin ausreichend, die Dokumentation der Absuche im Statusbericht der UBB darzustellen.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Erfolgt zwischen km 6,4 bis km 10,1 die Beanspruchung von Wasseransammlungen, die Lebensraum für Amphibien (besonders für die Wechselkröte) sein könnten, innerhalb der Aktivitätsphase von

Amphibien, so sind im Falle des Vorhandenseins solcher Gewässer die nötigen Vorkehrungen mit Amphibienzaun und Absammeln zu treffen. Die jeweilige Fläche ist erst zu beanspruchen, wenn keine Amphibien mehr gesammelt werden. Die gesamte Maßnahme ist fachlich zu betreuen und zu dokumentieren, der Bericht darüber ist in den Statusbericht der Umweltbaubegleitung aufzunehmen.

Zu 5.24

5.24 Auf vom Vorhaben beanspruchten Grund sind bei Bau im Sommerhalbjahr (zwischen Anfang April bis Ende Oktober), spätestens 1 Monat vor Baubeginn in geeigneten Lebensräumen, das sind stehende Gewässer, stillgelegte Schottergruben und Ruderalgelände, Schlangen mit geeigneten Methoden wie Schlangenbleche oder -matten abzufangen und in geeignete Lebensräume außerhalb des Auswirkungsbereiches des Vorhabens zu verbringen. Darüber ist spätestens 4 Wochen nach Abschluss der Aktion Bericht zu legen. Der Bericht darüber ist in den Statusbericht der Umweltbauaufsicht aufzunehmen.

Stellungnahme:

Der relevante Aspekt in Bezug auf diese Maßnahme ist der Oberbodenabschub bzw. -aushub. Des Weiteren ist hinsichtlich des zeitlichen Aspektes der Zeitpunkt des Eingriffs und nicht eines formalen Zeitpunktes (Baubeginn) relevant. Nach Auffassung der Projektwerberin ist daher eine Präzisierung erforderlich.

Es ist aus Sicht der Projektwerberin ausreichend, die Dokumentation der Absuche im Statusbericht der UBB darzustellen.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Auf vom Vorhaben beanspruchten Grund sind bei Oberbodenabschub bzw. -aushub im Sommerhalbjahr (zwischen Anfang April bis Ende Oktober), spätestens 1 Monat vor **dem relevanten Eingriff** in geeigneten Lebensräumen, das sind stehende Gewässer, stillgelegte Schottergruben und Ruderalgelände, Schlangen mit geeigneten Methoden wie Schlangenbleche oder -matten abzufangen und in geeignete Lebensräume außerhalb des Auswirkungsbereiches des Vorhabens zu verbringen. Der Bericht darüber ist in den Statusbericht der **Umweltbaubegleitung** aufzunehmen.

Zu 5.25

5.25 *Der vom Vorhaben beanspruchte Grund ist spätestens 1 Monat vor Baubeginn mit fachlicher Expertise auf mögliche Brutvorkommen von schilfbewohnenden Vogelarten abzusuchen. Darüber ist spätestens 2 Wochen vor Baubeginn (Bauphase 0) der Naturschutzbehörde Bericht zu legen. Im Falle des Vorhandenseins eines Brutvorkommens ist die Beanspruchung des Schilfbestandes bzw. Röhrichts, einschließlich Gehölzen und krautigen Anteilen, bis Ende Juni zu unterlassen. Darüber ist gegebenenfalls im Statusbericht der Umweltbauaufsicht Bericht zu legen.*

Stellungnahme:

Die Maßnahme zielt darauf ab, eine Zerstörung von besetzten Nestern, Tötung von Individuen oder Zerstörung von schilfbewohnenden Vogelarten (insbesondere des Schilfrohrsängers) zu vermeiden.

Ob tatsächlich Konflikte auftreten, hängt vom Zeitpunkt der Beanspruchung von potenziellen Brutplätzen ab. Erfolgt die Beanspruchung derartiger Strukturen außerhalb der Brutzeit beispielsweise im Herbst / Winter, so sind die oben genannten Konflikte von vorn herein ausgeschlossen. Aus diesen Gründen ist eine zeitliche Vorgabe, wie sie im Maßnahmenvorschlag derzeit vorgesehen ist, nicht zielführend, zumal nach derzeitigem Maßnahmenvorschlag bzw. gemäß derzeitigem Bauzeitplan eine Kontrolle in der Brutsaison vor Baubeginn bzw. im Winter erfolgen muss, und eine Besiedelung im darauffolgenden Jahr dadurch nicht belegt werden kann.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit der Maßnahme erscheint auch eine räumliche Präzisierung erforderlich.

Es ist aus Sicht der Projektwerberin ausreichend, die Dokumentation der Absuche im Statusbericht der UBB darzustellen.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Erfolgt die Beanspruchung des Schilf- und Röhrichtbestandes am Teich bei ca. km 8,4 innerhalb der Brutperiode, so sind diese Strukturen vor Eingriff mit fachlicher Expertise hinsichtlich einer Besiedelung von schilfbewohnenden Vogelarten zu kontrollieren. Im Falle des Vorhandenseins eines Brutvorkommens ist die Beanspruchung des Schilfbestandes bzw. Röhrichts, einschließlich Gehölzen und krautigen Anteilen, bis Ende Juni zu unterlassen. Darüber ist gegebenenfalls im Statusbericht der Umweltbaubegleitung Bericht zu legen.

Zu 5.32

5.32. Nach der Umsetzung, spätestens 2 Monate danach, ist der Naturschutzbehörde ein Bericht mit Bilddokumentation vorzulegen.

Stellungnahme:

Aus Sicht der Projektwerberin ist die Dokumentation der Maßnahme im Statusbericht der UBB ausreichend.

Es wird daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlags vorgeschlagen:

Die Umsetzung der Maßnahme ist im Statusbericht der Umweltbaubegleitung mit Bilddokumentation festzuhalten.

Zu 5.33

5.33 Um nachteilige Auswirkungen auf allfällige Vorkommen des Feldhamsters zu verhindern, ist der vom Vorhaben beanspruchte Grund vor dem Eingriff auf Baue des Feldhamsters fachgerecht abzusuchen. Im Falle des Antreffens von Hamsterbauen ist der Naturschutzbehörde ein Konzept zur Vermeidung der Vernichtung oder Beschädigung der Hamsterbaue vorzulegen.

Stellungnahme:

Der Feldhamster konnte im Rahmen der Erhebungen trotz gezielter, großräumiger Erfassungen im Untersuchungsgebiet der S8 West und darüber hinaus nicht nachgewiesen werden.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 5.34

5.34 Um das Lebensraumangebot für Kleintiere, besonders Wirbellose, auf Abbauflächen auch im vom Vorhaben beanspruchten Teil des Abbaugbietes bei Markgrafneusiedl aufrecht zu erhalten, sind jeweils mit abgebautem Material aus betroffenen in Abbau befindlichen oder still gelegten Gruben Flächen anzulegen, die als Rohböden mit frühen Sukzessionsstadien an ungestörter Stelle in einer Gesamtfläche von 1 ha aufgebracht werden. Die Maßnahme ist fachlich zu betreuen. Spätestens 3 Monate nach Umsetzung ist der Naturschutzbehörde darüber fachlich Bericht zu legen.

Stellungnahme:

Ein entsprechender Ausgleich von durch das Projekt beanspruchten Pionierstandorten und Flächen mit frühen Sukzessionsstadien ist bereits im Projekt durch die Maßnahmen T_Öko 09 bis T_Öko 12 vorgesehen.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 5.35

5.35 *Über die Vornahme von Fällungen und Rodungen von Unterwuchs ausschließlich außerhalb der Brutzeit, Anfang Oktober bis Ende Februar, ist im Statusbericht der Umweltbauaufsicht Bericht zu legen.*

Stellungnahme:

Im Zuge der Rodung ist der Aspekt der Fällung von Bäumen und Gehölzen außerhalb der Brutzeit relevant, da dadurch verhindert wird, dass besetzte Nester, Jungvögel und Gelege zerstört bzw. getötet werden. Andere Aspekte der Rodung wie etwa das Beseitigen von Wurzelstöcken sind hierbei nicht von Relevanz und können daher auch nach dem vorgegebenen Zeitraum noch erfolgen. Daher erscheint eine Präzisierung erforderlich.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Über die Vornahme von Fällungen von Bäumen **und sonstigen Gehölzen** ausschließlich außerhalb der Brutzeit, Anfang Oktober bis Ende Februar, ist im Statusbericht der Umweltbauaufsicht Bericht zu legen.

Zu 5.36

5.36 *Die für die Fällung bestimmten Bäume entlang der Trasse, jedenfalls im Wald am Kleinen Wagram östlich der Landesstraße L11 und im Gehölzstreifen südlich vom Klingefeld, sind vor dem Fällen auf das mögliche Vorkommen von Fledermäusen anhand des Vorhandenseins von Baumhöhlen, abstehender Rinde usw. zu besichtigen. Die Fällung von Bäumen, deren Funktion als Lebensraum von Fledermäusen nicht auszuschließen ist, ist von einer fledermauskundlichen Fachaufsicht zu begleiten, die nötigenfalls die erforderlichen Maßnahmen zur Bergung allfällig in den Bäumen angetroffener Fledermäuse zu treffen hat.*

Stellungnahme:

Die Fällung von Bäumen ist im Projekt auf den Zeitraum Ende Oktober bis Ende November beschränkt. In diesem Zeitraum befinden sich Fledermäuse in frostsicheren Winterquartieren. Frostsichere Winterquartiere stellen für Baum bewohnende Fledermäuse Baumhöhlen mit einem Brusthöhendurchmesser (BHD) von >

40 cm. dar. Zum Zeitpunkt der vorgesehenen Schlägerungen befinden sich Fledermäuse aufgrund der fehlenden Frostsicherheit nicht in Rindenspalten unter abstehender Rinde oder ähnlichen Strukturen. Daher kann eine Kontrolle hinsichtlich potenzieller Winterquartiere auf Bäume mit entsprechendem Quartierpotenzial beschränkt werden.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Die für die Fällung bestimmten Bäume mit einem Brusthöhendurchmesser von > 40 cm entlang der Trasse, jedenfalls im Wald am Kleinen Wagram östlich der Landesstraße L11 und im Gehölzstreifen südlich vom Klingefeld, sind vor dem Fällen auf das Vorhandensein von Baumhöhlen zu kontrollieren. Die Fällung von Bäumen, deren Funktion als Winterquartier für Fledermäuse nicht auszuschließen ist, ist von einer fledermauskundlichen Fachaufsicht zu begleiten, die nötigenfalls die erforderlichen Maßnahmen zur Bergung allfällig in den Bäumen angetroffener Fledermäuse zu treffen hat.

Zu 5.37

5.37 Über die Umsetzung der Maßnahme ist nach Abschluss der Fällungen der Naturschutzbehörde innerhalb von 2 Monaten Bericht mit Bilddokumentation zu erstatten.

Stellungnahme:

Zur besseren Zuordnung des Maßnahmenvorschlages wird folgende Ergänzung vorgeschlagen.

Es ist aus Sicht der Projektwerberin zudem ausreichend, die Dokumentation im Statusbericht der UBB darzustellen.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Die Umsetzung der Maßnahme zur Kontrolle und Begleitung der Fällung von Bäumen mit Fledermauswinterquartieren ist im Bericht der Umweltbaubegleitung mit Bilddokumentation darzustellen.

Zu 5.40

5.40 Am Fuße der Straßenböschung sind geeignete Zieselschutzwände aufzustellen, etwa 80 cm hohe Wände mit glatter Oberfläche und Überstiegsschutz.

Stellungnahme:

Zieselschutzwände sind nicht auf gesamter Länge der S8 erforderlich. Daher ist nach Auffassung der Projektwerberin eine Präzisierung erforderlich.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

In den im Projekt für die Errichtung von Zieselschutzwänden definierten Abschnitten der S8 Schnellstraße bzw. der Spange Strasshof sind am Fuße der Straßenböschung geeignete Zieselschutzwände aufzustellen, etwa 80 cm hohe Wände mit glatter Oberfläche und Überstiegsschutz.

Zu 5.42

5.42 Am Zubringer zur Anschlussstelle Strasshof sind möglichst nahe am Wald am Hager Feld 2 Kleintierdurchlässe in der im Projekt vorgesehenen Form herzustellen.

Stellungnahme:

Aus dem Teilgutachten 05 ist nicht eindeutig ableitbar, worauf die Maßnahme „Errichtung zweier Kleintierdurchlässe“ abzielt. Offenbar sind diese Durchlässe zur Vernetzung von Ziesellebensräumen vorgesehen. Es hat sich jedoch gezeigt, dass aufgrund von Untersuchungen derartige Durchlässe für das Ziesel bislang wirkungslos waren.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 5.43

5.43 Um das Kollisionsrisiko für Fledermäuse und Vögel im Bereich der Überbrückung des Rußbaches zu verringern, sind auf der Brücke unter fledermauskundlich fachlicher Betreuung im Rahmen der Umweltbauaufsicht beiderseits der Straße geeignete Kollisionsschutzwände zu errichten. Die Wände sind stabil, weitgehend undurchsichtig und entsprechend der Höhe der höchsten Fahrzeuge etwa 4 Meter hoch über der Fahrbahn auszuführen.

Stellungnahme:

Die Maßnahme entspricht der im Projekt vorgesehenen Maßnahme T_Öko 52.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 5.45

5.45 *Um das Kollisionsrisiko für Fledermäuse und Vögel in der Waldquerung östlich der Straße L 11 bis Trassenkilometer 10,8 zu verringern, sind auf diese Länge beiderseits der Straße Kollisionsschutzwände zu errichten. Die Wände sind stabil, undurchsichtig und entsprechend der Höhe der höchsten Fahrzeuge etwa 4 Meter hoch über der Fahrbahn auszuführen.*

Stellungnahme:

Die Maßnahme entspricht im Wesentlichen der im Projekt vorgesehenen Maßnahme T_Öko 53. Allerdings ist in dieser Maßnahme der Kollisionsschutz nicht in undurchsichtiger Ausführung vorgesehen. Der Kollisionsschutz ist in Form eines engmaschigen Zauns vorgesehen (Maschenweite 3 cm). Es liegen keine Studien vor, dass solche Drahtgeflechte zu einem erhöhten Kollisionsrisiko für Vögel führen würden. Nachgewiesen ist jedoch, dass vor Glasscheiben errichtete Maschendrahtzäune Erfolge in Bezug auf die Vermeidung von Vogel-Kollisionen erzielen (BIBER 1994).

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 5.46

5.46 *Um das Kollisionsrisiko für Fledermäuse beim Ausgang aus dem Wald nach der L11 bei Trassenkilometer 10,8 zu verringern, sind an den Außendämmen Bäume in einer Reihe in Verlängerung des Waldrandes im Sinne eines „hop over“ für Fledermäuse zu pflanzen. Die Maßnahme ist in Konzeption und Umsetzung von einer fledermauskundlich fachlichen Betreuung zu begleiten. Spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Maßnahme ist der Naturschutzbehörde ein Detailkonzept vorzulegen, spätestens 3 Monate nach Umsetzung der Maßnahme ist mit Bilddokumentation und fachlichem Kommentar darüber zu berichten.*

Stellungnahme:

Der in Maßnahme T_Öko 53 vorgesehene Kollisionsschutz inkludiert auch die Waldrandsituation. Dadurch werden am Waldrand entlangfliegende Fledermäuse wirksam nach obenhin außerhalb des Gefahrenbereichs abgeleitet. Eine zusätzliche Maßnahme ist daher aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 5.47

5.47 Um das Kollisionsrisiko für Fledermäuse und Vögel im Bereich der Gehölze am Klingefeld bei Trassenkilometer ca. 11,25 bis 11,4 und 12,96 bis 13,3 zu verringern, sind auf diese Länge beiderseits der Straße Kollisionsschutzwände zu errichten. Die Wände sind stabil, undurchsichtig und entsprechend der Höhe der höchsten Fahrzeuge etwa 4 Meter hoch über der Fahrbahn auszuführen.

Stellungnahme:

Bei ca. km 11,25 bis km 11,4 reicht nördlich ein breiterer Waldbestand bis an den Trassenbereich heran. Bereits im Ist-Zustand endet der Waldbestand etwa im Bereich der geplanten Trasse. Als relevante Struktur für Fledermäuse führt ausgehend von diesem Waldbestand ein Windschutzgürtel Richtung Süden. Da strukturgebundene Fledermäuse große, offene Bereiche meiden und entlang von Leitlinien fliegen, wird bereits im Ist-Zustand der südliche Waldrand des Waldbestandes und in weiterer Folge der im Osten anschließende Windschutzgürtel als Flugroute genutzt. Auch nach der Errichtung der Schnellstraße ändert sich diese Situation nicht maßgeblich. Durch die vorgesehenen Wiederaufforstungen insbesondere auch im Bereich des Windschutzgürtels entsteht künftig für Fledermäuse ein sogenannter „hop over“. Eine zusätzliche Maßnahme in Form einer Kollisionsschutzwand ist aus Sicht der Projektwerberin daher nicht erforderlich.

Hinsichtlich der Ausgestaltung der Kollisionsschutzwand in nicht undurchsichtiger Form wird auf die Stellungnahme zu Maßnahmenvorschlag 5.45 verwiesen.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Um das Kollisionsrisiko für Fledermäuse und Vögel im Bereich der Gehölze am Klingefeld bei Trassenkilometer 12,96 bis 13,3 zu verringern, sind auf diese Länge beiderseits der Straße Kollisionsschutzwände zu errichten. Die Wände sind stabil, und entsprechend der Höhe der höchsten Fahrzeuge etwa 4 Meter hoch über der Fahrbahn auszuführen.

Zu 5.54

5.54 Zum Ausgleich des vom Vorhaben beanspruchten Lebensraums für Feldlerchen sind insgesamt 39 ha geeigneter Brachen in möglichst großflächiger geschlossener Form, nicht aber in Streifen von weniger als 10m Breite und auf Flächen von weniger als 2 ha Größe, anzulegen und auf Bestandsdauer des Vorhaben zu erhalten.

Stellungnahme:

Nach Auffassung der Projektwerberin sind Ausgleichsmaßnahmen für die Feldlerche im Ausmaß von 39 ha nicht erforderlich. Siehe dazu Beilage 1. Des Weiteren beinhaltet der Maßnahmenvorschlag Informationen, die bereits für die Bauphase relevant sind (in möglichst großflächiger geschlossener Form, nicht aber in Streifen von weniger als 10m Breite und auf Flächen von weniger als 2 ha Größe). Es empfiehlt sich daher, diese Inhalte an geeigneter Stelle (am besten im Maßnahmenvorschlag 5.4) bereits für die Bauphase aufzunehmen.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 5.55

5.55 Die im Projekt vorgesehenen Brachestreifen sind, sofern sie die Breite von 10 m nicht unterschreiten, anrechenbar.

Stellungnahme:

Der Maßnahmenvorschlag bezieht sich auf die Feldlerche. Weiters liefert der Maßnahmenvorschlag wesentliche Informationen bereits für die Bauphase.

Daher ist der Maßnahmenvorschlag nach Auffassung der Projektwerberin in der Betriebsphase entfallen zu lassen und an geeigneter Stelle (am besten im Maßnahmenvorschlag 5.4) für die Bauphase aufzunehmen.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 5.56

5.56 Feldlerchenflächen sind in möglichst großer Entfernung von Straßen jedenfalls nicht entlang von Straßen (oder Wegen mit versiegelter Oberfläche) anzulegen.

Stellungnahme:

Der Maßnahmenvorschlag bezieht sich auf die Feldlerche. Der Maßnahmenvorschlag liefert wesentliche Informationen bereits für die Bauphase.

Daher ist der Maßnahmenvorschlag nach Auffassung der Projektwerberin in der Betriebsphase entfallen zu lassen und an geeigneter Stelle (am besten im Maßnahmenvorschlag 5.4) für die Bauphase aufzunehmen.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 5.57

5.57 Für die Maßnahmen für die Feldlerche ist spätestens 6 Monate vor ihrer Umsetzung ein Detailkonzept der Naturschutzbehörde vorzulegen.

Stellungnahme:

Nachdem sich dieser Maßnahmenvorschlag zumindest in Teilen auf Maßnahmen bezieht, die in der Bauphase umzusetzen sind, und das Konzept vor Baubeginn zu erstellen ist, handelt es sich primär um einen Maßnahmenvorschlag für die Bauphase.

Darüber hinaus ist aus Sicht der Projektwerberin die Vorlage des Detailkonzeptes 1 Monat vor Umsetzung ausreichend.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme wie folgt zu adaptieren.

Für die Maßnahmen für die Feldlerche ist spätestens 1 Monate vor ihrer Umsetzung ein Detailkonzept der Naturschutzbehörde vorzulegen.

Zu 5.58

5.58 Über den Bestand und die Eignung der Flächen für die Feldlerche sowie über mögliche Änderungen in der Lage und Bewirtschaftung ist der Naturschutzbehörde jährlich Bericht zu legen.

Stellungnahme:

Es ist davon auszugehen, dass sich die Maßnahmen nach 15 Jahren soweit etabliert haben, dass diese dauerhaft Bestand haben.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Über den Bestand und die Eignung der Flächen für die Feldlerche sowie über mögliche Änderungen in der Lage und Bewirtschaftung ist der Naturschutzbehörde **im ersten Jahr nach Inbetriebnahme des Vorhabens, im dritten Jahr und darauffolgend in jedem fünften Jahr bis zur Vollendung des Zeitraumes von 15 Jahren** Bericht zu legen

Zu 5.63

5.63 Flächen mit dem Schutzziel Rebhuhn sind von Befahrung, Begehung oder sonstiger zweckfremder Nutzung freizuhalten.

Stellungnahme:

Um ihre Wirksamkeit für das Rebhuhn dauerhaft zu erhalten, ist eine fortlaufende Pflege der vorgesehenen Maßnahmenflächen erforderlich.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Flächen mit dem Schutzziel Rebhuhn sind **grundsätzlich** von Befahrung, Begehung oder sonstiger zweckfremder Nutzung freizuhalten. **Ausgenommen hiervon sind erforderliche pflegebedingte Befahrungen / Nutzungen außerhalb der Brutzeit sowie Betretungen durch fachkundige Personen im Zuge des vorgesehenen Rebhuhnmonitorings.**

Zu 5.65

5.65 Die Fläche für den Kiebitz ist etwa zur Hälfte als Wiese, also mit gräserdominierter Einsaat, zu bebauen, wobei Offenstellen von Einsaat frei zu lassen sind. Alternativ kann ca. eine Hälfte der Fläche mit einer spät geernteten Hackfrucht, etwa Zuckerrübe oder Kartoffel, bebaut werden. Mahd und Ernte sind nicht vor Mitte Juni und nicht gleichzeitig vorzunehmen.

Stellungnahme:

Der Maßnahmenvorschlag beschreibt vorrangig die Art und Ausgestaltung der Maßnahmenfläche für den Kiebitz und liefert wesentliche Inhalte bereits für die Bauphase. Daher ist sie nach Auffassung der Projektwerberin in der Betriebsphase entfallen zu lassen und an geeigneter Stelle (am besten nach Maßnahmenvorschlag 5.5) für die Bauphase aufzunehmen.

Des Weiteren ist zum klaren Verständnis der Maßnahme eine Adaptierung der Maßnahme erforderlich. Um die Maßnahmenfläche für den Kiebitz ggf. in Maßnahmenflächen für andere Vogelarten des Offenlandes integrieren zu können (siehe Maßnahmenvorschlag 5.5 der Projektwerberin), ist eine Ergänzung erforderlich.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Die Fläche für den Kiebitz ist etwa zur Hälfte als Wiese, also mit gräserdominierter Einsaat, zu bebauen, wobei Offenstellen von Einsaat frei zu lassen sind. Die **andere Hälfte der Fläche** kann mit einer spät

geernteten Hackfrucht, etwa Zuckerrübe oder Kartoffel, bebaut werden. Mahd und Ernte sind nicht vor Mitte Juni und nicht gleichzeitig vorzunehmen.

Wird die Fläche für den Kiebitz in die Maßnahmenflächen für andere Vogelarten des Offenlandes integriert, so ist die gesamte Fläche als Wiese oder Brache anzulegen.

Zu 5.66

5.66 Über das Vorhandensein, die Eignung der Fläche und ihre Annahme durch den Kiebitz ist der Behörde im ersten Jahr nach Inbetriebnahme der Straße, im dritten Jahr nach Inbetriebnahme des Vorhabens und darauffolgend in jedem 5. Jahr fachlicher Bericht zu legen. Eventuell notwendige Anpassungen der Bebauung oder der Pflege sind in den Bericht aufzunehmen. Ebenso ist für eine eventuelle Verlegung der Fläche ein begründetes Konzept im der Verlegung vorangehenden Bericht vorzulegen.

Stellungnahme:

Der Maßnahmenvorschlag ist ident mit dem Maßnahmenvorschlag 5.85. Es handelt sich um eine Beweissicherungsmaßnahme im Zuge der Betriebsphase.

Zu 5.69

5.69 Um das Lebensraumangebot für Kleintiere, besonders Wirbellose, auf Rohböden und Flächen mit frühen Sukzessionsstadien auch im vom Vorhaben beanspruchten Teil des Abbaugebietes bei Markgrafneusiedl dauerhaft aufrecht zu erhalten, sind die in der Bauphase jeweils mit Material aus betroffenen in Abbau befindlichen oder still gelegten Gruben angelegten Flächen in der Gesamtgröße von 1 ha zu erhalten. Die Maßnahme ist fachlich zu betreuen. Im ersten, im dritten und im fünften Jahr nach Anlage der Fläche(n), nachfolgend in jeden fünften Jahr, ist der Naturschutzbehörde über den Zustand der Flächen zu berichten. Als mögliche Maßnahmen, um den Charakter als Pionierstandort der Flächen zu erhalten, sind abschnittsweiser Umbruch, das Aufbringen von Sand oder die Verlegung der Fläche an eine andere günstige Stelle, etwa im Zusammenhang mit Abbau oder anderen Maßnahmen im Verfahren, beispielhaft angeführt.

Stellungnahme:

Eine entsprechende Pflege zur dauerhaften Funktionserfüllung für Arten, die auf Rohböden und Flächen mit frühen Sukzessionsstadien angewiesen sind, ist bereits im Projekt durch die Maßnahmen T_Öko 09 bis T_Öko 12 enthalten. Nachdem durch diese Maßnahmen in Verbindung mit der Grünbrücke bei km 9.6 eine

Vernetzung zwischen den nördlich und südlich der S8 gelegenen Teilen angestrebt wird, ist zudem eine allfällige Verlegung von Flächen nicht zielführend.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 5.71

5.71 Über das Vorhandensein und die Eignung der außer Nutzung gestellten Fläche am Kleinen Wagram ist der Naturschutzbehörde im ersten Jahr nach Inbetriebnahme des Vorhabens, im dritten Jahr und darauffolgend jedes fünfte Jahr fachlicher Bericht zu legen.

Stellungnahme:

Es ist davon auszugehen, dass sich die Maßnahmen nach 15 Jahren soweit etabliert haben, dass diese dauerhaft Bestand haben.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Über das Vorhandensein und die Eignung der außer Nutzung gestellten Fläche am Kleinen Wagram ist der Naturschutzbehörde im ersten Jahr nach Inbetriebnahme des Vorhabens, im dritten Jahr **darauffolgend in jedem fünften Jahr bis zur Vollendung von 15 Jahren** fachlicher Bericht zu legen.

Zu 5.73

5.73 Um die Auswirkungen der Beanspruchung und Beeinträchtigung von Kiefernwald als Lebensraum zu mindern, sind 0,5 ha Kiefernwald an geeigneter Stelle zu begründen oder hinsichtlich Naturnähe zu verbessern. Die Umsetzung der Maßnahme ist spätestens mit Inbetriebnahme der Straße gegenüber der Naturschutzbehörde mit fachlichem Bericht zu belegen.

Stellungnahme:

Der Kiefernwald (-forst) am Zinsacker wurde zwischenzeitlich weitestgehend entfernt (siehe nachfolgende Abbildung). Kiefernwald im Bereich Zinsacker wird daher vom Projekt nicht bzw. nicht mehr beansprucht.



Abbildung 1: Luftbild etwa zum Zeitpunkt der Projekteinreichung, Kiefernwald (roter Pfeil)



Abbildung 2: aktuell verfügbares Luftbild (Quelle: google maps)

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 5.74

5.74 In naturnahem Eichenwald am Kleinen Wagram nördlich der Trasse der S 8 Marchfeld Schnellstraße, vorzugsweise in Waldverbesserungsflächen, sind insgesamt 12 Eichen mit einem BHD von mindestens 40 cm dauerhaft, einschließlich Totholzstadium, außer Nutzung zu stellen. Die Umsetzung der Maßnahme ist spätestens mit Inbetriebnahme der Straße gegenüber der Naturschutzbehörde mit fachlichem Bericht zu belegen.

Stellungnahme:

In den Maßnahmen T_Öko 13, T_Öko 14 und T_Öko 20 ist bereits eine flächenhafte Außernutzungsstellung von Waldbeständen und insbesondere eine Sicherung von Eichen vorgesehen. Durch diese Maßnahmen werden deutlich mehr als 12 entsprechend dimensionierte Eichen erhalten.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 5.75

5.75 Die Bäume sind zu verorten, empfohlen wird Verortung mittels GPS, und im Feld zu kennzeichnen. Über die Sicherung der Bäume ist spätestens mit dem Schlussbericht der Umweltbauaufsicht Bericht zu legen. Das Vorhandensein der Bäume ist jedes fünfte Jahr nach Inbetriebnahme des Vorhabens gegenüber der Naturschutzbehörde mit Bericht und Bilddokumentation zu belegen.

Stellungnahme:

In den Maßnahmen T_Öko 13, T_Öko 14 und T_Öko 20 ist bereits eine flächenhafte Außernutzungstellung von Waldbeständen und insbesondere eine Sicherung von Eichen vorgesehen. Eine gesonderte Verortung von Eichen ist daher nicht erforderlich.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 5.77

5.77 Die Fledermausnistkästen sind fachlich zu betreuen, ihre Annahme ist im ersten, im dritten und folgend jedes 3. Jahr zu belegen. Im Falle der Nicht-Annahme der Nistkästen sind entsprechende Maßnahmen nach Maßgabe der fachlichen Betreuung zu setzen (umhängen, ersetzen...).

Stellungnahme:

Es ist davon auszugehen, dass sich die Maßnahmen nach 15 Jahren soweit etabliert haben, dass diese dauerhaft Bestand haben.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Die Fledermausnistkästen sind fachlich zu betreuen, ihre Annahme ist im ersten, im dritten und **darauffolgend in jedem fünften Jahr bis zur Vollendung von 15 Jahren zu belegen**. Im Falle der Nicht-Annahme der Nistkästen sind entsprechende Maßnahmen nach Maßgabe der fachlichen Betreuung zu setzen (umhängen, ersetzen...).

Zu 5.80

5.80 Spätestens 6 Monate vor Umsetzung der Maßnahme ist der Naturschutzbehörde ein Detailkonzept dafür vorzulegen. Mit der Umsetzung ist erst zu beginnen, wenn eine positive Stellungnahme der Naturschutzbehörde dafür vorliegt.

Stellungnahme:

Dieser Maßnahmenvorschlag, welcher sich auf das Ziesel bezieht, entspricht inhaltlich dem Maßnahmenvorschlag 5.82 und ist dort näher präzisiert.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 5.81

5.81 Die Zubringerstraße im Zieselgebiet zur Ast Strasshof ist erst nach positiver fachlicher Prüfung der Zieselschutzmaßnahmen in Betrieb zu nehmen.

Stellungnahme:

Aus dem Maßnahmenvorschlag geht nicht eindeutig hervor, auf welche Maßnahmen sich dieser bezieht. Zum besseren Verständnis bzw. zur besseren Nachvollziehbarkeit ist nach Auffassung der Projektwerberin eine Präzisierung des Maßnahmenvorschlages erforderlich.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Die Zubringerstraße im Zieselgebiet zur Ast Strasshof ist erst nach positiver Prüfung **der fachgerechten Umsetzung** der Zieselschutzmaßnahmen **5.39 und 5.40** in Betrieb zu nehmen.

Zu 5.82

5.82 Für die Konzeption der Zieselschutzwände, der Ziesellenkungsmaßnahmen (Mahd) und der Zieseldurchlässe ist der Naturschutzbehörde spätestens ein halbes Jahr vor Baubeginn ein fachlich begründetes Detailkonzept vorzulegen. Das fachlich begründete Detailkonzept enthält Pflegepläne für die Mahd und das Intakthalten der Zieselschutzwände.

Stellungnahme:

Nachdem sich dieser Maßnahmenvorschlag zumindest in Teilen auf Maßnahmen bezieht, die in der Bauphase umzusetzen sind, und das Konzept vor Baubeginn zu erstellen ist, handelt es sich primär um einen Maßnahmenvorschlag für die Bauphase.

Darüber hinaus ist aus Sicht der Projektwerberin die Vorlage des Detailkonzeptes 1 Monat vor Umsetzung ausreichend.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, den Maßnahmenvorschlag in adaptierter Form der Bauphase zuzuordnen.

Für die Konzeption der Zieselschutzwände, der Ziesellenkungsmaßnahmen (Mahd) und der Zieseldurchlässe ist der Naturschutzbehörde spätestens **1 Monat** vor Baubeginn ein fachlich begründetes Detailkonzept vorzulegen. Das fachlich begründete Detailkonzept enthält Pflegepläne für die Mahd und das Intakthalten der Zieselschutzwände.

Zu 5.84

5.84 Über den Zustand geeigneter Lebensräume für das Rebhuhn und den Bestand des Rebhuhns auf vom Vorhaben beanspruchtem Grund und auf lebensraumverbessernden Flächen ist im ersten Jahr nach Inbetriebnahme des Vorhabens, im dritten Jahr und nachfolgend in jedem fünften Jahr der Naturschutzbehörde fachlicher Bericht zu legen. Bei Bedarf sind die nötigen Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensraumeignung von Flächen für das Rebhuhn zu treffen (z.B. Pflegeanpassung, Entstörung).

Stellungnahme:

Die Projektwerberin geht davon aus, dass es sich bei der Bezeichnung von ... *vom Vorhaben beanspruchtem Grund...* um die Maßnahmenflächen handelt.

Es ist weiters davon auszugehen, dass sich die Maßnahmen nach 15 Jahren soweit etabliert haben, dass diese dauerhaft Bestand haben.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Über den Zustand der **Maßnahmenflächen** für das Rebhuhn und den Bestand des Rebhuhns auf **diesen lebensraumverbessernden Flächen ist im ersten Jahr nach Inbetriebnahme des Vorhabens, im dritten Jahr und nachfolgend in jedem fünften Jahr bis zur Vollendung von 15 Jahren** der Naturschutzbehörde fachlicher Bericht zu legen. Bei Bedarf sind die nötigen Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensraumeignung von Flächen für das Rebhuhn zu treffen (z.B. Pflegeanpassung, Entstörung).

