

UMWELT UND KLIMASCHUTZ

Sektion I – Referat Umweltbewertung



A-1090 Wien, Spittelauer Lände 5
Telefon: (01) 31 304
Durchwahl: 3537
Telefax Nr.: (01) 31 304-3700
Sachbearbeiterin: DI Eva Margelik

Datum: 14. August 2014
Zahl: 162-216/14
02 0463/ 6-UK/14

**An das
Amt der Wiener Landesregierung
Wiener Umweltschutzabteilung, Magistratsabteilung 22
Dresdner Straße 45
1200 Wien**

z. Hd. Mag. Julia Kromp

GZ: MA22-581561/2014

Betrifft: Stadtstraße Aspern; Stellungnahme des BMLFUW gemäß § 5 Abs. 4 UVP-G 2000 zu der übermittelten Umweltverträglichkeitserklärung

Die Stadt Wien MA 28, Straßenverwaltung und Straßenbau, hat beim Amt der Wiener Landesregierung einen Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung zum Bau der Stadtstraße Aspern eingebracht. Dem BMLFUW wurde vom Amt der Wiener Landesregierung die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) zum im Betreff genannten Projekt übermittelt.

Diese UVE langte am 8. Juli 2014 beim BMLFUW, Referat Umweltbewertung, ein.

Die Stellungnahme des BMLFUW soll ein Umweltverträglichkeitsgutachten nach § 12 oder eine zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12a UVP-G 2000 nicht vorwegnehmen, sondern bezieht sich im Wesentlichen darauf, ob die Angaben der UVE vollständig und plausibel sind, sowie fachlich einwandfrei konzipiert wurden. In der vorliegenden Stellungnahme wird daher auf folgende Punkte eingegangen:

- Darstellung des Untersuchungsrahmens
- Vollständigkeit der Unterlagen in Hinblick auf die inhaltlichen Anforderungen des § 6 Abs. 1 UVP-G 2000
- Methodischer Ansatz zur Erstellung der UVE
- Nachvollziehbarkeit bei der Erstellung der Daten



Dem BMLFUW, Referat Umweltbewertung, wurden folgende Unterlagen übermittelt:

Mappe	Titel/Inhalt
A.00	Unterfertigung der Einreichunterlagen
A.01	Antrag
B.01	<i>Zusammenfassung, Projektgeschichte, Alternativen</i>
B.02	<i>Technisches Projekt Straßenplanung</i>
	Technischer Bericht
	Übersichtspläne, Detailpläne
B.03	<i>Technisches Projekt Kunstbautenplanung</i>
B.04	<i>Unterlagen Tunnelsicherheit</i>
B.05	<i>Baukonzept - Bauphasen</i>
	Technischer Bericht Bauphase (Straße)
	Übersichtslageplan Transportrouten
	Bau- und Verkehrsphasenpläne
B.06	<i>Maßnahmenplanung</i>
	Maßnahmenplanung - Technischer Bericht
	Maßnahmenplan - Übersichtslageplan
	Landschaftspflegerische Begleitplanung Bericht
	Lageplan
	Profile (Auswahl)
	Lärmschutzwände Bericht
	Lärmschutzwände Lageplan
B.07	<i>Materienrechtliche Unterlagen</i>
	Forstrecht
	Bericht
	Rodungsplan
	Wiener Baumschutzgesetz
	Technischer Bericht
	Baumfällungspläne
	Ersatzpflanzungsplan
C.01	<i>Menschliche Nutzungen</i>
	Verkehr
	Verkehrsuntersuchung
	Verkehrliche Grundlagen
	Menschliche Nutzungsinteressen (Forst-, Land- und Jagdwirtschaft)
C.02	<i>Geotechnische Grundlagen</i>
	Geotechnische Untersuchungen
	Labor- und Felduntersuchungen
	Geologisch Geotechnischer Planteil:
C.03	<i>Grundlagen, Berechnungen, Nachweise</i>
	Abfallwirtschaft und Altlasten

