

per Adresse Ing. Hans Nader
Leopold Scheidlgasse 13
2000 Stockerau
E-mail: hans.nader@a1.net

Stockerau, am 15. November 2020

An das
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
Abteilung IV/IVVS-ALG
zu Händen Frau MinR Mag. Erika Faunie
Postfach 201
1000 Wien

Kopie an: Frau Bgm. Mag. Völkl a.voelkl@stockerau.gv.at

Betrifft:
A22 Stockerau Generalerneuerung und Fahrstreifenerweiterung
UVP-Feststellungsverfahren – Stellungnahme

Sehr geehrte Frau MinR Mag. Faunie,
wie im Brief vom 22.01.2020 Geschäftszahl: 2020-0.041.923 von Ihnen
dargestellt, hat eine Bürgerinitiative im UVP-Feststellungsverfahren keine
Parteienstellung und daher auch keine Möglichkeit Einwendungen
vorzubringen. Wir ersuchen Sie dennoch unsere Bedenken zu prüfen und
beziehen uns dabei auch auf die Richtlinie 2014/52/EU Erwägungsgrund (29)
über die Berücksichtigung unaufgefordert abgegebener Stellungnahmen.

In den vergangenen Jahren/Jahrzehnten hatten die Stadtgemeinde und die Anrainer keine Möglichkeit, Abhilfen gegen die zu hohe Lärmbelastung zu erreichen. Zumindest seit dem Einreichprojekt aus 2006 waren die Grenzwertüberschreitungen bis über den Grenzwert für Gesundheitsgefährdung amtlich bekannt. Es bestehen offenbar für bestehende Trassen keine oder keine ausreichenden gesetzlichen Grundlagen, um Schutzrechte beanspruchen zu können. Der A22-Abschnitt ist als „prioritärer verbesserungsbedürftiger Streckenabschnitt“ im Umgebungslärmaktionsplan¹ enthalten. Jedoch können daraus keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte abgeleitet werden – wie in dem Aktionsplan festgehalten wird. Wir waren daher mindestens 15 Jahre in dieser „rechtlosen“ Lage, mussten die stetig steigende Lärmbelastung unseres Lebensraumes erdulden. Seit der Eröffnung der A22 im Jahr 1986 stieg der Verkehr nahezu auf das Dreifache, seit dem nicht realisierten Ausbauprojekt 2007 um 50%.

Die oben beschriebene Sachlage der grenzwertigen Auslegung des Lärmschutzes auf der Grundlage einer

- sehr niedrigen Verkehrsprognose,
- Verkehrsprognose für nur ein Viertel der Trassenkapazität,
- derzeit fehlenden rechtlich verankerten Verantwortlichkeit für „danach“ (nach dem Erreichen des Prognoseverkehrs) führt direkt in eine Wiederholung der unakzeptablen über Jahre andauernden „Rechtlosigkeit von Umweltopfern“.

¹ Umgebungslärm – Aktionsplan Österreich 2018 Teil 1 A&S außerhalb und innerhalb von Ballungsräumen

Um diese Situation möglichst zu vermeiden, ist die Durchführung einer UVP aus unserer Sicht unbedingt erforderlich. Wir begründen dies mit nachfolgenden Stellungnahmen:

	Seite
zu Verkehrsuntersuchung Einlage A-2.1 Änd. C vom 05.03.2020	5
zu Bewertung der Schutzgüter Einlage A-1.3 Änd. F vom 05.03.2020 Pkt. 3.2 Zielsetzung	11
zu Bewertung der Schutzgüter Einlage A-1.3 Änd. F vom 05.03.2020 Pkt. 3.3 Kategorie A – Besonderes Schutzgebiet	12
zu Bewertung der Schutzgüter Einlage A-1.3 Änd. F vom 05.03.2020 Pkt. 3.5 Kategorie C – Wasserschutz- und Schongebiet	23
zu Bewertung der Schutzgüter Einlage A-1.3 Änd. F vom 05.03.2020 Pkt. 3.6 Kategorie D – Belastetes Gebiet (Luft)	24
zu Bewertung der Schutzgüter Einlage A-1.3 Änd. F vom 05.03.2020 Pkt. 3.7.2.2 Kategorie E – Siedlungsgebiet / Lärm	27
zu Bewertung der Schutzgüter Einlage A-1.3 Änd. F vom 05.03.2020 Pkt. 3.7.2.3 Kategorie E – Siedlungsgebiet / Luft	30
zu Bewertung der Schutzgüter Einlage A-1.3 Änd. F vom 05.03.2020 Pkt. 3.7.2.5 Kategorie E – Siedlungsgebiet / Raumwirkung	32

zu Verkehrsuntersuchung Einlage A-2.1 Änd. C vom 05.03.2020

Die Anforderung laut UVP-G, eine Verkehrsprognose „mit der größtmöglichen Eintrittswahrscheinlichkeit“ zu erstellen, wird nicht erfüllt.

zu Prognose PF1/2035

Unter Punkt 1.1 der Einlage A-2.1 wird auf den hohen Stellenwert und die zukünftige Entwicklung der A22 hingewiesen:

„Die A 22 Donauufer Autobahn ist im Abschnitt von der Landesgrenze Wien/Niederösterreich bis zum Knoten Stockerau Bestandteil des hochrangigen Straßennetzes und wird zukünftig einen noch höheren Stellenwert als leistungsfähige Straßenverbindung einnehmen. Einerseits werden durch den Anschluss der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im Knoten Korneuburg West zusätzliche Verkehrsströme sowohl in Richtung Wien als auch in Richtung Stockerau, in weiterer Folge zur S 5 in Richtung Krems, durch das Netz der A 22 aufzunehmen sein, andererseits werden Zusatzbelastungen durch das Verkehrswachstum in der Region induziert werden.“

Die Verkehrsprognose beruht laut Beschreibung im Wesentlichen auf einer Modellrechnung. Eine wichtige Grundlage bildet die ÖROK-Prognose über die Einwohnerentwicklung in den politischen Bezirken. Dazu wird im Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ vermerkt:

„Besonders stark wachsen die Umlandgemeinden Wiens, die Städte St. Pölten und Wiener Neustadt und das Umland von Krems, aber auch die Gemeinden entlang der Süd- und Westbahn. Die Bevölkerungsprognosen der Statistik Austria lassen eine Fortsetzung dieses Trends erwarten. Laut Österreichischer Raumordnungskonferenz (ÖROK) wird Niederösterreich nach Wien das zweitgrößte Bevölkerungswachstum in den nächsten Jahrzehnten erfahren (+21 % bis 2050).“

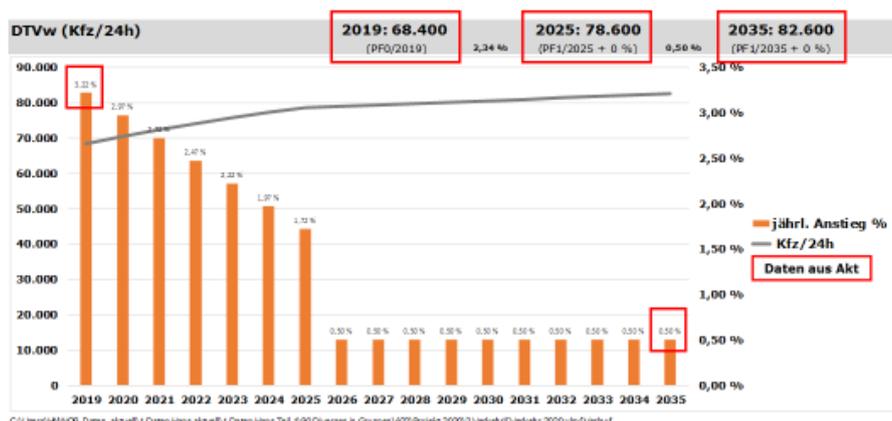
Aussagen vom ASFINAG-Vorstand Mag. Hufnagl im Kurier vom 22.02.2019 mit Auswirkungen auf die A22 bei Stockerau:

Zu S3 und Waldviertel-Autobahn (Europaspange) *„...Korridor von Kopenhagen über Dresden bis in den Süden...“*

Zu S3 und Waldviertel-Autobahn: *„...zusammenführen von S3 und Mühlviertler Schnellstraße S10, Routen die ein großes Wachstum erfahren werden...“*

Zu S3 und Waldviertel-Autobahn: *„... Studien über 65% Industriewachstum im Raum Prag bis 2030, 20-25% im Raum St. Pölten...“*

Die Analyse der Prognose PF1/2035 (Abb. 3) zeigt ein völlig anderes Bild.