Zu 5.85

5.85 Über das Vorhandensein, die Eignung der Fläche und ihre Annahme durch den Kiebitz ist der Naturschutzbehörde im ersten Jahr nach Inbetriebnahme der Straße, im dritten Jahr nach Inbetriebnahme des Vorhabens und darauffolgend in jedem 5. Jahr fachlicher Bericht zu legen. Eventuell notwendige Anpassungen der Bebauung oder der Pflege sind in den Bericht aufzunehmen. Ebenso ist für eine eventuelle Verlegung der Fläche ein begründetes Konzept im der Verlegung vorangehenden Bericht vorzulegen.

Stellungnahme:

Es ist davon auszugehen, dass sich die Maßnahme nach 15 Jahren soweit etabliert hat, dass diese dauerhaft Bestand hat.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Über das Vorhandensein, die Eignung der Fläche und ihre Annahme durch den Kiebitz ist der Naturschutzbehörde im ersten Jahr nach Inbetriebnahme der Straße, im dritten Jahr **und darauffolgend in jedem fünften Jahr bis zur Vollendung des Zeitraumes von 15 Jahren** fachlicher Bericht zu legen. Eventuell notwendige Anpassungen der Bebauung oder der Pflege sind in den Bericht aufzunehmen. Ebenso ist für eine eventuelle Verlegung der Fläche ein begründetes Konzept im der Verlegung vorangehenden Bericht vorzulegen.

Zu 5.86

5.86 Um die Möglichkeit der weiteren Dokumentation der Wirksamkeit von Maßnahmen für den Triel abzusichern, ist der Bestand des Triels bei Markgrafneusiedl fachlich zu betreuen und seine Entwicklung anhand Brutplätzen und Brutrevieren, Futterplätzen und Sammelplätzen zu dokumentieren. Darüber ist der Naturschutzbehörde jährlich Bericht zu legen. Allfällige Verbesserungsvorschläge sind in den Bericht aufzunehmen.

Stellungnahme:

Für die Überwachung des Trielbestandes als Schutzgut des Natura 2000 Gebietes ist das Land Niederösterreich zuständig. Ein vom Land Niederösterreich beauftragtes Monitoring besteht bereits.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 5.87

5.87. Um zu belegen, dass das Vorhaben mit seinen Lärmemissionen den Kommunikationsraum des Triels in seinem Brutgebiet bei Markgrafneusiedl unter dem Einfluss gegebener Lärmimmissionen im Trielgebiet während der Betriebsphase nicht verkleinert, ist ein Trielmonitoring zu den in der Maßnahme 1.13 im Teilgutachten Verkehr festgelegten Zeitpunkten erforderlich. Die benötigten Querschnittszählungen des Verkehrs im Bereich des Trielbrutgebietes sind in Maßnahme 1.13 festgelegt. Für das Trielmonitoring sind jedenfalls Querschnittszählungen an der L6 auf Höhe des Trielbrutgebietes (zwischen Parbasdorf und Markgrafneusiedl) und an der L11 auf Höhe des Trielbrutgebietes (südlich der ASt Markgrafneusiedl) heranzuziehen. Die Ergebnisse der Zählungen sind auszuwerten, zu interpretieren und mit den Prognosen des Einreichprojektes zu vergleichen. Bei Abweichungen von der Prognose ist die Berechnung des Kommunikationsraums des Triels wie für die Einreichunterlagen (UVE, Einlagen 3-10.1 und WU5) vorzunehmen. Jeweils bis zum Jahresende ist der Naturschutzbehörde ein entsprechender Bericht vorzulegen, der auch eine auf den für das Untersuchungsjahr ermittelten Daten beruhende Prognose für die folgenden 5 Jahre zu enthalten hat. Bei einer festgestellten oder prognostizierten Verkleinerung des Kommunikationsraums um mehr als das in den Einreichunterlagen prognostizierte Ausmaß von 3,4 % sind Maßnahmen zu treffen. Diese sind im entsprechenden Monitoringbericht an die Naturschutzbehörde zu beschreiben. Die Umsetzung der Maßnahmen ist in dem auf den jeweiligen Bericht folgenden Jahr in Wort und Bild zu dokumentieren.

Stellungnahme:

Die jährliche und unlimitierte Erstellung von Verkehrsprognosen mit nachfolgenden umfangreichen Analysen ist aus Sicht der Projektwerberin überschießend. Es wird vielmehr vorgeschlagen, den Analysezeitraum auf das dritte und fünfte Jahr nach Verkehrsfreigabe der S8 zu beschränken, da nach diesem Zeitraum allfällige Effekte im untergeordneten Straßennetz nicht mehr der Projektwirkung der S8 zugeordnet werden können.

Zudem erscheint die Beschränkung auf 3,4% der Kommunikationsfläche ebenfalls überschießend, da aus Sicht der Projektwerberin eine Einschränkung der Kommunikationsfläche von kleiner als 10% als nicht erheblich einzustufen ist (siehe Einlage 3.8-1).

Der Maßnahmenvorschlag ist daher aus Sicht der Projektwerberin wie folgt zu adaptieren:

Um zu belegen, dass das Vorhaben mit seinen Lärmemissionen den Kommunikationsraum des Triels in seinem Brutgebiet bei Markgrafneusiedl unter dem Einfluss gegebener Lärmimmissionen im Trielgebiet während der Betriebsphase nicht verkleinert, ist ein Trielmonitoring-erforderlich. Für das Trielmonitoring sind jedenfalls Querschnittszählungen an der L6 auf Höhe des Trielbrutgebietes (zwischen Parbasdorf und Markgrafneusiedl) und an der L11 auf Höhe des Trielbrutgebietes (südlich der ASt Markgrafneusiedl) heranzuziehen. Die Ergebnisse der Zählungen sind auszuwerten, zu interpretieren und mit den Prognosen

des Einreichprojektes zu vergleichen. Bei Abweichungen von der Prognose ist die Berechnung des Kommunikationsraums des Triels wie für die Einreichunterlagen (UVE, Einlagen 3-10.1 und WU5) vorzunehmen. **Die Untersuchungen sind im 3. und 5. Jahr nach Verkehrsfreigabe durchzuführen und die Ergebnisse sind jeweils bis zum Jahresende der Naturschutzbehörde in einem entsprechenden Bericht vorzulegen, der auch eine auf den für das Untersuchungsjahr ermittelten Daten beruhende Prognose für die folgenden 5 Jahre zu enthalten hat.** Bei einer festgestellten oder prognostizierten Verkleinerung des Kommunikationsraums um das Ausmaß von mehr als 10 % sind Maßnahmen zu treffen. Diese sind im entsprechenden Monitoringbericht an die Naturschutzbehörde zu beschreiben. Die Umsetzung der Maßnahmen ist in dem auf den jeweiligen Bericht folgenden Jahr in Wort und Bild zu dokumentieren.

Zu 5.88

5.88 Die Wirkung der Grünbrücke bei km 9,6 als Vernetzungsstruktur ist anhand der Tiergruppen Säugetiere (z.B. Ziesel) und Fledermäuse, jeweils ohne Fallenfänge, fachlich zu überprüfen. Diese Überprüfung ist jeweils im Frühjahr im ersten Jahr nach Inbetriebnahme der Straße, im dritten Jahr nach Inbetriebnahme der Straße und im fünften Jahr nach Inbetriebnahme der Straße vorzunehmen. Nachfolgend ist die Funktionsfähigkeit der Grünbrücke anhand Überprüfung auf Störungsfreiheit gegenüber der Naturschutzbehörde jedes dritte Jahr zu bestätigen. Bei Auftreten von Störungen (z.B. Verkehr, Freizeitbetrieb oder sonstiger funktionsbehindernder Nutzungen) ist für deren Beseitigung zu sorgen. Darüber ist jeweils im selben Jahr der Überprüfung Bericht zu legen.

Stellungnahme:

Es ist davon auszugehen, dass sich die Funktion der Maßnahme nach 15 Jahren soweit etabliert hat, dass diese dauerhaft Bestand hat.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Die Wirkung der Grünbrücke bei km 9,6 als Vernetzungsstruktur ist anhand der Tiergruppen Säugetiere (z.B. Ziesel) und Fledermäuse, jeweils ohne Fallenfänge, fachlich zu überprüfen. Diese Überprüfung ist jeweils im Frühjahr im ersten Jahr nach Inbetriebnahme der Straße, im dritten Jahr **und darauffolgend in jedem fünften Jahr bis zur Vollendung von 15 Jahren** vorzunehmen. Nachfolgend ist die Funktionsfähigkeit der Grünbrücke anhand Überprüfung auf Störungsfreiheit gegenüber der Naturschutzbehörde jedes dritte Jahr zu bestätigen. Bei Auftreten von Störungen (z.B. Verkehr, Freizeitbetrieb oder sonstiger funktionsbehindernder Nutzungen) ist für deren Beseitigung zu sorgen. Darüber ist jeweils im selben Jahr der Überprüfung Bericht zu legen.

Zu 5.89

5.89 Die Funktionsfähigkeit aller Grünbrücken als Vernetzungsstruktur ist anhand Überprüfung auf Störungsfreiheit gegenüber der Naturschutzbehörde jedes dritte Jahr zu bestätigen. Bei Auftreten von Störungen (z.B. Verkehr, Freizeitbetrieb oder sonstiger funktionsbehindernder Nutzungen) ist für deren Beseitigung zu sorgen. Darüber ist jeweils im selben Jahr der Überprüfung Bericht zu legen.

Stellungnahme:

Mit Ausnahme der Grünbrücke bei km 9,6 wird bei allen vorgesehenen Grünbrücken ein Weg mitgeführt. Für die Grünbrücke bei km. 9.6 ist diesbezüglich der Maßnahmenvorschlag 5.88 vorgesehen. Eine Verhinderung von Verkehr auf den anderen Grünbrücken, beispielsweise im Zuge der landwirtschaftlichen Nutzung, ist aufgrund der Wegmitführungen nicht möglich. Die Wegmitführungen sind durch Anpassungen der Dimensionierung gemäß RVS 04.03.12 Wildschutz ausreichend berücksichtigt. Nachdem sich Fahrzeugbewegungen überwiegend auf den Tageszeitraum beschränken, ist kein relevanter Konflikt auf sensible, dämmerungs- und nachtaktive Arten wie Wildarten und Fledermäuse ableitbar.

Die Projektwerberin schlägt daher vor, die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 5.90

5.90 Über die Funktionsfähigkeit der vorgesehenen Zieseldurchlässe ist im ersten, im dritten und dann in jedem fünften Jahr nach Umsetzung der Maßnahme ein zieselkundlich-fachlicher Bericht vorzulegen, einschließlich eventuell erforderlicher Nachbesserungsmaßnahmen und Anpassungen des Pflegeplans.

Stellungnahme:

Es ist davon auszugehen, dass sich die Funktion der Maßnahme nach 15 Jahren soweit etabliert hat, dass diese dauerhaft Bestand hat.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Über die Funktionsfähigkeit der vorgesehenen Zieseldurchlässe ist im ersten Jahr nach Umsetzung der Maßnahme, im dritten und darauffolgend in jedem fünften Jahr bis zur Vollendung von 15 Jahren ein zieselkundlich-fachlicher Bericht vorzulegen, einschließlich eventuell erforderlicher Nachbesserungsmaßnahmen und Anpassungen des Pflegeplans.

Zu 5.91

5.91 Die Annahme der Zieseldurchlässe unter dem Zubringer zur Anschlussstelle Strasshof durch das Ziesel ist im ersten, im dritten und dann in jedem fünften Jahr nach Umsetzung der Maßnahme mit geeigneten Hilfsmitteln nachzuweisen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind in den Bericht über den Zustand der Zieseldurchlässe aufzunehmen.

Stellungnahme:

Es ist davon auszugehen, dass sich Maßnahme nach 15 Jahren soweit etabliert hat, dass diese dauerhaft Bestand hat.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Die Annahme der Zieseldurchlässe unter dem Zubringer zur Anschlussstelle Strasshof durch das Ziesel ist im **ersten Jahr nach Umsetzung der Maßnahme, im dritten und darauffolgend in jedem fünften Jahr bis zur Vollendung des Zeitraumes von 15 Jahren** mit geeigneten Hilfsmitteln nachzuweisen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind in den Bericht über den Zustand der Zieseldurchlässe aufzunehmen.

Zu 5.93

5.93 Die Amphibienleiteinrichtung ist auf Bestandsdauer des Vorhabens jährlich jeweils vor der Amphibienwanderung auf ihre Funktionsfähigkeit fachlich zu überprüfen und instand zu halten. Darüber ist eine laufende Dokumentation anzulegen. Im ersten, dritten und fünften Jahr nach Inbetriebnahme der Straße und danach in jedem fünften Jahr ist der Naturschutzbehörde über den Zustand der Amphibienleiteinrichtung und allfällig erforderliche Maßnahmen zu berichten. Erforderliche Maßnahmen wie Reparaturen oder Umbauten sind unverzüglich vorzunehmen.

Stellungnahme:

Es ist davon auszugehen, dass sich die Maßnahmen soweit etabliert haben, dass nach 15 Jahren eine weitere Dokumentation nicht erforderlich ist. Die jährliche Überprüfung wird selbstverständlich durch die ASFINAG erfolgen.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Die Amphibienleiteinrichtung ist auf Bestandsdauer des Vorhabens jährlich jeweils vor der Amphibienwanderung auf ihre Funktionsfähigkeit fachlich zu überprüfen und instand zu halten. Darüber ist eine laufende Dokumentation anzulegen. **Im ersten Jahr nach Inbetriebnahme der Straße, im dritten Jahr und darauffolgend in jedem fünften Jahr bis zur Vollendung von 15 Jahren** ist der Naturschutzbehörde über den Zustand der Amphibienleiteinrichtung und allfällig erforderliche Maßnahmen zu berichten. Erforderliche Maßnahmen wie Reparaturen oder Umbauten sind unverzüglich vorzunehmen.

06. PFLANZEN UND DEREN LEBENSRÄUME

Zu 6.05

6.05. *Der Anteil an Schwarzkiefern, die laut Projekt truppweise in nahe Laubmischwaldbegründungen eingebracht werden sollen (FW_E_05, _06, _07), ist nach fachlichen Gesichtspunkten hinsichtlich genauem Standort, Größe, Umgebung und Pflege zu optimieren. Dafür ist ein fachlich fundiertes Detailkonzept spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Naturschutzbehörde vorzulegen. Der fachliche Bericht darüber ist in den Statusbericht der Umweltbauaufsicht aufzunehmen.*

Stellungnahme:

Ist mit "Optimierung des Anteils an Schwarzkiefern" auch dessen Erhöhung gemeint, so sollen seitens des FB Forstwirtschaft Kiefern lediglich trupp - max gruppenweise eingebracht werden. Dies deshalb, weil die Schwarzkiefern wenig vital sind (Sturmschäden, Kalamitäten) und derzeit bestehenden Schwarzkiefern-Bestände in Laubholz-Mischbestände forstlich umgebaut werden. Die Optimierung hinsichtlich Standort, Größe, Umgebung und Pflege wird in der landschaftspflegerischen Detailplanung festgelegt.

Aus Sicht der Projektwerberin ist die Vorlage des Detailkonzeptes 1 Monat vor Umsetzung ausreichend.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Der Anteil an Schwarzkiefern, die laut Projekt truppweise in nahe Laubmischwaldbegründungen eingebracht werden sollen (FW_E_05,-FW_E_06, _07), ist nach fachlichen Gesichtspunkten hinsichtlich genauen Standort, Größe, Umgebung und Pflege zu optimieren. Dafür ist ein fachlich fundiertes Detailkonzept spätestens **1 Monat** vor Umsetzung der Naturschutzbehörde vorzulegen. Der fachliche Bericht darüber ist in den Statusbericht der **Umweltbaubegleitung** aufzunehmen.

Zu 6.6, 5.15, 5.70,

6.6 *Ergänzend zur vorgesehenen Initiierung von Trockenrasen sind bestehende verbuschende oder ruderalisierte Trockenrasen am Kleinen Wagram westlich von Markgrafneusiedl durch geeignete Pflegemaßnahmen unter fachlicher Betreuung aufzuwerten. Dafür ist ein fachlich fundiertes Detailkonzept*

spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Naturschutzbehörde vorzulegen. Der fachliche Bericht über die Umsetzung ist in den Statusbericht der Umweltbauaufsicht aufzunehmen.

5.70. Um bleibenden Lebensraumverlust für naturreaumgerechte und teils geschützte Tierarten und kennzeichnende Artengemeinschaften der (verbuschenden) Trockenrasen am Kleinen Wagram zu verhindern, ist eine Fläche von mindestens 1,5 ha Größe mit ähnlicher naturräumlicher Charakteristik wie die beanspruchte am Kleinen Wagram außer Nutzung zu stellen, in ihrem Bestand zu sichern oder zu ergänzen. Der Kleine Wagram ist hier die gesamte Höhenstufe zwischen Deutsch-Wagram und Schlosshof.

5.15. Ein Detailkonzept für die Außernutzungstellung einer Fläche vom mindestens 1,5 ha Größe am Kleinen Wagram (s. Maßnahmen Betriebsphase) einschließlich planlicher Verortung und Nachweis der entsprechenden vertraglichen Absicherungen bzw. der Verfügbarkeit der Fläche ist vor Beginn der Bauphase, spätestens 3 Monate vor Baubeginn (Bauphase 0), der Naturschutzbehörde vorzulegen.

Stellungnahme:

Der Maßnahmenvorschlag 6.06 geht einher mit den Maßnahmenvorschlägen 5.70 und 5.15, weil bereits hier die Außernutzungstellung/Bestandssicherung/Aufwertung von (verbuschenden) Trockenrasen am Kleinen Wagram in einem Ausmaß von 1,5 ha vorgesehen sind. Diese Fläche von 1,5 ha geht weit über die an der ASt Deutsch-Wagram beanspruchten Trockenrasen von 3.100 m² und die bereits im Projekt vorgesehene Ausgleichfläche von 2.400 m² (Code: P_Öko 02) hinaus und sind daher bei Maßnahme 5.70 (und 5.15) integrierbar.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Ergänzend zur vorgesehenen Initiierung von Trockenrasen sind bestehende verbuschende oder ruderalisierte Trockenrasen am Kleinen Wagram durch geeignete Pflegemaßnahmen unter fachlicher Betreuung aufzuwerten. Hierfür sind die in Maßnahmen 5.70 (und 5.15.) vorgesehenen Maßnahmen der Bestandssicherung von Trockenrasen anrechenbar. Der fachliche Bericht über die Umsetzung ist in den Statusbericht der Umweltbaubegleitung aufzunehmen.

Zu 6.8

6.8 Der Anteil an Schwarzkiefern, die laut Projekt truppweise in die Strukturpflanzungen FW_E_14 und FW_E_15 eingebracht werden sollen, ist zu erhöhen, so dass entsprechend dem beanspruchten Schwarzkiefernforst ein von Schwarzkiefern dominierter Bestand begründet wird. Dafür ist ein fachlich fundiertes Detailkonzept spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Naturschutzbehörde vorzulegen. Der fachliche Bericht darüber ist in den Statusbericht der Umweltbauaufsicht aufzunehmen.

Stellungnahme:

Aus Sicht der Projektwerberin spricht diese Maßnahme gegen waldbauliche Bemühungen im Marchfeld, den Kiefernanteil aufgrund des fortschreitenden Kiefernsterbens in vitale, Eichen-Laubholz-Mischbestände umzubauen. Zudem zeigen die Schwarzkiefern derzeit eine geringe Vitalität (Sturmschäden, Kalamitäten). Daher wurde seitens des FB Forstwirtschaft in den ggst. Ersatzaufforstungsflächen ein maximal trupp- bis gruppenweises Einbringen von Schwarzkiefer vorgeschlagen.

Die Projektwerberin schlägt daher vor die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 6.9

6.9 In der Betriebsphase sind die initiierten bzw. angelegten Trockenrasen und Gehölze auf Bestandsdauer des Vorhabens in einem den Zielsetzungen entsprechenden Zustand zu halten. Nötigenfalls sind Nachpflanzungen und fachlich begründete Nachbesserungsmaßnahmen (z.B. Pflegemaßnahmen, Einsaaten) vorzunehmen. Ebenso sind Vorkehrungen gegen das Aufkommen von Neophyten (z.B. Ragweed) zu treffen).

Stellungnahme:

Es ist davon auszugehen, dass sich die initiierten Trockenrasen und Gehölze nach 15 Jahren soweit etabliert haben, dass diese dauerhaft Bestand haben. Gesetzte Maßnahmen müssen entsprechend der Zielsetzung erhalten, gepflegt, nachgebessert usw. werden.

Die Projektwerberin schlägt daher vor die Maßnahme entfallen zu lassen.

Zu 6.11

6.11 Über die Vegetationsentwicklung auf Maßnahmenflächen und den Grad der Zielerfüllung ist der Naturschutzbehörde im Jahr der Anlage der Flächen, im ersten Jahr nach Anlage der Flächen, im dritten Jahr und darauffolgend in jedem fünften Jahr fachlich Bericht mit Text und Bildteil zu legen.

Stellungnahme:

Es ist davon auszugehen, dass sich die Maßnahmenflächen nach 15 Jahren soweit etabliert haben, dass diese dauerhaft Bestand haben.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Über die Vegetationsentwicklung auf Maßnahmenflächen und den Grad der Zielerfüllung ist der Naturschutzbehörde im Jahr der Anlage der Flächen, im ersten Jahr nach Anlage der Flächen, im dritten Jahr und darauffolgend in jedem fünften Jahr bis zum vollendeten 15. Jahr fachlich Bericht mit Text und Bildteil zu legen.

07. GEWÄSSERÖKOLOGIE UND FISCHEREI

Keine Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen zum Themenbereich Gewässerökologie und Fischerei

08. WILDÖKOLOGIE, JAGD UND WALD

Zu 8.27

8.27: *Chlorid-Monitoring: An den in der nachstehenden Karte bezeichneten Standorten 1 bis 10 ist jährlich der Gehalt an Chlorid in den Blattorganen von jeweils 2 Bäumen (1. Nadeljahrgang bei Kiefer oder Laubblätter bei Eiche oder Ahorn) entsprechend den Vorschriften der 2. Verordnung gegen forstschädlichen Luftverunreinigungen (BGBl. Nr. 199/1984) zu untersuchen. Mit den Untersuchungen ist spätestens 1 Jahr vor Verkehrsfreigabe zu beginnen. Die Untersuchungen sind die ersten 10 Jahre während des Betriebs der S 8 fortzuführen, wobei der UVP-Behörde bis 31.01. des jeweiligen Folgejahres ein Bericht über die Ergebnisse des Monitorings vorzulegen ist. Die Untersuchungen können nach 10 Jahren eingestellt werden, wenn in diesem Zeitraum keine Überschreitungen der Chlorid-Grenzwerte der 2. Verordnung gegen forstschädlichen Luftverunreinigungen festgestellt wurden.*

Stellungnahme:

Der Beobachtungszeitraum von in Summe 11 Jahren (1 Jahr vor Inbetriebnahme – 10 Jahre nach Inbetriebnahme) erscheint unverhältnismäßig, denn nach spätestens 3 Jahren ab Inbetriebnahme mit den Auswirkungen des Winterdienstes sollten sich Chloridbelastungen am forstlichen Bewuchs – sofern vorhanden – laboranalytisch nachweisen lassen. Es wird daher angeregt, den Beobachtungszeitraum während der Betriebsphase auf 5 Jahre einzuschränken, falls sich keine Grenzwertüberschreitungen ergeben.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Auflage 8.27: Chlorid-Monitoring: An den in der nachstehenden Karte bezeichneten Standorten 1 bis 10 ist jährlich der Gehalt an Chlorid in den Blattorganen von jeweils 2 Bäumen (1. Nadeljahrgang bei Kiefer oder Laubblätter bei Eiche oder Ahorn) entsprechend den Vorschriften der 2. Verordnung gegen forstschädlichen Luftverunreinigungen (BGBl. Nr. 199/1984) zu untersuchen. Mit den Untersuchungen ist spätestens 1 Jahr vor Verkehrsfreigabe zu beginnen. Die Untersuchungen sind die ersten **5 Jahre** während des Betriebs der S 8 fortzuführen, wobei der UVP-Behörde bis 31.01. des jeweiligen Folgejahres ein Bericht über die Ergebnisse des Monitorings vorzulegen ist. Die Untersuchungen können nach 10 Jahren eingestellt werden, wenn in diesem Zeitraum keine Überschreitungen der Chlorid-Grenzwerte der 2. Verordnung gegen forstschädlichen Luftverunreinigungen festgestellt wurden.

09. BODEN UND LANDWIRTSCHAFT

Zu 9.3 und 9.4

9.3. *Temporär sowohl im Projektgebiet als auch außerhalb des Projektgebiets zwischen-gelagerter Ober- bzw. Unterboden, der wieder im Projektgebiet verwendet werden soll, ist durch geeignete Maßnahmen (Randgräben, gezielte Begrünung) gegen ex-terne Beeinträchtigungen zu schützen (z.B. gegen das Eindringen von kontaminierten 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 ökologischen Bauaufsicht 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.*

Stellungnahme:

Seitens der Projektwerberin wird davon ausgegangen, dass mit dem Begriff der ökologischen Bauaufsicht die Umweltbaubegleitung gem. RVS 04.05.11 gemeint ist.

Die Projektwerberin regt daher nachstehende Umformulierung der Maßnahmen an:

9.3 Temporär sowohl im Projektgebiet als auch außerhalb des Projektgebiets zwischen-gelagerter Ober- bzw. Unterboden, der wieder im Projektgebiet verwendet werden soll, ist durch geeignete Maßnahmen (Randgräben, gezielte Begrünung) gegen ex-terne Beeinträchtigungen zu schützen (z.B. gegen das Eindringen von kontaminierten 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 ~~ökologischen Bauaufsicht~~ **Umweltbaubegleitung** 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 Bun-desabfallwirtschaftsplan (BAWP) entsprechen. Bei der Wiederherstellung dieser Bö-den 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~~ **Umweltbaubegleitung** zu erfolgen.

Zu 9.18

9.18. Bestehende Nutzwasserbrunnen und Beregnungsanlagen sind über die gesamte Betriebszeit in Bezug auf die Quantität und Qualität des Beregnungswassers so funktionsfähig zu erhalten, 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 mehr oder nicht mehr in dem bewilligten Ausmaß möglich sein, so sind den Nutzungsberechtigten umgehend Ersatzbrunnen oder ausreichend Ersatzwasser zur Verfügung zu stellen. Bezüglich der Qualität des Bewässerungswassers sind bei einem vorhabensbedingten Auftreten eines erhöhten Chloridgehalts folgende Maßnahmen zu setzen:

Dort, wo die prognostizierte Chloridkonzentration in wasserrechtlich bewilligten Bewässerungsbrunnen über 90 mg/l zu liegen kommt, sind Monitoringmaßnahmen vorgeschrieben.

Wird im Rahmen des Monitorings festgestellt, dass ein Chloridwert von 115 mg/l überschritten wird, hat die Projektwerberin umgehend den Wasserberechtigten erforderlichenfalls in Abhängigkeit von der zu bewässernden Kulturart chloridarmes Bewässerungswasser in der Vegetationsperiode (ab 01.03 bis 31.10.) in der wasserrechtlich bewilligten Menge so zur Verfügung zu stellen, dass die Bewässerung mit den Bewässerungsaggregaten des Wasserberechtigten betrieben werden kann.

Dort, wo bereits ein Chloridwert von 110 mg/l und darüber prognostiziert wird, ist in Abhängigkeit von der wasserrechtlich bewilligten Kulturart bereits mit der Verkehrsfreigabe geeignetes chloridarmes

Bewässerungswasser in ausreichender Menge und für die Bewässerung geeigneter Qualität zur Verfügung zu stellen.

Bei festgestellten Chloridkonzentrationen über 150 mg/l (Ausgangspunkt für Trendumkehr gemäß der Qualitätszielverordnung Chemie – Grundwasser - 150 mg/l) in wasserrechtlich bewilligten Brunnen, deren Wasser für die Bewässerung von landwirtschaftlichen Nutzflächen herangezogen wird, ist auf alle Fälle Natriumchlorid armes Bewässerungswasser in der wasserrechtlich bewilligten Menge unabhängig von der wasserrechtlich bewilligten Kulturart zur Verfügung zu stellen, um eine zusätzliche Belastung der Böden durch erhöhte Natriumgaben zu vermeiden.

Stellungnahme:

Die Umformulierung ist darin begründet, als dass der Projektwerberin die Möglichkeit eingeräumt werden muss, auch gelindere Maßnahmen, wie zum Beispiel Verschiebung einzelner Brunnen in Betracht zu ziehen, ohne auf unbestimmte Zeit für jeden Brunnen haften zu müssen. Zudem wird lediglich für 18 Brunnen eine Überschreitung des Chloridwertes von 110mg/l prognostiziert, während laut Prognose 236 Brunnen mit Ersatzwasser versorgt werden müssten.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Bestehende Nutzwasserbrunnen und Beregnungsanlagen sind über die gesamte Betriebszeit in Bezug auf die Quantität und Qualität des Beregnungswassers so funktionsfähig zu erhalten, 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 mehr oder nicht mehr in dem bewilligten Ausmaß möglich sein, so sind **zuvor die Gründe für die Qualitätsminderung zu eruieren und den Nutzungsberechtigten, bei Zuordnung der Qualitätsminderung der S8 als Verursacher umgehend Ersatzbrunnen oder ausreichend Ersatzwasser zur Verfügung zu stellen und** bezüglich der Qualität des Bewässerungswassers sind bei einem vorhabensbedingten Auftreten eines erhöhten Chloridgehalts folgende Maßnahmen zu setzen:

Dort, wo die prognostizierte Chloridkonzentration in wasserrechtlich bewilligten Bewässerungsbrunnen über 115 mg/l zu liegen kommt, sind Monitoringmaßnahmen (siehe **Maßnahmenvorschlag 8.27 und 9.26**) vorgeschrieben.

Zu 9.22, 9.23 und 9.25

9.22: 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 zwei Tiefenstufen umfassend auf bodenchemische und bodenphysikalische Parameter (inkl. pF-Kurven) 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.

9.23: Zusätzlich sind auf mind. 4 repräsentativen Flächen (2 im Bereich mit geringem Flurabstand von < 2 m und 2 im Bereich mit höheren Flurabstand von > 4 m) in Bereichen, in denen der prognostizierte Chloridgehalt im Bewässerungswasser einen Wert von 150 mg/l überschreitet kann, Bodenproben zu ziehen und in Hinblick auf für die Auswirkungen von Bewässerungswasser bodenrelevante (bodenchemische und bodenphysikalische Parameter wie z.B. den Bodensättigungsextrakt, pF Kurven) zu analysieren (Beweissicherung der Bodenproben).

9.25: 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 zwei Tiefenstufen zweimal binnen 5 Jahre hinweg boden-chemisch entsprechend den im Rahmen der 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.

Stellungnahme:

Die Maßnahmen 9.22. wird so interpretiert, dass an 2 Standorte (Ast. Dt.-Wagram und km 8-9) in je 2 Profilentfernungen (5m/15m nördlich und südlich) in 2 Tiefenstufen (Oberboden- und Unterboden) Bodenproben zu ziehen sind. Das wären demnach in Summe 16 Bodenproben zzgl. 8 Vegetationsproben. Gem. Auflage zielt die Laboranalytik auf bodenphysikalische sowie bodengeochemische Parameter inkl. pF-Kurven zzgl. PGE-Analytik und Antimon ab. Gem. Maßnahme 9.23. wären nochmals 4 Bodenproben in Abhängigkeit der Flurabstände <2m bzw. >4m zu ziehen und ebenfalls auf bodenphysikalische sowie bodengeochemische Parameter inkl. pF-Kurven zu analysieren.

Die Auflage 9.25 wird so interpretiert, dass sie auf die Betriebsphase abzielt. Hierbei wären 4 Standorte auszuwählen, an denen 2 Tiefenstufen in 2 Profilentfernungen jeweils 2 x (nördlich und südlich) zu beproben wären, d.s. 32 Bodenproben zzgl. Vegetationsproben. Dabei müsste – konform der Auflage 9.22 - das gesamte Untersuchungsprogramm (bodenphysikalische und bodengeochemische Parameter, pF-Kurven, PGE-Untersuchung inkl. Antimon) innerhalb von 5 Jahren 2-mal untersucht werden.

Das o.a. Bodenbeweissicherungsprogramm erscheint aus folgenden Gründen überschießend:

- Vor allem die sehr kostenintensive Analytik der PGE sowie von Antimon hat in den letzten Jahren im Bereich stark befahrener Straßen in Wien keine Belastungswerte gezeigt, die Relevanz dieser Untersuchungen ist daher zu bezweifeln (vgl. Wiener Bodenbericht 2003, MA22, Heft 780, 2004). Es wird daher vorgeschlagen, die PGE-Analytik inkl. Antimon zu streichen.
- Aus den zitierten Maßnahmen geht zudem nicht hervor, ob die Tiefenstufen getrennt oder als Mischprobe zu untersuchen wären, ebenfalls ein bedeutender Kostenfaktor. Es wird daher vorgeschlagen, statt zwei Tiefenstufen (= 2 Proben) eine Mischprobe (vermishtes Material aus zwei Tiefenstufen) zu untersuchen.

Vorgeschlagen wird daher eine Vereinheitlichung des Programms – vor und nach Verkehrsfreigabe – im Zeitraum 1 Jahr vor Verkehrsfreigabe bzw. im 3. und 5. Jahr nach Verkehrsfreigabe. In Summe sind jeweils 4 Standorte nördlich und südlich der S8 ausreichend, um sämtliche Flurabstände und Belastungskategorien abzudecken. An diesen in Summe 8 Standorten wären jeweils 2 Profilentfernungen (5m/15m) mittels einer Mischprobe (Ober- und Unterboden gemischt) zu beproben (in Summe somit 16 Proben).

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

9.22: 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. **Das sind demnach 2 x 2 x 2 Standorte = 8 Standorte.** Bei den Beweissicherungsstellen sind in Abstimmung mit der Umweltbauaufsicht Vegetationsproben und Bodenproben in zwei Tiefenstufen **als Mischprobe** umfassend auf bodenchemische und bodenphysikalische Parameter (inkl. pF-Kurven) zu analysieren und die Profile zu dokumentieren.

9.23: Zusätzlich sind auf mind. 4 repräsentativen Flächen (2 im Bereich mit geringem Flurabstand von < 2 m und 2 im Bereich mit höheren Flurabstand von > 4 m) = **8 Standorte** in Bereichen, in denen der prognostizierte Chloridgehalt im Bewässerungswasser einen Wert von 150 mg/l überschreitet kann, Bodenproben zu ziehen und in Hinblick auf für die Auswirkungen von Bewässerungswasser bodenrelevante (bodenchemische und bodenphysikalische Parameter wie z.B. den Bodensättigungsextrakt, pF Kurven) zu analysieren (Beweissicherung der Bodenproben).

9.25: In Abstimmung mit der Umweltbauaufsicht sind an den in Auflage 9.22. und 9.23 in Summe 16 Beprobungsstandorten 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) zu analysieren.

Zu 9.24

9.24. In Bezug auf die Kontrolle der Einhaltung der Auflagen für das Bewässerungswasser ist eine wasserrechtliche Betriebsaufsicht in Bezug auf das Bewässerungswasser zu installieren, welche die Einhaltung der vorgeschrieben Maßnahmen kontrolliert und dokumentiert.

