



## UVP - Verhandlung „Stadtstraße“.

Einwendung Nummer 5  
Ing. Werner SCHANDL

### Fachgutachten Lärm

---

Das stand zwar nicht ursprünglich auf meiner Wortmeldung aber Herr Ing. Talasch hat bei seiner Einleitung ausgeführt, dass bei der Rampe Ast. Hirschstetten Lärmschutzmaßnahmen im gegenständlichen Projekt nachgereicht wurden.

Wir haben im Verfahren gehört und diesen Umstand beeinsprucht, dass die Rampen bei der Ast. Hirschstetten nicht Teil des Verfahrens sind und dass das Projekt mit der Kreuzung Franz-Fellner-Gasse endet. Gestern habe ich gehört, dass nun doch ein Teil der Rampe Verfahrensgegenstand sein soll.

Die Rampe S1-Spange Seestadt Ost ist Teil des Verfahrens der „Stadtstraße“ obwohl diese nicht mit ihr verbunden ist. Die Rampe Hirschstetten, ich nehme an es betrifft die Abfahrt von Richtung Süden, wird lärmtechnisch behandelt. Die anderen Rampen sind nicht Teil des Projekts, gehören zur ASFINAG und zu überhaupt keinem Genehmigungsverfahren.

Frage an die Projektwerberin:

Welchen Umstand ist das geschuldet und warum wurden dann nicht gleich die gesamten Rampen Verfahrensgegenstand?

Wir wissen ja warum. Siehe Projektteilung und Zitat der ASFINAG Vorstände vom Jänner 2010.

---

Im Punkt

#### 3.1.1.1.2 Bereich mit Fernwirkungen steht:

*..... Bis zum Erreichen der Immissionsgrenzwerte L-den = 70,0 dB bzw. L-night = 60,0 dB wurde das 1,0 dB Irrelevanzkriterium angewendet, ab Überschreiten der Immissionsgrenzwerte L-den = 70,0 dB bzw. L-night = 60,0 dB wurden vorhabensbedingte Immissionserhöhungen über 0,4 dB für die Einzelfallbeurteilung ausgewiesen.*

Frage an den Sachverständigen:

*Wo finden sich die Werte L-den = 70,0 dB bzw. L-night = 60,0 bzw. wurden diese ermittelt oder sind das Richtlinien aus Verordnungen? Für mich sind das Werte, die wohl nicht geeignet sind, die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen. Schon gar nicht sind diese Werte für den Nahbereich von Kindergärten geeignet.*

70 dB gibt laut Internet ein Rasenmäher von sich.

---

### 3.1.1.3 Darstellung des Ist-Zustandes

#### 3.1.1.3.2 Verifikation des Rechenmodells

Zur Verifikation des Rechenmodells wurden Kontrollmessungen gemäß ÖNORM S 5004 durchgeführt. Dabei wurde der Schalldruckpegel in Straßennähe über einen Zeitraum von einer Stunde gemessen, und gleichzeitig eine Verkehrszählung mit Geschwindigkeitsmessung durchgeführt. Der Messpunkt befand sich dabei in einer Höhe von 1,5 m über Boden.

Frage an den Sachverständigen und an die Projektwerberin:

Es wurde über den Zeitraum von einer Stunde gemessen und dann gerechnet? Was kann das aussagen? Wann wurde gemessen? Am Tag, in der Nacht, an welchen Tagen und in welchem Jahr? Auch am Wochenende? Wie kann man die Messung für lediglich eine Stunde hochrechnen? Warum wurden nicht alle Tage? Wie kann man mit dieser Methode zu einem validen Ergebnis kommen?

---

#### **Erläuterung zur Antwort des Sachverständigen:**

**Der Sachverständige hat erklärt, dass die Werte nicht gemessen, sondern nur berechnet werden können.**

**Jeder kleinste Gewerbebetrieb muss Messungen des Bestands beibringen und den durch das Projekt verursachten zusätzlichen Lärm, dem Bestand gegenüberstellen. Erhöht sich dieser um mehr als 1 dB, sind Maßnahmen zu setzen, widrigenfalls ist das Projekt eben nicht genehmigungsfähig!**

---

Frage an den Sachverständigen:

Ich habe mir gestern kurz vor Mitternacht die Mühe gemacht und eine Schallmessung an der Ecke Spargelfeldstraße / Friedhofsweg zu machen. Ohne Rücksicht auf die Umgebungsbedingungen. Mein Gerät zeigte im Schnitt um die ■■■ (aus rechtlichen Gründen ausgeblendet, jedenfalls einen niedrigeren Wert) dB an.

**(Diese Angabe, bzw. diesen Wert musste ich zurückziehen, da in einem Verfahren vor einer Behörde angeblich nur Werte von einem amtlich geeichten Messgerät zu Protokoll gegeben werden dürfen! Diesen Nachweis konnte ich natürlich nicht erbringen! Wie auch bei einer HandyApp. Einfache Bürger werden hier mit Sachverständigen auf eine Ebene gesetzt und sollen deren gesetzlichen Standards entsprechen!**

Wie kann es sein, dass dort, am eben beschriebenen Punkt, wo sich eine Tunnelein- und -Ausfahrt befinden soll, wo heute vielleicht 100 bis 200 Autos in 24 Stunden fahren, künftig 30.000 bis vielleicht 45.000 Fahrzeuge fahren, wo es heute kaum ■■■ (aus rechtlichen Gründen ausgeblendet, jedenfalls einen niedrigeren Wert) dB in der Nacht hat, wie kann es sein, dass hier dann keine Erhöhung über 1 dB, also über die Irrelevanzgrenze hinaus stattfindet?

---

Die Bestandswerte für den Lärm sind essentiell für die Bewertung der Umweltverträglichkeit. Von diesen Bestandswerten wird ausgegangen, ob ein Projekt diese um mehr als 1,0 dB erhöht (Irrelevanzgrenze).

Da im gesamten Gutachten für mich keine ausreichenden Bestandsmessungen vorgenommen wurden, sondern vielmehr lediglich von synthetischen Ist-Zuständen die Rede ist, zweifle ich die Berechnungen an bzw. reichen die Messungen aus meiner Sicht nicht aus, dass Projekt auf seine Umweltverträglichkeit zu prüfen.

Ich stelle daher folgenden Antrag:

Da eine korrekte Umgebungslärmsituation nur durch einen längeren Beobachtungszeitraum mit Messungen für Werkstage, Wochenenden, Ferienzeiten etc. erfolgen kann stelle ich daher den Antrag, dass die Bestandswerte Lärm neu, von einem unabhängigen, nicht im Verfahren beteiligten Gutachter über einen repräsentativen Zeitraum und über eine Abbildung aller vorkommenden Tages und Nachtsituationen wie eben für Werkstage, Wochenenden,

Ferienzeiten etc. erhoben werden und die Ergebnisse dann den tatsächlich zu erwartenden Lärmemissionen gegenübergestellt werden sollen.

Danach soll der Gutachter dies neu beurteilen.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!