Beschreibung der Verkehrsentwicklung in Einlage A-2.1 Pkt. 4.2

Aus Planfällen 2019 und 2035 wurde die Prognose 2025 abgeleitet. Dazu wurde zunächst aus der Raumstruktur die Entwicklung zwischen den Jahren 2019 und 2035 ermittelt. Aus den daraus entstehenden Zwischenwerten wurde zuerst eine Steigerung gemäß dem Trend der letzten Jahre bis etwa 2022 und danach fallend bis 2035 berechnet, also eine Steigerung von 3,22% bis 0,5% p.a. angenommen.

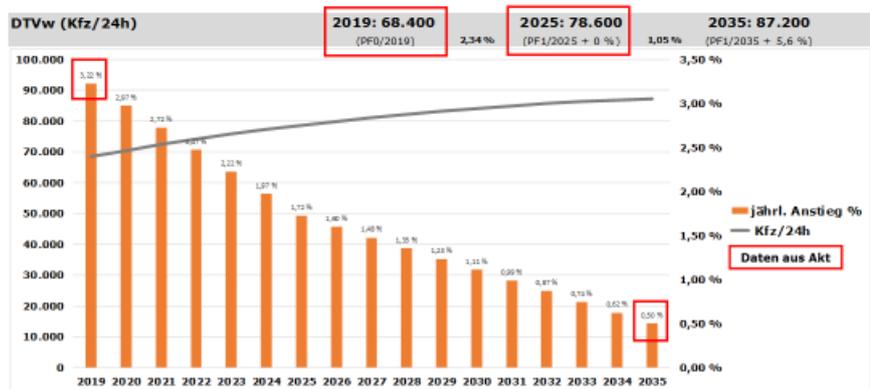
Abb. 3 Verlauf der jährl. Steigerungsraten und der Verkehrsstärke gemäß PF1/2035

Dem oben erwähnten starken Wachstum der Bevölkerung und der Wirtschaft steht eine Prognose mit stagnierendem Verkehrswachstum gegenüber:

- Die Verkehrsstärke nimmt zwischen 2019 und 2025 auffallend stark ab (jährliche Steigerungsraten von 3,22% fallend auf 1,7%).
- Die sprunghafte Senkung der Steigerungsraten von 2025 auf 2026 von 1,7% auf 0,5% ist realitätsfremd. Es ist auszuschließen, dass dieser Sprung ein Ergebnis aus einer Modellrechnung sein kann.
- Die außergewöhnlich niedrige Steigerung über eine 10-Jahresperiode liegt weit außerhalb des Erfahrungsbereiches der A22-Verkehrsentwicklung. Die seit 1972 aufgetretenen 10-Jahres-Perioden lagen nie unter einer jährlichen Steigerungsrate von 1,9%. Laut Prognose wurde 0,5% angenommen.
- Die Einflüsse der zwischen 2025 und 2035 auftretenden Änderungen des Verkehrsnetzes wurden offenbar nicht berücksichtigt. Konkret ist dabei insbesondere auf den Lückenschluss des Wiener Außenrings (S1) zu verweisen, der einen spürbaren Zusatzverkehr erwarten lässt. Ob der Ausbau der S8 in den Prognosezeitraum fällt, ist aus heutiger Sicht unklar.

Unter Beibehaltung der Eckpunkte der Prognosen PF1/2025 und PF1/2035, jedoch bei Annahme eines kontinuierlichen, praxisnäheren Verlaufes der

jährlichen Steigerungsraten ergibt sich eine um ca. 6% erhöhte Verkehrsstärke im Jahr 2035 (Abb. 4)



Beschreibung der Verkehrsentwicklung in Einlage A-2.1 Pkt. 4.2
 Aus Planfällen 2019 und 2035 wurde die Prognose 2025 abgeleitet. Dazu wurde zunächst aus der Raumstruktur die Entwicklung zwischen den Jahren 2019 und 2035 ermittelt. Aus den daraus entstehenden Zwischenwerten wurde zuerst eine Steigerung gemäß dem Trend der letzten Jahre bis etwa 2022 und danach fallend bis 2035 berechnet, also eine Steigerung von 3,22% bis 0,5% p.a. angenommen.

Abb. 4 Eckdaten wie im Einreichakt, jedoch kontin. verlaufende Steigerungsraten -> +6%

Ausgehend von dem Verlauf der 10-Jahres-Perioden könnte eine kontinuierlich fallende Entwicklung bis 2035 abgeleitet werden. Demnach ergibt sich ein Verkehr von 93.500 Kfz/24h im Jahr 2035 (Abb. 5).

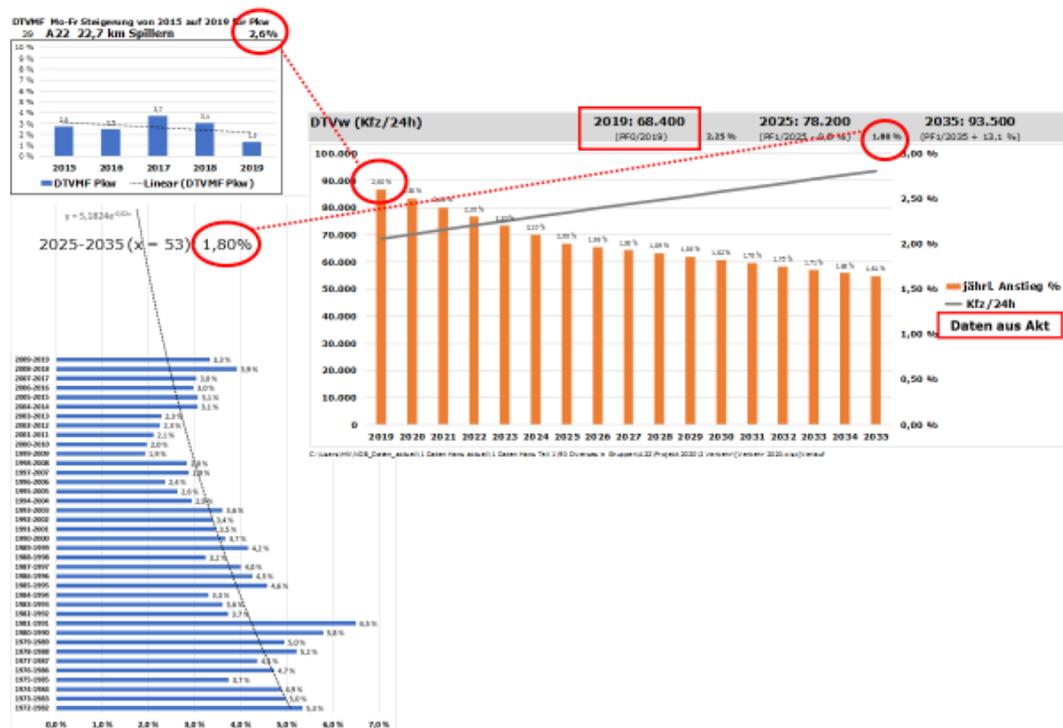


Abb. 5 Sinkender Trend der 10-Jahres-Perioden -> + 13%

Ein deutlich höheres Verkehrsszenario legte die ASFINGAG im Juni 2020 bei der Präsentation von Lärmschutzmaßnahmen bei der Gemeinde

Langenzersdorf vor. Umgelegt auf den A22-Abschnitt bei Stockerau errechnet sich eine Verkehrsstärke von 102.700 Kfz/24h (Abb. 6).