Stellungnahme:

Aus Sicht der Projektwerberin liegt die Kontroll und Dokumentationspflicht unter Anwendung der RVS 04.05.11 bei der Umweltbaubegleitung.

Die Projektwerberin schlägt daher vor den Maßnahmenvorschlag wie folgt zu adaptieren:

In Bezug auf die Kontrolle der Einhaltung der Auflagen für das Bewässerungswasser ist eine wasserrechtliche Betriebsaufsicht in Bezug auf das Bewässerungswasser zu installieren, welche die Einhaltung der vorgeschrieben Maßnahmen **anhand der Ergebnisse der dokumentierten Kontrolltätigkeit der Umweltbaubegleitung prüft.**

Zu 9.26

9.26: *Es ist zusätzlich zu dem im Rahmen der hydrogeologischen Beweissicherung vorgeschriebenen Maßnahmen ein Beweissicherungs(Monitoring)programm in Bezug auf den Parameter Chlorid im Bewässerungswasser für alle die vom Projekt berührten wasserrechtlich bewilligten Feldbrunnen zu installieren und durchzuführen, für die ein Chloridgehalt von mehr als 90 mg/l prognostiziert wird und die nicht bereits projektgemäß mit chloridarmen Ersatzwasser versorgt werden. Auf Basis von Vergleichsmessungen zwischen Chlorid und der elektr. Leitfähigkeit im Bewässerungswasser ist durch eine autorisierte Untersuchungsanstalt ein Korrelationsparameter zwischen Chlorid und der elektr. Leitfähigkeit in den vom Projekt berührten wasserrechtlich bewilligten Feldberegnungsbrunnen zu ermitteln. Danach sind die vom Projekt berührten wasserrechtlich bewilligten Feldberegnungsbrunnen, bei denen ein Chloridwert ab 90 mg/l prognostiziert wird und mit deren Wasser wasserrechtlich bewilligte, chloridempfindliche Kulturen bewässert werden, mit Leitfähigkeitsmessungen auszurüsten. Diese Leitfähigkeitsmessungen können batteriebetrieben ausgeführt werden und müssen über einen Datenspeicher verfügen, mit dem ab dem Beginn der*

Vegetationsperiode automatisch zu registrierenden Leitfähigkeitswerte mindestens 4-mal täglich gespeichert werden können. Diese Werte sind mind. alle 2 Wochen auszulesen und daraus der Chloridwert zu errechnen und zu dokumentieren. Die Korrelation zwischen elektr. Leitfähigkeit und Chlorid ist für die betroffenen Feldberegnungsbrunnen einmal jährlich am Beginn der Vegetationsperiode durch eine Vergleichsanalyse zu eichen. Bei Auftreten von Chloridwerten im Bereich von $110 \text{ mg/l} \pm 5 \text{ mg/l}$ sind gegebenenfalls die errechneten Werte auf alle Fälle und umgehend für die betroffenen wasserrechtlich bewilligten Feldbrunnen durch nasschemische Chloridanalysen zu verifizieren.

Bei Überschreiten des Grenzwertes sind die betroffenen Eigentümern erforderlichenfalls in Abhängigkeit der Nutzung schadlos zu halten (z.B. Entschädigung beim Anbau von chloridempfindlichen Kulturen bzw. zur Verfügung Stellung von geeignetem, chloridarmen Ersatzwasser. Für alle anderen Parameter neben dem Chloridwert sind die Werte der Tabellen 9 – 13 des ÖWAV Arbeitsbehelfs Nr. 11 heranzuziehen. Die Ergebnisse der Beweissicherung und das Zurverfügungstellen von Ersatzwasser sind in Berichtsform der UVP-Behörde jährlich zu übermitteln.

Stellungnahme:

Die Auflage geht von einer Beweissicherung von Brunnen mit einer prognostizierten Chlorid-Belastung von 90 mg/l aus, das wären in Summe rd. 236 Brunnen. Dieser Umfang scheint aus fachlicher Sicht nicht gerechtfertigt, da im betroffenen Bereich das Ausmaß des Anbaus von salzempfindlichen Nutzpflanzen vergleichsweise gering ist und weiters laut Fachliteratur sowie der einschlägigen Richtlinien und bewässerungstechnischen Empfehlungen die untere Grenze des Salzgehaltes des Bewässerungswassers für salzempfindliche Nutzpflanzen bei 115 mg/l liegt und bis zu einem Wert 180 mg/l noch verträglich ist.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Es ist zusätzlich zu dem im Rahmen der hydrogeologischen Beweissicherung vorgeschriebenen Maßnahmen ein Beweissicherungs(Monitoring)programm in Bezug auf den Parameter Chlorid im Bewässerungswasser für alle die vom Projekt berührten wasserrechtlich bewilligten Feldbrunnen zu installieren und durchzuführen, für die ein Chloridgehalt von mehr als 115 mg/l prognostiziert wird und die nicht bereits projektgemäß mit chloridarmen Ersatzwasser versorgt werden. Auf Basis von Vergleichsmessungen zwischen Chlorid und der elektr. Leitfähigkeit im Bewässerungswasser ist durch eine autorisierte Untersuchungsanstalt ein Korrelationsparameter zwischen Chlorid und der elektr. Leitfähigkeit in den vom Projekt berührten wasserrechtlich bewilligten Feldberegnungsbrunnen zu ermitteln. Danach sind die vom Projekt berührten wasserrechtlich bewilligten Feldberegnungsbrunnen, bei denen ein Chloridwert ab 115 mg/l prognostiziert wird und mit deren Wasser wasserrechtlich bewilligte, chloridempfindliche Kulturen bewässert werden, mit Leitfähigkeitsmessungen auszurüsten. (...)

Zu 9.28

9.28. Neben den im Fachbericht Nr. 12 Hydrogeologie und Grundwasser vorgeschriebenen Analysen aus den dort vorgeschriebenen Sonden ist zusätzlich zum Chloridgehalt auch der SAR-Wert, der RSC-Wert und der Gesamtsalzgehalt aus dem Grundwasser zu ermitteln. Diese Analysen sind zur Beweissicherung ab dem Beginn der Vegetationsperiode (Anfang März) im monatlichen Zyklus durchzuführen und auszuwerten. Die Proben sind aus den im Fachbericht Hydrogeologie und Grundwasser festgelegten Kontrollsonden zu entnehmen, und die Analysen sind bis zum Ende der Vegetationsperiode (Ende Oktober) durchzuführen.

Stellungnahme:

Aus Sicht der Projektwerberin stellt sich spätestens nach 12 Jahren ein quasistationärer Zustand ein. Daher wird seitens der Projektwerberin vorgeschlagen ein Beweissicherungsprogramm im 1. Jahr vor Verkehrsfreigabe bis 15 Jahre nach Verkehrsfreigabe durchzuführen.

Es wird daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vorgeschlagen:

Neben den im Fachbericht Nr. 12 Hydrogeologie und Grundwasser vorgeschriebenen Analysen aus den dort vorgeschriebenen Sonden ist zusätzlich zum Chloridgehalt auch der SAR-Wert, der RSC-Wert und der Gesamtsalzgehalt aus dem Grundwasser zu ermitteln. Diese Analysen sind zur Beweissicherung **im 1. Jahr vor Verkehrsfreigabe bis 15 Jahre nach Verkehrsfreigabe** ab dem Beginn der Vegetationsperiode (Anfang März) im monatlichen Zyklus durchzuführen und auszuwerten. Die Proben sind aus den im Fachbericht Hydrogeologie und Grundwasser festgelegten Kontrollsonden zu entnehmen, und die Analysen sind bis zum Ende der Vegetationsperiode (Ende Oktober) durchzuführen.

Zu 9.30

9.30. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Monitoring der landwirtschaftlich genutzten Feldbrunnen bzw. der Sonden für die hydrologische Überwachung des Grundwassers sind bei erhöhten Chloridkonzentrationen im Grundwasser den Eigentümern von Hausbrunnen sowie weiteren Wasserberechtigten, die wasserrechtlich bewilligte Brunnen z.B. zum Zweck der Bewässerung von öffentlichen Parkanlagen betreiben in Abhängigkeit von der Chloridverträglichkeit der zu bewässernden Pflanzen geeignetes, chloridarmes Ersatzwasser zur Verfügung zu stellen bzw. Entschädigungen für das aus der kommunalen Wasserversorgung entnommene Bewässerungswasser zu leisten, sodass die Nutzung im Rahmen des bestehenden wasserrechtlichen Konsenses bzw. für den eigenen notwendigen Haus- und Wirtschaftsbedarf, das in einem angemessenen Verhältnis zur eigenen Grundfläche steht, erfolgen kann.

Stellungnahme:

Der Maßnahmenvorschlag ist aus Sicht der Projektwerberin grundsätzlich umsetzbar, sofern der Ersatz auch durch Ersatzanlagen am Grund der Betroffenen erfolgen kann.

Die Projektwerberin schlägt daher eine Präzisierung vor:

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Monitoring der landwirtschaftlich genutzten Feldbrunnen bzw. der Sonden für die hydrologische Überwachung des Grundwassers sind bei erhöhten Chloridkonzentrationen im Grundwasser den Eigentümern von Hausbrunnen sowie weiteren Wasserberechtigten, die wasserrechtlich bewilligte Brunnen z.B. zum Zweck der Bewässerung von öffentlichen Parkanlagen betreiben in Abhängigkeit von der Chloridverträglichkeit der zu bewässernden Pflanzen geeignetes, chloridarmes **Ersatzwasser (entsprechend dem in der Umgebung der Entnahmestelle ohne Einfluss der S8 sich ergebende Grundkonzentration)** zur Verfügung zu stellen bzw. Entschädigungen für das aus der kommunalen Wasserversorgung entnommene Bewässerungswasser zu leisten, sodass die Nutzung im Rahmen des bestehenden wasserrechtlichen Konsenses bzw. für den eigenen notwendigen Haus- und Wirtschaftsbedarf, das in einem angemessenen Verhältnis zur eigenen Grundfläche steht, erfolgen kann.

10. ABFALLWIRTSCHAFT

Zu 10.6

10.6 Sollten im Zuge der Bauarbeiten Zweifel an der Qualität des anfallenden Bodenaushubes auftreten und eine Verwertung des Bodenaushubes nach den Vorgaben des Bundesabfallwirtschaftsplanes 2011 nicht zulässig sein, so ist die ordnungsgemäße und nachweisliche Entsorgung der betroffenen Aushubmassen durch ein befugtes Entsorgungsunternehmen aufgrund der Materialanalysen durchführen zu lassen.

Stellungnahme:

Der Maßnahmenvorschlag ist aus der Sicht der Projektwerberin zu bestimmen und schließt dadurch mögliche zulässige Verwertungen entgegen des Gedankens der Kreislaufwirtschaft aus.

Die Projektwerberin regt an den Maßnahmenvorschlag entfallen zu lassen oder wie folgt zu adaptieren:

Sollten im Zuge der Bauarbeiten Zweifel an der Qualität des anfallenden Bodenaushubes auftreten und eine Verwertung des Bodenaushubes nach **abfallrechtlichen Rahmenbedingungen** nicht zulässig sein, so ist die ordnungsgemäße und nachweisliche Entsorgung der betroffenen Aushubmassen durch ein befugtes Entsorgungsunternehmen aufgrund der Materialanalysen durchführen zu lassen.

Zu 10.7

10.7 Tiefbaurestmassen, die auf den Vorhabensflächen einer Verwertung zugeführt werden, haben den „Anforderungen an die Qualität von Baurestmassen zur Verwertung“ des Bundes-Abfallwirtschaftsplans zu entsprechen. Bodenaushub, der auf der Vorhabensfläche einer Verwertung zugeführt wird, hat den „Qualitätsanforderungen für Rekultivierungs- und Verfüllungsmaßnahmen einschließlich Geländeanpassungen“ des Bundes-Abfallwirtschaftsplans zu entsprechen.

Stellungnahme:

Der ist der Maßnahmenvorschlag aus der Sicht der Projektwerberin zu bestimmen und schließt dadurch mögliche zulässige Verwertungen aus.

Die Projektwerberin regt daher die folgende Aktualisierung des Maßnahmenvorschlags an:

Die Verwertung von Baurestmassen auf den Vorhabensflächen hat unter Einhaltung der abfallrechtlichen Rahmenbedingungen zu erfolgen. Die Verwertung von Bodenaushub hat unter Einhaltung abfallrechtlicher Rahmenbedingungen zu erfolgen.

Zu 10.20

10.20 Vor Baubeginn ist eine multitemporale Luftbildauswertung im Trassenbereich durchzuführen. Dafür ist eine für die Kampfmittelerkundung und Munitionsbergung befugte Fachfirma zu betrauen.

Stellungnahme:

Multitemporale Luftbildauswertung ist als solche ein indirektes Verfahren von mehreren; es gibt viele Möglichkeiten der Kampfmittelerkundung; diese sollten im Entscheidungsbereich der Asfinag gelassen werden.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Vor Baubeginn ist eine Kampfmittelerkundung **mit geeigneten Maßnahmen** im Trassenbereich durchzuführen. Dafür ist eine für die Kampfmittelerkundung und Munitionsbergung befugte Fachfirma zu betrauen.

Zu 10.21

10.21 An Verdachtsstandorten im gesamten Baubereich der S 8 sind mit geophysikalischen Methoden Blindgängerortungen durchzuführen.

Stellungnahme:

Geophysik sollte im Ermessen der Asfinag liegen; Verdachtspunkte können z.B. am besten gleich durch den Kampfmittelerkunder freigelegt werden; solcherart ergibt sich in sehr vielen Fällen gleich die Beseitigung des Problems. Geophysik ist langsam und kostet, sollte daher nur im unbedingt erforderlichen Ausmaß durchgeführt werden.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

An Verdachtsstandorten im gesamten Baubereich der S 8 sind mit geeigneten Methoden Blindgängerortungen durchzuführen.

11. OBERFLÄCHENWÄSSER UND STRAßENWÄSSER

Zu 11.31

11.31 Als Auftaumittel im Winterdienst dürfen auf der S 8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S 1/S 8 - Anschlussstelle Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) nur chloridhaltige Streusalze ohne organische Inhaltsstoffe zum Einsatz kommen.

Stellungnahme:

Die Verwendung von chloridhaltigen Streusalzen stellt zwar den aktuellen Stand der Technik dar. Die ausschließliche Beschränkung auf diese Mittel schließt allerdings künftige Entwicklungen kategorisch aus.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Als Auftaumittel im Winterdienst dürfen auf der S 8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S 1/S 8 - Anschlussstelle Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) nur chloridhaltige Streusalze ohne organische Inhaltsstoffe zum Einsatz kommen. Bei Verwendung von anderen Auftaumitteln sind die entsprechenden Nachweise der Umweltwirkungen zu erbringen.

Zu 11.39

11.39 Alle im Rahmen des Beweissicherungsprogramms erhobenen Mess- und Analysedaten sind in Form von Jahresberichten zu dokumentieren. Die Berichte sind bis spätestens 30. Juni des jeweiligen Folgejahres der Wasserrechtsbehörde zu übermitteln. Der inhaltliche Aufbau und die Gliederung der Jahresberichte haben im Einvernehmen mit der Wasserrechtsbehörde zu erfolgen. Jede diesbezügliche Änderung bedarf der Zustimmung der Wasserrechtsbehörde.

Die Jahresberichte haben eine vollständige Dokumentation aller Beobachtungsdaten und Analysenergebnisse, weiters die Auswertung und Interpretation der Daten, schließlich eine Abschätzung der quantitativen und qualitativen wasserwirtschaftlichen Entwicklung im Projektgebiet zu enthalten.

Stellungnahme:

Die Projektwerberin schlägt vor das Berichtsintervall im Einvernehmen mit der Wasserrechtsbehörde festzulegen.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Alle im Rahmen des Beweissicherungsprogramms erhobenen Mess- und Analysedaten sind in Form von Jahresberichten zu dokumentieren. Die Berichte sind bis spätestens 30. Juni des jeweiligen Folgejahres der Wasserrechtsbehörde zu übermitteln. Der inhaltliche Aufbau und die Gliederung der Jahresberichte haben im Einvernehmen mit der Wasserrechtsbehörde zu erfolgen. Jede diesbezügliche Änderung bedarf der Zustimmung der Wasserrechtsbehörde.

Die Jahresberichte haben eine vollständige Dokumentation aller Beobachtungsdaten und Analysenergebnisse, weiters die Auswertung und Interpretation der Daten, schließlich eine Abschätzung der quantitativen und qualitativen wasserwirtschaftlichen Entwicklung im Projektgebiet zu enthalten.

Das Berichtsintervall ist im Einvernehmen mit der Wasserrechtsbehörde festzulegen.

12. HYDROGEOLOGIE UND GRUNDWASSER

Zu 12.5

12.5. Das Waschen von Kraftfahrzeugen im Baustellenbereich ist untersagt.

Stellungnahme:

Aus Sicht der Projektwerberin muss das Waschen von Kraftfahrzeugen im Baustellenbereich möglich sein.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Das Waschen von Kraftfahrzeugen im Baustellenbereich ist nur auf dafür vorgesehenen Flächen zulässig.

Zu 12.11

12.11. An folgenden Grundwassermessstellen müssen Sonden installiert werden, welche eine online Messung des Wasserstandes sowie der Parameter Temperatur und elektrischer Leitfähigkeit durchführen. Diese Messungen sind mittels GSM- oder Funkübertragung auf einen entsprechenden Server zu übertragen. Als Messintervall sind zumindest vier Messungen täglich vorzusehen. Die Datenübertragung auf einen Server hat zumindest täglich zu erfolgen.

KB_28W_02 KB_28W_11

KB_28W_03 KB_28W_13

KB_28W_04 KB_28W_16

KB_28W_05 KB_28W_18

KB_28W_09 KB_28W_19

B-KB 11610; KB-FB4; KB-FB5

Stellungnahme:

Die Online Messung wird seitens der Projektwerberin hinterfragt; die geforderte Aktualität der Daten bzw. Messintervalle liefern voraussichtlich nicht mehr Information, da die ggf. Veränderung der zu überprüfenden Parameter erst in längeren Zeitperioden (Wochen bis Monaten) sichtbar wird. Die dadurch entstehenden zusätzlichen Mehrkosten stehen in keiner Relation zum erzielbaren Mehrwert gegenüber einer herkömmlichen Messkampagne.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

*An folgenden Grundwassermessstellen müssen Sonden installiert werden, welche eine **geeignete** Messung des Wasserstandes sowie der Parameter Temperatur und elektrischer Leitfähigkeit durchführen. **Diese Messungen sind durch Messrunden sowohl analog mittleres Lichtlot und digital auszulesen und auszuwerten. Als Messintervall ist zumindest eine Messung täglich vorzusehen. Die Datenübergabe hat zumindest wöchentlich zu erfolgen.***

13. RAUMPLANUNG, SACHGÜTER, ERHOLUNG UND LANDSCHAFTSBILD

Zu 13.1

Bauphase

13.1. *Zur Reduktionen der visuellen Wirkung der Trasse als Fremdkörper und aufgrund der Zerschneidung der offenen Landschaft sind auch im Bereich der Rußbachquerung ostseitig der Trasse (von der Brücke über die L 3023 bei km 2,305 – bis zur Brücke über den Rußbach bei km 2,742) zusätzliche Sichtschutzpflanzungen, analog den Sichtschutzpflanzungen, welche südlich der L3023 beidseits der Trasse vorgesehen sind, erforderlich und diese sind auch dauerhaft zu erhalten.*

Die Maßnahme bzw. Wirkung der Maßnahme bezieht sich aus Sicht der Projektwerberin auf die **Betriebsphase** (Anlage), die Maßnahme wird als solche akzeptiert.

Zu 13.2

Beweissicherung und Kontrolle

Bauphase

13.2. *Zur Beurteilungen auf Übereinstimmung mit den in der UVE enthaltenen Maßnahmen zum Ausgleich der Auswirkungen auf das Landschaftsbild ist der Behörde einmal jährlich im Zuge eines Statusberichts, bevorzugt im August, eine Fotodokumentation vorzulegen.*

Stellungnahme:

Bepflanzungsmaßnahmen an der Trasse erfolgen am **Ende der Ausführungsphase** (nachbereitende Maßnahme). Eine Fotodokumentation bzw. abschließende Feststellung der Umsetzung der Vorgaben kann im

Endbericht der Umweltbauaufsicht bzw. Umweltbaubegleitung an die zuständige Behörde (entsprechend RVS 04.05.11) erfolgen.

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Zur Beurteilungen auf Übereinstimmung mit den in der UVE enthaltenen Maßnahmen ist die Umsetzung der Maßnahmen im Zuge des Statusberichts der UBB unter Beifügung einer Fotodokumentation vorzulegen.

Zu 13.3

Beweissicherung und Kontrolle

Betriebsphase

Zur Beurteilungen auf Übereinstimmung mit den in der UVE enthaltenen Maßnahmen zum Ausgleich der Auswirkungen auf das Landschaftsbild ist der Behörde einmal jährlich, bevorzugt im August, bis zum Abschlussbericht eine Fotodokumentation vorzulegen.

Um eine Präzisierung des Begriffes Abschlussbericht bzw. um die **Präzisierung der Dauer der Maßnahmenkontrolle** in der Betriebsphase wird gebeten. Laut RVS 04.01.12 Umweltmaßnahmen sind folgende Kontrollen vorgesehen: Wirkungskontrolle und Nachkontrolle (ca. 5 Jahre nach Verkehrsfreigabe).

Die Projektwerberin schlägt daher folgende Adaptierung des Maßnahmenvorschlages vor:

Zur Beurteilungen auf Übereinstimmung mit den in der UVE enthaltenen Maßnahmen zum Ausgleich der Auswirkungen auf das Landschaftsbild ist der Behörde einmal jährlich bis zum Abschlussbericht (5 Jahre nach Verkehrsfreigabe) eine Fotodokumentation vorzulegen.

14. KULTURGÜTER

Keine Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen zum Themenbereich Kulturgüter

15. ERSCHÜTTERUNGEN

Keine Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen zum Themenbereich Erschütterungen.

2 BESTÄTIGUNG DER FACHLICH INHALTLICHEN RICHTIGKEIT



Marchfeld Schnellstraße (S8)

Beurteilung zweier Trassenvarianten in Bezug auf mögliche Beeinträchtigungen eines Vogelschutzgebietes im Gemeindegebiet Markgrafneusiedl

Josef Eisner
April 2010

1 Grundlagen

Die geplante Errichtung der S 8 Marchfeld Schnellstraße führt u.a. durch das Gemeindegebiet Markgrafneusiedl. Der derzeitige Planungsgebietskorrridor zwischen den Anschlussstellen Strasshof und Markgrafneusiedl berührt das Vogelschutzgebiet Sandboden-Praterterrasse. Für diesen Abschnitt liegen zwei Trassenvarianten vor. Eine „Empfehlungsvariante“ (Abb.1) und eine „Bürgermeistertrasse“ (Abb.2).

Beide Varianten unterscheiden sich in ihrer Lage dadurch, als die „Empfehlungsvariante“ entlang der nordwestlichen Abgrenzung des im Juli 2009 verordneten Europaschutzgebietes bzw. Vogelschutzgebietes Sandboden-Praterterrasse verläuft. Die Bürgermeistertrasse würde entlang eines bestehenden Güterweges verlaufen und im nordwestlichen Teil der in der Verordnung abgegrenzten Fläche liegen bzw. entlang der südlichen Grenze des Planungsgebietskorridders verlaufen.

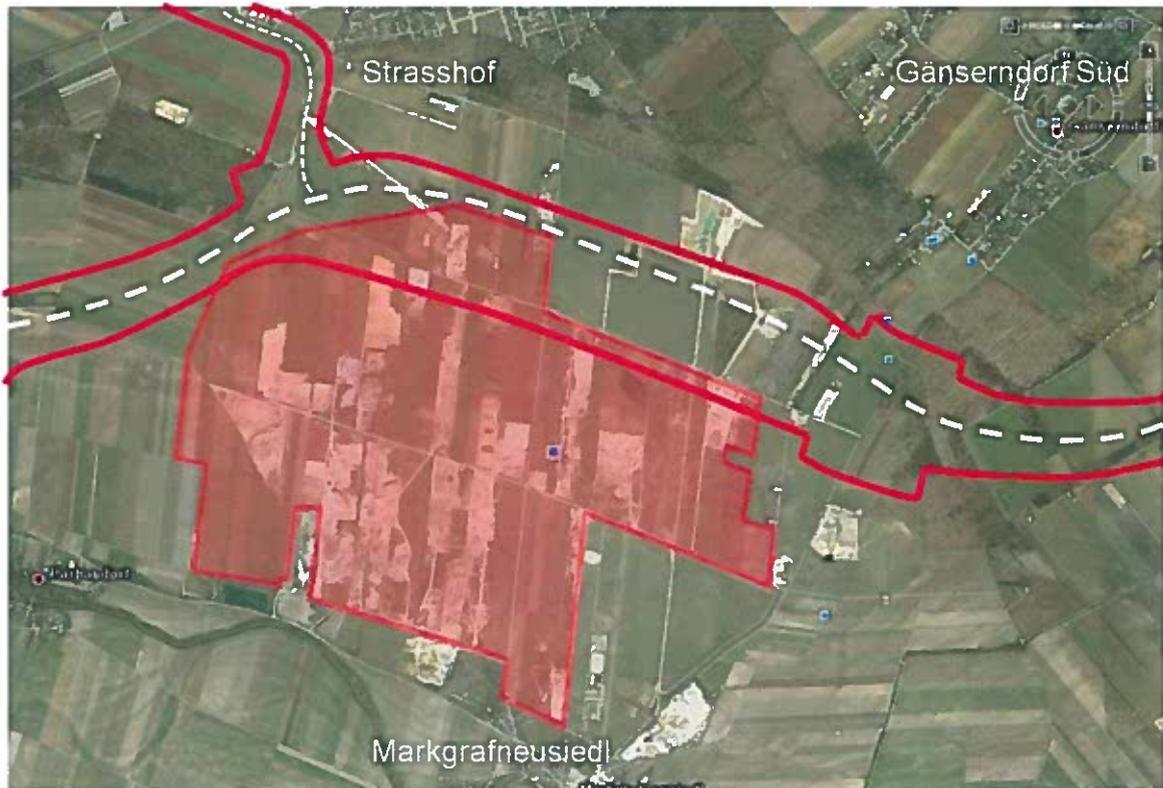


Abb.1: Lage des Planungsgebietskorrors (rote Linien) und die Empfehlungsvariante (weiß gestrichelte Linie) laut ASFINAG vom Februar 2010 und Teile des Vogelschutzgebietes Sandboden-Praterterrasse (Fläche mit rosa Signatur).



Abb.2: Trassenverlauf zwischen den Anschlussstellen Strasshof und Markgrafneusiedl laut „Bürgermeistertrasse“.

Mit Schreiben vom 10. März 2010 wurde das Technische Büro für Biologie Eisner von Herrn Ing. Leopold Haindl beauftragt, die zwei Trassenvarianten auf Basis der zur Verfügung gestellten Unterlagen zu beurteilen, inwieweit Beeinträchtigungen des Vogelschutz-Gebietes zu erwarten sind und allfällige Minderungsmöglichkeiten ungünstiger Auswirkungen aufzuzeigen.

2 Das Vogelschutzgebiet

Österreich ist mit dem Beitritt zur Europäischen Union verpflichtet, für bestimmte Vogelarten (Arten des Anhang I der Vogelschutzrichtlinie 79/409/EWG) die geeignetsten Gebiete als Vogelschutzgebiete auszuweisen und durch Rechtsvorschriften zu schützen. Projekte, die zu einer wesentlichen Beeinträchtigung solcher Schutzgebiete führen können, sind in den Behördenverfahren nicht bewilligungsfähig.

Wie viele andere Vogelschutzgebiete in Österreich war auch das gegenständliche Schutzgebiet Sandboden und Praterterrasse im Ausweisungsprozess einer intensiven Diskussion zwischen Betroffenen, der zuständigen Behörde, Naturschutzorganisationen und der Europäischen Kommission ausgesetzt. Die Abgrenzung des Vogelschutzgebietes wurde am 29. Juli 2009 verordnet (LGBL 5500/6-3) und dürfte auch mit der Europäischen Kommission abgestimmt sein. Jedoch bestehen weiterhin erhebliche Auffassungsunterschiede zwischen dem Amt der NÖ Landesregierung und Naturschutzorganisationen in Bezug auf den tatsächlichen Grenzverlauf. Das Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse ist ein großflächiges Gebiet zwischen Deutsch Wagram und Marchegg von ca. 160 km². Das gegenständliche Gutachten beschränkt sich auf das Teilgebiet bei Markgrafneusiedl (Fläche lt. Anlage I zu § 14 der Verordnung vom 29.07.2009), welches von besonderer Bedeutung für die Vogelarten Triel und Brachpieper ist.

Dieses Teilgebiet ist auch Planungsgebiet für die S 8 Marchfeld Schnellstraße. Auf Grund der Gebietskenntnisse und Vogelarten von BirdLife Österreich wurde dieses Teilgebiet mit einer Fläche von ca. 1.600 ha abgegrenzt. Die Verordnung des Amtes der NÖ Landesregierung sieht eine Fläche von ca. 680 ha vor. Für den geplanten Straßenbau ist das strittige Gebiet zwischen den Waldflächen von Strasshof und den Ackerflächen und Schotterabbauflächen „Äußerer Graben“ relevant, welche die Flurnamen „Neurisse“ und „Zinsäcker“ tragen (Abb.3).

Eine fachlich richtige Abgrenzung ist dann gegeben, wenn in Bezug auf die Zielarten die beanspruchten und notwendigen Lebensräume der vorkommenden Populationen berücksichtigt sind. In der Regel decken sich fachlich richtige Abgrenzungen mit den Grenzen von Lebensräumen und Lebensraumstrukturen.

Laut Verordnung des Amtes der NÖ Landesregierung sind für das Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse als Schutzgegenstand (Zielarten) u.a. (neben Zugvogelarten und Lebensräumen laut Anhang I der FFH Richtlinie) die Brutvogelarten Rohrweihe, Wiesenweihe, Großtrappe, Triel, Ziegenmelker, Mittelspecht, Heidelerche, Brachpieper, Sperbergrasmücke, Neuntöter, Kaiseradler und Blutspecht genannt.



Abb.3: Gebietsausschnitt mit Teilflächen des Vogelschutzgebietes Sandboden-Praterterrasse (rosa Signatur) und Teilflächen des Vogelschutzgebietes (weiße Umrandung) nach BirdLife Österreich, die in der Verordnung nicht berücksichtigt werden.

Als Erhaltungsziele wurden festgelegt:

Erhaltung oder Wiederherstellung einer ausreichenden Vielfalt und einer ausreichenden Flächengröße der Lebensräume u.a. der genannten Brutvogelarten. Im Speziellen sind dies die Erhaltung von einem ausreichenden Ausmaß an:

- o großflächigen, durch das weitgehende Fehlen von Gehölzen gekennzeichneten und weithin überblickbaren Offenlandlebensräumen mit Steppencharakter,
- o einer extensiven Landwirtschaft mit abwechslungsreicher Fruchtfolge,
- o möglichst störungsfreien Brut- und Nahrungsflächen für die Großtrappen,
- o frühen, offenen Sukzessionsstadien in abgebauten, möglichst störungsfreien Schottergruben als Brutlebensräume,
- o trocken-steinigen, lückig bewachsenen Ackerbrachen in den schotterterrassegeprägten Landschaftsteilen,
- o naturnahen Zonen an den Dorfrändern mit einem hohen Obst- bzw. Nussbaumanteil,
- o straßen- bzw. wegbegleitenden Alleen aus hochstämmigen Obst- bzw. Nussbäumen,
- o lichten, aufgelockerten Kiefernwäldern in den gehölzgeprägten Landschaftsteilen,
- o an Sonderstrukturen wie Hecken, Buschgruppen, Einzelgehölze, Waldränder, Ruderalflächen, Brachen, breite, unbehandelte Ackerraine in den gehölzgeprägten Landschaftsteilen.

2.1 Schutzgebietsteil bei Markgrafneusiedl

Das Gebiet bei Markgrafneusiedl ist laut dem Amt der NÖ Landesregierung¹ von besonderer Bedeutung für die Brutvogelarten Triel und Brachpieper.

Als Zielsetzungen für die Vogelarten Triel und Brachpieper werden in der Verordnung u.a. auch die Sicherung und Entwicklung großer und zusammenhängender Offenlandlebensräume genannt. Diese Offenlandlebensräume stellen im Gebiet hauptsächlich Ackerfluren, Ruderalfluren und Schotterabbauflächen dar und sind daher, soweit sie Flächeneinheiten bilden, Teil des Schutzgebietes.

Die Abgrenzung laut Verordnung ist diesbezüglich nicht nachvollziehbar. Sie durchschneidet Parzellen und einheitliche Lebensräume sowohl in Bezug auf die Vegetationseinheiten (Acker und Ruderalfluren) als auch in Bezug auf Lebensraumstrukturen (Offenland). Zunächst war eine noch kleinflächigere Abgrenzung vorgesehen, die sich auf ein Gutachten² im Auftrag des Amtes der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr stützt. In einem ergänzenden Gutachten, ebenfalls im Auftrag des Amtes der NÖ Landesregierung, wurde u.a. für den Bereich Markgrafneusiedl in Bezug auf die Vogelart Triel eine Einbeziehung der nördlich angrenzenden Flächen der Bereiche Neurisse und Zinsäcker zumindest im Ausmaß von 400 m als Notwendigkeit festgestellt³. In der Grenzziehung laut Verordnung wurde dies nicht vollständig berücksichtigt, obwohl die entscheidende Bedeutung auch dieser Flächen für das hochrangige Schutzgut Triel betont wurde. Die diesbezügliche Erläuterung des Amtes der NÖ Landesregierung im Schreiben an die Europäische Kommission⁴ gibt darüber keine nachvollziehbare Aufklärung. Der Bereich Zinsäcker wird mit der Begründung nicht anerkannt, da die Schotterabbauflächen nach dem Abbau nicht „trielkonform“ zu rekultivieren wären. Eine südlich gelegene Fläche wäre kein Schutzgebiet, da sie bereits rekultiviert ist und weder als Brut- noch als Nahrungshabitat geeignet wäre. Eine nordwestliche Ackerfläche wäre mehr als 400 m von den Brutrevieraußengrenzen entfernt sowie bisher vom Triel nicht zur Nahrungssuche genutzt und daher ebenfalls nicht Teil des Schutzgebietes.

Allgemein ist zu kritisieren, dass für die Begründung der Abgrenzung dieses Gebietes die alleinige Berücksichtigung der Vogelart Triel nicht dem Schutzziel des Gebietes entspricht. Zumindes t wären auch die Lebensraumansprüche des Brachpiepers (das Teilgebiet ist laut Amt der NÖ Landesregierung von sehr hoher Bedeutung für die Erhaltung seines Bestandes, der Brachpieper wird als „höchststrangiges Schutzobjekt“ eingestuft), wenn nicht auch der Wiesenweihe⁵ zu berücksichtigen.

Jedenfalls ist es fachlich falsch, die Grenzziehung so zu wählen, dass zusammenhängende Lebensräume durchschnitten werden, wie es in der Verordnung gemacht wurde. Die Begründungen decken sich auch nicht mit dem Kenntnisstand zum Gebiet und sind auch fachlich verfehlt.