	Kampfmittelerkundung
<i>C.04</i>	<i>Verzeichnisse</i>
	Grundstücksverzeichnis
D.01	Allgemein verständliche Zusammenfassung der UVE
D.02	Umweltverträglichkeitserklärung - Synthesebericht
<i>D.03</i>	<i>Wirkfaktorberichte</i>
	Bericht Lärm
	Rasterlärmkarten, Differenzlärmkarten
	Luftschadstoffe - Bericht
	Erschütterungen - Bericht
	Licht- und Beschattung - Bericht
<i>D.04</i>	<i>Schutzgüter - Fachbeiträge</i>
D.04.01	Mensch
	Umweltmedizin
	Freizeit- und Erholungsnutzung
	Siedlungsraum, Raumentwicklung
D.04.02	Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume
	Tiere und deren Lebensräume
	Pflanzen und deren Lebensräume
D.04.03	Boden - Bericht
D.04.04	Wasser – Grundwasser - Bericht
	Hydrogeologischer Übersichtslageplan
	Bericht Hydrogeologische Grundlagen der MA 29
	Prüfberichte der Firma METLAB
	Grundwassernutzungen - Wasserrechte, Wasserbuchauszüge, Tabelle Brun- nenerhebung, Stammdatenblätter
	Grundwassermodellierung Differenzmodell
D.04.05	Luft und Klima - Bericht
D.04.06	Landschaftsbild - Bericht
D.04.07	Sach- und Kulturgüter - Bericht
D.05	Klima- und Energiekonzept - Bericht

Allfällig später als bis zum 3. Juli 2014 an die Behörde übermittelte Unterlagen konnten in vorliegender Stellungnahme nicht berücksichtigt werden.

Das BMLFUW nimmt zu den Schutzgütern Luft, Klima, Grundwasser, Boden, Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Landschaft und zu den Fachbereichen Verkehr, Lärm, Altlasten, Abfall und Energie der vorliegenden UVE wie folgt Stellung:

Grundsätzliche Kommentare zum Vorhaben

Mit dem geplanten Vorhaben soll eine Verkehrsverlagerung auf das hochrangige Straßennetz erreicht werden. Durch die Verringerung der Reisezeit (und damit der Reisekosten) wird die Realisierung der geplanten Strecke aller Voraussicht nach mehr motorisierten Individualverkehr anziehen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Vorhaben nicht dazu beiträgt, das Ziel des Masterplans Verkehr¹ zu erreichen, den Modal Split Anteil des MIV der Wienerinnen und Wiener im Jahr 2020 auf einen Anteil von 25 % zu reduzieren.

1. Generelle Anmerkungen zur UVE

Die begutachteten Unterlagen sind größtenteils gut strukturiert und übersichtlich aufbereitet. Die Ausführungen zu den Schutzgütern Klima, Landschaft und Grundwasser sowie zu den Fachbereichen Energie und Altlasten sind inhaltlich klar dargestellt und enthalten ausreichende Informationen zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit. Das Schutzgut Boden wurde in Bezug auf die Auswirkungen quantitativer und qualitativer Art vorbildlich dargestellt.

Im Hinblick auf das Schutzgut Landschaft sind die Darstellung der kumulativen Wirkungen durch bestehende und geplante Vorhaben, die teils im Vorfeld und teils zeitgleich mit dem Vorhaben realisiert werden, sowie die Darstellung der gesamten Auswirkungen auf die Umweltsituation des betroffenen Raums positiv hervor zu heben.

Bei den Ausführungen zu den Schutzgütern Pflanzen, Tiere und Lebensräume ist die Bewertung der Maßnahmenwirksamkeit für das Schutzgut Pflanzen nicht nachvollziehbar.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Luft werden für die Bauphase und die Betriebsphase im Jahr 2030 ausführlich beschrieben. Unklarheiten bestehen über die normgerechte Durchführung der Luftgütemessungen in Wien - Quadenstraße. Zudem führt der gewählte Prognosehorizont 2030 zu einer Unterschätzung der zu erwartenden maximalen Immissionsbelastung.

Die vorliegenden Unterlagen enthalten keine ausreichenden Angaben zu abfallwirtschaftlichen Belangen während der Bau- und der Betriebsphase des Vorhabens.

¹ Quelle: Masterplan Verkehr Wien 2003, Evaluierung 2013, Juni 2013

Die Unterlagen zum Fachbereich Verkehr sind durch das kombinieren von Karten und Text im Bericht „Verkehrsuntersuchung“ schwer lesbar. Die Ausführungen in Bezug auf die verwendeten Verkehrsmodelle sind nicht nachvollziehbar, da für die Verkehrsmodellierung essentielle Angaben fehlen. Weiters sind Auswirkungen auf den öffentlichen und den nicht motorisierten Verkehr in Bezug auf das gegenständliche Vorhaben in die UVE mit einzubeziehen.