Abb. 6 Steigerungsrate 2019 – 2035 ident mit Prognose Langenzersdorf -> +24%

Die Prognoseunsicherheit von Verkehrsprognosen wurde u.a. vom Bundesverwaltungsgericht in der Entscheidung vom 18.05.2018 (W104 2108274-1/243E „Lobautunnel“) behandelt und letztlich die Maßnahme des Monitoring vorgeschrieben.

Mangels einer Aussicht auf ein verbindliches Monitoring, auch über den Prognosezeitraum hinausgehend, ist die Berücksichtigung der Prognoseunsicherheit eine essenzielle Notwendigkeit bei der Entscheidung über die UVP-Pflicht.

Die Auswirkungen des A22-Ausbaus in Bezug auf Dauer, Häufigkeit und Reversibilität^{2 3 4} sind bei der Entscheidung über die UVP-Durchführung ebenfalls einzubeziehen. Die A22 verursacht eine weiträumige Lärmbelästigung im Stadt- und Naturschutz- bzw. Erholungsgebiet, welche

² Leitfaden für Einzelfallprüfung gemäß UVP-G 2000 Umweltbundesamt 2011

³ § 3 Abs 5 UVP-G BGBl 697/1993

⁴ Richtlinie 2014/52/EU vom 16. April 2014 (28)

täglich und dauernd auftritt. Die Luftschadstoffbelastung ist ebenfalls ein Dauerproblem. Eine Reversibilität ist nicht gegeben.

Angesichts des potentiellen Risikos von erheblich negativen Umweltauswirkungen, welche durch die Unsicherheit der Verkehrsprognose verursacht wird, berufen wir uns auf die Richtlinie 2011/92/EU Erwägungsgrund (2) und fordern die Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips bei der Durchführung des UVP-Feststellungsverfahrens:

„(2) Gemäß Artikel 191 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union beruht die Umweltpolitik der Union auf den Grundsätzen der Vorsorge und Vorbeugung und auf dem Grundsatz, Umweltbeeinträchtigungen mit Vorrang an ihrem Ursprung zu bekämpfen, sowie auf dem Verursacherprinzip. Bei allen technischen Planungs- und Entscheidungsprozessen sollten die Auswirkungen auf die Umwelt so früh wie möglich berücksichtigt werden.“

zu PF0/2035

Der Verkehrszuwachs ohne Ausbau bildet die Grundlage für die Schwellenwertbeurteilung. Die von der ASFINAG vorgelegte Prognose PF0/2035 ist aus folgenden Gründen unplausibel hoch angesetzt:

Im gesamten Akt wird mehrfach argumentiert, dass der Ausbau wegen der geringen Verkehrsqualität notwendig ist und bereits im Bestand bzw. in naher Zukunft die Leistungsgrenze erreicht wird :

A-1.3 unter Punkt 1.3 und A-2.1 unter Punkt 1.3:

„Die Hauptfahrbahn der A22 in Fahrtrichtung Wien sowie die einstreifige Rampenfahrbahn der S5 Stockerauer Schnellstraße auf die Donauufer Autobahn Richtung Wien am Knoten Stockerau sind bereits im Bestand an der Leistungsfähigkeitsgrenze angelangt. Durch das steigende Verkehrsaufkommen wird in naher Zukunft auch die Richtungsfahrbahn Krems I Hollabrunn der A22 sowie die einstreifige Rampenfahrbahn am Knoten Stockerau von der A22 auf die S5 keine Leistungsfähigkeitsreserven mehr aufweisen.“

A-2.1 unter Punkt 5.1:

„Wie in den nachfolgenden Abbildungen und Tabellen zu sehen ist, sind die Auslastungsgrade an der A 22 sowohl an den Anschlussstellen als auch auf der freien Strecke zum Teil schon im Bestand überlastet bzw. gerade noch ausreichend.“

A-2.1 unter Punkt 6:

„Auf der A 22 Donauufer Autobahn kommt es zwischen der Anschlussstelle Stockerau Ost und dem Knoten Stockerau sowie teilweise an den Rampen

bereits im Bestand zu Überlastungen bzw. zu Auslastungsgraden, die gerade noch ausreichend sind.“

Mittels zweier Berechnungsmethoden wird in der Verkehrsuntersuchung nachgewiesen, dass ohne Ausbau im Jahr 2035 Überlastungen der Hauptfahrbahn und insbesondere der Rampen zur S5 auftreten. Bereits für 2025 wird in den Tabellen 6, 7, 8 und 19 die Überlastung dargestellt.

Auf Basis der oben genannten Argumente und den dargelegten weit über dem Zielwert von maximal 0,9 liegenden Auslastungen (bis über 1,5 !!) erscheint die Prognose mehr als unplausibel.

Bestätigt wird dies durch die Kapazitäts-Richtwerte für 2x2-spurige Autobahnen in der einschlägigen Literatur (Abb. 7).

Regelquerschnitte für Autobahnen der EKA 1

Die Einsatzbereiche der Regelquerschnitte für Autobahnen der EKA 1 ergeben sich aus dem Bild 4. Der ausgefüllte Teil der abgebildeten Balken entspricht dabei dem Verkehrstärkebereich, für die der Regelquerschnitt im Allgemeinen geeignet ist. In den Randbereichen der Balken werden die Einsatzmöglichkeiten der Regelquerschnitte von weiteren Kriterien bestimmt.

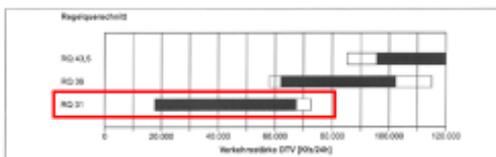
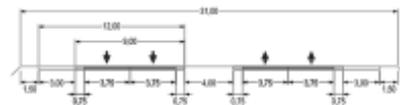


Bild 4 Einsatzbereiche der Regelquerschnitte für Autobahnen der EKA 1

Tab. 9.4 Einsatzbereiche der Regelquerschnitte für Autobahnen der EKA 1. (Nach FGSV 2008)

Regelquerschnitt	Unterer Abwägungsbereich DTV [Kfz/24h]	Regel Einsatzbereich DTV [Kfz/24h]	Oberer Abwägungsbereich DTV [Kfz/24h]
RQ 43,5	85.000–95.000	95.000–120.000	
RQ 36	58.000–62.000	62.000–102.000	102.000–115.000
RQ 31		18.000–68.000	68.000–73.000

RQ 31 (Breite der belastigen Fläche beträgt 2 x 12 Meter)
Standardquerschnitt für Autobahnen mit vier Fahrstreifen, Kapazität bis zu 76.000 Fahrzeuge pro Tag



	EKA 1 RQ31	A22 PF0/2035	Anmerkungen
Regel Einsatzbereich DTV (Kfz/24h)	68.000	74.720	A22 DTV = DTWw 80.700/1,08
Oberer Abwägungsbereich DTV (Kfz/24h)	73.000		
Fahrstreifenbreite (m)	3,75 m	3,5 m	
Empfohlener Knotenpunktstand (m)	> 5000 m	bis min 1000 m	auf einer Strecke von 5200 m liegen pro RFB 4 Knotenpunkte
Zulässige Höchstgeschwindigkeit (km/h)	-	100/130	
Geschwindigkeit für Dimensionierung (km/h)	130		

Abb. 7 Plausibilität der Prognose PF0/2035 an Hand von Richtwerten

Zusammenfassung

Eine Neubewertung der Verkehrsstärken besonders im Hinblick auf die Vorsorge gegen erheblich negative Umweltauswirkungen ist erforderlich. Bereits bei einer geringen Überschreitung der Verkehrsprognose von nur 5 % wird der Schwellenwert für die Luftschadstoff-Zusatzbelastung erreicht.

Sollte die Projektwerberin bzw. der naSV die vorliegende Verkehrsprognosen PF0/2035 und PF1/2035 neuerlich bestätigen, wird die Frage der Sinnhaftigkeit des Ausbaues auf 2 x 3 Fahrspuren

zu klären sein. Der Ausbau wird derzeit mit einem Zusatzverkehr von 1.900 Kfz/24h bzw. + 2,4% im Jahr 2035 begründet.