Sie decken sich nicht mit dem Kenntnisstand zur Lage bekannter Brutreviere. So wird die Herausnahme des Teilgebietes „Turmhöhe“ damit begründet, sie wäre bereits rekultiviert und

¹ www.noel.gv.at/umwelt/naturschutz/natura-2000.html: Managementplan Europaschutzgebiete „Pannonische Sanddünen“ und „Sandboden und Praterterrasse (Hauptregion Weinviertel).“

² Mühlenberg, M., 2005: Stellungnahme zur EK-Mahnung mit Verbesserungsvorschlägen zur Ausweisung von EU-Vogelschutzgebieten in Niederösterreich. Im Auftrag des Amtes der NÖ Landesregierung, 23pp.

³ Lentner, R., 2005: Prüfung des Abgrenzungsentwurfes der Vogelschutzgebiete nach der EU-Vogelschutzrichtlinie des Landes Niederösterreich vom Jänner 2005 auf deren Kohärenz. Bericht im Auftrag der NÖ Landesregierung, 31 pp.

⁴ Schreiben des Bundeskanzleramtes vom 19.05.2006 (BKA-VV.99/2115/005-V/A/8/2006).

⁵ Laut BirdLife Österreich (Fachliche Grundlagen für die Ausweisung der SPA's in Niederösterreich.- Studie im Auftrag des Amtes der NÖ Landesregierung, April 2003) ist das Gebiet bei Markgrafneusiedl Teil eines Brutrevieres der Wiesenweihe, die hier das einzige der damals bekannten Brutvorkommen hat.

weise keine Brut- und Nahrungshabitate auf. Aus Untersuchungen ist bekannt⁶, dass sich seit 1998 bis einschließlich 2006 hier 1 bis 2 Brutreviere des Triels befinden. Fachlich verfehlt ist es auch, Teile zusammenhängender Lebensräume nicht zu berücksichtigen, weil keine konkreten Nachweise für diese Flächen vorliegen würden und nur Flächen zu berücksichtigen, für die es Beobachtungsdaten gibt. Gerade Triel und Brachpieper sind Vogelarten, die durch ihre Lebensweise schwer zu beobachten sind und daher mit Nachweisen immer nur Teillebensräume erfasst werden. Daher ist es für eine Bestandssicherung notwendig, den genutzten Lebensraum in seiner Gesamtheit in ein Schutzgebiet zu integrieren. Es reicht nicht aus, sich auf bekannte Brutplätze, Nahrungsplätze und allfällige Sammelplätze (Triel) zu beschränken. Auch ist zu berücksichtigen, dass für Vogelarten des Offenlandes die Flächengröße des Lebensraums selbst eine Qualitätskomponente bildet. Unter einem Schwellenwert der Flächengröße verliert ein Gebiet seine Eignung, wenn auch die strukturellen Qualitäten noch so gut sind. Der Begriff der ausreichenden Flächengröße der Lebensräume ist ja auch in den Zielsetzungen des Amtes der NÖ Landesregierung sogar verankert. Verfehlt ist es auch, Ackerflächen allgemein die Eignung als Lebensraum für den Triel abzuspochen, da sie Sammelplatz und Nahrungsgründe sein können und als solche im Gebiet nachgewiesen wurden⁷. Es ist anzuerkennen, dass die NÖ Landesregierung in Bezug auf die Vogelart Triel sehr um seinen Schutz auch im Gebiet Markgrafneusiedl bemüht ist. Es werden Projekte gefördert, die Maßnahmen umsetzen, geeignete Bedingungen für Brutplätze zu schaffen. Zu kritisieren ist u.a. die mangelnde Berücksichtigung weiterer schutzbedürftiger Vogelarten, die für dieses Schutzgebiet genannt sind und für den in der Gebietsabgrenzung nicht berücksichtigten Teil (Neurisse und Zinsäcker) nachgewiesen sind⁸. Zu nennen sind Sperbergrasmücke, Rohrweihe und Neuntöter als auch der Wachtelkönig, dessen Brutvorkommen, das im Rahmen einer Studie zum Vorprojekt der S 8 nachgewiesen wurde, ein Erstnachweis wäre (er wurde für dieses Vogelschutzgebiet bis dato nicht nachgewiesen). Allerdings ist nicht auszuschließen, dass es sich in der Kartendarstellung um einen Fehler handelt (die Vogelart Wachtel, die im Gebiet mehrfach nachgewiesen wurde, ist mit einer ähnlichen Signatur versehen⁶). Neben Vogelarten ist aber auch das Zieselvorkommen im Bereich des ehemaligen Militärflugfeldes wesentlich. Er kommt zwar in Niederösterreich in 14 Schutzgebieten vor, als wichtigstes Vorkommen wird das Gebiet „Pannonische Sanddünen“ genannt. Allerdings ist dort die Population vergleichsweise klein und ihr kommt eine wichtige Rolle für die Wiederbesiedlung ehemaliger Lebensräume zu. Daher ist es nicht verständlich, dass die Population bei Strasshof in der Gebietsabgrenzung nicht berücksichtigt wurde, da diese Säugetierart ein „höchststrangiges Erhaltungsziel“ in Niederösterreich ist (insbesondere die Sicherung und Entwicklung vorhandener Populationen).

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Abgrenzung des Vogelschutzgebietes Sandboden und Praterterrasse, im Rahmen der Verordnung nicht das tatsächliche Vogelschutzgebiet im gegenständlichen Teilgebiet vollständig erfasst. Ebenso Teil des Schutzgebietes sind die Bereiche Neurisse und Zinsäcker. Sie begründen sich als Teilfläche des Lebensraums von Triel und Brachpieper, dem Vorkommen von Neuntöter, Rohrweihe, Sperbergrasmücke und ev. Wachtelkönig sowie der Säugetierart Ziesel.

Triel und Brachpieper:

Die Lebensraumansprüche beider Arten sind in Bezug auf die Bodenbeschaffenheit ähnlich. Sie brüten auf vegetationsarmen Trocken- und Magerstandorten. Diesbezüglich bildet das

⁶ Raab R., 2007: Artensicherungsprogramm Triel Projektgebiet Marchfeld. Jahresbericht 2006 im Auftrag des TB für Landschaftsplanung und -pflege DI Frank Grinschgl.

⁷ Raab R., 2007: Artensicherungsprogramm Triel Projektgebiet Marchfeld. Jahresbericht 2006 im Auftrag des TB für Landschaftsplanung und -pflege DI Frank Grinschgl.

⁸ ASFINAG 2008: Tiere und deren Lebensräume. Bericht zu Vorprojekt 2008 der S 8 Marchfeld Schnellstraße.

Gebiet bei Markgrafneusiedl mit den Teilflächen Neurisse und Zinsäcker eine Einheit (trockene und schwach humose Böden, vgl. Abb.4 und 5). Das gesamte Gebiet ist jedoch kein natürlicher Lebensraum im Wortsinn (die Lebensraumqualität bestimmt sich ohne Zutun des Menschen). Zur Sicherung der Lebensraumqualität für beide Arten bedarf es diverser Maßnahmen (allfälliges Entfernen von Humusschichten, Reduktion der Vegetationsentwicklung). In Abhängigkeit dieser Maßnahmen bestehen und verlagern sich insbesondere die Brutplätze der beiden Arten. Daher ist jede Fläche zumindest als potenziell geeigneter Lebensraum zu betrachten, d.h. auch die Teilflächen Neurisse und Zinsäcker. Für den Triel kann allerdings ein Abstand von ca. 300 bis 400 m zu den nördlichen Waldflächen als nicht geeignet angesehen werden, da er laut Literatur die Nähe zu Wäldern meidet.

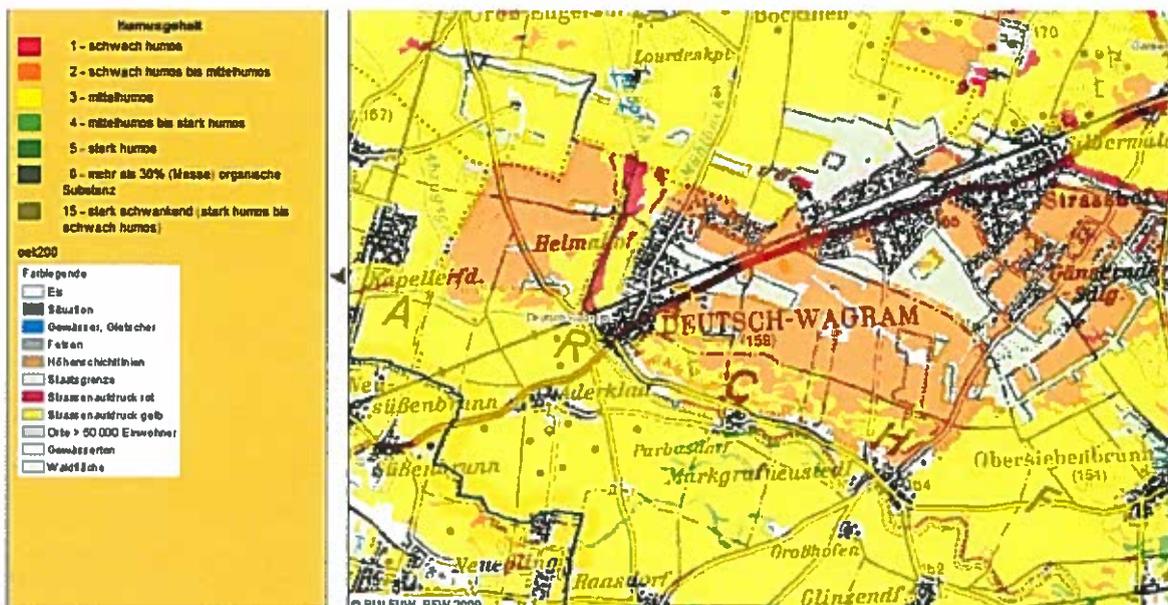


Abb.4: Humusgehalt der Böden laut digitaler Bodenkarte von Österreich (<http://bodenkarte.at>).

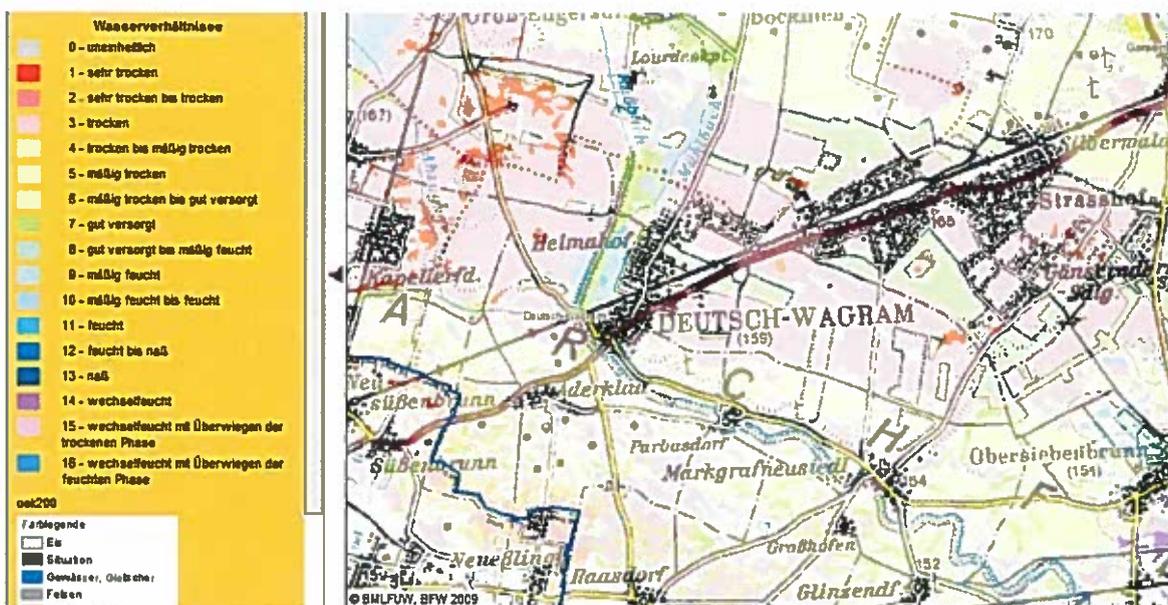


Abb.5: Wasserverhältnisse der Böden laut digitaler Bodenkarte von Österreich (<http://bodenkarte.at>).

Neuntöter, Rohrweihe und Sperbergrasmücke:

Diese Vogelarten wurden in den Teilflächen Neurisse (Sperbergrasmücke und Neuntöter) und Zinsäcker (Rohrweihe) nachgewiesen. Sie werden als Zielarten des Vogelschutzgebietes Sandboden und Praterterrasse geführt und das Schutzgebiet umfasst daher auch deren Lebensräume.

Ziesel:

Grundsätzlich zielen Vogelschutzgebiete nicht auf den Erhalt von Säugetierarten ab. Allerdings kann das Vorkommen des Ziesels auf der Teilfläche Neurisse als eine Leitart für die Lebensraumqualität angesehen werden. Er bewohnt eher trockene Standorte mit niedriger Vegetation. Derartige Lebensraumqualitäten zu erhalten und zu entwickeln, ist eines der Ziele des Vogelschutzgebietes Sandboden und Praterterrasse.

3 Auswirkungen des Bauvorhabens

Die Auswirkungen eines Baus der Marchfeld Schnellstraße auf das Vogelschutzgebiet im Gemeindegebiet Markgrafneusiedl sind nur bei Vorlage eines einreichfertigen Projektes in ihrer Gesamtheit beurteilbar. Die gegenständliche Beurteilung beschränkt sich daher auf die technischen Angaben im Vorprojekt⁹ und auf allgemeingültige Aussagen, unabhängig der Detailplanung. Unterschieden werden Bau- und Bestandsphase.

3.1 Bauphase

Beide Varianten (Empfehlungsvariante, Bürgermeistertrasse) entfalten in der Bauphase direkte und indirekte Auswirkungen, die Schutzgüter (Vogelarten und Ziesel) beeinträchtigen. Direkte Auswirkungen betreffen die Inanspruchnahme (Baufläche, Baustelleneinrichtungen, Baustraßen, Zwischenlager) von Lebensräumen wie Ackerflächen (Nahrungs- und Aufenthaltshabitate der Offenlandarten, u.a. Triel und Brachpieper), Rohböden und Ruderalstandorte (Nahrungs- und mögliche Brutplätze, u.a. Triel und Brachpieper) und Hecken und Gebüsche (Sitzwarten und Brutplätze, u.a. Neuntöter und Sperbergrasmücke). Eine Beeinträchtigung ist durch diese Inanspruchnahme anzunehmen, jedoch muss diese Beeinträchtigung nicht wesentlich sein. Die Auswirkungen sind temporär (Bauphase) und den Vogelarten ist es möglich, auf geeignete Flächen des Umlandes auszuweichen. Es ist auch möglich, dass Zwischendeponien der Baustellen zeitweilig von Vogelarten als Ersatzlebensraum angenommen werden.

Unterschiede in den direkten Auswirkungen der Bauphase ergeben sich nur in Bezug auf den Ziesel. Die Empfehlungsvariante beansprucht in der Bauphase dessen Lebensraum. Die Frage, ob dadurch das aktuelle Vorkommen zerstört wird, kann nur an Hand einer genauen Erhebung des Bestandes und der Detailplanung zum Bauprojekt beantwortet werden. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist jedenfalls anzunehmen.

⁹ ASFINAG 2009: Zusammenstellung der bisherigen „Trielauswertungen“ im Zuge der Planungen zur S8 (Vorprojekt 2008). Vorabzug Stand 04.03.2009.

Indirekte Auswirkungen in Form von Störungen durch das allgemeine Baugeschehen wirken über die direkt beanspruchte Fläche hinaus, sollten aber als gering bis unwesentlich einzustufen sein. Baulärm ist nicht geeignet, Vögel nachhaltig zu vertreiben, sondern es können Gewöhnungseffekte angenommen werden. In Bezug auf den Triel ist auf die Abbautätigkeiten in den umliegenden Schottergruben zu verweisen, die in Bezug auf Lärm und Manipulationen mit dem Baugeschehen vergleichbar sind.

Das Baugeschehen würde entlang der derzeit bekannten nördlichen Brutreviergrenzen des Triels verlaufen (Bürgermeistertrasse) bzw. in einer Entfernung von 300 m bis 400 m (Empfehlungsvariante). Soweit sich das Baugeschehen auf die Tageszeiten beschränkt, dürfte sich eine Meidung der baustellennahen Bereiche durch den Triel in Grenzen halten.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass beide Trassenvarianten in der Bauphase ungünstige Auswirkungen auf die Vogelfauna entfalten, die jedoch nicht wesentlich sein dürften. Als wesentliche Beeinträchtigung dürfte die Bauphase der Empfehlungsvariante zu beurteilen sein, da das lokale Vorkommen des Ziesels möglicherweise zerstört wird.

3.2 Bestandsphase

3.2.1 Direkte Auswirkungen

Als wesentliche direkte Auswirkungen auf die Vogelfauna sind der direkte Flächenverlust an Lebensraum und das Kollisionsrisiko zu nennen.

Im Gegensatz zur Bauphase, die als temporärer Eingriff zu beurteilen ist, wirkt sich der Flächenverbrauch auf die Bestandsdauer nachhaltig aus. Da er Flächen umfasst, die im Schutzgebiet für das Vorkommen der Zielarten limitierend sind (u.a. Rohböden und vegetationsarme Ruderalstandorte bzw. Brachflächen), ist diese Auswirkung auf Bestandsdauer als wesentliche Beeinträchtigung zu beurteilen. Beide Varianten dürften sich diesbezüglich kaum unterscheiden. Eine genaue Flächenbilanz kann nur auf Basis einer aktuellen Aufnahme der Flächen und dem Vorliegen einer Detailplanung gemacht werden. Aktuell ist aber anzunehmen, dass beide Varianten durch den Verbrauch limitierender Sonderstandorte eine wesentliche Beeinträchtigung des Gebietes bewirken können.

Ein Kollisionsrisiko für die Vogelarten durch die geplante Schnellstraße ist evident. Die Betrachtungen sind hier jedoch auf die Zielarten eingeschränkt. Soweit, wie im Vorprojekt dargestellt, die Schnellstraße in einem Geländeeinschnitt verläuft, ist dies geeignet, das Kollisionsrisiko zu mindern. Ein Restrisiko verbleibt für Vogelarten, die derartige Straßen auch zum Nahrungserwerb nutzen. In der Studie der ASFINAG zum Vorprojekt wird eine italienische Arbeit zitiert¹⁰, die Beobachtungen anführt, dass der Triel Autobahnflächen zur Nahrungsaufnahme nutzt. In diesem Falle wäre ein erhebliches Kollisionsrisiko vorhanden, allerdings ist anzunehmen, dass dies seltene Einzelbeobachtungen sind und der Triel die Nähe von Autobahnen eher meidet, wie in zahlreichen Studien angeführt. Ein relevantes Risiko ist eher für Beutegreifer wie Rohr- und Wiesenweihe anzunehmen, die kollidierte Kleinsäuger als Nahrungsquelle nutzen könnten. Beutegreifer (insb. Mäusebussard, Turmfalken) und auch Krähenarten sind aus diesem Grund häufig in der Nähe hochrangiger Straßen zu beobachten. Dieses Kollisionsrisiko für Weihenarten ist zwar als Beeinträchtigung zu werten, jedoch nicht als wesentliche, da eine Bestandsgefährdung alleine aus dem höheren Kollisionsrisiko nicht abzuleiten ist. Beide Varianten unterscheiden sich in Bezug auf diese Auswirkungen nicht.

¹⁰ Caccamo, C. (2006): La Valutazione di Incidenza: contesto normative e applicazione a un sito di rete Natura 2000. Università degli studi di Pisa, Facoltà di scienze matematiche fisiche e naturali. Corso di laurea specialistica in gestione e valorizzazione delle risorse naturali – tesi di laurea. 113 pp.

3.2.2 Indirekte Auswirkungen

Indirekte Auswirkungen entstehen durch Meidung der Straßennähe (Licht- und Lärmimmission), was zu einem Flächenverlust an geeignetem Lebensraum führt, sowie durch Lebensraumveränderungen (Beutegreifer und Krähenvögel in Straßennähe), was ebenso zu einem Flächenverlust an geeignetem Lebensraum führt sowie die Barrierewirkung von hochrangigen Straßen, die eine Fragmentierung großflächigerer Lebensräume verursachen.

In einer Studie der ASFINAG zum Vorprojekt der S 8 wurde die Vogelart Triel in Bezug auf das Meideverhalten wegen Lärmimmissionen sehr ausführlich behandelt¹¹. Als planendes Unternehmen kommt die ASFINAG selbst zum Schluss, dass die Empfehlungsvariante aus diesem Grund eine wesentliche Beeinträchtigung für die Vogelart Triel bedeuten würde. Dem ist zuzustimmen und die gleiche Schlussfolgerung ist in Bezug auf die Bürgermeistertrasse zu ziehen.

Allerdings ist zu ergänzen, dass sich die Wirkfaktoren eines Meideverhaltens nicht auf den Verkehrslärm reduzieren lassen. Ebenso sind Lichtimmissionen, insbesondere für die dämmerungs- und nachtaktive Vogelart Triel, als Wirkfaktoren anzunehmen, welche den Triel die Nähe von derartigen Straßen meiden lassen. Welche Faktoren stärker wirken, kann nicht beurteilt werden. In Studien werden beide Faktoren angeführt. Entscheidend ist, dass in einer Distanz von bis zu 1.000 m zu einer hochrangigen Straße, die Brutwahrscheinlichkeit deutlich geringer ist. Eine sehr ausführliche Arbeit aus Südengland¹² bestätigt, dass Nestdichten in Distanzen von 1,5 bis 2 km zu hochrangigen Straßen im Kulturland (v.a. Ackernutzung) abnehmen und in naturnahen Landschaften erhöht sich der Wirkungsbereich auf ein Distanz von bis zu 3 km. Eine weitere Studie¹³ zeigt ein Meiden von Flächen bis zu einer Entfernung von 1,5 km auf, wobei insbesondere die Lichtimmissionen als relevant angesehen wird (Großteils nachtaktive Lebensweise des Triels).

Ein weiterer nicht zu vernachlässigender Faktor ist die Veränderung im Wirkungsgefüge des Lebensraumes durch die geplante Straße. Wie bereits oben erwähnt, erschließen Straßen bestimmten Vogelarten wie Mäusebussard, Turmfalken und Krähenarten zusätzliche Nahrungsquellen (kollidierte Kleinsäuger, Mäusepopulationen der Böschungflächen). Das Vorkommen dieser Vogelarten (potenzielle Räuber) entlang der Straße kann wiederum das Meideverhalten für Offenlandarten wie Triel und Brachpieper verstärken bzw. einen weiteren Parameter bilden, warum verkehrsnaher Bereiche gemieden werden.

Nicht zu vernachlässigen ist der Anspruch des Triels an eine Großflächigkeit seines Lebensraums. So meidet er bei der Wahl des Brutplatzes die Nähe von Waldflächen (Abstand zu Waldfläche von 75 ha ca. 400 m, größeren Waldflächen > 600 m)¹⁴, um als Bodenbrüter eine möglichst freie Sicht zu haben. Dieser Anspruch an die Horizontsicht wird durch den Böschungsbewuchs der geplanten Straße in der entsprechenden Distanz unterbunden.

Diese Wirkfaktoren führen in Bezug auf die Vogelart Triel zu einer erheblichen Verkleinerung seines derzeitigen Lebensraumes. Weder ist das Schutzziel des Gebietes erreichbar, die vorhandenen Offenlebensräume in ihrer Flächigkeit und Qualität zu erhalten und schon gar nicht die Entwicklung solcher Lebensräume.

Da für den nördlichen Teil des Gebietes (Neurisse und Zinsäcker) generell kaum Nachweise des Triels vorhanden sind, dürften diese Gebiete von ihm auch in geringerem Umfang genutzt werden. Beide Varianten würden dieses Offenland soweit verkleinern, dass kritische Flächengrößen unterschritten werden und es gänzlich als Lebensraum für den Triel nicht mehr

¹¹ ASFINAG 2009: Zusammenstellung der bisherigen „Trielauswertungen“ im Zuge der Planungen zur S8 (Vorprojekt 2008). Vorabzug Stand 04.03.2009

¹² Day, C. F., 2003: The effects of disturbance from roads on stone curlews in southern England. Dissertation an der Darwin College University of Cambridge, 228 pp.

¹³ Green, R.E., Taylor, G.A. & C.G.R. Bowden 2000: Habitat selection, ranging behaviour and diet of the Stone Curlew (*Burhinus oedicnemus*) in Southern England, J. Zool. Lond. 250: 161-183.

¹⁴ Nipkow M. (1990): Habitatwahl des Triels [*Burhinus oedicnemus*] im Elsass. J. Orn 131, 1990: S.371-380

in Frage kommt. Auch der südliche Teil würde durch den Qualitätsverlust im verkehrsnahen Bereich eine wesentliche Verkleinerung des geeigneten Areals erfahren. In Zusammenwirken mit anderen Projekten in der Region (Windkraftanlagen, Gewerbefläche u.ä.) verschärfen sich die Konsequenzen aus den wesentlichen Beeinträchtigungen, welche beide Varianten entfalten.

Nicht auszuschließen ist es, dass das Vorkommen der Arten Sperbergrasmücke und Neuntöter, deren Brutten in diesem Teilgebiet nur vereinzelt nachgewiesen wurden, erlöscht, da geeignete Ausweichflächen nur sehr beschränkt zur Verfügung stehen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass beide Trassenvarianten in ihren Auswirkungen, insbesondere auf die Vogelart Triel, während der Bestandsdauer erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes verursachen (wesentliche Verkleinerung des geeigneten Lebensraumes, Erschwerung einer Entwicklung geeigneter Lebensräume), die der Erreichung der Schutzziele entgegenstehen.

4 Möglichkeiten der Minderung von Auswirkungen

4.1 Bauphase

Im Allgemeinen können angeführt werden:

- Rodungsarbeiten außerhalb der Brutzeit von Vogelarten (Neuntöter, Sperbergrasmücke);
- Pflanzung von Hecken/Gehölzen an geeigneten Ausweichflächen;
- Fachliche Betreuung in Bezug auf mögliche Brutten an Zwischendeponien (Vermeidung der Zerstörung von Gelegen);
- Bauzeiteinschränkung auf die Tageszeit;

Die Auswirkungen auf den lokalen Bestand des Ziesels (Empfehlungsvariante) können u. U. nicht gemindert, aber allfällig durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen werden.

4.2 Bestandsphase

Auch für die Bestandsphase sind Maßnahmen der Eingriffsminderung von Maßnahmen des Eingriffsausgleichs zu unterscheiden. Maßnahmen zur Eingriffsminderung sind Maßnahmen, die unmittelbar mit der Projektausführung verbunden sind (z.B. Bepflanzung von Böschungen, Art des Straßenbelages, Baumaßnahmen zur Reduktion der Lärmimmission u.ä.), Ausgleichsmaßnahmen sind Maßnahmen, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang (auch räumliche Trennung möglich) mit dem geplanten Bauprojekt stehen müssen.

So ist für die Bestandsphase festzustellen, dass der Flächenverlust an geeigneten Lebensräumen nicht gemindert werden kann, da sämtliche Flächen der Anlage, bei jedweder Ausgestaltung für die Zielarten, ungeeignet bleiben. Auch wenn eine Eingriffsminderung nicht möglich ist, wäre der Eingriffsausgleich theoretisch möglich. Ein Ausgleich dieser Auswirkungen ist dann gegeben, wenn gleichartige Lebensräume, in einem entsprechenden Flächenmaß, durch Maßnahmen neu angelegt werden. Da diese Annahme eher unrealistisch ist (der Flächenanspruch für einen Ausgleich wären ca. 800 ha), ist der Eingriff auch als nicht ausgleichbar zu beurteilen.

In Bezug auf die Vorstudie der ASFINAG ist auch zu betonen, dass Minderungsmaßnahmen, die auf die Reduktion des Verkehrslärms abzielen, nicht ausreichend sind, da sie lediglich auf einen Wirkfaktor abzielen, der nicht alleine bestimmend sein dürfte.

Als Minderungsmaßnahme ist allerdings die mögliche Abänderung der Bauart, in Form der Einhausung des Streckenabschnittes durch das Schutzgebiet (Bezogen auf das faktische Schutzgebiet und nicht auf das Schutzgebiet laut Verordnung) zu nennen. In der Bestandsphase würde diese Bauform alle indirekten ungünstigen Auswirkungen verhindern und, soweit die Decke der Einhausung an bestehendes Gelände in der Höhe angepasst werden kann, bietet sich die Möglichkeit, durch eine Überdeckung mit autochthonem Bodenmaterial (ohne Humusaufgabe), einen geeigneten Lebensraum auch für Triel und Brachpieper in einem signifikanten Flächenausmaß im Schutzgebiet neu anzulegen. Soweit eine derartige Trassenvariante nicht durch den aktuell bewohnten Ziesel-Lebensraum führt (erhebliche Beeinträchtigung in der Bauphase), sind weder für die Bau- noch die Bestandsphase erhebliche Beeinträchtigungen anzunehmen.

5 Zusammenfassung

Der derzeitige Planungsgebietskorrridor der S 8 Marchfeld Schnellstraße führt zwischen den Anschlussstellen Strasshof und Markgrafneusiedl durch das Vogelschutzgebiet Sandboden-Praterterrasse. Für diesen Abschnitt liegen zwei Trassenvarianten vor. Eine „Empfehlungsvariante“ und eine „Bürgermeistertrasse“.

Im Auftrag von Herrn Ing. Leopold Haindl beurteilte das Technische Büro für Biologie Eisner in einem Gutachten, inwieweit Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes durch die beiden Varianten zu erwarten sind und ob sich allfällige Minderungsmöglichkeiten ungünstiger Auswirkungen aufzeigen lassen.

Das Vogelschutzgebiet Sandboden und Praterterrasse ist ein großflächiges Gebiet zwischen Deutsch Wagram und Marchegg von ca. 160 km². Das gegenständliche Gutachten beschränkt sich auf das Teilgebiet bei Markgrafneusiedl, welches von besonderer Bedeutung für die Vogelarten Triel und Brachpieper ist.

Das rechtsgültig verordnete Schutzgebiet (Verordnung LGBL 5500/6-3 vom 29.07.2009) weicht in seiner Abgrenzung vom tatsächlichen Schutzgebiet ab. Nicht berücksichtigte Flächen erstrecken sich auf die Areale mit den Flurnamen „Neurisse“ und „Zinsäcker“.

Alleine für die Vogelart Triel wäre ein 400 bis 1.000 m breiter Streifen dieser Flächen einzubeziehen. Weitere Teile sind auf Grund des Vorkommens von Neuntöter, Sperbergrasmücke, Rohrweihe und Ziesel dem Schutzgebiet zuzurechnen, auch um die in der Verordnung festgelegten Erhaltungsziele zu erreichen (großflächige, durch das weitgehende Fehlen von Gehölzen gekennzeichnete und weithin überblickbare Offenlandlebensräume). Die Offenlandlebensräume stellen im Gebiet hauptsächlich Ackerfluren, Ruderalfluren und Schotterabbauf Flächen dar und sind daher, soweit sie Flächeneinheiten bilden, Teil des Schutzgebietes.

Beide diskutierten Bauvarianten (Empfehlungsvariante, Bürgermeistertrasse) entfalten in der Bauphase direkte und indirekte Auswirkungen, welche die Schutzgüter (Vogelarten und Ziesel) beeinträchtigen, direkte Auswirkungen durch die Inanspruchnahme von Lebensräumen für das Baugeschehen und indirekte Auswirkungen durch das allgemeine Baugeschehen (Störungen). Die ungünstigen Auswirkungen auf die Vogelfauna dürften jedoch nicht wesentlich sein. Jedenfalls als wesentliche Beeinträchtigung ist die Bauphase der Empfehlungsvariante zu beurteilen, da das lokale Vorkommen des Ziesels möglicherweise zerstört wird.

Für die Bestandsdauer der Straße ist der Flächenverlust durch die Anlage bei beiden Varianten als wesentliche Beeinträchtigung zu beurteilen (für das Vorkommen von Schutzgütern limitierende Standorte werden in Anspruch genommen).

Weitere ungünstige Auswirkungen sind ein erhöhtes Kollisionsrisiko für zu schützende Vogelarten und indirekte ungünstige Auswirkungen die Meidung der Straßennähe (Licht- und Lärmimmission, Anwesenheit von Beutegreifern in Straßennähe) und die damit verbundene Fragmentierung des Offenlandes und den dadurch gegebenen Lebensraumverlust. In Bezug auf den Triel ist von einer Meidedistanz von 1.000 m bis 3.000 m auszugehen. Der durch beide Varianten bedingte Lebensraumverlust ist so hoch, dass der Bestand in seiner Gesamtheit gefährdet werden könnte (Unterschreiten von Schwellenwerten), auch unter Berücksichtigung anderer Projekte und Planungen (Windkraftanlagen, Gewerbeflächen u.ä.). Auch das Vorkommen anderer schutzbedürftiger Arten (Sperbergrasmücke, Neuntöter) könnte erlöschen (v.a. in Bezug auf Empfehlungsvariante), da geeignete Ausweichflächen nur sehr beschränkt zur Verfügung stehen.

Als mögliche Minderungsmaßnahmen während der Bauphase sind eine zeitliche Einschränkung der Rodungsarbeiten, die Pflanzung von Hecken/Gehölzen an geeigneten Ausweichflächen und eine Bauzeiteinschränkung auf die Tageszeit zu nennen. Die negativen Auswirkungen auf den lokalen Bestand des Ziesels (Empfehlungsvariante) können u. U. nicht gemindert werden.

In der Bestandsphase kann der Flächenverlust an geeigneten Lebensräumen nicht gemindert werden, sondern es kann nur ein Ausgleich geschaffen werden, wobei eine Umsetzung unrealistisch ist (Flächenanspruch für einen Ausgleich ca. 800 ha).

Auch die indirekten negativen Auswirkungen können nicht gemindert werden.

Minderungsmaßnahmen, die nur auf die Reduktion des Verkehrslärms abzielen, sind nicht ausreichend, da sie lediglich auf einen Wirkfaktor abzielen, der nicht alleine bestimmend ist.

Nur die Abänderung der Bauart der geplanten Straße, in Form der Einhausung des Streckenabschnittes durch das Schutzgebiet (bezogen auf das faktische Schutzgebiet und nicht auf das Schutzgebiet laut Verordnung) würde unwesentliche Auswirkungen zur Folge haben. In der Bestandsphase würde diese Bauform alle indirekten ungünstigen Auswirkungen verhindern und die Decke der Einhausung könnte durch eine Überdeckung mit autochthonem Bodenmaterial (ohne Humusauflage) geeigneten Lebensraum auch für Triel und Brachpieper in einem signifikanten Flächenausmaß im Schutzgebiet neu schaffen.