Der Fachbeitrag Lärm ist weitgehend nachvollziehbar und vollständig. Punktueller Ergänzungsbedarf besteht bei der Darstellung der Auswirkungen und der Maßnahmenplanung.

Im Folgenden sind die für die jeweiligen Fachbereiche notwendigen Ergänzungen, untergliedert nach den gemäß § 6 UVP-G 2000 idgF geforderten Angaben zur Umweltverträglichkeitserklärung, dargestellt.

2. Notwendige Ergänzungen

2.1. zu: Beschreibung des Vorhabens

Verkehr

Im Kapitel 3.2 „Verkehrsmodell Ost (VMO)“ der Verkehrsuntersuchung (Einlage C.01.01.1001) wird in mehreren Unterkapiteln die Funktionsweise eines makroskopischen Verkehrsmodells auf theoretischer Ebene detailreich erläutert. Die projektspezifischen Annahmen (als Basis für die Modellierungsschritte Verkehrserzeugung, -verteilung und -aufteilung), beispielsweise zu spezifischem Verkehrsaufkommen, Erzeugungsraten oder PKW-Besetzungsgrad, wurden nicht erläutert bzw. begründet. Dadurch ergibt sich eine Datenbasis, die nicht beurteilt werden kann und Ergebnisse, die nicht nachvollziehbar sind, auf denen jedoch weitreichende Entscheidungen basieren. Ergänzungen sind erforderlich.

Im vorliegenden Projekt ergeben sich einige komplexe Verkehrssituationen (Knotenpunkte im Nahbereich des geplanten Vorhabens bzw. an Anschlusspunkten an dieses), weshalb die Entwicklung eines mikroskopischen Verkehrsflussmodells beschrieben wird (Einlage C01.01.1002, Kap. 4.5 Verkehrsflusssimulation). Hier wird die theoretische Funktionsweise eines derartigen Modells erläutert. Sämtliche projektbezogene Annahmen, auf denen das Modell basiert, werden jedoch nicht genannt und nicht begründet. Diese sind zu ergänzen (u.a. die Wahl des Fahrzeugfolgemedells, Parameter des gewählten Fahrzeugfolgemedells, Parameter zum Spurwechselverhalten, Angaben zu gewählten Sicherheitsabständen, Verkehrszusammensetzung, Routenwahl, Vorausschauweiten, etc.) und bei der Modellierung zu berücksichtigen.

Weiters ist zur Beurteilung der Qualität und zur statistischen Absicherung der Simulationsergebnisse des mikroskopischen Verkehrsflussmodells zu thematisieren, ob - wie bei solchen modellartigen Betrachtungen erforderlich - der simulierten Spitzenstunde ein Zeitraum mit reduzierter Verkehrsbelastung zur Netzbefüllung vorgelagert wurde. Ebenfalls ist darzustellen, anhand wie vieler Simulationsläufe

(Richtwert PTV AG²: ≥ 15 Durchläufe, im urbanen Raum eher 30) die Beurteilung der verkehrlichen Abläufe erfolgte.

Die Simulationsläufe wurden, entgegen den Aussagen im Theorieteil des genannten Kapitels, keiner (zwingend erforderlichen) quantitativen Beurteilung nach beispielsweise Staulängen, Reisezeiten, Knoten- oder Fahrzeugauswertungen mit nachgelagerter statistischer Auswertung in Abhängigkeit der Anzahl der Simulationsläufe unterzogen. Stattdessen erfolgte die Beurteilung lediglich anhand der visuellen Betrachtung eines Umlaufes. Die Aussage (S. 79): „Die Visualisierung [...] weist nach, dass der Verkehrsablauf [...] in einer ausreichenden Verkehrsqualität erfolgen kann“ ist daher auf Basis der vorhandenen Informationen nicht nachvollziehbar. Ausführliche Ergänzungen sind erforderlich.

Das Vorhaben verursacht einen Eingriff in das Gesamtverkehrssystem. Eine Darstellung des Eingriffs auf andere Teilnehmer des Verkehrssystems, nicht nur für den motorisierten Individualverkehr (sondern auch für den nicht motorisierten und öffentlichen Verkehr), ist zu ergänzen.