Allein mit einer Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) können Kapazitätserhöhungen von drei bis sechs Prozent erreicht werden. Wichtige Zusatznutzen der VBA durch die Senkung der Lärm- und Luftbelastung bzw. durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit sind mehr als willkommene Nebeneffekte.

Die Notwendigkeit des Rampenausbaus samt Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen zwischen A22 und S5 steht außer Frage. Die Gründe für eine Verbreiterung der A22-Haupttrasse und die daraus folgenden Eingriffe in ein derart sensibles Umfeld sind unter Beibehaltung der niedrigen Verkehrsprognose nicht plausibel und nicht nachvollziehbar.

zu Bewertung der Schutzgüter Einlage A-1.3 Änd. F vom 05.03.2020 Pkt. 3.2 Zielsetzung

Die Projektwerberin hat alle erforderlichen Angaben vorzulegen, die für eine Grobprüfung durch die Behörde über mögliche erhebliche Umweltauswirkungen durch das Vorhaben notwendig sind und um zu beurteilen ob der Schutzzweck eines allfälligen betroffenen Schutzgebietes wesentlich beeinträchtigt wird. Die Kenntnis des Ist-Zustandes der Schutzgüter ist dabei erforderlich⁵.

Unter Pkt. 3.2 nennt die Projektwerberin folgendes Ziel der Projektbeschreibung und suggeriert ein erwartetes Entscheidungsergebnis:

„Ziel ist, darzulegen, dass das ggst. Vorhaben zu keinen nachteiligen Änderungen für die einzelnen Schutzgüter führt und daher festgestellt werden kann, dass keine UVP-Pflicht besteht.“

Entsprechend dieser Zielsetzung kann angenommen werden, dass die Darstellung des Vorhabens genau auf die Vermeidung der UVP-Pflicht ausgerichtet ist. Die Kombination der auffallend niedrigen Verkehrsprognose mit der punktgenauen Einhaltung der Nacht-Lärmgrenze mittels technisch

⁵ Leitfaden Einzelfallprüfung gemäß UVP-G 2000 Umweltbundesamt 2011

ausgereizter Lärmschutzwände untermauert das von der Projektwerberin beabsichtigte Ziel.

Zusammenfassung

Unter den gegebenen Umständen ist eine besonders kritische Beleuchtung der vorgelegten Unterlagen angebracht.

zu Bewertung der Schutzgüter Einlage A-1.3 Änd. F vom 05.03.2020 Pkt. 3.3 Kategorie A – Besonderes Schutzgebiet

In der Einlage A-1.3 unter Pkt. 2.2.1 wird vermerkt:

„Aufgrund der intensiven Freizeit und Erholungsnutzung in der Stockerauer Au und den hochrangigen Naturschutzinteressen ist neben der Verbesserung des stadtseitigen Lärmschutzes auch die Errichtung von durchgehenden Lärmschutzwänden in einer Höhe von zwei Metern entlang des Europaschutz- und Naturschutzgebietes vorgesehen. Durch diese Maßnahmen werden die Lärmimmissionen gegenüber den Bestandswerten gesenkt, was einer deutlichen Verminderung der Störwirkungen entspricht und damit eine Aufwertung des Erholungs- und Naturraums bringt.“

Feststellung in Einlage A-1.3 Pkt. 3.3.2.1:

„Die Vorbelastung durch Lärmimmissionen entlang der bestehenden Autobahn ist hoch und die projektierten Maßnahmen, insbesondere die Errichtung einer durchgehenden 2 m hohen Lärmschutzwand am südlichen Trassenrand sind geeignet, die Störwirkungen zu reduzieren und die Lebensraumeignung insbesondere für die Avifauna zu verbessern (vgl. Kapitel 2.2.1).“

Wir stellen diesen Aussagen gegenüber:

Für das Gebiet südlich der A22 sind im Akt Lärmkarten für 1,5 m über GOK, jedoch keine Einzelpunktberechnungen verfügbar. Für die Beurteilung der Lärmwirkungen auf die Menschen sind diese Karten geeignet. Eine Senkung der Lärmbelastung wird durch die Maßnahmen jedoch nur im Nahbereich der A22 erreicht. Dennoch besteht am Großen Donaufelder Rundwanderweg entlang der A22 ein Lärmpegel von ca.70 dB. Bis über 600 Meter tief in das Au-Gebiet reicht die Lärmzone von 55 dB (Abb. 8).

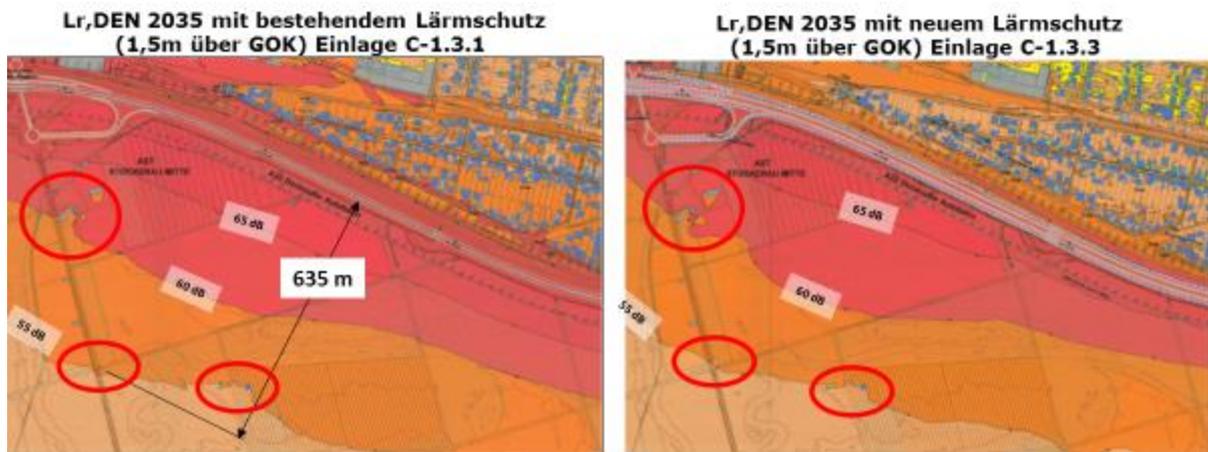


Abb. 8 Nur geringfügige Senkung des Lärmpegels zwischen PF0/2035 und PF1/2035

Die Differenzlärnkarte C-1.4.1 zeigt in einem weiten Bereich keine Senkung der Lärmbelastung. Daraus ist ableitbar, dass mit dem geringeren Verkehr im Bestand der Lärmpegel niedriger sein muss.

Für den Schutz der lärmempfindlichen Vogelarten liegen weder Lärmdaten für den Ist-Zustand noch Daten für den Prognosefall vor. Dazu wären Lärmkarten für 10 und 15 Meter über GOK erforderlich. Insofern ist zu prüfen, ob das für Natura 2000-Gebiete (Art. 6 der FFH-Richtlinie) geltende „Verschlechterungsverbot“ erfüllt wird. Die Verpflichtung der Projektwerberin, Daten über den Ist-Zustand der Schutzgüter vorzulegen, wurde nicht erfüllt.

Zum Kapitel 3.3.1.2 Schutzobjekte

Im Kapitel 3.3.1.2 Schutzobjekte fehlt in der Liste der Lebensraumtypen des Anhangs 1 der FFH-RL im engeren Planungsraum **das prioritäre Schutzobjekt** „Erlen-Eschen-Weidenauen“ (91E0*).

„Nach Roter Liste der Waldbiotoptypen Österreichs (ESSL et al.2002) werden die Weidenauenwälder in der höchsten Gefährdungskategorie (stark gefährdet, von vollständiger Vernichtung bedroht) geführt.“⁶

Vorkommen des Schutzobjektes im engeren Planungsraum gibt es in der Parzelle 2111/2 KG Stockerau.