TB für Biologie
Dr. Josef Eisner
4400 Steyr, Grünmarkt 1
Tel.: 07252/37175, 0664/4218522
Fax: 07252/3717514, okist@aon.at

Steyr, 14.04.2010



Marchfeld Schnellstraße (S8)

Geplanter Trassenverlauf und beeinträchtigte Lebensräume und Tierarten Erforderliche Prüfung von Alternativen

Josef Eisner
Februar 2011

1 Grundlagen

In Zusammenhang mit der geplanten Errichtung der Schnellstraße S 8 im Bundesland Niederösterreich hat die zuständige Bundesministerin den Trassenkorridor, innerhalb welchem der tatsächliche Straßenverlauf liegen soll, nach dem Bundesstraßengesetz verordnet.

Von Herrn Ing. Leopold Haindl wurde das Technische Büro für Biologie Dr. Josef Eisner beauftragt, auf Basis der zur Verfügung gestellten Unterlagen zu beurteilen, ob tatsächlich innerhalb der vorgesehenen Trassenlage die Bestimmung des Straßenverlaufs in absehbarer Zeit zu erwarten ist, wenn die Vorgaben der Europäischen Richtlinien zum Schutz der Natur (Vogelschutz- und FFH Richtlinie) eingehalten und umgesetzt werden.

Vom Projektwerber ASFINAG wurde der zu verordnende Trassenverlauf für den zur Ausführung gelangende Straßenverlauf in einem Vorprojekt (dem Einreichprojekt vorgeschaltete Planungsstufe) erarbeitet. In diesem Vorprojekt wurde eine Variante Nord und eine Variante Süd auf verschiedenste Auswirkungen geprüft, u.a. auf Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume.

Für die Entscheidungsfindung des zu verordnenden Trassenverlaufs bildet eine Nutzen-

Kosten-Untersuchung (NKU) den zentralen Bestandteil zur Beurteilung¹. Die Nord-Variante ist angeblich die geeignete Variante.

2 Stand des Wissens laut Vorprojekt 2008

In Bezug auf Schutzbestimmungen der FFH- und Vogelschutzrichtlinie zeigte das Vorprojekt 2008 für die Varianten Nord und Süd berührte Arten und Lebensräume auf. Berührte Europaschutzgebiete (Vogelschutzgebiete bzw. FFH-Gebiete) sind „Sandboden und Praterterrasse“, „Pannonische Sanddünen“ und „March-Thaya Auen“.

2.1 Variante Nord

Sie berührt alle drei Europaschutzgebiete.

Bereits im Vorprojekt wurde festgestellt, dass die Schutzziele des Europaschutzgebietes „Sandboden und Praterterrasse“ bei Errichtung der geplanten Straße in der vorgesehenen Trasse nicht erreichbar sind². Das Vorkommen der Vogelart Triel (*Burhinus oedicephalus*) bei Markgrafneusiedl würde durch das geplante Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden. Des Weiteren wurde ein Vorkommen der Säugetierart Ziesel (*Spermophilus citellus*) im selben Gebiet, innerhalb des geplanten Trassenbereichs, festgestellt. Es würde durch ein allfälliges Baugeschehen (Erdbau) zerstört werden. Das Ziesel ist als Tierart des Anhang IV der FFH-Richtlinie eine streng zu schützende Tierart, auch außerhalb von Schutzgebieten.

An weiteren Tierarten, für die erhebliche nachteilige Auswirkungen erwartet werden, sind u.a. die Vogelarten des Anhang I der Vogelschutzrichtlinie Wachtelkönig (*Crex crex*), Mittelspecht (*Dendrocopus medius*) und Ziegenmelker (*Caprimulgus europaeus*) sowie die Tierart des Anhang II der FFH-Richtlinie Donaukammolch (*Triturus dobrogicus*) in der Vorstudie genannt.

2.2 Variante Süd

Sie berührt nur ein Europaschutzgebiet, das Gebiet „March-Thaya Auen“.

Auch diese Variante lässt nach der Vorstudie 2008 erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Vogelarten des Anhang I (Wachtelkönig) und Tierarten des Anhang II der FFH-Richtlinie (Europäische Sumpfschildkröte) erwarten.

3 Pflicht einer Naturverträglichkeitsprüfung

Artikel 6 der FFH-Richtlinie bestimmt und dies wurde sinngemäß in das NÖNSchG 2000 übernommen (§10), dass Projekte, die sich erheblich nachteilig auf Europaschutzgebiete auswirken können, vor der Zustimmung der Behörde einer Naturverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sind. Diese Prüfung hat insbesondere auch das Zusammenwirken mit anderen Projekten und Plänen zu berücksichtigen. Bei der Feststellung von erheblichen Beeinträchtigungen sind in einem weiteren Schritt, im Rahmen der Naturverträglichkeitsprüfung, Alternativen zu prüfen. Die Pflicht, Alternativen zu prüfen bevor Projekten zugestimmt wird, erfordert auch Artikel 16 Abs 1 der FFH-Richtlinie in Bezug auf Beeinträchtigungen streng zu schützender Tierarten (u.a. Ziesel). Diesbezüglich

¹ ASFINAG März 2008: Bürgerinformation zur S8 Marchfeld Schnellstraße.

² ASFINAG 2009: Zusammenstellung der bisherigen „Trielauswertungen“ im Zuge der Planungen zur S8 (Vorprojekt 2008). Vorabzug Stand 04.03.2009

wurde bereits in einem EUGH Urteil festgestellt, dass jede Maßnahme auf nationaler Ebene, die von Verboten nach Artikel 12 für Tierarten des Anhang IV (u.a. Ziesel) abweicht (z.B. Fangen und Stören), davon abhängig zu machen ist, dass es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt (Rechtssache C-508/04, Randnummer 111).

Für die Durchführung einer Naturverträglichkeitsprüfung bestehen zwar keine rechtsverbindlichen Formvorschriften, allerdings wurde eine Methodik-Leitlinie von der Europäischen Kommission herausgegeben³.

U.a. ist als Grundlage eine ausführliche Charakterisierung des Projektes erforderlich und es müssen die Merkmale bereits bestehender oder geplanter Projekte, die interaktive oder kumulative Auswirkungen erwarten lassen, vorliegen. Laut EUGH hat eine angemessene Prüfung vollständige, präzise und endgültige Feststellungen und Schlussfolgerungen zu treffen, die geeignet sind, jeden vernünftigen wissenschaftlichen Zweifel hinsichtlich einer erheblichen Beeinträchtigung auszuräumen (Rechtssache C-239/04, Randnummer 20).

3.1 Eignung der Vorstudie 2008 als Naturverträglichkeitsprüfung

Die Vorstudie 2008 erfüllt nicht die Ansprüche einer Naturverträglichkeitsprüfung.

Es fehlen u.a.:

- a) eine Ausführliche Charakterisierung des Projektes (Details zu Bauwerk, Nebenanlagen, Bauablauf, Baustellen und Einrichtungen, Deponien usw.)
- b) nicht für alle möglichen betroffenen Arten wurden Erhebungen durchgeführt; die Auseinandersetzung mit den möglichen Auswirkungen beschränkt sich auf ein sehr allgemeines Niveau; entscheidende Schlussfolgerungen werden von der tatsächlichen Planung abhängig gemacht; Lediglich die Vogelart Triel ist detailliert behandelt. Die Feststellungen zu den Auswirkungen beschränken sich jedoch auf die Frage der Lärmimmission.
- c) Das Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten bleibt unberücksichtigt.
- d) Vollständig fehlt die angemessene Auseinandersetzung mit dem Thema der Erreichung der Schutzziele in den betroffenen Europaschutzgebieten.

Allerdings kann die Vorstudie 2008 als Vorprüfung im Rahmen einer Naturverträglichkeitsprüfung gewertet werden. Eine Vorprüfung dient der Beantwortung der Frage, ob erhebliche Auswirkungen überhaupt zu erwarten sind. Die Vorprüfung bedarf keines so hohen Detaillierungsgrades, sollte aber bereits das Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten berücksichtigen. Sind erhebliche Auswirkungen im Rahmen der Vorprüfung zu erwarten, folgt in einem zweiten Schritt die eigentliche Naturverträglichkeitsprüfung.

Das Vorprojekt 2008 hat für die Variante Nord im Bereich Markgrafneusiedel bereits die erhebliche Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebietes durch das geplante Projekt aufgezeigt. Die erheblichen Beeinträchtigungen ergeben sich alleine durch die Auswirkungen des Verkehrslärms. Würden auch andere Auswirkungsmerkmale berücksichtigt werden, was in der Vorstudie 2008 unterblieb, würde es sich zeigen, dass weitere Faktoren bestehen, die ebenfalls erhebliche Beeinträchtigungen für dieses Gebiet zur Folge haben könnten. In Bezug auf kumulative Effekte mit anderen Projekten ist bekannt, dass in unmittelbarer Nähe ein ca. 300 ha großes Gewerbegebiet entstehen soll⁴, Aufforstungen geplant sind sowie die Erweiterung eines Reitstallareals. In Bezug auf die Schutzziele der Vogelart Triel bei

³ Europäische Kommission GD Umwelt, November 2001: Prüfung der Verträglichkeit von Plänen und Projekten mit erheblichen Auswirkungen auf Natura 2000-Gebieten. Methodik-Leitlinie zur Erfüllung der Vorgaben des Artikel 6 Absätze 3 und 4 der Habitat Richtlinie 92/43 EWG.

⁴ Grinschgl, F., 2006: Artensicherungsprogramm Triel-Projektgebiet Marchfeld.- Jahresbericht 2006.

Markgrafneusiedel würde dies bedeuten, dass bereits ohne das geplante Vorhaben das Vogelschutzgebiet mit einer regionalen Größe von ca. 1.600 ha (laut BirdLife 2003), in einer Flächengröße von 674 ha als Vogelschutzgebiet von der Niederösterreichischen Landesregierung verordnet, auf weniger als 50% der Flächengröße reduziert wird. Der zu verordnende Trassenverlauf würde die bereits erheblich reduzierte Fläche berühren (Abb.1).

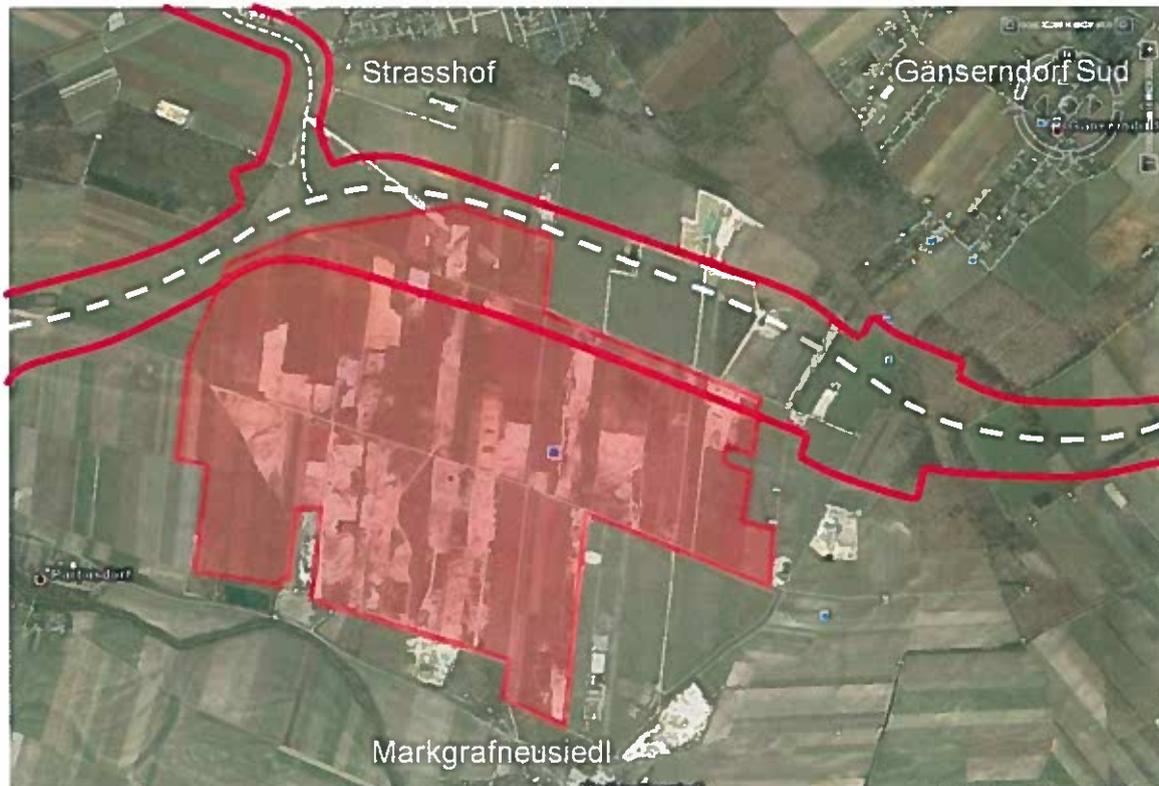


Abb.1: Ausschnitt des vorgesehenen Bundesstraßenplanungsgebietes (rote Linien) und voraussichtlicher Straßenverlauf (weiß gestrichelte Linie) laut ASFINAG vom Februar 2010 und Teile des Vogelschutzgebietes Sandboden-Praterterrasse als Lebensraum insb. für Triel und Brachpieper (Fläche mit rosa Signatur).

Eine erhebliche Beeinträchtigung ist bereits auf Basis der vorliegenden Daten unvermeidbar, die Suche nach Alternativen zwingend erforderlich.

Die Vorprüfung hatte ebenfalls zum Ergebnis, dass im selben Abschnitt, am ehemaligen Flugfeld bei Strasshof, Ziesel leben. Ein Bau der geplanten Straße und der Bau des Anschlusses bei Strasshof, würden diesen Lebensraum und das Vorkommen dieser streng zu schützenden Tierart zerstören. Auch dafür ist eine angemessene Prüfung einer Alternative vorher notwendig.

Diese bereits jetzt, als Tatsache anzunehmenden erheblichen Beeinträchtigungen, ergeben sich nicht bei der Variante Süd. Zwar sind auch hier erhebliche Beeinträchtigungen durch ein Straßenbauprojekt zu erwarten, allerdings wären diese erst im Rahmen einer Naturverträglichkeitsprüfung zu klären und allenfalls Alternativen im Rahmen der Prüfung zu suchen.

4 Gutachten

Nach dem derzeitigen Stand des Wissens ist ein Straßenverlauf der geplanten S 8 Marchfeld Schnellstraße, innerhalb der Fläche der Variante Nord, bei Einhaltung der Rechtsvorschriften der EU, nicht zu erwarten. Einem derartigen Verlauf dürfte die Behörde erst zustimmen, wenn vorher Alternativen geprüft wurden.

Alternativen zur Variante Nord wurden nach den vorliegenden Unterlagen nicht geprüft. Das Vorprojekt 2008, welches auch eine Variante Süd zum Inhalt hat, stellt keine Prüfung von Alternativlösungen nach Artikel 6 und Artikel 12 der FFH-Richtlinie dar, da diese Studie nicht den erforderlichen Detaillierungsgrad, die Behandlung zu berücksichtigender Faktoren, und endgültige Feststellungen und Schlussfolgerungen enthält. Ebenso wurde unterlassen die Auswirkungen auf das Erreichen der Schutzziele in den Europaschutzgebieten angemessen zu prüfen.

Das Vorprojekt 2008 ist im Sinne der FFH-Richtlinie als Vorprüfung zur Naturverträglichkeitsprüfung zweier verschiedener Projekte zu verstehen, die beide erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000 Gebieten verursachen können, wobei dies für die Variante Nord erwiesen ist, für die jedenfalls eine Alternative im Rahmen einer Naturverträglichkeitsprüfung zu prüfen ist und auch ein geeigneterer Trassenverlauf, im Sinne der FFH-Richtlinie erwartet werden kann.

Um die Bestimmung des Straßenverlaufs der S 8 Marchfeld Schnellstraße festzustellen, ist zunächst eine Naturverträglichkeitsprüfung durchzuführen, soweit die Absicht besteht, sie auf dem Gebiet der Variante Nord verlaufen zu lassen. Nach dem derzeitigen Wissensstand ist mit Sicherheit mit einer Alternativtrasse zu rechnen. Erst nach Auswahl der Alternativtrasse besteht ein Planungs- und Bauvorbereitungsstand, der eine Bestimmung des Straßenverlaufs in absehbarer Zeit erwarten lässt.

Im Gegensatz zur Variante Süd ist für die Variante Nord die wesentliche Beeinträchtigung eines Europaschutzgebietes durch das geplante Vorhaben erwiesen, sowie die Notwendigkeit der Ausnahme von Verboten nach Artikel 12 der FFH-Richtlinie. Die Festlegung der Variante Nord als Bundesstraßenbaugesamt bedeutet, dass die Behörde einem Projekt zustimmt, welches zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Europaschutzgebietes führt und Verbote nach Artikel 10 der FFH-Richtlinie außer Acht lässt, ohne vorher Alternativen zu prüfen.

TB für Biologie
Dr. Josef Eisner

4400 Steyr, Grünmarkt 1
Tel.: 07252/37175, 0664/4218522
Fax: 07252/3717514, okist@aon.at

Steyr, 24.02.2011



Marchfeld Schnellstraße (S8)

Beginn der Umweltverträglichkeitsprüfung

Abschnitt Knoten S1/S8 bis ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn

Stellungnahme in Bezug auf naturschutzfachliche Gesichtspunkte

Josef Eisner
Jänner 2012

Resümee

Ein Teilabschnitt der geplanten Schnellstraßenverbindung S 8, der westliche Teil der „Variante Nord“, wurde zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht. Dieses geplante Vorhaben beeinträchtigt streng zu schützende Tierarten (Ziesel) und das verordnete Vogelschutzgebiet „Sandboden und Praterterrasse“ (Reduktion des geeigneten Lebensraums des Triel). Sie verläuft zu einem Großteil auf einem faktischen Vogelschutzgebiet (Teilbereich „Zentrales Marchfeld“).

Als Alternative besteht laut einem Vorprojekt der ASFINAG die „Variante Süd“, die im eingereichten Verbindungsabschnitt keine Beeinträchtigungen von streng zu schützenden Tierarten oder Europaschutzgebieten erwarten lässt. Diese Alternative wurde aber nicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht, obwohl EU-Richtlinien dies erfordern.

Die naturschutzfachlich und volkswirtschaftlich (Länge Straßenverlauf, Baukosten) ungünstigere „Variante Nord“ lässt sich nur mit Verwertungsabsichten von Grundstücken der Republik Österreich begründen, mit direkter Geschäftsbeteiligung der Bundesimmobiliengesellschaft. Eine entsprechende Verwertung der Grundstücke ist nur unter der Voraussetzung möglich, dass sie außerhalb eines Vogelschutzgebietes liegen und die geplanten Umwidmungsflächen durch eine Schnellstraße an das hochrangige Straßennetz angebunden werden.

1 Grundlage

Dem Technischen Büro für Biologie Eisner wurden von Herrn Ing. Leopold Haindl Unterlagen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zum Einreichprojekt 2010 S8 Marchfeld Schnellstraße übergeben und das TB Eisner mit der Verfassung einer Stellungnahme und der Beratung im Rahmen des laufenden UVP Verfahrens beauftragt.

2 Einreichprojekt

Das zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereichte Projekt ist ein Teilabschnitt der geplanten Schnellstraßenverbindung Wien - Bratislava (Marchfeld Schnellstraße S8). Der gegenständliche Abschnitt von der S1 bis zur Anschlussstelle Gänserndorf/Obersiebenbrunn wird als Abschnitt West bezeichnet (Abb.1). Er ist ein Teilverlauf einer als „Variante Nord“ bezeichneten Trasse, die sich auf Basis einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)¹ angeblich als geeignete Variante herausstellte. Nähere Informationen zu dieser Nutzen-Kosten Untersuchung liegen nicht vor. Allerdings deckt sich der Verlauf dieses Abschnittes, der 2008 als Ergebnis präsentiert wurde, mit dem ungefähren Verlauf des als „Mitte –Süd“ bezeichneten Trassenkorridors, der bereits 2006 das Ergebnis einer „strategischen Prüfung“ war und zur Aufnahme des Korridors in das Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes führte.

Neben dem nun eingereichten Straßenverlauf besteht eine Alternative, die als „Variante Süd“, in einem 2008 abgeschlossenem „Vorprojekt“, bezeichnet wurde (Abb.2).

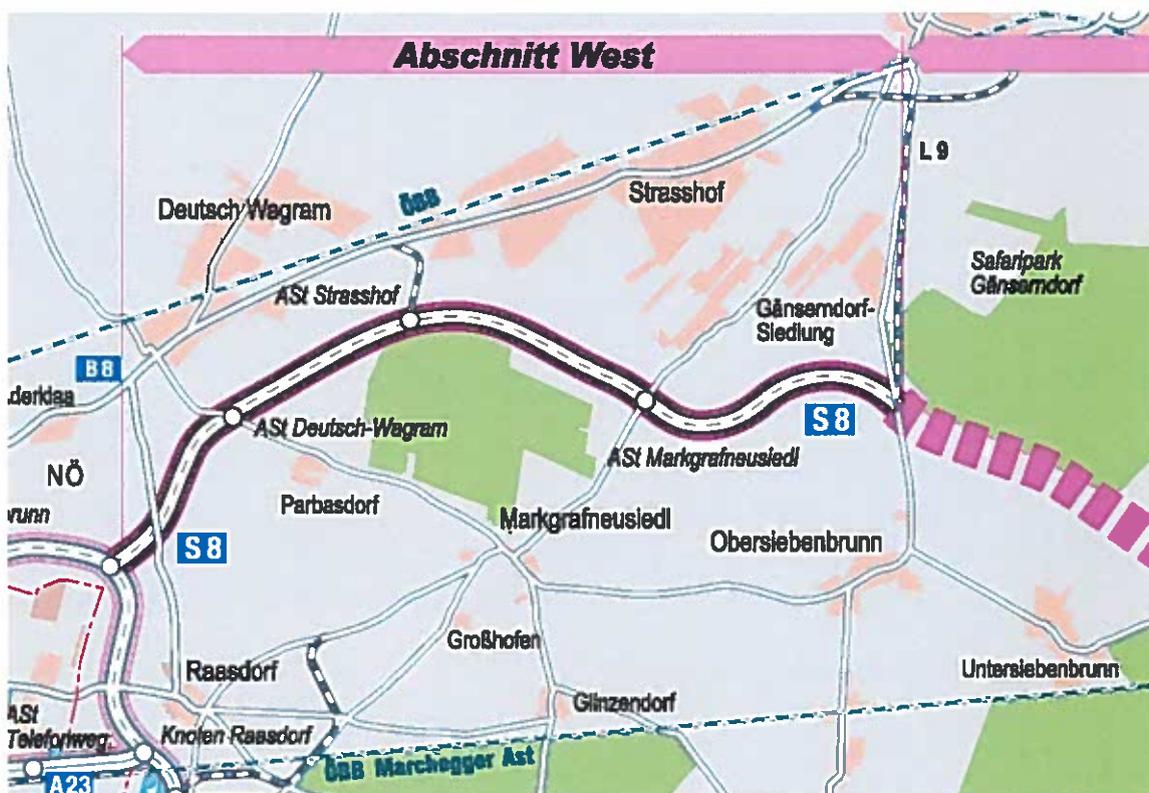


Abb.1: Laut UVE geplanter Straßenverlauf. Der eingereichte Abschnitt beschränkt sich auf den „Abschnitt West“ (Karte ASFINAG).

¹ ASFINAG März 2008: Bürgerinformation zur S8 Marchfeld Schnellstraße.

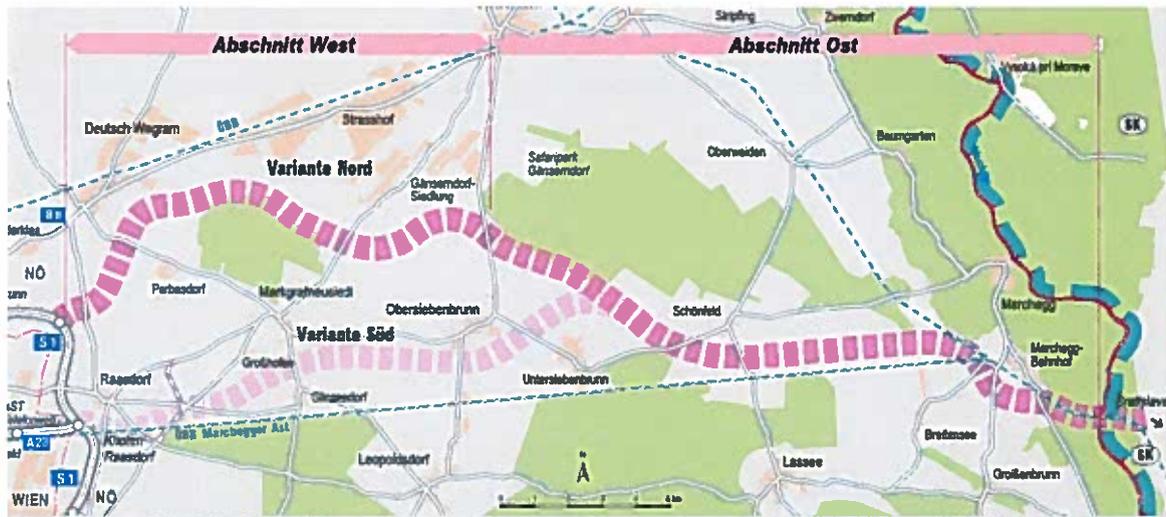


Abb.2.: Im „Abschnitt West“ bestehende Alternative „Variante Süd“, die eine kürzere Verbindung darstellt und Europaschutzgebiete im westlichen Verlauf nicht beeinträchtigt (Karte ASFINAG).

Im Einreichprojekt S 8 Marchfeld Schnellstraße Abschnitt West, Knoten S1/S8 bis Anschlussstelle Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) ist von Seiten der Antragstellerin dargelegt, dass das Vorhaben die Europaschutzgebiete (Vogelschutzgebiete bzw. FFH-Gebiete) „Sandboden und Praterterrasse“ und „Pannonische Sanddünen“ berührt. Bereits im Vorprojekt wurde festgestellt, dass die Schutzziele des Europaschutzgebietes „Sandboden und Praterterrasse“ bei Errichtung der geplanten Straße in der vorgesehenen Trasse nicht erreichbar sind². Das Vorkommen der Vogelart Triel (*Burbinus oediconemus*) bei Markgrafenusiedl würde durch das geplante Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden. Des Weiteren wurde ein Vorkommen der Säugetierart Ziesel (*Spermophilus citellus*) im selben Gebiet, innerhalb des geplanten Trassenbereichs, festgestellt. Es würde durch ein allfälliges Baugeschehen (Erdbau) zerstört werden. Das Ziesel ist als Tierart des Anhang IV der FFH-Richtlinie eine streng zu schützende Tierart, auch außerhalb von Schutzgebieten. Im nun eingereichten Projekt werden diese Beeinträchtigungen in Bezug auf den Triel dahingehend konkretisiert, dass ca. 10% seines Lebensraums durch Lärmbelastung an Eignung verlieren. In Bezug auf das Zieselvorkommen wird die Beanspruchung des Lebensraums lapidar festgestellt. Tatsächliche und geeignete Ausgleichsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen geschützter Arten in Europaschutzgebieten sind im Projekt nicht vorgesehen. Die Reduktion des Triel-Lebensraums wird hingenommen. Für die Zerstörung des Lebensraums der Ziesel wird allgemein und nicht konkret die Schaffung eines neuen Lebensraums in der Größe von ca. 1 ha (!) angegeben und röhrenartige Durchlässe sollen einer Fragmentierung des Lebensraums entgegenwirken. Das Töten von Tieren während der Bauzeit wird hingenommen, es soll aber versucht werden, die Tiere vorher zu fangen und „auf neu zu entwickelnde Ziesel Flächen“ umzusiedeln.

Da bereits von der Antragstellerin selbst, ohne Prüfung der Umweltverträglichkeitserklärung auf Vollständigkeit, Nachvollziehbarkeit und Eignung, die Beeinträchtigung geschützter Arten und von Europaschutzgebieten durch das Vorhaben festgestellt wird, ist Artikel 6 der FFH-Richtlinie bzw. das NÖNSchG 2000 (§10) zu berücksichtigen. Projekte, die sich erheblich nachteilig auf Europaschutzgebiete auswirken können, sind vor der Zustimmung der Behörde einer Naturverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Diese Prüfung hat insbesondere auch das

² ASFINAG 2009: Zusammenstellung der bisherigen „Trielauswertungen“ im Zuge der Planungen zur S8 (Vorprojekt 2008). Vorabzug Stand 04.03.2009

Zusammenwirken mit anderen Projekten und Plänen zu berücksichtigen. Bei der Feststellung von erheblichen Beeinträchtigungen sind in einem weiteren Schritt Alternativen zu prüfen. Die Pflicht, Alternativen zu prüfen, bevor Projekten zugestimmt wird, erfordert auch Artikel 16 Abs 1 der FFH-Richtlinie in Bezug auf Beeinträchtigungen streng zu schützender Tierarten (u.a. Ziesel).

Eine Prüfung von Alternativen mit einer notwendigen ausführlichen Charakterisierung der alternativen Projekte inklusive der Merkmale bereits bestehender oder geplanter Projekte, die interaktive oder kumulative Auswirkungen erwarten lassen (z.B. Widmung von Gewerbegebieten, Errichtung von Windkraftanlagen, Anschlussstellen), fehlt in der UVE. Allerdings zeigte das Vorprojekt 2008, dass die „Variante Süd“ im eingereichten Trassenabschnitt keine Auswirkungen auf Europaschutzgebiete oder auf streng zu schützende Tierarten (Anhang IV FFH Richtlinie) hat. Der Straßenverlauf der „Variante Süd“ ist kürzer und damit kostengünstiger und beeinträchtigt auf der alternativen kürzeren Strecke nicht den Naturhaushalt. Bei einer der Richtlinie konformen Vorgehensweise ist die „Variante Nord“ auf Grund der Beeinträchtigung eines Vogelschutzgebietes und streng zu schützender Tierarten zu verwerfen und die Alternative „Variante Süd“ zu wählen. Warum wurde dennoch die nachteilige „Variante Nord“ eingereicht?

3 Naturschutzfachlicher Klärungsbedarf

Mit dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union sind Naturschutzbestimmungen der EU (Vogelschutzrichtlinie, FFH-Richtlinie) in nationales Recht umzusetzen. Dies betrifft nicht nur die Naturschutzgesetze der Bundesländer sondern auch alle anderen Gesetzesmaterien, die rechtliche Grundlagen für Projekt- und Vorhabenentscheidungen bilden, welche Auswirkungen auf Europaschutzgebiete oder Tierarten des Anhang IV der FFH-Richtlinie entfalten können. Hier ist die Bundesregierung offenkundig säumig. Die vorliegende Variante des Teilabschnittes der S 8 hätte es andernfalls niemals bis zum derzeitigen Verfahrensstand (Einleitung UVP-Verfahren) gebracht.

Unklarheit besteht auch in Bezug auf die tatsächliche Interessenslage der Bundesregierung, der Niederösterreichischen Landesregierung und der Gemeinde Markgrafneusiedl.

Der vorgelegte Straßenabschnitt verläuft auf dem Gemeindegebiet von Markgrafneusiedl in einem faktischen Vogelschutzgebiet. Bereits 1995 wird dieses Gebiet von BirdLife Österreich als Vogelschutzgebiet genannt³, mit einer flächenmäßigen Ausdehnung von ca. 1.600 ha im Gemeindebereich Markgrafneusiedl und Teil des Vogelschutzgebietes „Zentrales Marchfeld“. Dies wird vom naturschutzfachlich zuständigen Amt der Niederösterreichischen Landesregierung zunächst ignoriert. Ein wesentlicher Teil in der Größe von ca. 100 ha dieses Vogelschutzgebietes ist im Besitz der Republik Österreich (Flugfeld Markgrafneusiedl). Im Dezember 2003 wird u.a. von der Raiffeisen-Holding Niederösterreich die GIP – Projektrealisierungs GmbH gegründet, mit dem Geschäftszweig u.a. der Entwicklung, Errichtung und dem Betrieb des Technologie-, Industrie- und Gewerbestrasshof Wien Nord Ost in Strasshof. Dieser soll auf dem Flugfeld Markgrafneusiedl, im faktischen Vogelschutzgebiet entstehen, als Standortvorteil gilt die geplante Errichtung einer Schnellstraße.

Im September 2004 wird u.a. von der BIG Entwicklungs- und Verwertungs- GmbH (eine 100% Tochter der Bundesimmobiliengesellschaft der Republik Österreich und Eigentümerin des Flugfeldes Markgrafneusiedl), die BIG Liegenschaften Strasshof Verwertung und Entwicklungs- GmbH gegründet. Auch diese Gesellschaft mit Beteiligung der Republik möchte die Flächen des Flugfeldes verwerten und wirbt mit infrastruktureller Aufschließung ungeachtet der Tatsache eines Vogelschutzgebietes.

³ Dvorak M. & E. Karner, 1995: Important Bird Areas in Österreich.- Monographien Band 71, 454 pp, Umweltbundesamt.

Seit 1999 läuft ein Vertragsverletzungsverfahren (Nr. 1999/2115) zwischen der EU-Kommission und der Republik Österreich wegen der mangelhaften Umsetzung der Vogelschutzrichtlinie und der FFH-Richtlinie. U.a. wird auch die fehlende bzw. mangelhafte Ausweisung im Bereich der Gemeinde Markgrafneusiedl von der Kommission kritisiert. Nach der Gründung der Verwertungsgesellschaften wurden vom Land Niederösterreich u.a. die Flächen des Flugfeldes Markgrafneusiedl bei der geplanten Abgrenzung nicht mehr berücksichtigt. Schlussendlich wurde in das verordnete Gebiet ein kleinerer Teilbereich des Eigentums der Republik Österreich wieder aufgenommen. Lebensräume des Neuntötters, Triels, Rohrweihe, Brachpieper, Wachtelkönig und des Ziesels blieben trotz Eigentums der Republik Österreich in der Abgrenzung ausgespart. Es sind die Flächen der geplanten Gewerbegebiete und der geplanten Schnellstraße.

In einer neuen Publikation zu den Vogelschutzgebieten Österreichs wird diese mangelhafte Abgrenzung auch kritisiert⁴.

Im Jahr 2006 nimmt die Republik Österreich, vertreten durch den Bundeskanzler, Stellung wegen der Nichtberücksichtigung von Flächen des Flugfeldes in der formalen Ausweisung des Vogelschutzgebietes. Die Republik kann sich für einen Großteil der Flächen auf ein Gutachten eines Beamten stützen, der einen Abgrenzungsvorschlag in Bezug auf den Lebensraum der Vogelart Triel gemacht hatte. Diese bereits zu kleine Fläche wird noch weiter, um den Bereich der geplanten Schnellstraße, beschnitten. Der Bundeskanzler rechtfertigt im Schreiben, dass die nicht berücksichtigten Flächen nur Äcker wären und vom Triel nicht zur Nahrungssuche genutzt würden. In einer mit Gründen versehenen Stellungnahme vom 12.12.2006 akzeptiert die Kommission diese zu kleinflächige Abgrenzung im Gemeindegebiet Markgrafneusiedl. Der Bundeskanzler verschwieg allerdings im Schreiben an die Kommission, dass die nicht berücksichtigten Flächen der Republik Österreich, Lebensräume von Triel, Rohrweihe, Neuntöter, Wachtelkönig und Ziesel sind, allerdings für diese Flächen bereits seit Jahren Verwertungsabsichten für ein Gewerbegebiet bestehen, mit direkter Geschäftsbeteiligung der Bundesimmobiliengesellschaft und eine entsprechende Verwertung nur unter der Voraussetzung möglich ist, dass die geplanten Umwidmungsf lächen durch eine Schnellstraße an das hochrangige Straßennetz angebunden werden.