2.1.1. Rückstände und Emissionen

Abfall

Mit Ausnahme des Stoffstroms „Aushubmaterialien“ finden sich keine ausreichenden Angaben zu Art, Menge und Entsorgung von Abfällen in der Bau- und in der Betriebsphase. So sind bei der tabellarischen Auflistung der hier so genannten „Baustellenabfälle“ (Baurestmassen - Holz - Kunststoffe - Papier - Metall) teilweise nicht korrekte Bezeichnungen bzw. Schlüsselnummern gemäß Anlage 5 der Abfallverzeichnisverordnung³ angeführt. Bei der Darstellung der Abfallaufkommens liegen Abschätzungen „basierend auf Erfahrungen aus ähnlich gelagerten Infrastrukturprojekten“ jedoch nicht auf Basis des konkret vorliegenden Projekts vor.

Zur Verwertung und Behandlung der anfallenden Abfälle bzw. zur Einsetzung eines Abfallwirtschaftsbeauftragten oder zur Einhaltung abfallwirtschaftlicher Rechtsvorschriften sind nur allgemein gehaltene Absichtserklärungen ohne Verbindlichkeit formuliert.

Die vorliegende UVE ist daher im Rahmen der Beschreibung des Vorhabens zumindest um Angaben zu Abfällen während der Bau- und Betriebsphase, wie im UVE-Leitfaden⁴ (2012) dargestellt, zu erweitern.

² Richtwert des Herstellers für die Verkehrsmodellierungssoftware (Planungsbüro Transport und Verkehr Aktiengesellschaft)

³ BGBl. II Nr. 570/2003 i. d. g. F.

⁴ Umweltbundesamt (2012): UVE-LEITFADEN. Eine Information zur Umweltverträglichkeitserklärung. Überarbeitete Fassung 2012. http://www.umweltbundesamt.at/uve_leitfaden/

Da der Großteil der Abfälle in der Bauphase anfallen wird, ist vor allem auf diesen Bereich das Hauptaugenmerk zu legen. Wo keine Angaben aufgrund fehlender Daten gemacht werden können und/oder Zweifel an der Zuverlässigkeit von Daten bestehen, ist dies zu vermerken.

2.2. zu: Übersicht über die wichtigsten anderen geprüften Lösungsmöglichkeiten

Tiere/Pflanzen/Lebensräume

In der Zusammenstellung der geprüften Varianten werden zwar diverse Vor- und Nachteile dargelegt, nicht jedoch die Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen. Eine Darlegung der wesentlichen umweltrelevanten Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten ist nachzureichen⁵.

2.3. zu: Beschreibung der voraussichtlich vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt

Luft

Aus dem Fachbeitrag Luft & Klima geht nicht hervor, ob die an den temporären Messstellen in Wien – Quadenstraße durchgeführten Messungen von PM₁₀ normgerecht durchgeführt wurden. Zudem fehlen sowohl für NO₂ als auch PM₁₀ Angaben zu den eingesetzten Messgeräten, den Messunsicherheiten, den Datenverfügbarkeiten und den Rückführbarkeiten der Messgeräte. Entsprechende Angaben sind zu ergänzen.

2.4. zu: Beschreibung der voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt

Luft

Als Prognosehorizont wird sowohl in der Verkehrsuntersuchung als auch in den Unterlagen zum Fachbereich Luft das Jahr 2030 herangezogen. Dieses Bezugsjahr liegt mehr als 10 Jahre nach der geplanten Inbetriebnahme. Aufgrund der kontinuierlichen Flottenerneuerung und der Verringerung der durchschnittlichen Emissionen der Fahrzeuge bis zum Jahr 2030 stellen die prognostizierten Gesamtemissionen zu diesem Betriebszeitpunkt nicht den Maximalfall dar. Es ist zu erwarten, dass die Gesamtemissionen zu einem früheren Zeitpunkt (z.B. 2018) höher sind und damit auch höhere Immissionsbelastungen verbunden sind. Dies ist bei der Darstellung der Auswirkungen zu berücksichtigen.

⁵ vgl. UVP-G 2000 § 6 Abs. 1, Ziffer 2

Lärm

Bei der Darstellung der Emissionen der Baugeräte wird angeführt, dass die Emissionswerte noch verifiziert werden müssen (B05-01-1001, Seite 65). Ein entsprechender Hinweis ist jedenfalls auch bei der Beurteilung möglicher Auswirkungen im humanmedizinischen Gutachten anzubringen. Die Unterlagen sind um Angaben zu ergänzen, in welchem Rahmen die Überprüfung der Emissionswerte erfolgt.