⁶ Dr. Thomas Ellmauer, „Entwicklung von Kriterien, Indikatoren und Schwellenwerten zur Beurteilung des Erhaltungszustandes der Natura 2000-Schutzgüter“, März 2005, im Auftrag der neun österreichischen Bundesländer, des Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und der Umweltbundesamt GmbH“ (Seiten 521/522)

Die Parzelle 2111/2 grenzt unmittelbar an die A22 an und ist damit direkt vom Bauvorhaben betroffen. Diese Parzelle ist im Einreichprojekt 2016 der Asfinag in der Einlage C-3.8., in der Version B vom 5.3.2020 in der Auflistung der temporären Rodungen mit 78 m² angeführt.

Nachweise der Erlen-Eschen-Weidenaunen gibt es sowohl in der einschlägigen Literatur Straka, Ellmauer et.al, „Die Vegetation der Gewässer und der Ufer des Stockerauer Auegebietes“, 1990 auf der Seite 12 als auch durch photographische Nachweise im aktuellen Bestand.



Vegetation des Stockerauer Auwaldes	
FORSTABTEILUNG: 18	Aufnahmedatum: 05.09.90
LOKALITÄT: Kaiserkuchel	
KURZBESCHR.: Bestand mit großer Standortvielfalt	
NATURREÄUML. EINHEIT: Auegebiet	
SEEHÖHE (m): 170	
FLÄCHENGRÖSSE (ha): 11,54	
MORPHOTOP: Alluvionen, rezent künstliche Hohlform	
SUBSTRAT: Aulehm	
PHYTOTOPIENTYP (in %): Eichen-Ulmeneauwald (50) Eschen-Pappelauewald (28) Silber-Weideneauwald i.w.S (22)	
STRUKTUR: Altholz Totholz offene Wasserfläche, perennierend große Standortvielfalt	

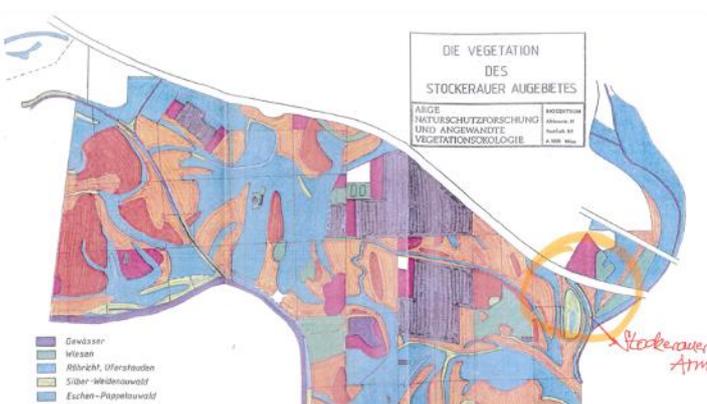


Abb. 9 Photographische Nachweise des Silberweideneauwaldes im November 2020 sowie Nachweise durch A.Straka, Th. Ellmauer u. A.Traxler „Die Vegetation der Gewässer und der Ufer des Stockerauer Auegebietes“, 1990

Weiters fehlen in der Auflistung der Schutzobjekte bei den Arten des Anhangs 1 der VS-RL im engeren Planungsraum auf Seite 15 die Vorkommen von Tüpfelsumpfhuhn (A119) und Sperbergrasmücke (A307).

Nachweise von Vorkommen dieser beiden Vogelarten gibt es in der Publikation von Dr. Ulrich Straka, „Der ökologische Zustand des Stockerauer Auegebietes“, Stockerau September 1989.

Tab. 6 : Liste der im Untersuchungsgebiet zwischen 18.3. und 30.7.1989 beobachteten Vogelarten. Angegeben ist die Zugehörigkeit zu ökologischen Gruppen, ihr Status im Gebiet, die Individuendominanz (in %, berechnet aus den im Untersuchungszeitraum beobachteten Individuenzahlen; n = 26410) und die ungefähre Populationsgröße von Brutvogelarten.

Ökolog. Gruppe : W - Waldvögel
 Status : B - Brutvögel
 D - Durchzügler

Tabelle 6 : Fortsetzung

Vogelart	ök. Gruppe	Status	Ind. Dom.	Brutpaare
Tüpfelsumpfhuhn	Wa	D	0,004	-
Teichhuhn	Wa	B	0,140	4
Bläßhuhn	Wa	B	0,212	2
Bekassine	Wa	D	0,008	-

Tabelle 6: Fortsetzung

Vogelart	ök. Gruppe	Status	Ind. Dom.	Brutpaare
Heckenbraunelle	W	B	1,314	135
Schlagschwirl	W	B	0,379	21-34
Feldschwirl	O	B	0,011	1-2
Sumpfrohrsänger	O	B	0,292	20-40
Teichrohrsänger	Wa	B	0,216	19
Gelbspötter	O	B	0,424	28-29
Gartengrasmücke	O	B	0,488	37-46
Mönchsgrasmücke	W	B	12,234	625
Klappergrasmücke	O	B	0,068	4-6
Dorngrasmücke	O	B	0,057	2-4
Sperbergrasmücke	O	B	0,011	1-2

Abb. 10 Nachweise der geschützten Vogelarten Tüpfelsumpfhuhn und Sperbergrasmücke durch Dr. Ulrich Straka in „Der ökologische Zustand des Stockerauer Auegebietes“, 1989

Zum Kapitel 3. 3. 1. 3 Erhaltungsziele

Als Ziel formuliert die ASFINAG auf Seite 18 richtigerweise die *„Erhaltung oder Wiederherstellung einer ausreichenden Vielfalt und einer ausreichenden Flächengröße der Lebensräume aller [...] genannten Arten. Im Speziellen sind dies die Erhaltung von einem ausreichenden Ausmaß an: [...]“*

Hier wollen wir die Aufmerksamkeit auf die Formulierung *„Erhaltung oder Wiederherstellung“* richten und herleiten warum im gegenständlichen Fall die Erhaltung nicht genug ist:

Grundsätzlich ist es nicht Aufgabe eines Infrastruktur-Projektes den Naturschutz zu verbessern, es genügt den Erhaltungszustand nicht zu verschlechtern.

Im gegenständlichen Verfahren ist aber ein zusätzlicher Aspekt zu berücksichtigen, nämlich der, dass der aktuelle Erhaltungszustand in großem Ausmaß von der auszubauenden und vom Projektwerber betriebenen Anlage selbst geprägt ist. Und dieser Erhaltungszustand, ist wie auch der Projektwerber und seine naSV vor allem in Bezug auf Lärmimissionen und Vogelschutz richtig bemerken, ziemlich schlecht – nachzulesen in der Stellungnahmen der Asfinag auf Seite 22 *„Die Vorbelastung durch Lärmimissionen entlang der bestehenden Autobahn ist hoch“* und des naSV Suske in seiner Stellungnahme vom 12.11.2019 auf Seite 23: *„Bei der Gesamtbewertung der Vogelfauna ist die mindere Habitatqualität des betroffenen Wirkraumes insbesondere der geplanten Rodungsflächen zu beachten.“*

Die Lärmbelastungen waren bei der Inschutznahme der Gebiete noch deutlich unter der Relevanzschwelle von 10.000 KfZ/Tag⁷. Die massive

⁷ Garniel, Mierwald, et.al, „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“, 2010, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Deutschland - Kapitel 1.2.2.2 Straßen mit Verkehrsmengen bis einschließlich 10.000 Kfz/24h bzw. 1.2.1.2 Straßen mit Verkehrsmengen bis einschließlich 10.000 Kfz/24h

Steigerung der Verkehrsstärke der letzten 20 Jahre auf über 70.000 KfZ/Tag stellt für die Vogelwelt eine maßgebliche Beeinträchtigung dar.

Wir sehen nun die Verantwortung der Asfinag als Betreiber der Anlage und als Projektwerber für deren Erweiterung nicht nur darin den Schaden nicht zu vergrößern, sondern auch den bereits verursachten Schaden der letzten 20 Jahre im Sinne des Naturschutzgesetzes wiedergutzumachen.