In einem Vorprojekt zur Marchfeldschnellstraße zeigte sich, dass die geplante Schnellstraße durch das Flugfeld Markgrafneusiedl bzw. durch das faktische Vogelschutzgebiet, auch das verordnete Vogelschutzgebiet beeinträchtigt. In diesem Vorprojekt wird zwar der „Variante Süd“ in ihrem Gesamtverlauf auch wesentliche Auswirkungen auf Europaschutzgebiete unterstellt, da sie zwangsweise das Gebiet March-Thaya-Auen queren muss. Da diese Variante aber von der Anschlussstelle Gänserndorf bis zur Staatsgrenze denselben Verlauf hat, wie die „Variante Nord“ ist eine Gesamtbewertung irreführend. Eine Alternative ist die „Variante Süd“ nur im Abschnitt S 1 bis Anschlussstelle Gänserndorf. Für den östlichen Teil wurden noch keine Alternativen ausgearbeitet.

⁴ Dvorak, M. & H.-M. Berg, 2009: Important Bird Areas – Die wichtigsten Gebiete für den Vogelschutz in Österreich. Verlag Naturhistorisches Museum Wien, 576 pp.

Trotz der erheblichen Auswirkungen der „Variante Nord“ wurde diese weitergeplant und der Straßenverlauf nun für eine UVP eingereicht. Ein Zusammenhang mit den Verwertungsabsichten der Grundstücke der Republik Österreich als Gewerbegebiet ist offensichtlich.


TB für Biologie
Dr. Josef Eisner
4400 Steyr, Grünmarkt 1
Tel.: 07252/37175, 0664/4218522
Fax: 07252/3717514, okist@aon.at

Eisner
Steyr, 11.01.2012



Marchfeld Schnellstraße (S8)

„Variante Nord“

Verordnung als Bundesstraßenplanungsgebiet (§ 14 BStG)

Schreiben der EK GD Umwelt (CHAP(2011)02513)

Stellungnahme

Josef Eisner
25. Jänner 2012

Kurzfassung

Auf Grund neuer Erkenntnisse zum Vorkommen von Vogelarten des Anhang I der VSRL im Gebiet des Flugfeldes Markgrafneusiedl und zum Vorkommen des Ziesels müsste die Kommission tätig werden, die Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zum gegenständlichen Straßenkorridor, für den nachgewiesen wurde, Verschlechterungen im Sinne des Artikel 6 Abs 2 zu verursachen, als rechtswidrig aufzuzeigen.

Eine strategische Umweltprüfung wurde zwar gemäß § 9 Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) durchgeführt, diese war jedoch nicht die Grundlage der Verordnung als Bundesstraßenplanungsgebiet.

Die Grundlage bildete eine „Nutzen-Kosten-Untersuchung“, die auf einem Vorprojekt basiert, welches eine Trassenempfehlung ausarbeitete. In diesem Vorprojekt ist dargelegt, dass der geplante Korridor der „Variante Nord“ unmittelbar im Natura 2000 Gebiet „Sandboden und Praterterrasse“ liegt und nach Ansicht des Autors in einem weiteren Vogelschutzgebiet (u.a. der Bereich Flugfeld Markgrafneusiedl). Diese nicht berücksichtigten Flächen sind im Eigentum der Republik Österreich und Lebensräume von Triel, Rohrweihe, Neuntöter, Wachtelkönig und Ziesel. Für diese Flächen bestehen bereits seit Jahren Verwertungsabsichten als Gewerbegebiet, mit direkter Geschäftsbeteiligung der Bundesimmobiliengesellschaft. Eine entsprechende Verwertung ist nur unter der Voraussetzung möglich, dass die geplanten Umwidmungsflächen durch eine Schnellstraße an das hochrangige Straßennetz angebunden werden, deren Korridor nun von der zuständigen Behörde verordnet wurde. Neben der unmittelbaren Beanspruchung von Schutzgebietsflächen lässt dieser Straßenverlauf die Erhaltungsziele eines verordneten Schutzgebietes u.a. bei der Vogelart Triel nicht erreichen. Auch in Bezug auf die Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten besonders zu schützender Arten, ergeben sich wesentliche Beeinträchtigungen (Zieselvorkommen auf den Flächen des Flugfeldes Markgrafneusiedl). Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hätte als zuständige Behörde diesem Korridor nicht zustimmen dürfen ohne vorher Alternativen zu prüfen und Ausgleichsmaßnahmen festzulegen, da die Beeinträchtigung von Schutzgebieten durch die „Variante Nord“ und die Verfehlung von Erhaltungszielen bereits erwiesen sind.

1 Grundlage

Das Technische Büro für Biologie Eisner wurde von Herrn Ing. Leopold Haindl aufgefordert, zum Schreiben der Europäischen Kommission vom 12. Jänner 2012 (ENV.A.2/PD/ym/CHAP(2011)02513) Stellung zu nehmen. Das Schreiben bezieht sich auf eine Beschwerde von Herrn Ing. L. Haindl vom 08. August 2001, die Verordnung der „Variante Nord“ der geplanten Marchfeld Schnellstraße (S8) als Bundesstraßenbaugebiet widerspricht Europäischen Richtlinien zum Schutz der Natur (Vogelschutz- und FFH-Richtlinie).

2 Schreiben der Kommission

Derzeit erkennt die Europäische Kommission am Vorgehen der Österreichischen Organe zum gegenständlichen Vorhaben keine Verletzung europäischen Umweltrechtes. Diese Schlussfolgerung stützt sich auf die Erkenntnisse, dass im Vorfeld der Verordnung zur Erklärung eines Bundesstraßenplanungsgebietes

eine strategische Umweltprüfung (i.S.d. Richtlinie 2001/42/EC) durchgeführt worden wäre, in der auch die Alternative „Variante Süd“ geprüft wurde

keine der geprüften Alternativen einen Straßenbau unmittelbar in einem Natura 2000 Gebiet vorsehen

europäisches Recht nicht die Auswahl der geeignetsten Alternative verlangen würde

die konkreten Auswirkungen u.a. auf die Natur im Rahmen der erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfung geprüft werden.

3 Stellungnahme

Es wird empfohlen der Kommission zusätzliche Informationen zur Verfügung zu stellen, da deren Erkenntnis eventuell auf fehlenden und mangelhaften Informationen beruhen könnte.

Strategische Umweltprüfung

Zweifelsfrei wurde im Vorfeld eine strategische Umweltprüfung durchgeführt und eine Zusammenfassende Erklärung im Februar 2006 vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) veröffentlicht. Diese Prüfung gemäß § 9 Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) wird auch der Richtlinie 2001/42/EC entsprechen. Zur Wahl der Trasse der Marchfeld Schnellstraße ist darin festgehalten, dass diese zwischen ASFINAG und dem BMVIT erst in einem weiteren gesetzlich vorgeschriebenen Projektschritten zu treffen sei.

Die Lage des Straßenkorridors war jedoch nicht Teil der Strategischen Umweltprüfung. Die Lage des Straßenkorridors wurde zwischen ASFINAG und BMVIT ausverhandelt ohne Beteiligung der Öffentlichkeit, deren Beteiligung aber ein wesentlicher Punkt der Richtlinie 2001/42/EC ist. Das Verhandlungsergebnis zwischen ASFINAG und BMVIT, eine „Nutzen-Kosten-Untersuchung“ war die Grundlage für die Verordnung als Bundesstraßenplanungsgebiet und nicht das Ergebnis einer Strategischen Umweltprüfung unter Beteiligung der Öffentlichkeit.

Geprüfte Alternativen und unmittelbar berührte Natura 2000 – Gebiete

Die „Nutzen-Kosten-Untersuchung“ bezog sich auf ein Vorprojekt, das ab 2007 ausgearbeitet wurde. Die geplante Schnellstraße wurde dafür in 3 Abschnitte gegliedert (West, Mitte, Ost) und für jeden Abschnitt eine Nord- und Südvariante verglichen. Aus diesem Vergleich erfolgte die Empfehlung einer Variante. Dabei spielten naturschutzfachliche Kriterien bzw. Erfordernisse der Vogelschutz- oder FFH-Richtlinie keine Rolle. Diese Empfehlung bildete aber die Grundlage für die Verordnung des Korridors „Variante Nord“ als Bundesstraßenplanungsgebiet, obwohl aus dem Vorprojekt ersichtlich war, dass diese Variante zu einer wesentlichen Beeinträchtigung eines besonderen Schutzgebietes führen wird.

Die Ergebnisse des Vorprojektes u.a. in Bezug auf die Auswirkungen auf Tiere und Lebensräume wurden von der ASFINAG als projektzuständige Organisation veröffentlicht. Daraus ist ersichtlich, dass der geplante Korridor für den geplanten Straßenbau der „Variante Nord“ unmittelbar im Natura 2000 Gebiet „Sandboden und Praterterrasse“ liegt (Abb. 1) und in seinem östlichen Verlauf unmittelbar im Natura 2000 Gebiet „March-Thaya Auen“.

Diesbezüglich wurde die Kommission offensichtlich nicht richtig informiert.

Nach Ansicht des Autors liegt der in Abb. 1 dargestellte Bereich bei Strasshof (Flugfeld Markgrafneusiedl) mit der geplanten Anschlussstelle zur Gänze in einem Vogelschutzgebiet. Bereits 1995 wird dieses Gebiet und weitere Teile des Marchfeldes von BirdLife Österreich als Vogelschutzgebiet genannt¹, mit einer flächenmäßigen Ausdehnung von ca. 1.600 ha im Gemeindebereich Markgrafneusiedl.

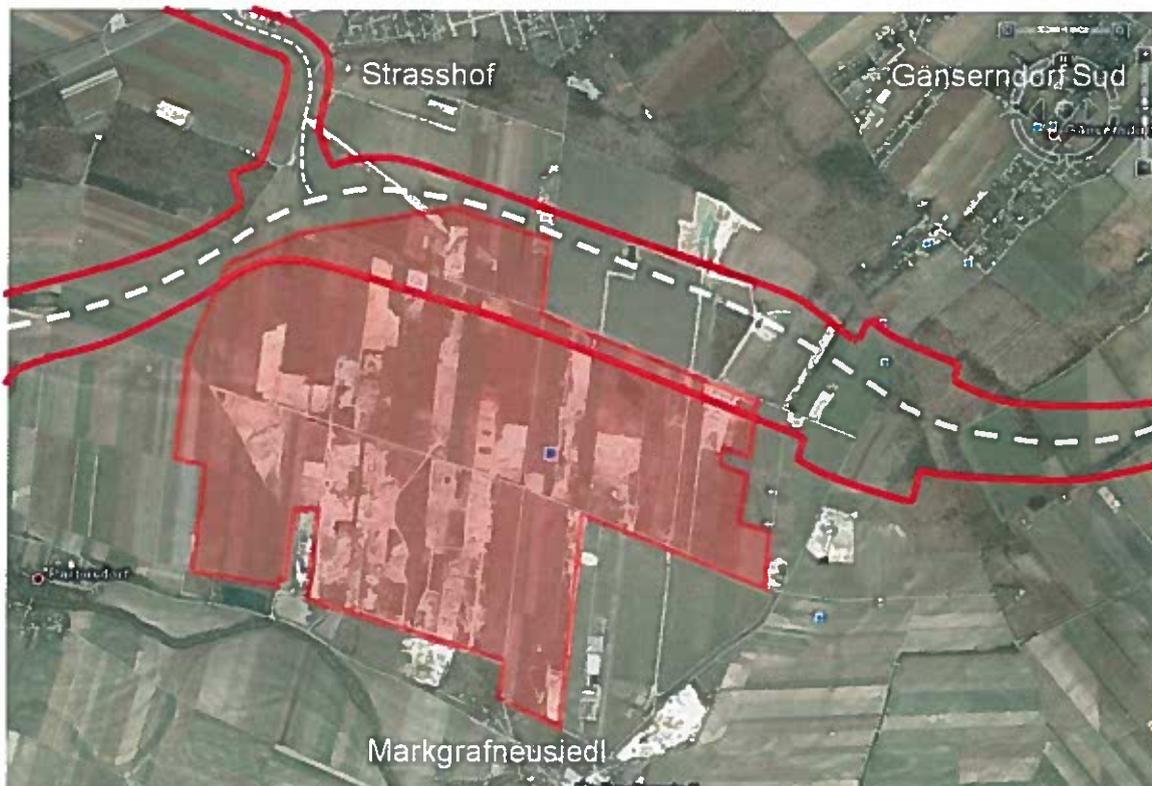


Abb.1: Ausschnitt des vorgesehenen Bundesstraßenplanungsgebietes (rote Linien) laut ASFINAG vom Februar 2010 und Teile des Vogelschutzgebietes Sandboden-Praterterrasse als Lebensraum insb. für Triel und Brachpieper (Fläche mit rosa Signatur). Südlich von Strasshof ist das Flugfeld Markgrafneusiedl zu erkennen.

¹ Dvorak M. & E. Kerner, 1995: Important Bird Areas in Österreich.- Monographien Band 71, 454 pp, Umweltbundesamt.

Dies wird vom naturschutzfachlich zuständigen Amt der Niederösterreichischen Landesregierung zunächst ignoriert. Ein wesentlicher Teil dieses Vogelschutzgebietes, in der Größe von ca. 100 ha, ist im Besitz der Republik Österreich (Flugfeld Markgrafneusiedl). Im Dezember 2003 wird u.a. von der Raiffeisen-Holding Niederösterreich die GIP – Projektrealisierungs GmbH gegründet, mit dem Geschäftszweig u.a. der Entwicklung, Errichtung und dem Betrieb des Technologie-, Industrie- und Gewerbestrasshof Wien Nord Ost in Strasshof. Dieser soll auf dem Flugfeld Markgrafneusiedl, im faktischen Vogelschutzgebiet entstehen, als Standortvorteil gilt die geplante Errichtung einer Schnellstraße.

Im September 2004 wird u.a. von der BIG Entwicklungs- und Verwertungs- GmbH (eine 100% Tochter der Bundesimmobiliengesellschaft der Republik Österreich und Eigentümerin des Flugfeldes Markgrafneusiedl), die BIG Liegenschaften Strasshof Verwertung und Entwicklungs- GmbH gegründet. Auch diese Gesellschaft mit Beteiligung der Republik möchte die Flächen des Flugfeldes verwerten und wirbt mit infrastruktureller Aufschließung, ungeachtet der Tatsache eines Vogelschutzgebietes.

Seit 1999 läuft ein Vertragsverletzungsverfahren (Nr. 1999/2115) zwischen der EU-Kommission und der Republik Österreich wegen der mangelhaften Umsetzung der Vogelschutzrichtlinie und der FFH-Richtlinie. U.a. wurde auch die fehlende bzw. mangelhafte Ausweisung im Bereich der Gemeinde Markgrafneusiedl von der Kommission kritisiert. Nach der Gründung der Verwertungsgesellschaften wurden vom Land Niederösterreich u.a. die Flächen des Flugfeldes Markgrafneusiedl bei der geplanten Abgrenzung nicht mehr berücksichtigt. Schlussendlich wurde in das verordnete Gebiet ein kleinerer Teilbereich des Eigentums der Republik Österreich wieder aufgenommen. Lebensräume des Neuntöters, Triels, Rohrweihe, Brachpieper, Wachtelkönig (im Jahr 2010 drei rufende Männchen in Ackerflächen westlich an das Schotterabbaugelände angrenzend²) und des Ziesels blieben trotz Eigentums der Republik Österreich in der Abgrenzung ausgespart.

Es sind die Flächen der geplanten Gewerbegebiete und der geplanten Schnellstraße.

In einer neuen Publikation zu den Vogelschutzgebieten Österreichs wird diese mangelhafte Abgrenzung auch kritisiert³.

Im Jahr 2006 nimmt die Republik Österreich, vertreten durch den Bundeskanzler, Stellung wegen der Nichtberücksichtigung von Flächen des Flugfeldes in der formalen Ausweisung des Vogelschutzgebietes. Die Republik kann sich für einen Großteil der Flächen auf ein Gutachten stützen, in welchem ein Abgrenzungsvorschlag in Bezug auf den Lebensraum der Vogelart Triel gemacht wurde. Diese bereits zu kleine Fläche wird noch weiter, um den Bereich der geplanten Schnellstraße, beschnitten. Der Bundeskanzler rechtfertigt im Schreiben, dass die nicht berücksichtigten Flächen nur Äcker wären und vom Triel nicht zur Nahrungssuche genutzt würden. In einer mit Gründen versehenen Stellungnahme vom 12.12.2006 akzeptiert die Kommission diese zu kleinflächige Abgrenzung im Gemeindegebiet Markgrafneusiedl.

Der Bundeskanzler verschwieg allerdings im Schreiben an die Kommission, dass die nicht berücksichtigten Flächen der Republik Österreich, Lebensräume von Triel, Rohrweihe, Neuntöter, Wachtelkönig und Ziesel sind, allerdings für diese Flächen bereits seit Jahren Verwertungsabsichten für ein Gewerbegebiet bestehen, mit direkter Geschäftsbeteiligung der Bundesimmobiliengesellschaft und eine entsprechende Verwertung nur unter der Voraussetzung möglich ist, dass die geplanten Umwidmungsf lächen durch eine Schnellstraße an das hochrangige Straßennetz angebunden werden.

² S 8 Marchfeld Schnellstraße, Einreichprojekt 2010, Tiere und deren Lebensräume, Einlage 3-8.1 des Einreichprojektes, Seite 35.

³ Dvorak, M. & H.-M. Berg, 2009: Important Bird Areas – Die wichtigsten Gebiete für den Vogelschutz in Österreich. Verlag Naturhistorisches Museum Wien, 576 pp.

Wäre die Information in Bezug auf die Eignung der nicht berücksichtigten Flächen der EK bekannt gewesen, wäre eine Anerkennung der Abgrenzung des Europaschutzgebietes „Sandboden und Praterterrasse“ in der Stellungnahme der EK vom 12.12.2006 nicht zu erwarten gewesen. In den nördlich und westlich liegenden Flächen, die eine natürliche Einheit mit dem Schutzgebiet bilden, aber in der Abgrenzung nicht berücksichtigt wurden, konnten im Rahmen der Erhebungen zum Vorprojekt und der Erhebungen zur Umweltverträglichkeitserklärung, neben dem Ziesel, Vogelarten des Anhang I als Brutvögel und Nahrungsgäste nachgewiesen werden. Dies sind Sperbergrasmücke, Rohrweihe, Neuntöter, Brachpieper und Wachtelkönig. Dass die nicht berücksichtigten Flächen auch Lebensraum des Triels sind, wird in der UVE bestätigt⁴. 2010 wurden auf den westlich angrenzenden und nicht berücksichtigten Flächen drei rufende Wachtelkönige nachgewiesen. Als weitere Anhang I Art, die in den nördlichen nicht berücksichtigten Flächen im Rahmen der UVE nachgewiesen wurde, ist die Große Rohrdommel anzuführen⁵, die u.a. mit der Rohrweihe ein lokales Feuchtgebiet bewohnt. Alle diese hier nachgewiesenen Vogelarten des Anhang I, in einem unbefriedigenden Erhaltungszustand, leben auch auf diesen Flächen des Vogelschutzgebietes, die von der Republik Österreich gegenüber der Europäischen Kommission aus der Abgrenzung „herausreklamiert“ wurden.

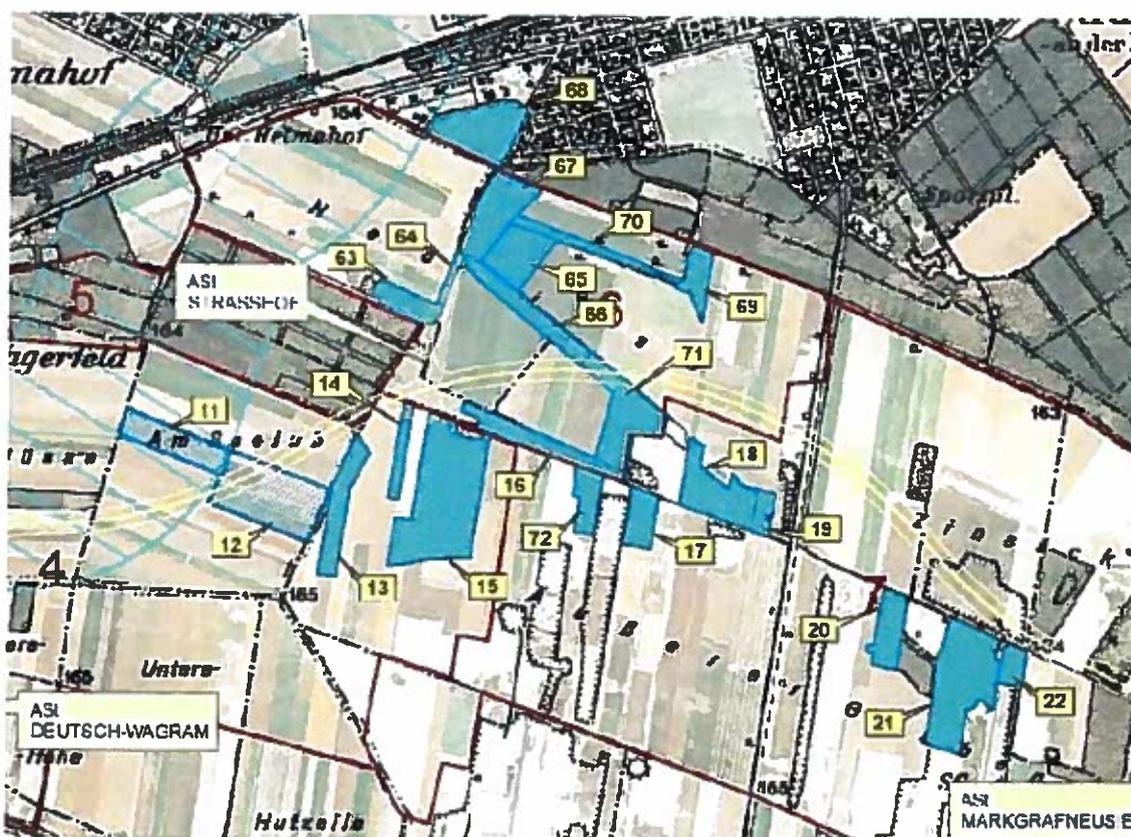


Abb.2: Zieselvorkommen (blaue Flächen) im Bereich Markgrafneusiedel laut Vorprojekt 2008 der ASFINAG.

⁴ S 8 Marchfeld Schnellstraße, Einreichprojekt 2010, Tiere und deren Lebensräume, Einlage 3-8.1 des Einreichprojektes, Seite 45

⁵ S 8 Marchfeld Schnellstraße, Einreichprojekt 2010, Tiere und deren Lebensräume, Einlage 3-8.1 des Einreichprojektes, Seite 35

Das Europaschutzgebiet „Sandboden und Praterterrasse“ wurde als geeignetes Gebiet u.a. für Rohrweihe, Triel, Brachpieper, Sperbergrasmücke und Neuntöter von der NÖ Landesregierung ausgewiesen. Lebensräume dieser Vogelarten dürfen nicht aus wirtschaftlichen Erwägungen bei der Abgrenzung des Gebietes unberücksichtigt bleiben. Der Korridor der geplanten Schnellstraße liegt auf diesen Lebensräumen, die in der Abgrenzung nicht berücksichtigt wurden. Das Flugfeld Markgrafneusiedl ist Teil dieses als Vogelschutzgebiet geeigneten Gebietes und bildet mit dem umliegenden naturschutzfachlich hochwertigen Offenland eine natürliche Einheit. Die Abgrenzung des Schutzgebietes hätte entlang der natürlichen Grenze erfolgen müssen und nicht entlang der Grenze zu Flächen, für die wirtschaftliche Interessen bestehen.

Neben der unmittelbaren Beanspruchung von Schutzgebietsflächen wurde im Vorprojekt 2008 zur Variante Nord im Bereich Markgrafneusiedl festgestellt, dass die Schutzziele des verordneten Natura 2000 Gebietes nicht erreicht werden. Alleine bei der Vogelart Triel ist mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen. Der Verlauf der „Variante Süd“ bleibt im Gemeindegebiet Markgrafneusiedl ohne Auswirkungen auf Schutzziele.

Auch in Bezug auf die Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten besonders zu schützender Arten, beschränken sich derartige erhebliche Beeinträchtigungen auf die „Variante Nord“. Im Rahmen des Vorprojektes wurden Vorkommen des Ziesels im verordneten Natura 2000 Gebiet und im faktischen Vogelschutzgebiet (Flugfeld Markgrafneusiedl) festgestellt (Abb.2). Auch die Tötung von Zieseln ist eine zwingende Konsequenz der gewählten Trasse und in der UVE auch festgestellt⁶. Das Töten von Zieseln, einer streng zu schützenden Tierart, ist nach Artikel 12 der FFH Richtlinie nur bewilligungsfähig wenn alternativlos und mit wirksamen Ausgleichsmaßnahmen.

Diese Tatsachen wurden in der Kosten-Nutzen-Untersuchung nicht berücksichtigt. Dennoch bildete diese Kosten-Nutzen-Untersuchung die Grundlage für die Verordnung der „Variante Nord“ als Bundesstraßenplanungsgebiet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist nach Meinung des Autors als zuständige Behörde im Sinne des Artikels 6, Abs 3 der FFH Richtlinie aufzufassen. Die Richtlinie verwendet den Plural „die zuständigen einzelstaatlichen Behörden“, die einem Projekt oder Plan erst zustimmen dürfen, wenn die Nichtbeeinträchtigung eines Gebietes festgestellt wurde. Da die Beeinträchtigung von Schutzgebieten durch die „Variante Nord“ bereits als sicher angenommen werden kann, hätte das Ministerium diesem Korridor nicht zustimmen dürfen.

Steyr, 25.01.2012

⁶ S 8 Marchfeld Schnellstraße, Einreichprojekt 2010, Tiere und deren Lebensräume, Einlage 3-8.1 des Einreichprojektes, Seite 70

o/86



Technisches Büro für Biologie

Dr. Josef Eisner, A-4400 Steyr, Grünmarkt 1, 2/7, Tel.: +43 7252 37175, Fax:: +43 7252 37175 14

Mobil: +43 664 4218522
E-mail: tb.eisner@aon.at

Steyr, 12.07.12

An Herrn
Ing. Leopold Haindl

Altes Dorf 16
2282 Markgrafneusiedl

Betreff: Erhebungen zum Vorkommen gefährdeter Vogelarten im Gebiet „Zinsäcker“

Sehr geehrter Herr Ing. Haindl!

Beiliegend darf ich Ihnen die Kartendarstellung zum Vorkommen gefährdeter Vogelarten im Gebiet „Zinsäcker“ übersenden. Die Kontrollen wurden von Dr. Josef Trauttmansdorff und Dr. Josef Eisner und zwar am 02. und 13. Mai sowie 03. und 17. Juni 2012 durchgeführt.

10 gefährdete Vogelarten wurden beobachtet. Neben den dargestellten Arten Brachpieper (*Anthus campestris*), Braunkehlchen (*Saxicula rubetra*), Flussregenpfeifer (*Charadrius dubius*), Neuntöter (*Lanius collurio*), Rohrweihe (*Circus aeruginosus*) und Triel (*Burbinus oedicnemus*) waren auch Drosselrohrsänger (*Acrocephalus arundinaceus*), Rebhuhn (*Perdix perdix*), Steinschmätzer (*Oenanthe oenanthe*) und Wachtel (*Coturnix coturnix*) vertreten.

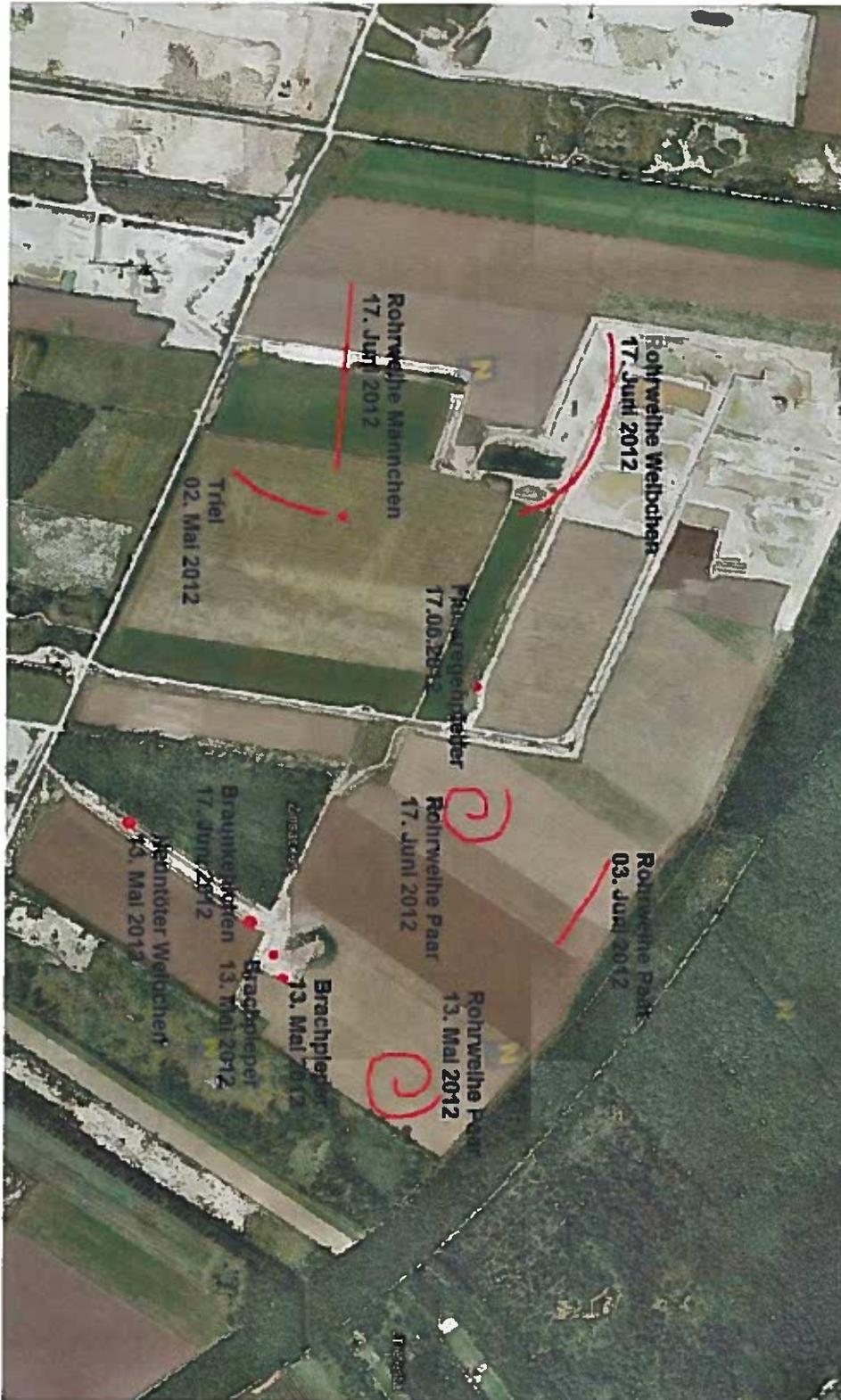
Alle der beobachteten Arten sind im Gebiet „Zinsäcker“ als mögliche Brutvögel einzustufen (mindestens eine Beobachtung zur Brutzeit in einem zur Brut geeignetem Habitat). Den höchsten Gefährdungsgrad haben Brachpieper und Triel (vom Aussterben bedroht), gefolgt von Braunkehlchen, Drosselrohrsänger, Flussregenpfeifer und Rebhuhn (gefährdet). Die übrigen Arten, bis auf den Neuntöter, sind mit „Gefährdung droht“ beurteilt. Der Neuntöter gilt in Österreich als derzeit nicht gefährdete Art.

Das Erhebungsgebiet liegt im „Important Bird Areas“ – Gebiet „Zentrales Marchfeld“¹ und unmittelbar angrenzend an das durch eine Verordnung der Niederösterreichischen Landesregierung bestimmte Europaschutzgebiet „Sandboden und Praterterrasse“. Brachpieper, Neuntöter, Rohrweihe und Triel sind Schutzobjekte dieses Europaschutzgebietes, wobei dieses Europaschutzgebiet eine besonders hohe Bedeutung für die Schutzobjekte Brachpieper und Triel hat. Der Brutbestand an Brachpiepern im Europaschutzgebiet wird von der NÖ Landesregierung mit 2 bis 3 Brutpaaren und für den Triel mit 5-6 (Stand 2003) Brutpaaren angegeben. Somit beherbergt die Fläche Zinsäcker, bei je einem Brutpaar, bis zu 30% (Brachpieper) bzw. 16% (Triel) des regionalen Bestandes, wobei diese Flächen in der Gebietsausweisung nicht berücksichtigt wurden, obwohl sie für die angeführten Arten Lebensraum sind und mit dem ausgewiesenen Gebiet eine natürliche Einheit bilden.

¹ Dvorak, M. & H.-M. Berg, 2009: Important Bird Areas – Die wichtigsten Gebiete für den Vogelschutz in Österreich. Verlag Naturhistorisches Museum Wien, 576 pp.



Beobachtungspunkte und Flugbewegungen ausgewählter gefährdeter Vogelarten zur Brutzeit 2012.



Eisner
Steyr, 12 Juli 2012



Quellen: Land Niederösterreich, BEY, freytag&berndt.
© Land Niederösterreich: Kein Anspruch auf Richtigkeit und Vollständigkeit!
Verwendungszweck:

**Ergänzende summarische Stellungnahme der Projektwerberin vom 25.05.2016
zum bisherigen Vorbringen diverser Parteien im Rahmen
der mündlichen Verhandlung zur S 8 West**

Die Projektwerberin nimmt zum Vorbringen diverser Parteien im Rahmen der bisherigen mündlichen Verhandlung zur S 8 West ergänzend wie folgt Stellung. Vorauszuschicken ist, dass die Einwendungen der nachstehend angeführten und anderer Projektgegner vielfach – soweit sie nicht durch befugte Sachverständige unterstützt sind – die gleiche fachliche Ebene verfehlen und auch keine Schlüssigkeitsmängel aufzuzeigen vermögen.

Bei den von den Projektgegnern vermeintlicherweise aufgezeigten Widersprüchen und Fehlern handelt es sich vielfach lediglich um fachlich verfehlte Gegenüberstellungen von Daten, die auf unterschiedlichen Erhebungsmethoden und Kriterien beruhen oder einen unterschiedlichen zeitlichen oder räumlichen Bezugsrahmen aufweisen. Dass derart unterschiedlich generierte Daten zwangsläufig Unterschiede aufweisen, belegt keinen Widerspruch, sondern ist die logische Konsequenz der jeweiligen unterschiedlichen methodischen und sonstigen Grundlagen.