In der humanmedizinischen Beurteilung möglicher Auswirkungen in der Bauphase wird Grenzwert von 70 dB herangezogen. Dieser Wert ergibt sich nicht aus den im Fachbeitrag angeführten Grundlagen und wird auch in keiner Weise näher erläutert. Die Unterlagen sind entsprechend zu ergänzen.

2.5. zu: Beschreibung der Maßnahmen zur Vermeidung oder zur Einschränkung wesentlicher nachteiliger Auswirkungen

Tiere/Pflanzen/Lebensräume

Für die angeführten Ausgleichsmaßnahmen (S. 108-109) sind Flächenangaben zu ergänzen.

Die Gehölzpflanzungen und die Wiederherstellung des gerodeten Waldes (Fachbericht Pflanzen S. 108 ff.: siehe Maßnahmen Pf-Bet-02, -03, -05, -06) brauchen 30 bis 100 Jahre, um das angestrebte Entwicklungsziel zu erreichen (Tab. 26, S. 111-112). Die hohe Maßnahmenwirkung ist daher nicht nachvollziehbar. Die Entwicklungsdauer dieser Ausgleichsmaßnahme (zeitliche Faktor) ist bei der Maßnahmenbewertung zu berücksichtigen (vgl. dazu Fachbericht Tiere, S.32 Tab.13: Bewertung der Maßnahmenwirksamkeit) und die Maßnahmenwirkung entsprechend herabzusetzen.

Lärm

Hinsichtlich der Auswirkungen in der Bauphase wird für im Bereich des IP 29 liegende Objekte angeführt, dass Lärmschutzfenster zum Schutz der Anrainer vorgesehen sind. Es ist in den Unterlagen darauf einzugehen, wie die Auswirkungen zu bewerten sind, wenn die Lärmschutzfenster von den Betroffenen nicht in Anspruch genommen werden.

2.6. zu: Allgemein verständliche Zusammenfassung

Tiere/Pflanzen/Lebensräume

Bei der Beschreibung der Auswirkungen auf Pflanzen ist darauf hinzuweisen, dass durch den Eingriff in einen Laubmischwald ein Konflikt (Kbet-Pf-07, Fachbericht S. 103) mit mittleren Auswirkungen verbleiben wird (vgl. S. 6; 111-112).

3. Empfehlungen

3.1. zu: **Übersicht über die wichtigsten anderen geprüften Lösungsmöglichkeiten**

Verkehr

Die vorliegende Alternativenprüfung behandelt nur Varianten zum Straßenausbau. Alternativen, welche die Stärkung anderer Verkehrsarten (öffentlicher Verkehr, nicht motorisierter Individualverkehr) zum Ziel haben, kommen im Verkehrsbericht (Einlage C.01.01.1001) nicht vor. Eine Prüfung solcher Varianten sollte ergänzt werden, u.a. auch deshalb, weil laut Masterplan Verkehr für Wien der Modal Split Anteil des MIV der Wienerinnen und Wiener derzeit rückläufig ist und im Jahr 2020 auf einen Anteil von 25 % weiter reduziert werden soll.

3.2. zu: **Beschreibung der voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt**

Lärm

Es sollte in der UVE speziell hervorgehoben werden, welche Fahrbahnbeläge und welche Höchstgeschwindigkeit (für die Stadtstraße 50 km/h) zur Berechnung der Emissionen herangezogen wurden, damit die Ergebnisse der UVP tatsächlich als Maßnahme (Geschwindigkeitsverordnung) Berücksichtigung finden.

In den Unterlagen (D 03.01) wird Folgendes angeführt: "*Für den Vergleich der Stadtstraße Aspern wurde ein Synthetischer Ist-Zustand errechnet. In diesem wurden alle zukünftigen Projekte, welche in keinen Zusammenhang mit der Stadtstraße selbst stehen, eingearbeitet.*" Es sollte geklärt werden, welche zukünftigen Projekte für die Betrachtung der synthetischen Null-Variante herangezogen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass für eine solche Betrachtung - wenn überhaupt - nur bereits bewilligte Vorhaben heranzuziehen wären, da dies andernfalls zu einer Verfälschung der umweltrelevanten Auswirkungen führen würde.

3.3. zu: **Beschreibung der Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung wesentlicher nachteiliger Auswirkungen**

Lärm

Im Rahmen der Maßnahmenplanung wären zusätzliche Maßnahmen, wie beispielsweise eine Mittagspause der Bautätigkeiten, zu diskutieren.

gemäß § 6 Abs. 2 Z 32 UKG

Dr. Karl Kienzl