Aus diesen Erkenntnissen leiten wir ab, dass die Betrachtungsweise im gegenständlichen Verfahren nicht die sein kann, „einen günstigen Erhaltungszustand [...] zu bewahren“ sondern es darum gehen muss „einen günstigen Erhaltungszustand [...] wiederherzustellen.“

Zum Kapitel: 3.3.2 Auswirkungen - Lebensraumtypen gemäß Anhang 1 der FFH-Richtlinie

In den Ausarbeitungen der ASFINAG wird nicht auf die aktuellen Probleme des Eschensterben im Lebensraumtyp 91F0 in der Stockerauer Au eingegangen.

Im Naturschutzgebiet „Stockerauer Au“ wird mit hohem Aufwand versucht dem Eschensterben entgegenzuwirken, indem Eschen, die keine Gefahr für Menschen darstellen, im Bestand belassen werden. Man erhofft sich dadurch (auch entgegen Meinungen anerkannter Experten), dass es einigen Eschen gelingen wird Resistenzen gegen den Pilz zu entwickeln. Über die resistenten Eschen soll der Fortbestand der Baumart in der Stockerauer Au gesichert werden. Erste Erfolge der Strategie zeigen sich bereits, da im Rahmen einer Begehung entlang der öffentlichen Wege bereits 2 resistente Eschen im Naturschutzgebiet „Stockerauer Au“ identifiziert werden konnten.

Fällungen von Eschen, die Resistenzen gegenüber dem Pilz „Falsche Weiße Stengelbecherchen“ aufweisen, **würden dem Erhaltungsziel der Eschen im Naturschutzgebiet „Stockerauer Au“ erheblich entgegenwirken.**

Zum Kapitel: 3.3.2 Auswirkungen - Arten gemäß Anhang II der FFH-Richtl.

Die Ausarbeitungen der ASFINAG nehmen Bezug auf die Nachkartierung von Suske Consulting im Jahre 2019, in dem keine bedeutsamen Laichgewässer gefunden wurden.

Dem halten wir eine Amphibienerhebung⁸ im Auftrag der Gemeinde Stockerau unter der Leitung von Johannes Hill (Vorstandsmitglied der Österreichischen Gesellschaft für Herpetologie) aus dem Jahr 2016/ 2017 entgegen, in der festgehalten wird, **dass die Stockerauer Au eines der bedeutendsten Amphibienvorkommen Österreichs aufweist.**

Die Erhebung von J. Hill hat mit den Amphibienlaichgewässern Kaiserkuchl (Standort 3) und Altarm Bürgerhäufel (Standort 7) Laichgewässer identifiziert, welche sich deutlich innerhalb des Nahebereiches des gegenständlichen Bauvorhabens von < 400 m befinden. Laut Erhebung stellen diese Gewässer äußerst wertvolle Biotope dar, die ein Vorkommen von Rotbauchunke, Donau-Kammolch und weiterer geschützter Amphibienarten wie Knoblauchkröte und Moorfrosch aufweisen.

In der letzten Stellungnahme lenkt der naSV Suske ein, dass es diese bedeutenden Laichplätze im Nahbereich der Autobahn gibt, sieht jedoch keinen Einfluß des Bauvorhabens auf die Amphibienvorkommen.

Bei dieser Einschätzung von naSV Suske wurde nicht berücksichtigt, dass der Kammolch nicht in seinen Laichgewässern verharret, sondern bedeutende Wanderstrecken zurücklegen kann - die Forschungsarbeiten von Alexander Kupfer⁹ ergaben Wanderwege des Kammolches von 200 – 1300 Metern.

⁸ Johannes Hill, Rudolf Klepsch, "Amphibienkartierung und Monitoring Naturschutzgebiet Stockerauer Au", Dezember 2017, im Endbericht im Auftrag der Stadtgemeinde Stockerau

⁹ Kupfer, Alexander. (1998). Wanderstrecken einzelner Kammolche (*Triturus cristatus*) in einem Agrarlebensraum. 5. 238-242.

Aus den Rodungskarten der Asfinag und der Kartierung von J. Hill ergibt sich eine Berührung von temporären Rodungsflächen mit den Amphibienvorkommen in den Parzellen 1979 und 1972.

Aufgrund der Nähe der Laichgewässer zur A22 und der Wanderwege des Kammmolches ist projektbedingt mit negativen Auswirkungen zu rechnen. In der Bauphase sind sogar Tötungen dieser Art nicht auszuschließen.

In den Tullnerfelder Donauauen gibt es, wie auch naSV Suske erwähnt, bedeutende Vorkommen vom Scharlachkäfer. Vorkommnisse des Scharlachkäfers sind durch Ulrich Straka¹⁰ auch in der Stockerauer Au belegt.

Ein durch das Projekt verursachter Verlust eines Brutbaumes für den geschützten Scharlachkäfer würde eine erhebliche projektbedingte Verschlechterung für den Erhaltungszustand des Scharlachkäfers bedeuten.

Zum Kapitel: 3.3.2 Auswirkungen - Arten gemäß Anhang I der VS-Richtlinie

Die ASFINAG meint, „...die Errichtung einer durchgehenden 2 m hohen Lärmschutzwand am südlichen Trassenrand sind geeignet, die Störwirkungen zu reduzieren und die Lebensraumeignung insbesondere für die Avifauna zu verbessern.“

Schon im naSVG von Suske, auf welches sich die ASFINAG des Öfteren bezieht, wird festgehalten, dass „Abschirmungen unter den lärmindernden Maßnahmen im Allgemeinen die geringste und unsicherste Wirksamkeit für betroffene Vogelbestände“ zukommt.

¹⁰ Dr. Ulrich Straka. (1989). „Der ökologische Zustand des Stockerauer Auebietes“ Stockerau

Auf die Aufforderung, die Arbeiten von Garniel, Mierwald et.al. bzw. Bieringer in seine Einschätzung einfließen zu lassen, entgegnet Suske mit einem Hinweis, dass die Werke sehr wohl zitiert wurden.

Das stimmt, leider meidet Suske den relevanten Kern der Arbeiten hartnäckig:

- Suske zitiert Bieringer lediglich auf Seite 23, auf der er feststellt, dass die Aktivitätsdichte auf den Rodungsflächen geringer ist.
- Suske zitiert Garniel auf Seite 24, auf der er feststellt, dass die Lärmschutzwände die unsicherste und geringste Wirkung für betroffene Vogelbestände darstellen.
- Suske geht dabei in keiner Weise auf das Kernthema der Arbeiten ein - auf die Wirkdistanzen der Autobahn und dem daraus folgenden Verlust von Brutpaaren. Das ist für das Naturschutzgebiet und das Natura2000 Gebiet jedoch hochgradig relevant.

Wir haben die Wirkdistanzen von Straßenlärm aus den Arbeiten von Garniel und Bieringer zur Evaluierung einiger Vogelarten herangenommen und ermittelt auf welchen Flächen es zu Beeinträchtigungen für geschützte Vogelarten durch straßenbedingte Lärmimmission kommt:

	Wirkdistanz	Von der verstärkten Lärmemmission betroffene Fläche Vogelschutzgebiet Natura2000	Von der verstärkten Lärmemmission betroffene Fläche Naturschutzgebiet Stockerauer Au	Anteil in Vogelschutzgebiet t Natura2000	Anteil im Naturschutzgebiet t „Stockerauer Au“
	In m	In m² https://atlas.noe.gv.at/	In m² https://atlas.noe.gv.at/	In % von 177640000 m2	In % von 460000 m2
Specharten	1200	7654186	2861635	4,31 %	82,71 %
Halsbandschnäpper	100	381459	239647	0,21 %	6,93 %
Greifvögel	300	1183671	710324	0,40 %	20,53 %
Eisvogel	200	859681	460487	0,26 %	13,31 %

Tab. 1 Wirkdistanzen pro Vogelart

Die Wirkdistanzen sind der Arbeitshilfe für Straßenverkehr von Garniel, Mierwald et.al¹¹ bzw. „Straßenlärm und Vögel“ von Bieringer et.al.¹² entnommen. Die betroffene Fläche wurde mit der Länge der Ausbaustrecke von 5,3 km berechnet, wobei es zu Unschärfen im Bereich von 10% kommen kann, speziell was das Naturschutzgebiet anbelangt.