Eine zweite Kategorie vermeintlicher Widersprüche oder Projektmängel beruht auf unterschiedlichen rechtlichen Szenarienbildungen. Während die Projektwerberin – den Anforderungen der Judikatur folgend – Beurteilungsszenarien unter rechtskonformen Rahmenbedingungen bildet (also zB die Einhaltung von Arbeitszeitbestimmungen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen zugrunde legt), verlangen die Projektgegner vielfach unter dem Titel „realitätsnaher“ Szenarienbildungen die Zugrundelegung von rechtswidrigen Verhaltensweisen und leiten daraus spezifische Gefährdungen ab; dies ist – wie der VwGH mehrfach ausgesprochen hat – eine rechtlich unzulässige Einwendung, weil sie den Verhandlungsgegenstand verfehlt.

Soweit die Projektgegner über die behördliche Entscheidung hinausgehende vertragliche oder sonstige Sicherstellungen verlangen, ist aus grundsätzlicher Sicht anzumerken, dass die bescheidmäßige Anordnung eines Kontrahierungszwangs über öffentlich-rechtliche Schutzinteressen unzulässig ist. Die Abstimmung einzelner Maßnahmen mit gegenbeteiligten Planungsträgern wird ohnehin durch das verfassungsrechtliche Berücksichtigungsgebot sichergestellt. Soweit die Vorlage von Verträgen zum Nachweis einer bestimmten Maßnahmensicherung verlangt wird (zB zur Sicherung auf Bestandsdauer), ist klarzustellen, dass nach den Grundsätzen des Vertragsrechts Dauerschuldverhältnisse auf unbestimmte Zeit abgeschlossen werden können; ein „ewiger“ Ausschluss jedweder Kündigungs- oder Aufhebungsrechte ist allerdings zulässigerweise nicht vereinbar.

A) Zum Vorbringen von Ing. Leopold Haindl, vertreten durch RA Dr. List und DI Wimmer

1. Zur Bauphase (behauptete Mängel des Baukonzepts hinsichtlich Emissionen und Befeuchtung)

Die behauptete Unterschätzung der Emissionen bzw. Immissionen in der Bauphase bzw. die fehlende Berücksichtigung von Transporten im Zusammenhang mit der Befeuchtung von Baustraßen etc. ist aus fachlicher Sicht der Projektwerberin unrichtig:

Generelle Anmerkung zu Emissionsberechnung Bauphase und Immissionsauswirkungen:

Speziell bei der Berechnung der Staubemissionen von diffusen Quellen sind eine Reihe von Annahmen zu treffen und die Berechnungsansätze, wie sie die Technische Grundlage vorsieht, lassen einen viel größeren Spielraum zu, als es z.B. bei den Motoremissionen der Fall ist. Entsprechend wichtig ist es daher, die Ergebnisse der Emissionsberechnung auf Plausibilität zu prüfen und auch Vergleiche anzustellen, welche Immissionsauswirkungen Bauphasen vergleichbaren Umfangs mit sich bringen.

Im Zuge von Beweissicherungsmonitorings wurden bzw. werden bei einer Reihe von Vorhaben Immissionsmessungen durchgeführt und es zeigte sich durchwegs, dass die Genehmigungsgrenzwerte nach § 20 IG-L sowohl für den PM10-JMW als auch für die zulässige PM10-TMW Überschreitungshäufigkeit in der Gesamtbelastung eingehalten wurden (z.B. Baustellenmonitoring S 10: 3 Messstellen, 2012-2014; Baustellenmonitoring A 5 Nord: 3 Messstellen, 2015 – lfd., Baustellenmonitoring Grenzkraftwerk Inn, 1 Messstelle, 2014 – lfd.).

Im Falle des Vorhabens Grenzkraftwerk Inn (GKI) wurden vom selben Fachplaner die Baustellenemissionen und die Ausbreitungsrechnung nach den gleichen Ansätzen und Modellen berechnet wie für die Bauphase S 8. Wie nun das Baustellenmonitoring GKI zeigte, stimmen die gemessenen Werte hinsichtlich der baustellenbedingten PM10-Zusatzbelastung sehr genau mit den damals im Einreichprojekt modellierten Werten überein. Daraus lässt sich ableiten, dass sowohl die Ansätze zur Emissionsberechnung als auch die Annahmen zur Immissionsmodellierung realitätsnah gewählt wurden.

Grundsätzliches zur Belastungssituation im Untersuchungsraum:

Im Einreichoperat erfolgte eine Beschreibung des Istzustandes bis zum Kalenderjahr 2011. Jüngere Messdaten aus dem Untersuchungsraum zeigten für die, besonders für die Bauphasenbeurteilung relevante Feinstaubbelastung, einen stark rückläufigen Trend (siehe Abbildung 1 und Abbildung 22). Seit 2012 bis nunmehr 2015 weisen alle IG-L Messstellen im Untersuchungsraum, wie auch in ganz Niederösterreich, keine Überschreitungen des IG-L TMW Kriteriums auf.

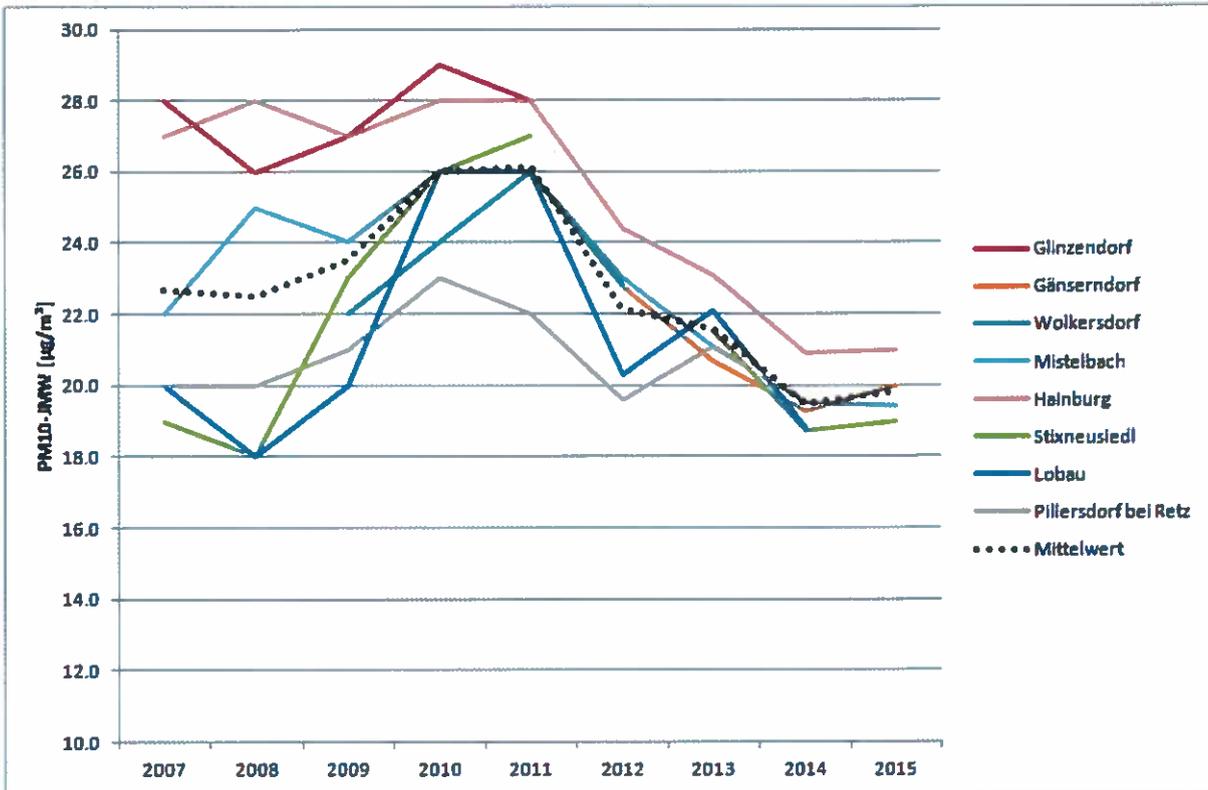


Abbildung 1 PM10-JMW Immissionsbelastung an Messstationen der Ostregion (Grenzwert nach § 20 IG-L: 40 µg/m³)

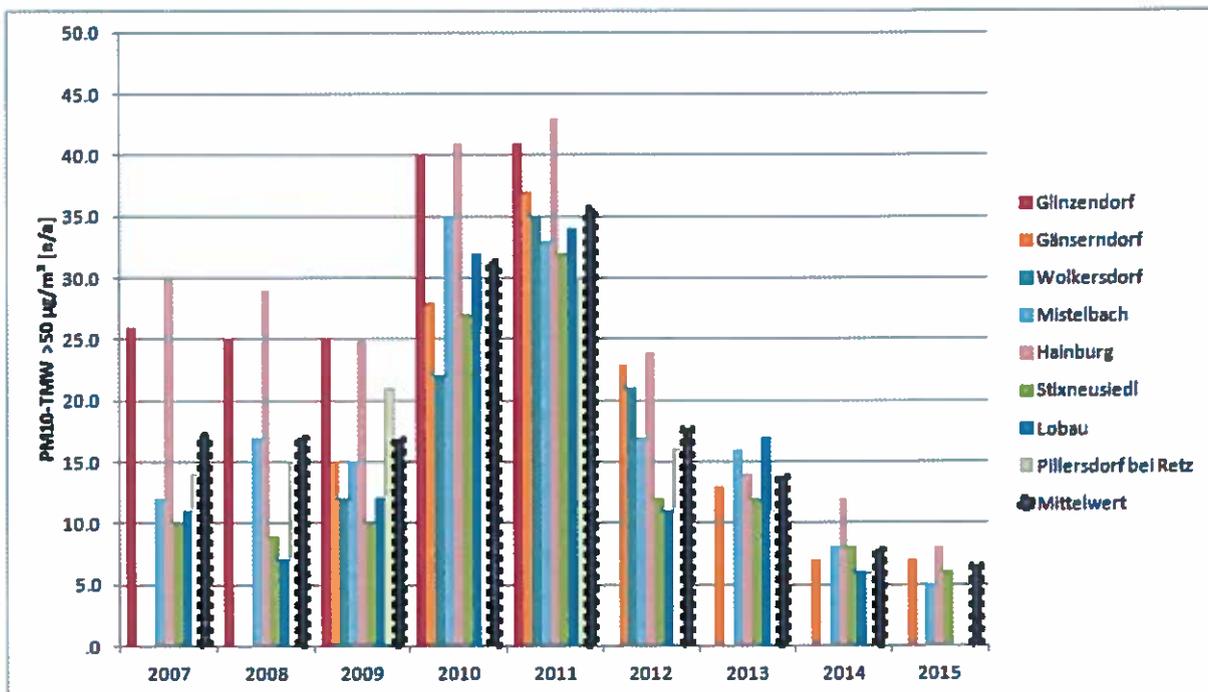


Abbildung 2 PM10-TMW Überschreitungshäufigkeit an Messstationen der Ostregion (Grenzwert nach § 20 IG-L: 35 Tage pro Jahr)

Rechtliche Aspekte zur Bauphase:

Rechtlich ist zur Bauphase festzuhalten, dass die Bauphase aufgrund ihres vorübergehenden Zustandes und ihrer Einmaligkeit weniger streng zu beurteilen ist als die Immissionen in der Betriebsphase (z.B. BVwG 3.9.2015, W113 2011751-1, u.a.). Die Anordnung von zusätzlichen Maßnahmen während der Bauphase, deren Umfang und Ausmaß derzeit noch nicht bekannt sein können, kann nach der Rechtsprechung von der Behörde zulässigerweise so gestaltet werden, dass diese Maßnahmen unter Mitwirkung des bestellten Aufsichtsorgans oder Koordinators von der Projektwerberin anlassbezogen zu setzen sind (vgl. VwGH 2008/06/0026 bzgl. Verkehrsmaßnahmen; 2011/03/0110 bzgl. in Umfang und Ausmaß noch nicht absehbaren Überschreitung von Lärmgrenzwerten während der Bauphase). Die Rechtsprechung des VwGH und die Spruchpraxis des BVwG haben mehrfach bestätigt, dass gerade bei Baustellenereignissen eine Vorschreibungstechnik zulässig und zweckmäßig ist, im Rahmen welcher – infolge der zeitlichen Befristung der Bauphase und des wechselnden Bauablaufs – flexible Vorschreibungen auch für den Fall von im Rahmen der Prognose nicht einzeln abgedeckten Quellen und Störereignissen getroffen werden.

In diesem Zusammenhang hat der VwGH ausdrücklich betont, dass auch die Einbeziehung von Aufsichtspersonen und die Anordnung von Aufsichtsmaßnahmen ein wirksames und geeignetes Instrument darstellt.

Zu den übrigen Punkten im oa. Vorbringen verweisen wir auf die im Rahmen der Erfüllung des Verbesserungsauftrages eingebrachte weiterführende Unterlage WU9 und unsere Stellungnahmen vom 23.05.2016 und 24.05.2016.

2. Zum Schutzgut Wasser

Zu den Fachbereichen Oberflächen- und Grundwasser und den damit zusammenhängenden bzw davon betroffenen landwirtschaftlichen Nutzungen behält sich die Projektwerberin weiteres Vorbringen zum entsprechenden Zeitpunkt im Rahmen der fortgesetzten Verhandlung bzw des fortgesetzten Verfahrens vor.

3. Zur Forderung einer Verschwenkung der Trasse

Die Planungen zur S 8 Marchfeld Schnellstraße wurden im Jahr 2006 seitens der ASFINAG nach Aufnahme in das Bundesstraßengesetz übernommen. Die den Planungen zu Grunde liegende „Bürgermeistertrasse“ war das Ergebnis einer vom Land NÖ in den Jahren 2004 und 2005 durchgeführten Korridoruntersuchung. Der allgemeinen Natur von Korridoruntersuchungen entsprechend, wurden dabei Auswirkungen der „Bürgermeistertrasse“ auf allfällige Schutzgebiete bzw. die Umwelt nur im räumlichen Zusammenhang im Sinn einer Raum-Widerstandsanalyse aufgezeigt. Eine detaillierte Ermittlung und Bewertung konkreter Umweltauswirkungen dieser „Bürgermeistertrasse“ blieb den nachfolgenden Planungsschritten „Vorprojekt“ und „Einreichprojekt“ vorbehalten.

Mit Übernahme der Planungen durch die ASFINAG bildete schon im Jahr 2006 die Frage der Findung einer umwelt- und naturverträglichen Trasse ein zentrales Thema sämtlicher Planungen.

In der Vorprojektphase wurden zunächst sämtliche im Rahmen der vorangegangenen Planungen des Landes Niederösterreich entwickelten Korridor- und Trassenüberlegungen noch einmal zusammengefasst dargestellt und im räumlichen Kontext als Grundlage für das Vorprojekt bewertet. Bereits in dieser frühen Projektphase wurde die naturschutzfachliche Problematik der „Bürgermeistertrasse“ erkannt. Dies ASFINAG BMG untersuchte daher neben dem vom Land Niederösterreich definierten Korridor weitere Trassenkorridore. Diese wurden ebenfalls im Rahmen des Vorprojekts in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung gegenübergestellt.

Die mit dem – letztlich im Jahr 2009 verordneten – Natura2000-Schutzgebiet „Sandboden und Praterterrasse“ zusammenhängenden naturschutzfachlichen Themen wurden dabei eingehend berücksichtigt.

Auf Grundlage der Ergebnisse der durchgeführten naturschutzfachlichen Prüfung und dem Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung im Vorprojektstadium wurde letztlich eine Empfehlung für den sog. „Tassenkorridor Nord“ ausgesprochen. Vor diesem Hintergrund wurde daraufhin im Dezember 2008 das Vorprojekt beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) zur Zustimmung eingereicht und die Verordnung eines Bundesstraßenplanungsgebiets im Sinn des § 14 Bundesstraßengesetz (BStG) angeregt.

Im Zuge der weiteren Entwicklung des Einreichprojekts für die S 8 wurde rasch die Lärmausbreitung der Straße als der relevante Wirkfaktor für die Beurteilung der Auswirkungen der S 8 auf das Schutzgut „Triel“ im Bereich des (zu diesem Zeitpunkt bereits verordneten) Europaschutzgebiets „Sandboden Praterterrasse“ erkannt. Zur Vermeidung einer erheblichen Beeinträchtigung dieses Schutzgutes wurde vom anerkannten Vogelexperten Dr. Erwin Nemeth eine bioakustische Untersuchung des Ruf- und Hörverhaltens des Triels durchgeführt. Als weitere Schwelle für die Erheblichkeit von Auswirkungen wurde darüber hinaus eine Beeinträchtigung von größer/gleich 10 % der Revierflächen des Triel festgelegt.

Unter anderem auf Basis dieser Festlegungen wurden daraufhin unterschiedlich Trassenführungen im Korridor Nord untersucht. Dies führte nach Einbeziehung aller gebotenen Kriterien schlussendlich zu der aktuell dem Einreichprojekt zu Grunde liegenden und in der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) ausführlich dargestellten „Variante Nord“.

Um (auch im Sinn der einschlägigen Judikatur der Gerichtshöfe öffentlichen Rechts) eine entsprechend qualifizierte naturschutzfachliche Beurteilung der eingereichten Trasse im Rahmen der UVP und nachgelagerter Verfahren zu ermöglichen, wurde bereits in der UVE eine eigene Einlage aufgenommen, in der die Auswirkungen der Trasse speziell auf die Natura 2000-Gebiete und den Artenschutz dargestellt werden. Die diesbezüglichen Inhalte wurden bereits ausführlich in ggst. Verhandlung diskutiert.

Die Einreichung einer von vornherein als nicht genehmigungsfähig einzustufenden Trassenvariante wie der „Bürgermeistertrasse“ ist aus wirtschaftlichen wie rechtlichen Gründen nicht vertretbar. Dasselbe gilt für die von Herrn Ing. Haindl angeregte Verschwenkung der Trasse im Bereich der Grundflächen der Familie Haindl, zumal diese Verschwenkung ebenfalls zu einer Zerschneidung des rechtswirksam verordneten Vogelschutzgebiets führen würde.

4. Zur Landwirtschaft der Familie Haindl

Im Hinblick auf die in der Stellungnahme List im Rahmen der mündlichen Verhandlung vom 05.04.2016 auf Seite 35 angeführten Anbau der Aroniabeere und ihrer Bedeutung für die landwirtschaftliche Produktion des Landwirtschaftsbetriebes der Fam. Haindl wird wie folgt Stellung genommen:

Die Sträucher der Aroniabeere sind weitgehend anspruchslos und wachsen auf mittelschweren Böden mit guter Wasserführung. Auch saure oder leicht salzhaltige Böden werden noch vertragen. Die Aroniabeere gedeiht auch noch in Lagen, die für andere Obstarten nicht mehr geeignet sind. Als Strauchbeere ist sie dem biologischen Obstbau zuzurechnen und unterliegt dementsprechend keinen Standorteinschränkungen für den Anbau oder Verkauf biologischer Lebensmittel. Ihr Anbau ist auch neben Straßen möglich, es liegen gemäß den Produktionsrichtlinien BioAustria und auch der Europäische Öko-Verordnung (2007) keine beschränkenden Vorgaben in Bezug auf einzuhalten Abstände vor. Die Aroniabeere kann auch ohne Bewässerung kultiviert werden, allerdings sind bei den derzeit herrschenden Niederschlagsverhältnissen im Marchfeld fallweise geringere Ernteerträge zu erwarten.

Im Rahmen der Stellungnahme List im Rahmen der mündlichen Verhandlung vom 05.04.2016 wird auf Seite 35 ff darauf hingewiesen, dass für die Kultivierung der Aronia-Beere Böden mit saurem Milieu entscheidend sind, so wie sie im Nahbereich der S 8 Trasse vorkommen.

Die LN-Flächen der Fam. Haindl im Nahbereich der S 8 Marchfeld-Schnellstraße sind durchwegs aus Paratschernosemen aufgebaut (Gänserndorfer Terrasse). Es handelt sich um kalkfreie Böden ohne Karbonatpufferung, die pH-Werte liegen zwischen 4 und 5,5 und sind damit dem sauren Milieu zuzuordnen.

Im Gegensatz dazu sind die im Untersuchungsraum im Bereich der Prater Terrasse vorkommenden Tschernoseme kalkhaltig und weisen – in Abhängigkeit vom Kalkgehalt – pH-Werte im neutralen bis basischen Bereich auf (Werte von 6 - 7,5).

Diese Fakten sind durch die NÖ. Bodenzustandsinventur sowie das Bodenbeweissicherungsprogramm der S 8 abgesichert.

Auf Grund der Tatsache, dass der Bereich der Gänserndorfer Terrasse zwischen Deutsch-Wagram – Flugfeld Strasshof – Markgrafneusiedl – Gänserndorf Süd überwiegend aus Paratschernosemen aufgebaut ist, sollten hier die ähnlichen (vergleichbaren) Standortvoraussetzungen für die Kultivierung der Aronia-Beere gegeben sein. D.h. es handelt sich hierbei um seichtgründige, sandige, trockene und kalkfreie Böden, die allesamt dem leicht sauren bis sauren Milieu zuzuordnen sind. Somit sind nicht nur die Flächen der Fa. Haindl im Nahbereich der S 8 mit diesem Standortsspezifikum ausgestattet.

5. Zum Schutzgut Tiere

Zur behaupteten Beeinträchtigung des Vogelschutz-Gebiets:

Gemäß Artikel 6 Absatz 2 der FFH Richtlinie sind solche Auswirkungen zu vermeiden, welche sich **erheblich** auf z. B. Arten eines Schutzgebietes auswirken könnten. Gemäß Artikel 6 Absatz 3 der FFH Richtlinie ist eine Prüfung der Verträglichkeit von Plänen und Projekten mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen dann erforderlich, wenn Pläne oder Projekte ein solches Gebiet **erheblich** beeinträchtigen könnten.

Daraus ergibt sich, dass die Frage zu beantworten ist, ob **erhebliche** Beeinträchtigungen auftreten könnten. Entsprechende umfassende Ausführungen finden sich auch in den Methodik-Leitlinien zur Erfüllung der Vorgaben des Artikels 6 Absätze 3 und 4 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG (EK 2001).

Nachdem in vorsorglicher Beurteilung nicht a priori ausgeschlossen werden konnte, dass durch das Projekt u.U. Beeinträchtigungen auf die Erhaltungsziele des Natura 2000 Gebietes durch das Projekt S 8 auftreten könnten, erfolgte eine Beurteilung des Projektes im Sinne des Artikel 6 Absatz 3 FFH-Richtlinie (siehe Einlage 3-10.1 der Projektwerberin und UVP-Teilgutachten 05). Diese Beurteilung gelangte eindeutig zu dem Ergebnis, dass es vorhabensbedingt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des Natura 2000 Gebietes und den dafür normierten Erhaltungszielen kommt.

Zum behaupteten faktischen Vogelschutzgebiet:

Das gegenständliche Natura 2000 Gebiet ist seit Sommer 2009 verordnet und durch die Kommission bestätigt. Es ist davon auszugehen, dass die Ausweisung durch das Land NÖ korrekt erfolgt ist. Die entsprechende Verordnung des Landes Niederösterreich inklusive der Abgrenzung ist bestehende Rechtsgrundlage, die zur Beurteilung des Vorhabens S 8 heranzuziehen ist. Dass im Norden des verordneten Natura 2000 Gebietes auch das Vorliegen eines faktischen Vogelschutzgebietes aus fachlicher Sicht ausgeschlossen werden kann, belegen die diesbezüglichen Ausführungen des Prüfgutachters im vorliegenden UV-GA, denen aus fachlicher wie rechtlicher Sicht beigepflichtet wird.

Zur behaupteten Auswirkung durch Staubentwicklung auf den Triel:

Der Triel ist eine an Steppen und Halbwüsten angepasste Vogelart und bevorzugt trockene, steinige, sandige, lehmige oder kreidige Böden mit schütterer Vegetation. Besiedeltes Habitate stellen Küstendünen, Binnendünen, Sandsteppe, Trockenrasengesellschaften, karstiges Gelände oder steinige Ödflächen, sandige Heideböden, und trockenliegende oder halbausgetrocknete Flussbette, Kies- und Schotterbänke dar. Als Sekundärlebensräume werden Schotterguben besiedelt, die hinsichtlich ihrer Oberflächenausprägung vergleichbar sind.

Der Triel brütet demnach Lebensräume, die durch Staubverfrachtungen geprägt sind. Eine Empfindlichkeit gegenüber Staub lässt sich daher keineswegs ableiten.

Auch im gegenständlichen Schotterabbaugebiet bei Markgrafeneusiedl brütet der Triel in Schottergruben mit durch den Abbaubetrieb erheblichen Staubentwicklungen. Auch aufgrund dieser Tatsache lässt sich für den Triel keine Empfindlichkeit gegenüber Staubeinflüsse ableiten.

Darüber hinaus erfolgt der Baubetrieb im Zuge der Errichtung des Vorhabens – im Gegensatz zum Schotterabbaugelände – am Rande des Brutgebietes für den Triel außerhalb von Bruthabitaten. Abgesehen von der fehlenden Staub-Empfindlichkeit ist aufgrund der Entfernung kein relevanter Einfluss gegeben. Aufgrund dieser Tatsachen lassen sich auch ohne tiefere Untersuchungen negative Einflüsse durch Staub auf den Triel nicht ableiten.

Zu behaupteten Störeinwirkungen durch den Baustellenbetrieb auf den Triel:

Tagsüber herrscht im Schotterabbaugelände reger Abbaubetrieb mit hohem LKW-Aufkommen, Baggerbetrieb und Betrieb von Siebanlagen etc. diese Tätigkeiten sind mit jenen einer Großbaustelle durchaus vergleichbar. Trotz der intensiven Abbautätigkeiten brütet der Triel in Schottergruben (auch in Abbau befindlichen). Der Baubetrieb im Zuge der Errichtung des Vorhabens erfolgt – im Gegensatz zum Schotterabbaugelände – am Rande des Brutgebietes für den Triel außerhalb von Bruthabitaten. Weiters ist im Projekt dem Vorsorgeprinzip folgend eine tageszeitliche Einschränkung vorgesehen, sodass in den Nachtstunden keine Wirkungen auftreten. Relevante Beeinträchtigungen durch den Baustellenbetrieb sind daher nicht ableitbar.

Zu den CEF-Maßnahmen für den Ziesel:

Gemäß dem Leitfaden der Kommission zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie (EK 2007) braucht dann nicht auf die Ausnahmeregelung nach Artikel 16 der FFH Richtlinie zurückgegriffen werden, wenn zur Kompensation von Auswirkungen funktionserhaltende Maßnahmen (CEF Maßnahmen) umgesetzt werden.

In den Projektunterlagen (vgl. z.B. Einlagen 3-8.1 und 3-10.2) und im UVP-Teilgutachten 05 sind für das Ziesel umfangreiche CEF-Maßnahmen vorgesehen. Vor diesem Hintergrund ist im vorliegenden Fall die Erfüllung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach dem NÖ NSchG und/oder den unionsrechtlichen Vorgaben von vornherein ausgeschlossen.

Zum Vorbringen bezüglich Kumulationswirkungen:

Die kumulativen Auswirkungen des Projekt Marchfeldkogels und weiterer Projekte wurden vom UVP-Sachverständigen berücksichtigt und ausreichend gewürdigt (vgl. UVP-Teilgutachten 05, insbesondere Kap. 4.2). Den Ausführungen und Beurteilungen des Sachverständigen wird von der Projektwerberin gefolgt.

Zum Brachpieper:

Im Zuge der für die Fachbeitragerstellung durchgeführten Ist-Zustandskartierungen wurde ein Revier des Brachpiepers im zentralen Teil des Schotterabbaugeländes Markgrafneusiedl nachgewiesen (siehe z.B. Einlage 3-8.1 S. 60, Einlage 3-8.2, Einlage 3-10.1 S. 23, Einlage 3-10.2 S. 59). Weiters wurde in den Einlagen 3-8.1, 3-10.1 und 3-10.2 schlüssig dargestellt, dass es durch das Projekt S 8 zu keinen relevanten Auswirkungen auf den Brachpieper kommt.

Im UVP-Teilgutachten 05 wurde vom UVP-Sachverständigen eine Aktualisierung der Vorkommenssituation des Brachpiepers vorgenommen. Gemäß den Ausführungen im UVP-Teilgutachten 05 befinden sich die Brutvorkommen des Brachpiepers im zentralen Teil des Vogelschutzgebietes (Schotterabbaugeländes). Einzelne Nachweise nördlich davon ohne Brutnachweise werden vom UVP-Sachverständigen nicht als

Brutvorkommen bewertet (vgl. z.B. S. 19, UVP-Teilgutachten 05). Auf Basis dieser Aktualisierung kommt der UVP-Sachverständige ebenfalls zum Schluss, dass keine relevanten Auswirkungen auf den Brachpieper durch das Projekt S 8 auftreten (vgl. UVP-Teilgutachten 05 z.B. S. 39, S. 55, S. 57, S. 88, S. 93). Auf Basis der im UVP-Teilgutachten 05 getroffenen Ausführungen lässt sich auch aus Sicht der Projektwerberin weder das Erfordernis einer Erweiterung des Natura 2000 Gebietes noch eine relevante Beeinträchtigung des Erhaltungsziels für den Brachpieper ableiten.

B) Zum Vorbringen der BI für ein lebenswertes Marchfeld und der Umweltorganisation VI-RUS, vertreten durch Mag. Dr. Aron Vrtala

1. Allgemeines

Jeder Abschnitt der S 8 ist für sich verkehrswirksam, verfolgt eigene Zielsetzungen und erfüllt eigenständige Funktionen. Die Auswirkungen der – aktuell noch nicht absehbaren – S 8 Ost werden künftig in einem eigenen UVP-Verfahren zu ermitteln sein. Nach der einschlägigen Judikatur der Höchstgerichte ist die Gliederung von Bundesstraßenvorhaben in Teilvorhaben zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt ist; dies ist etwa dann der Fall, wenn diese Teilvorhaben technisch für sich alleine bestehen können bzw. für sich betrachtet verkehrswirksam sind und die Gliederung nicht der Umgehung der UVP-Pflicht dient. Diese Voraussetzungen sind im Fall der S 8 West bzw. der S 8 Ost klar erfüllt. Dass die vorliegende Gliederung nicht der Umgehung der UVP-Pflicht dient, ist im Übrigen schon dadurch evident, dass sowohl für die S 8 West als auch für die S 8 Ost (unter Berücksichtigung allfälliger Kumulationen) jeweils UVP-Verfahren geführt werden.

Klarzustellen ist, dass die Frage der Beweiswürdigung der juristischen Bewertungsaufgabe zuzuordnen ist. Es gibt – anders als Dr. Vrtala vermeint – keine festen Beweisregeln dahingehend, dass die Beweisführung in jedem Falle mit mathematischen Mitteln alle Restrisiken hypothetisch zu quantifizieren hätten. Vielmehr gilt auch im UVP-Verfahren der Grundsatz der freien Beweiswürdigung, im Rahmen welcher selbstverständlich auch das Erfahrungswissen aus vergleichbaren Projekten zu berücksichtigen ist. Zudem sind bei den zugrunde gelegten Szenarien nicht jedwede hypothetischen Verläufe in eine stark theoretische Auswirkungsprognose einzustellen, sondern ist ein möglichst realitätsnaher, konkretisierter Prognosefall im Hinblick auf die Schutzgüter (unter den aus Sicht des zu schützenden Nachbarn konkret erwartbaren nachteiligsten Rahmenbedingungen) zu bilden und zu beurteilen. Noch wesentlicher ist, dass die Wirksamkeit der im Hinblick auf die Schutzgüter angeordneten Vorschriften mit einem hohen Maß an Sicherheit konzipiert und beurteilt wird. Im Ergebnis geht es nach dem Zweck des UVP-Verfahrens um den wirksamen Schutz der Rechtsgüter; an diesem Ziel hat sich die Beweisführung auszurichten. Methoden und Modelldiskussionen sind im UVP-Verfahren kein Wert an sich, der in fachwissenschaftlichen Kontroversen zu erörtern wäre, sondern haben ausschließlich dem Schutzzweck im Sinne des UVP-G zu dienen. Nach der Rechtsprechung zum Vorsorgeprinzip ist klargestellt, dass dieses nicht dahingehend missverstanden werden darf, dass jedwedes Restrisiko auszuschließen wäre oder das grundsätzlich jedwede Prognoseunsicherheiten und Fehlerbandbreiten als pauschale Aufschläge auf das zu erwartende Immissionsausmaß aufzuaddieren wären.

Richtig ist, dass allfällige Unsicherheiten sei es in der Prognose oder in der Messung, sofern sie ein relevantes Ausmaß erreichen zu benennen und vom Sachverständigen zu behandeln sind. Es existiert aber auch hier keine feste Beweisregel, dass solche Unsicherheiten den Prognosewerten in einseitiger Weise zu Lasten einer Partei aufzuschlagen wären.

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

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

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

Die geforderte unmittelbare „Anordnung“ einer Section Control durch die UVP-Behörde wäre mangels Zuständigkeit der UVP-Behörde rechtswidrig und muss (bei Erfüllung der dafür in der StVO angeordneten Voraussetzungen) der zuständigen StVO-Behörde vorbehalten bleiben. Dem Einwand, dass bei der A 26 eine solche Auflage normiert worden wäre, ist entgegen zu halten, dass auch bei der A 26 aus den oben angeführten Gründen keine derartige unmittelbare Anordnung durch die UVP-Behörde erfolgt ist.

2. Zur Verkehrsuntersuchung

Generelle Anmerkungen zur Verkehrsuntersuchung, Auswahl der Verkehrsbezirke, etc.:

Die Anzahl der Strecken ist im Verkehrsbericht auf Seite 11 angeführt. In Wien sind dies 4.352 Strecken, in NÖ 7.256 Strecken und im Burgenland 711 Strecken. Hin- und Rückrichtung entsprechen dabei jeweils einer (gemeinsamen) Richtung.

Die Wahl der Verkehrsbezirke erfolgte auch auf Basis der Verfügbarkeit von Daten. Politische bzw. statistische Einheiten (Gemeinden, Zählsprengel) sind hier für die Wahl der Verkehrsbezirke sinnvoll, da für

diese Bereiche statistische Daten (EW, Apl, etc.) in einheitlicher Qualität vorhanden sind und diese politischen bzw. statistischen Einheiten auch in der Regel strukturelle Einheiten darstellen.

Die Stabilität der Ergebnisse im Untersuchungsraum wurde durch die Berechnung von unterschiedlichen Planfällen überprüft, die sich in geringfügigen Netzänderungen, nicht aber in Nachfrageänderungen, unterscheiden. Die Ergebnisse unterscheiden sich hierbei nur in den Bereichen der Netzänderungen, nicht aber in weiter entfernten Bereichen. Die Stabilität der Ergebnisse hinsichtlich der Änderung von Einfüllpunkten wurde nicht explizit überprüft. Eine feinere räumliche Auflösung der Einfüllpunkte im Verkehrsmodell hätte lediglich kleinräumige, lokale Auswirkungen im Bereich dieser Einfüllpunkte, würde aber ansonsten keine Veränderung der Verkehrsstärken im Netz bewirken.