Suske argumentiert in seiner letzten Stellungnahme weiter unrichtig indem er zum Vergleich des PF0 und des PF1 in Bezug auf die Lärmsituation mit Rasterlärmkarten arbeitet, welche für eine Höhe von 1,5m über der Geländeoberkante gerechnet wurden. Diese ist, wenn man die Arbeiten von Bieringer und Garniel kennt, für beinahe alle Schutzgüter in der Stockerauer Au nicht relevant.

Deswegen sehen wir es als großen Mangel an, dass die projektbedingte Mehrbelastung durch Straßenlärm nicht mit einer Differenzlärmkarte in der Höhe des Lebensraum der Tiere in 10 – 20 Meter untersucht wurde, wo zu erwarten ist, dass die Reflexionen der stadtseitigen LSW und der erhöhte Verkehr bedeutenden Einfluss haben und die Au-seitigen LSW keinerlei Wirkung zeigen.

Zum Kapitel: 3.3.2.2 Naturschutzgebiet „Stockerauer Au“

Das Eschentriebsterben stellt momentan, wie schon bei den Auswirkungen auf den Lebensraumtyp 91F0 für das Natura2000 Gebiet angeführt, eine große Herausforderung für die naturnahe Forstbewirtschaftung dar.

Fällungen von Eschen, die Resistenzen gegenüber dem Pilz „[Falsche Weiße Stengelbecherchen](#)“ aufweisen, **würden dem Erhaltungsziel der Eschen**

¹¹ Garniel, Mierwald, et.al, „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“, 2010, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Deutschland

¹² Bieringer, Kollar et.al., „Straßenlärm und Vögel“, 2010, erschienen im Straßenforschungsheft Nr.587, herausgegeben vom Österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

im Naturschutzgebiet „Stockerauer Au“ auf Grund seiner geringeren Größe noch erheblicher entgegenwirken.

Das Naturschutzgebiet Stockerau Au ist auch ein beliebtes Erholungsgebiet, welches von Anrainern und Gästen gleichermaßen genutzt wird. Die Planungsrichtwerte gemäß ÖNORM S5021 sehen für Erholungsgebiete Immissionsgrenzwerte von 40 dB in der Nacht und 50dB während des Tages vor. Die Dienstanweisung „Lärmschutz an Bundesstraßen“ sieht allgemein Grenzwerte von 50dB in der Nacht und 60dB unter Tags vor. **Alle genannten Grenzwerte werden im Naturschutz- und Erholungsgebiet nicht eingehalten und verschlechtern sich mit realistischen Verkehrsdaten durch das Projekt weiter.**

Zusammenfassung

Die Ausarbeitungen zum Thema Naturschutz sind lückenhaft und unvollständig:

- **Die Nicht-Berücksichtigung des prioritären Schutzobjektes 91E0* „Erlen-Eschen-Weidenauen“ stellt einen groben Mangel dar**
- **Die geschützten Vogelarten Tüpfelsumpfhuhn und Sperbergrasmücke fehlen in der Auflistung der Schutzobjekte**
- **Das Erhaltungsziel wird im gegenständlichen Projekt mit „Bewahrung eines günstigen Erhaltungszustandes“ zu niedrig angesetzt**
- **Bei der Bewertung des Schutzobjektes Donaukammolch wurden die Wanderwege des Tieres nicht berücksichtigt. Aufgrund des Nahebereichs der Laichgewässer zur A22 und der Wanderwege des Kammolches sind projektbedingt mit negativen Beeinträchtigungen zu rechnen.**
- **Ein durch das Projekt verursachter Verlust nur eines Brutbaumes für den Scharlachkäfer würde eine projektbedingte**

Verschlechterung für den Erhaltungszustand in dem wichtigen Lebensraum bedeuten.

- **Es fehlt eine Differenzlärnkarte im Vogelschutzgebiet um die projektbedingte Änderung des Störfaktors Lärm auf die Vogelwelt in deren Lebensraum (von) in 10-20 Metern Höhe beurteilen zu können.**
- **Es fehlt eine Bewertung der Lärmimmission für das „Naturschutzgebiet Stockerau Au“ in seiner Funktion als Erholungsgebiet**

zu Bewertung der Schutzgüter Einlage A-1.3 Änd. F vom 05.03.2020 Pkt. 3.5 Kategorie C – Wasserschutz- und Schongebiet

Die Projektwerberin stellt fest, dass während der Bauphase und während der Betriebsphase mit keiner negativen Beeinflussung des Brunnenschutzgebietes zu rechnen ist.

Dem ist entgegenzuhalten:

Im Plan B-4.1 wird die Art der Fundamentierung der Lärmschutzwände dargestellt. Diese erfolgt durch mantelverpresste Duktilpfähle. In den Einreichunterlagen wird die Tiefe der Pfahlgründung "nach statischen Erfordernissen" angegeben. Soweit aus dem Plan erkennbar ist, werden pro 4 m Trassenlänge zwei Pfähle gesetzt. Im Bereich des Grundwasserstromes sind nach eigenen Berechnungen 700 bis 1000 Rammpfähle notwendig.

Der Bericht C-4.1 geht auf die Grundwassernutzung bzw. die Grundwasserströmungsrichtung ein und in Tabelle 6 wird die Lage der grundwasserführenden Ebene beschrieben.

Offen bleibt, ob die Fundamentierung der Lärmschutzwände die grundwasserführende Ebene erreicht und das Risiko einer Beeinträchtigung der Trinkwasserversorgung besteht.

In der Untersuchung von GEOTEST¹³ wird festgestellt, dass mantelverpresste Duktülpfähle Durchlässigkeitsveränderungen, Durchflussveränderungen, sowie lokale Veränderungen der Grundwasserströmung verursachen können und dass während des Abbindevorganges Emissionen ins Grundwasser möglich sind.

Zusammenfassung

Es besteht eine gravierende Ermittlungslücke. Eine Nachbesserung der Einreichunterlagen ist daher erforderlich.

zu Bewertung der Schutzgüter Einlage A-1.3 Änd. F vom 05.03.2020 Pkt. 3.6 Kategorie D – Belastetes Gebiet (Luft)

Die Projektwerberin stellt fest:

„Damit liegt das Vorhaben in keinem Schutzgebiet der Kategorie D des Anhanges 2 zum UVP-G 2000.“

Dazu geben wir folgende Stellungnahme ab:

Bisher wurde in NÖ keine Erhebung der Luftschadstoffbelastung im Nahbereich der hochbelasteten Autobahnen gemäß IG-L-Messkonzeptverordnung 2012 durchgeführt. Die Messkonzeptverordnung sieht vor, dass pro Bundesland mindestens eine verkehrsnahen Messstation an einem Belastungsschwerpunkt maximal 10 m vom Fahrbahnrand zu betreiben ist. In anderen Bundesländern wurde diese Verordnung umgesetzt und nach Feststellung von NO₂-Grenzwertüberschreitungen wurden Belastete Gebiete (Luft) verordnet. Die entsprechenden Gebietsstreifen decken eine Breite von 50 bis 100 m beidseits der Autobahn ab.

Ein Vergleich der Verkehrsstärke auf der A22 mit anderen verkehrsnahen Messstationen führt zu dem Schluss, dass der NO₂-Jahresmittel-Grenzwert, möglicherweise auch der Tagesmittel-Grenzwert nach IG-L, mit hoher Wahrscheinlichkeit auch an der A22 überschritten wird.

¹³ Auswirkungen auf das Grundwasser durch Bauverfahren im Grund- und Spezialtiefbau
GEOTEST Bericht Nr. 1518061.1

Dieser Hinweis kann durch zwei Fakten untermauert werden.