Die Projektwerberin hat zu den Maßnahmenplanfällen entsprechend korrespondierende Nullplanfälle ausgearbeitet. So enthält Planfall 0-E eine durchgängige S 1 Schwechat-Süßenbrunn ohne S 8 West, Planfall 0-C beinhaltet die S 1 im 1. Verwirklichungsabschnitt ohne S 8 West.

3. Zur Lärmuntersuchung

Zur Betriebsphase:

Es ist festzuhalten, dass die BStLärmIV dem Rechtsbestand angehört und daher anzuwenden ist. Bei einer „geringfügigen Erhöhung“ der Lärmwerte würden insgesamt 230 von 57360 berechneten Punkten gemäß BStLärmIV zusätzlich mit objektseitigen Maßnahmen auszustatten sein. Die Zahl der betroffenen Fronten würde sich von 7350 um 3% auf 7580 erhöhen.

Die geforderte Genauigkeit der zu verwendenden Software ist in der BStLärmIV vorgegeben. Gegenüber der Rundung auf ganze dB in der RVS 04.02.11 ist die Rundung auf eine Nachkommastelle in der BStLärmIV de facto eine Implementierung dieser Ungenauigkeit (Bisher Grenzwertüberschreitung bei 45,5 dB, nach BStLärmIV bei 45,1 dB)

Im Zuge der Detailuntersuchung lt. BStLärmIV §14 erfolgt eine Begehung und Erhebung der tatsächlichen Raumnutzung und Festlegung der tatsächlich umzusetzenden Maßnahmen im Beisein der Wohnungseigentümer bzw. Nutzer. Das Ergebnis mündet in einem verbindlichen Angebot, dessen Annahme oder Ablehnung durch den Eigentümer bzw. dessen Bevollmächtigten schriftlich zu erfolgen hat. Bei Passivhäusern erübrigt sich beispielsweise der Einbau von Schalldämmlüftern, da das Gebäude ohnehin mit einem bedarfsangepassten Be- und Entlüftungssystem ausgestattet ist. Die maßgebliche Norm für Anforderungen an den Schallschutz von Außenbauteilen ist die ÖNORM B 8115-2. Es steht jedem Hauseigentümer frei, das Angebot des Einbaues passiver Maßnahmen anzunehmen oder dieses abzulehnen.

Der Einwand von Dr. Vrtala, durch den Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern würde die bauphysikalische Wohnraumqualität gemindert, zielt der Sache nach lediglich auf eine Wertminderung, nicht aber auf eine wesentliche Nutzungseinschränkung oder gar einen Substanzeingriff in das Eigentum ab. Derartige Einwendungen sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Für folgende Planfälle wurden Lärmausbreitungsberechnungen gem. BStLärmIV durchgeführt: Für die Beurteilung der Wirkungen der S 8 West wurde der Planfall 1-Max herangezogen, das untergeordnete Straßennetz und damit auch die Zulaufstrecken wurden mit Planfall 1-C und 1-E berücksichtigt.

Zur Wahl des Planfalls wird auf die Ausführungen in der Einlage WU 7 A, Pos. 5 verwiesen, in der Tabelle 10 sind alle Objekte mit Grenzwertüberschreitungen gemäß § 6 (1) ausgewiesen. Für alle dargestellten Objekte wird damit der lauteste Planfall Überlagerung S 1 Plf 1E und S 8 Plf 1max herangezogen. (Plf 1 E mit durchgehender S1 mit Lobautunnel, Plf 1max kumuliertes Maximum aus den Planfällen Plf 1A bis Plf 1E auf der S8)

Zu den Schallmessungen:

Die Lärmmessungen dienen der Dokumentation der ortsüblichen Lärmsituation zum Messzeitpunkt im Messort. Einzelereignisse wie Flugzeugüberflüge oder Fahrzeugvorbeifahrten wurden normgemäß ausgefiltert. Die im Sommer 2009 durchgeführten Lärmmessungen dienten nicht zur Modellkalibrierung, da sie nicht in dem in der RVS04.02.11 Stand 20090331 in Pos. 4.2 geforderten Abstand von maximal 25 m zur zu beurteilenden Straßenachse durchgeführt wurden.

Zur Bauphase

Zum Fahrtroutenkonzept wird in der Maßnahmenvorschreibung 2.2 festgehalten: [...] "Die Bestimmungen in § 10 Abs. 6 der BStLärmIV müssen jedenfalls eingehalten werden, daher ist der Behörde in Erweiterung der Maßnahmen 0.7 bzw. 0.8 ein Fahrtroutenkonzept vorzulegen, wo auch im Rahmen einer Detailuntersuchung der Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte nach § 10 (4) zu erbringen ist." Das wird so interpretiert, dass das Fahrtroutenkonzept auf Basis dieser Detailuntersuchung gegebenenfalls einer Adaptierung zur Einhaltung der Grenzwerte nach §10 (4) unterzogen werden muss. Damit kann es keine "neuen Betroffenen" geben. Aus den Planeinlagen 3-2.2 bis 3-2.6 Lärmkarten zu den Bauphasen ist ersichtlich, dass die Grenzwerte nach §10 (4) im Freiraum der angrenzenden Siedlungsgebiete eingehalten sind.

Zur schalltechnischen Beurteilung „Triel“

Die Lärmimmissionen der angesprochenen Fremdquellen sind nicht vorhabensbedingt und können daher nicht dem Projekt zugeordnet werden. Jede Berücksichtigung anderer Störquellen würde zu einer Überdeckung der Immissionen aus dem Betrieb der S 8 führen. Damit würde in der Berechnung der nutzbaren Flächen für den Triel eine noch geringere Flächenreduktion das Ergebnis sein. In der Bauphase ist es aus schalltechnischer Sicht vorgesehen auf die sensiblen Zeiten (Abendzeitraum im Frühjahr) Rücksicht zu nehmen.

4. Zur Luftuntersuchung

Generelle Anmerkungen zur Untersuchung Luftgüte:

Es ist nicht richtig, dass PM M (=Partikelemissionen aus dem Motor, Dieseluß) herausgerechnet wurden. PM M ist eine Teilmenge von PM_{2.5} und PM₁₀. Die zusätzliche Angabe der Zusatzbelastung für PM M ist als

Zusatzinformation für den Humanmediziner zu sehen, da gerade in der Bauphase die PM10-Zusatzbelastung zum überwiegenden Teil durch Aufwirbelung von geogenem Staub bestimmt wird.

Bei der Ausbreitungsrechnung Betriebsphase S 8 mit dem Ausbreitungsmodell PROKAS wurden die Modellergebnisse (Immissionswerte) mit einem Aufschlagsfaktor von 1,3 multipliziert, ein Wert, der sich aus Validierungsuntersuchungen ergab (siehe Hinweis Kap. 2.2.10.1, EZ 3-3.1).

Befeuchtungsfahrzeuge zur Minimierung der Staubaufwirbelung auf unbefestigten Fahrwegen, sei es dass es sich dabei um Traktoren mit Druckfass oder Tankwagen-LKW handelt, können beim Befeuchten nur mit sehr geringer Fahrgeschwindigkeit ihre Tätigkeit verrichten. Damit ist einerseits die Gefahr der Staubaufwirbelung selbst bei sehr trockener Fahrbahn gering, andererseits wird durch das Fahrzeug aufgewirbelter Staub durch den Sprühregen teilweise wieder niedergeschlagen. Zusätzlich ist festzuhalten, dass die unbefestigten Fahrwege das Baufeld (Trasse bzw. trassennah) betreffen und etwaige Staubemissionen damit jedenfalls sehr siedlungsfern auftreten.

Für die Auswirkungsanalyse zur S 8 lagen für die Berechnung der Motoremissionen Daten zugrunde, die u.a. vom Umweltbundesamt veröffentlicht wurden (Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 3.1). Darin sind nicht die Emissionsfaktoren einzelner Motorentypen oder Hersteller abgebildet, sondern die Faktoren beziehen sich immer auf die gesamte KFZ-Flotte. Die Laboratorium für Umweltanalytik GmbH führte Ende 2014 Luftschadstoffmessungen im Kaisermühlentunnel (DTV_w ca. 40.000 KFZ/d je Fahrtrichtung) durch, um Emissionsfaktoren für nicht-limitierte Schadstoffparameter zu erheben. Dabei wurden auch die konventionellen Luftschadstoffe gemessen und auf Basis der KFZ-Frequenzen auch Flottenemissionsfaktoren für NO_x ermittelt und mit den Emissionsfaktoren des Handbuchs der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs verglichen. Es zeigte sich eine sehr gute Übereinstimmung beider Werte, sodass es keinen Grund gibt, in Bezug auf die KFZ-Flotte an der Richtigkeit der Handbuchemissionen zu zweifeln. Im Unterschied zu den von der Beschwerdeführerin angesprochenen real-drive Messungen an Einzelfahrzeugen, umfasst die Tunnelmessung die Emissionen eines sehr großen Fahrzeugkollektivs (einige Tausend KFZ je Stunde).

Die Staubemissionssituation im gesamten Marchfeld ist im Wesentlichen durch diffuse Quellen geprägt wie Schotterabbauflächen, Deponien sowie die landwirtschaftlichen Tätigkeiten. Die Emissionsquellen sind mit jenen der Emissionsquellen in der Bauphase S8 vergleichbar und weisen vergleichbare Staubeigenschaften und -zusammensetzungen auf.

Nachdem die diffusen Gesamtstaubemissionen mit den Materialtransporten korrelieren (infolge Aufwirbelung auf asphaltierten und nicht staubfrei befestigten Straßen, Materialmanipulation auf den Schottgewinnungs- bzw. Deponieflächen), lässt sich das Emissionspotential der Baustelle S 8 näherungsweise über das LKW-Verkehrsaufkommen zum sonstigen Gesamt-LKW Verkehrsaufkommen in der Region in Relation setzen.

Zählt man das Schwerverkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrswegen in Ost-West Richtung zusammen (B8, Breitenleer Straße und B3) ergibt sich im Bestand ein tägliches Schwerverkehrsaufkommen von ca. 5000. Bei durchschnittlich rund 250 LKW-Fahrbewegungen pro Tag beträgt der Anteil des vorhabensbedingten Schwerverkehrs während der Bauphase S 8 rund 5% des dieses Gesamtverkehrsaufkommens. Das heißt - grob gesagt – der Beitrag der Bauphase S 8 zur regionalen Feinstaubimmissionsbelastung kann nicht viel höher sein als in der Größenordnung von 5% des PM10-Immissionsbeitrags der sonstigen diffusen Emissionsquellen im Marchfeld. Nun zeigen aber die Feinstaub-Immissionsmessdaten im Marchfeld (Gänserndorf und Glinzendorf) keinen eindeutig messbaren regionalen Feinstaubeinfluss im Vergleich zu anderen Messstationen in der Ostregion (zB. Wien Lobau, Mistelbach, Stixneusiedl), die nicht in demselben Ausmaß im Einflussbereich von diesen umfangreichen diffusen Staubemissionsquellen liegen wie es im Marchfeld der Fall ist (vgl. nachfolgende Abbildung, Schwankungsbreite der Messwerte liegt je nach Jahr im Bereich von 2-4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Allein aus dieser Überlegung ist ein regionaler Immissionsbeitrag zur PM10-JMW Belastung während der Bauphase der S8 von mehr als 0,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nicht zu erwarten.

Die PM10-Immissionsprognose im Einreichgutachten ergab in der Bauphase S 8 im Beurteilungspunkt AP18 – mit 1500 m Entfernung ein sehr baufeldferner Punkt - eine Zusatzbelastung von 0,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (s. Tabelle 86, EZ 3-3.1). Diese Grobprüfung im Sinne einer Plausibilitätsbetrachtung zeigt, dass sowohl Emissionsberechnung als auch die Immissionsprognose realitätsnahe Ergebnisse lieferten.

C) Zum Vorbringen von der Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien, vertreten durch Mag. Dr. Aron Vrtala

Die Bodenaushubdeponie in Gerasdorf verfügt über eine aufrechte Genehmigung und der Betrieb soll lt. einem aktuell anhängigen AWG-Genehmigungsverfahren lediglich verlängert werden, wobei das durch die Anlieferungen und den Betrieb generierte Verkehrsaufkommen im bisherigen Umfang unverändert bleibt. Die dadurch schon bestehenden wie auch zukünftigen Emissionen sind in der Ist-Belastung enthalten und auch in den Prognosen für das ggst. Vorhaben nach dem aktuellen Stand der Technik berücksichtigt.

D) Zum Vorbringen der BI Neu-Essling, vertreten durch Ing. Thomas Neyder

1. Zur Verkehrsuntersuchung

Zur Verkehrserhebung Helmahof:

Die Ergebnisse der Verkehrserhebung Helmahof hinsichtlich Aufkommen und Lastrichtungen waren augenscheinlich nicht ungewöhnlich, sondern stellten sich wie für ein derartiges Siedlungsgebiet erwartet dar. Ein Wasserrohrbruch in Floridsdorf (Luftlinie ca. 15 km entfernt) hatte keine erkennbaren Auswirkungen auf das erhobene Verkehrsaufkommen in Helmahof. Schwankungen der täglichen Verkehrsmengen treten auch ohne ein derartiges Ereignis wie ein Wasserrohrbruch aus den verschiedensten Gründen auf. Aus der Sicht

des Erstellers des FB Verkehr ist eine Wiederholung der Erhebung im Siedlungsgebiet Helmahof daher nicht notwendig und auch nicht sinnvoll. Die Verkehrserhebung diente nicht nur der Feststellung der absoluten Zahlen, sondern auch der Verteilung der Verkehrsströme im Siedlungsgebiet, da der Vorwurf erhoben wurde, dass diese nicht korrekt dargestellt seien. Die vermutete breitere räumliche Verteilung der durchfahrenden Ströme wurde durch die Erhebungen bestätigt. Deshalb wurden die im Verkehrsmodell errechneten Verkehrsströme in den beurteilungsrelevanten Prognoseplanfällen gemäß den Erhebungsergebnissen auf die betreffenden Straßenzüge im Siedlungsgebiet Helmahof verteilt und entsprechend dargestellt.

2. Zur Lärmuntersuchung

Generelle Anmerkungen zur Lärmuntersuchung:

Durch Reflexionen benachbarter eingeschossiger Gebäude, die im Erdgeschoß, jedoch nicht im Obergeschoß wirken, kann es sein und ist es in der gegenständlichen Situation Objekt W 029 der Fall, dass die Lärmwerte im OG niedriger als im EG sind, dies wurde Herrn Neyder im Rechenprogramm gezeigt.

Relevant sind die aktuellen Unterlagen (WU7A). Bei deren Erstellung wurde die aktuelle Version des Berechnungsprogrammes angewendet, die Datengrundlagen und das Modell wurden ergänzt und soweit erforderlich korrigiert. Die aktuellen Berechnungen sind, wie vom Sachverständigen der Behörde geprüft, plausibel. Sie sind daher dem Verfahren zugrunde zu legen.

Zu Schalldämmlüftern:

Laut Herstellerangaben zu den gebräuchlichsten Schalldämmlüftern ist eine dadurch bewirkte Schimmelbildung auszuschließen. Das Lüftungsverhalten außerhalb der Schlafenszeiten bleibt im Eigenermessung des Wohnungsnutzers unverändert. Schalldämmlüfter haben keine Auswirkung auf das Ortsbild, an der Fassade sieht man ein ca. 12x12 cm großes Lüftungsgitter, das auch in Wandfarbe geliefert werden kann. Schalldämmlüfter sind grundsätzlich wartungsfrei, der Einbau der Lüfter wird durch die ASFINAG finanziert, allfällige Wartungen werden nicht von der Projektweberin getragen. Die vorgebrachten Einwendungen betreffend Wohnqualität und Wertminderung durch den Einbau von Schalldämmlüftern sind zivilrechtliche Einwendungen, welche auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sein werden.

Im Zuge der Detailuntersuchung erfolgen die Festlegungen der Art und Spezifikation der zum Einsatz gelangenden Schalldämmlüfter.

Zur Einhausung Knoten S1/S8:

Im Vorhaben wurden mehrere Varianten unterschiedlicher Ausführungen aktiver Lärmschutzmaßnahmen an S 1 und S 8 untersucht und die ggst. im Einreichprojekt der S 8 nach Maßgabe der Umsetzbarkeit und Wirtschaftlichkeit die bestmögliche Variante darstellt (Einlage WU 1-01). Die Projektweberin spricht sich gegen den Antrag auf eine weitere Wirtschaftlichkeitsberechnung aus. Gem. § 8 BStLärmIV sind zwar vorrangig durch straßenseitige (aktive) Lärmschutzmaßnahmen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sicher zu stellen, wobei als straßenseitige Maßnahmen insbesondere Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, Trassierungen im Einschnitt und eine Kombination daraus genannt werden. Die Überprüfung solcher Maßnahmen bzw. deren Erweiterung hat ergeben, dass diese im vorliegenden Fall, im Hinblick auf den

erzielbaren Zweck im Vergleich zu objektseitigen Maßnahmen unverhältnismäßig teuer (unwirtschaftlich) wären (§ 9 BStLärmIV). Es ist von vornherein einsichtig, dass die geforderte Einhausung wesentlich kostspieliger als die geprüften Maßnahmen wäre und daher auch hierfür ein unverhältnismäßiger wirtschaftlicher Aufwand im Sinne des § 9 BStLärmIV gegeben wäre.

E) Zum Vorbringen der BUH, vertreten durch Ing. Wolfgang Bloms

1. Zur Verkehrsuntersuchung

Generelle Anmerkungen zur Verkehrsuntersuchung:

Die verkehrlichen Entlastungen durch die S 8 sind im FB Verkehr klar dokumentiert. In Deutsch-Wagram kommt es durch die S 8 zu erheblichen Verkehrsverringerungen, weil große Anteile der durchfahrenden Verkehrsströme auf die S 8 verlagert werden. Aufgrund des nicht unerheblichen lokalen Verkehrsaufkommens in Deutsch-Wagram verbleiben jedoch Verkehrsbelastungen auf den betrachteten Straßenzügen.

Die Angaben zu den Fahrleistungen im Verkehrsbericht, Seite 113, Tab. 23, zeigen die Fahrleistungen im Untersuchungsgebiet, unterschieden in Autobahnen und Schnellstraßen, Landesstraßen B+L außerorts sowie Straßen innerorts. Gemeindestraßen sind hier nicht extra angeführt. Die Zahlen spiegeln einerseits die Verkehrsmengen insgesamt wieder, und zeigen darüber hinaus auch die Mengenverlagerungen zwischen den Netzkategorien.

Die Verkehrsstärken (DTV_w) wurden nur auf dem im Modell dargestellten Netz ermittelt. Es gibt keine über dieses dargestellte Netz hinausgehenden Verkehrsmengen.

Für die Erstellung der Tabelle 23 auf der Seite 113 im Verkehrsbericht wurden alle Ortschaften, die innerhalb des Untersuchungsgebiets liegen, herangezogen. Orte, welche genau auf einem grenzbildenden Straßenzug liegen, wurden ganz mitberücksichtigt.

Zur Berücksichtigung von Gemeindestraßen:

Im Verkehrsmodell sind Streckenabschnitte aller Streckenkategorien berücksichtigt. Die Kategorie der Gemeindestraßen repräsentiert jedoch in Wien und in Niederösterreich Strecken mit zum Teil stark unterschiedlicher Funktion. In Niederösterreich sind Gemeindestraßen fast ausschließlich Anlieger- und Sammelstraßen mit sehr untergeordneter Netzfunktion. In Wien hingegen haben Gemeindestraßen z.T. auch höherrangige Netzfunktionen und sind daher nicht mit Gemeindestraßen in Niederösterreich vergleichbar.

Die Längen der im Verkehrsmodell berücksichtigten Straßen können aus dem Modell herausgerechnet werden, weil das Modell technisch gesehen auch ein geographisches Informationssystem ist. In NÖ sind im Modell deutlich weniger Gemeindestraßen enthalten, weil auch die Ortsdurchfahrten in der Regel Landesstraßen sind. In Wien hingegen sind praktisch alle Straßen Gemeindestraßen, die man noch in Hauptstraßen A und B unterteilen könnte. In der Tabelle 23 auf der Seite 113 im Fachbericht Verkehr wurde unterschieden in ein Netz der Autobahnen und Schnellstraßen, in Straßen außerorts und Straßen innerorts.

Gemeindestraßen sind in dieser Tabelle nicht eigens dargestellt. Die Verkehrsmengen auf dem niederrangigen Netz (Anlieger- und Sammelstraßen) sind implizit im berechneten und dargestellten Netz enthalten.

Zur Verkehrsuntersuchung Helmahof:

Die Erhebung wurde im Herbst 2015 an einem normalen Werktag gemacht, das Verkehrsaufkommen war augenscheinlich nicht als ungewöhnlich zu beurteilen. Es wurden zwei Arten der Erhebung durchgeführt, einerseits eine händische Zählung in der Zeit 6-10 Uhr an 13 Stellen und eine automatische Zählung in der Eduard-Bauernfeld-Gasse über 24 Stunden, anhand welcher die händischen Kurzzeitzählungen hochgerechnet wurden.

Zur Verkehrserzeugung des Betriebsgebiets GIP-NO und zum Zubringer Strasshof:

Das Betriebsgebiet „GIP-NO“ ist ein großflächiges Betriebsgebiet im Nahbereich der S 8. Das Gebiet wurde in den Prognosen zur S 8 in Form des geplanten interkommunalen Betriebsgebiets mehrerer Gemeinden berücksichtigt und verfügt gemäß „Betriebsflächenkonzept B 8 Gemeinden Bockfließ, Deutsch-Wagram, Markgrafneusiedl, Strasshof“ über eine Nettobaulandsumme von 131 ha. In der Verkehrsprognose 2025 für die S 8 sind davon das bestehende Betriebsgebiet Markgrafneusiedl inkl. Aufschließungszone, sowie die Zone 1 gemäß Betriebsflächenkonzept mit einer Flächensumme von insgesamt 67 ha berücksichtigt.

Nach dem Berechnungsansatz mit Arbeitsplätzen je ha (differenziert nach Standort) und Verkehrserzeugung je Arbeitsplatz sowie einem stark MIV-orientierten Modal-Split ergibt sich damit eine Verkehrserzeugung von: 9.050 Pkw-Fahrten, 1.100 Lkw-Fahrten je Werktag.

Der Verkehr auf dem S 8-Zubringer Strasshof setzt sich aus dem lokalen und regionalen Zulaufverkehr zur S 8 sowie aus dem vom BG GIP-NO erzeugten Verkehr zusammen.

2. Zur Lärmuntersuchung

Generelle Anmerkungen zur Lärmuntersuchung:

Die Berechnungen und Beurteilungen erfolgen nach BStLärmIV. Die Lärmberechnung erfolgt auch in Staubereichen mit durchgehender höchstzulässiger Geschwindigkeit, damit sind Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge bei geringerer Geschwindigkeit mit berücksichtigt.

Ein direkter Ergebnis-Vergleich der Rechenergebnisse der Projekte S1 und S8 ist aufgrund unterschiedlich er Planfälle mit unterschiedlichen Verkehrsszenarien nicht möglich.

F) Zum Vorbringen des Netzwerks Verkehrsregion NÖ, vertreten durch Herrn Muzek

1. Zur Untersuchung Luftgüte

Generelle Anmerkungen zur Untersuchung Luftgüte:

Nach dem IG-L sind, wie von der meteorologischen und dem umweltmedizinischen Sachverständigen zutreffend ausgeführt, nur die Feinstaubfraktionen PM10 und PM2,5 relevant. Kleinere Feinstaubpartikel sind eine Teilmenge der Fraktionen PM10 und PM2,5 und daher in den Immissionsabschätzungen berücksichtigt. Die Emissionen an Feinstpartikeln sind im Fachbeitrag ausgewiesen (PM M = Partikelemissionen aus dem Motor, sind den Fraktionen PM 1 bzw. PM 0,1 zuzuordnen) und können daher humanmedizinisch bewertet werden. Grenzwerte gibt es - wie bereits erörtert - im IG-L nicht. Hinsichtlich der Vorbelastung wird PM1 derzeit nur an sehr wenig Messstellen in Österreich gemessen. Eine Verdichtung des PM1-Messnetzes würde keinen wesentlichen Erkenntnisgewinn mit sich bringen, da PM1 sehr gut mit PM2,5 korreliert und hinreichend genau aus diesem Parameter über einen Relationsfaktor ermittelt werden kann.

In der Region sind genügend Messstellen vorhanden. Vom Fachbeitragsersteller der Projektwerberin werden auch Messungen in Form eines Monitorings bei einer anderen Autobahnbaustelle durchgeführt. Diese haben dort wesentlich geringere Immissionen ergeben, als im ggstdl. Verfahren die Prognoserechnungen unter gleichen Voraussetzungen ergeben.

Die geringere Anzahl an PM2,5 und PM1 Messstellen in Österreich im Vergleich zu den PM10-Messstellen lässt sich aus der räumlichen Verteilung der Partikelfraktionen begründen. Je kleiner die Partikelfraktion desto homogener ist dessen räumliche Verteilung: Daher ist zur Beschreibung der Belastungssituation feinerer Fraktionen eine geringere Anzahl von Messstellen erforderlich.

G) Zum Vorbringen der Familie Strapez

1. Zur Untersuchung Lärm

Zu Lärmberechnungen, Lüftung SCHALLDÄMMLÜFTER:

Lärmberechnungen und Maßnahmenfestlegungen erfolgten auf Basis der Vorgaben der BStLärmIV.

Die Ausstattung von Räumen mit Schalldämmlüfter bei Grenzwertüberschreitungen an den Fassaden vor den Öffnungen dieser Räume ist Stand der Technik und erfolgt seit Jahrzehnten in bewährter Weise. Der Schalldämmlüfter dient der Versorgung des Schlafenden vor allem in der warmen Jahreszeit mit der in der Nacht kühleren Frischluft bei geschlossenen Fenstern. Es wird damit das übliche und gewohnheitsmäßige Lüften der mit Schalldämmlüfter ausgestatteten Räume in der nicht zum Schlafen genutzten Zeit weder eingeschränkt noch verhindert.

Der geforderte Luftdurchsatz von mindestens 20m³ je schlafender Person im Raum ist ausreichend, um Schimmelbildung während der Schlafenszeit zu verhindern. In der kalten Jahreszeit werden Fenster gewohnheitsmäßig nur kurz zur Stoßlüftung geöffnet. Diese Funktion kann bei geschlossenen Fenstern

beispielsweise durch eine dem Schalldämmlüfter vorgeschaltene oder integrierte Zeitschaltuhr ersetzt oder ergänzt werden. Bei Passivhäusern erübrigt sich der Einbau von Schalldämmlüftern, da das Gebäude ohnehin mit einem bedarfsangepassten Be- und Entlüftungssystem ausgestattet ist. Die einzige Einschränkung bei höheren Schallimmissionen ergibt sich durch das möglicherweise notwendige Geschlossenhalten der Schlafzimmerfenster während der Schlafenszeiten. Daher werden Schalldämmlüfter als Maßnahme vorgesehen. Das übliche und gewohnheitsmäßige Lüften der Räume in der Zeit ausserhalb der Schlafenszeiten wird nicht beeinträchtigt.

Ein möglicher Einfluss auf die Wärmedämmung der Gebäudehülle ist gleichzusetzen mit dem Einfluss eines 10cm bis 20cm-Teiles eines Fensterstockes. Laut Herstellerangaben zu den gebräuchlichsten Schalldämmlüftern ist eine dadurch bewirkte Schimmelbildung auszuschließen. Das Lüftungsverhalten außerhalb der Schlafenszeiten bleibt im Eigermessen des Wohnungsnutzers unverändert. Schalldämmlüfter haben keine Auswirkung auf das Ortsbild, an der Fassade sieht man ein ca. 12x12 cm großes Lüftungsgitter, das auch in Wandfarbe geliefert werden kann. Schalldämmlüfter sind grundsätzlich wartungsfrei, der Einbau der Lüfter wird durch die ASFINAG finanziert, allfällige Wartungen werden nicht von der Projektweberin getragen. Die vorgebrachten Einwendungen betreffend Wohnqualität und Wertminderung durch den Einbau von Schalldämmlüftern sind zivilrechtliche Einwendungen, welche auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sein werden.

Im Zuge der Detailuntersuchung lt BStLärmIV §14 erfolgt eine Begehung und Erhebung der tatsächlichen Raumnutzung und Festlegung der tatsächlich umzusetzenden Maßnahmen im Beisein der Wohnungseigentümer bzw. Nutzer. Das Ergebnis mündet in einem verbindlichen Angebot, dessen Annahme oder Ablehnung durch den Eigentümer bzw. dessen Bevollmächtigten schriftlich zu erfolgen hat.

Die Grenzwerte nach BStLärmIV werden beim Objekt W202 eingehalten, berechnet wurden die Geschoße 1 und 2, das sind die Geschoße Erdgeschoß und ein Obergeschoß.

H) Zum Vorbringen der BI Rettet die Lobau, vertreten durch DI Hahn

1. Zur Untersuchung Lärm

Zu Lärmberechnungen, -messungen, Stand der Technik:

Das Objekt Harriegelgasse 17, Haus Franziskus wurde als „Wohnhaus“ berücksichtigt. Aus der ÖNORM S5021:2010 lässt sich für ein Behindertenwohnheim kein Schutzanspruch ableiten, der über den Schutzanspruch des Siedlungsgebiets hinausgeht. Die Gebäude W067 und W068 sind laut aktuellen Erhebungen 2-geschoßig und wurden auch so berechnet. Die Gebäude W069 und W070 wurden mit 3 Geschoßen berechnet.

Die BStLärmIV ist auch auf Parkflächen bzw. andere Freiflächen bei der Invalidensiedlung anzuwenden.

Es ist die Aufgabe der Schalltechnischen Untersuchung, Lärmschutzmaßnahmen so zu dimensionieren, dass die Grenzwerte unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und technischer Aspekte möglichst eingehalten

werden. Damit wird es immer Fronten geben, an denen die Grenzwerte genau eingehalten sind oder nur geringfügig unterschritten werden. Bei Straßenverkehrslärmimmissionen ist gemäß § 8 BStLärmIV der Lärmschutz durch straßenseitige (aktive) Lärmschutzmaßnahmen wie insbesondere Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, Trassierungen im Einschnitt und eine Kombination daraus sicherzustellen. Nach § 9 BStLärmIV ist dann, wenn aktive Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionseintrages und der Immissionsgrenzwerte gemäß § 6 technisch nicht realisierbar oder im Hinblick auf den erzielbaren Zweck nur unter einem unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand umsetzbar sind, in Ergänzung zu oder anstelle von aktiven Lärmschutzmaßnahmen der Schutz für Räumlichkeiten mittels objektseitiger Maßnahmen zulässig. Im vorliegenden Fall wurde die Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit der in § 8 BStLärmIV genannten Maßnahmen (insb. Lärmschutzwände) geprüft und hat eine wirtschaftliche Unzumutbarkeit ergeben. Es ist von vornherein einsichtig, dass die geforderte Überplattung, die wesentlich teurer ist als eine weitere Erhöhung von Lärmschutzwänden, daher ebenfalls einen unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand mit sich brächte. In WU 1-01 ist eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu den aktiven Lärmschutzmaßnahmen dokumentiert. Aus Sicht der ASFINAG wurde auf diese Weise eine bestmögliche Wirtschaftlichkeit erreicht. Eine Einhausung wäre nur mit einem unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand umsetzbar. Es wurden mehrere Varianten unterschiedlicher Ausführungen aktiver Lärmschutzmaßnahmen an S 1 und S 8 dargestellt und die ggst. im Einreichprojekt der S 8 nach Maßgabe der Umsetzbarkeit und Wirtschaftlichkeit die bestmögliche Variante darstellt (Einlage WU 1-01).

Die Projektwerberin ist bei der Gestaltung des Vorhabens an die geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen gebunden und nach dem ASFINAG-Gesetz auch zur Wahrung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit verpflichtet. Dem entsprechend hat sie ein umweltverträgliches und genehmigungsfähiges Vorhaben zur Genehmigung eingereicht und dieses Vorhaben bei Änderung technischer bzw rechtlicher Rahmenbedingungen jeweils bedarfsgerecht angepasst.

Zur Frage der erlaubten Erhöhung des Schallpegels:

Einleitend ist festzuhalten, dass die in der Diskussion wiederholt geäußerte Vermutung, durch die S 8 käme es zu Lärmbelastungen von bis zu 70 dB in der Invalidensiedlung nicht korrekt ist.

Die Frage, wie weit eine Erhöhung des Schallpegels aus medizinischer Sicht zulässig ist, ist grundsätzlich eine Sachverständigenfrage. Sofern es durch die Erhöhung der Schallpegel zu keiner Gesundheitsgefährdung kommt, sind aber jedenfalls die Werte der BStLärmIV heranzuziehen (vgl. die Rsp des VfGH zu den besonderen Immissionsschutzvorschriften gemäß § 24f Abs 2 UVP-G in Verbindung mit der SchIV: Beschluss des VfGH vom 2.10.2013, B 327, 373/2012). Aufgrund der geltenden Fassung des § 24f Abs. 2 UVP-G (idF der UVP-G-Novelle 2012) ist die Frage jeder Gefährdung iS des Abs. 1 Z 2 lit a nach der - hier anzuwendenden - BStLärmIV zu beurteilen, deren Grundlagen ja auch unter Mitwirkung von Humanmediziner*innen erstellt wurden und die den Stand von Wissenschaft und Technik abbildet. Infolge Einhaltung der Werte gemäß § 6 der BStLärmIV ist das Vorhaben daher zu genehmigen.

Zur Forderung zur Durchführung von Lärmmessungen:

Die Lärmmessungen dienen der Dokumentation der ortsüblichen Lärmsituation zum Messzeitpunkt im Messort. Einzelereignisse wie Flugzeugüberflüge oder Fahrzeugvorbeifahrten wurden ausgefiltert. Die im

Sommer 2009 durchgeführten Lärmmessungen dienten nicht zur Modellkalibrierung, da sie nicht in dem in der RVS04.02.11 Stand 20090331 in Pos. 4.2 geforderten Abstand von maximal 25m zur zu beurteilenden Straßenachse durchgeführt wurden.

Zur Wahl des Planfalls wird auf die Ausführungen in der Einlage WU 7 A, Pos. 5 verwiesen, in der Tabelle 10 sind alle Objekte mit Grenzwertüberschreitungen gemäß §6 (1) ausgewiesen. Für alle dargestellten Objekte wird damit der lauteste Planfall Überlagerung S1 und S8max herangezogen.

I) Zum Vorbringen der BI Umfahrung Helmahof, vertreten durch Herrn Bloms

Im Hinblick auf das von der BI Umfahrung Helmahof erstattete Vorbringen verweist die Projektwerberin auf ihr Vorbringen im Zuge der mündlichen Verhandlung und weist im Übrigen darauf hin, dass die von der BI Umfahrung Helmahof vorgebrachten Einwendungen nicht auf gleicher fachlicher Ebene erhoben wurden.

Die Projektwerberin hält daher ihren Genehmigungsantrag vollinhaltlich aufrecht, behält sich weiteres Vorbringen vor und beantragt die gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen und Anträge ab- bzw zurückzuweisen. Die Projektwerberin spricht sich auch gegen die Beweis- und Befangenheitsanträge der Projektgegner aus.