Erstens: Auf der Grundlage der gut vergleichbaren Messstation Enns-Kristein ist erkennbar, dass sich die NO₂-Belastung in Stockerau durchaus im Grenzbereich bewegt. Dabei ist zu beachten, dass die NO₂-Konzentration in Enns-Kristein durch eine Verkehrsbeeinflussungsanlage gedämpft wird, welche in Stockerau nicht installiert ist.

		Luftgütemessung		Verkehrsstärke (Kfz/24h)			
		NO ₂ -JMW (µg/m ³)	Abstand zum Fahrspurrand (m)	ASFINAG	Zählstelle	JDTV	DTVw
Enns-Kristein 3	Ist 2019	37	12	978	ASt Steyr	72.300	74.700
	Ohne VBA (mind. + 3%)	38 - 39					
Stockerau	Ist 2019			793	Stockerau Ost	64.600	69.620
	Prognose PF1/2025				Stockerau Ost	72.900	78.600

Tab. 2 Vergleich Enns-Kristein 3 / Stockerau

Die Einstufung der NO₂-Belastung an der Messstation Enns-Kristein im Jahresbericht 2019¹⁴ lautet *„Grenzwerte wurden überschritten , eine Stuserhebung nach § 8 IG-L ist zu erstellen.“*

Im Bereich Enns besteht ein Belastetes Gebiet (Luft) in einer Breite von 100 Meter beidseits der Straßenachse.

Zweitens: Seit Anfang 2020 ist in Stockerau eine mobile Luftgütemessstation in der Nähe der ASt Stockerau Mitte in Betrieb. Die Entfernung zum Fahrspurrand beträgt 31 Meter. Die bisher vorliegenden Monatsmittelwerte von Jänner bis September zeigen unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Entfernungen zum Fahrbahnrand eine sehr gute Übereinstimmung mit den Daten von Enns-Kristein.

Damit ist auf Grund der Vergleichbarkeit nachvollziehbar, dass der Gebietsstreifen entlang der A22 eigentlich als Belastetes Gebiet (Luft) gelten müsste. Durch die fehlende Vollziehung der IG-L Messkonzeptverordnung wurde jedoch bisher keine Grenzwertüberschreitungen festgestellt.

Die Beschreibung der unveränderten Verkehrsgeschwindigkeiten in Einlage C-2.1 unter Pkt. 2.1 ist falsch.

„Nachdem die Fahrstreifenerweiterung nur einen geringen Anteil an zusätzlichem Verkehr induziert und die Verkehrsgeschwindigkeiten unverändert bleiben, ergeben sich die Änderungen in den

¹⁴ Jahresbericht 2019 der Luftgüteüberwachung in Oberösterreich

Immissionskonzentrationen in erster Linie aufgrund der Lageänderung der Fahrstreifen."

Auf der Richtungsfahrbahn Wien gilt heute eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h. Mit dem Ausbau ist geplant diese Beschränkung aufzuheben. Bei einer nur 5% über der Verkehrsprognose liegenden Verkehrsstärke werden Schwellenwerte erreicht bzw. überschritten.

Im Fachbeitrag Luft Einlage C-2.1 wird unter Pkt. 5.1 festgestellt:

„In den nachfolgenden Kapiteln werden die Immissionskonzentrationen für die relevanten Parameter bei den nächstgelegenen Wohnanrainern (Beurteilungspunkte) dargestellt und den Grenzwerten zum Schutz der Menschen und der menschlichen Gesundheit gegenübergestellt.“

Im Nahbereich der A22 (ab dzt. 23 m, im Ausbaufall ab 15 m Abstand zum Fahrspurrand liegen Wohngebiete, Sportanlagen, Kinderspielplätze und Erholungsgebiete. Die Grenzwerte für die Luftschadstoffbelastung in der Außenluft zum Schutz der menschlichen Gesundheit (§ 3 Abs. 1 IG-L) sind im gesamten Bundesgebiet an öffentlich zugänglichen Orten einzuhalten. Die Immissionsberechnung beginnt erst mit Aufpunkten ab 58 m Abstand zur Fahrbahn.

Zusammenfassung

Es bestehen wesentliche Ermittlungslücken. Die in den Einreichunterlagen dokumentierten Immissionsberechnungen beziehen sich auf Punkte mit einer Entfernung zur Trasse von ca. 58 bis zu 300 Metern. Welche Annäherung der Trasse zum Stadtgebiet zwischen PF0 und PF1 angenommen wurde, ist nicht festgehalten. Für näher an der A22/S3 liegende, öffentlich zugängliche Orte gibt es keine Aussage über die Luftschadstoffbelastung. Eine Ergänzung der Immissionsberechnungen für den Nahbereich der Trasse ist erforderlich.

Durch die bisher nicht erfolgte Ermittlung der Luftschadstoffbelastung durch eine verkehrsnaher Luftgütemessstation gemäß IG-L-Messkonzeptverordnung fehlen die erforderlichen Daten über den Ist-Zustand. Eine Neubeurteilung der Luftschadstoffbelastung

unter Berücksichtigung einer plausiblen Verkehrsprognose erscheint zwingend erforderlich.

**zu Bewertung der Schutzgüter Einlage A-1.3 Änd. F vom 05.03.2020
Pkt. 3.7.2.2 Kategorie E – Siedlungsgebiet / Lärm**

Die von der Projektwerberin vorgelegten Untersuchungen der Lärmbelastung gründen sich auf die unplausibel niedrige Verkehrsprognose PF1/2035 und werden daher angezweifelt.

Für die im Einreichverfahren angewendete niedrige Verkehrsentwicklung gemäß PF1/2025 wird in der Einlage C-1.1 unter Pkt.8 festgestellt:

„Aus lärmtechnischer Sicht kann daher festgehalten werden, dass sich durch die geplanten Maßnahmen wesentliche lärmtechnische Verbesserungen im gesamten Untersuchungsgebiet einstellen und daher keine negativen Lärmauswirkungen auf ein gemäß Kategorie E gewidmetes Grundstück zu erwarten sind.“

Dem halten wir entgegen:

Die Einzelpunktberechnungen und die Rasterlärmkarten decken die Gemeindegebiete am östlichen und westlichen Rand nicht ab. Bei den Lärmkarten fehlen die Gebiete der östlichen Wiener Straße, der nordwestlichen Siedlungsflächen auf der Marienhöhe im Bereich der Glasfasergasse und Unterzögerdorf gesamt. Insofern ist eine vollständige Beurteilung nicht möglich (Abb. 11).

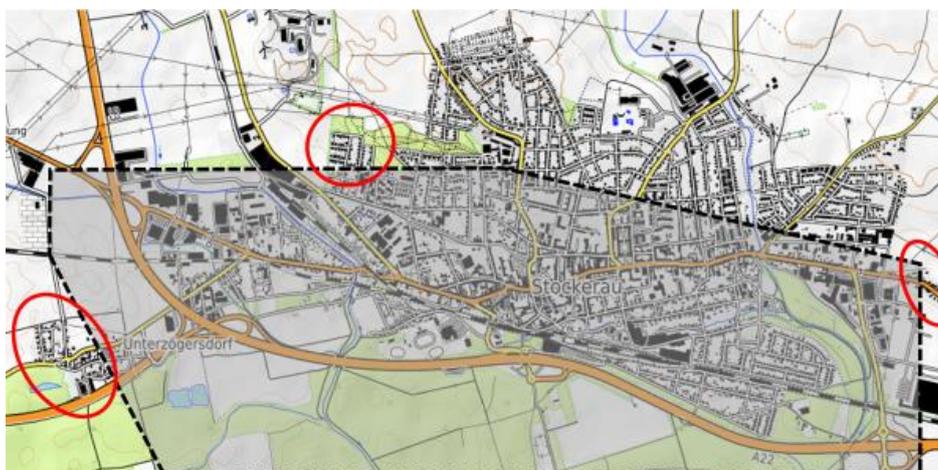


Abb. 11 Mangelnde Abdeckung des Gemeindegebiets durch Rasterlärmkarten

Im Streckenbereich östlich des Senningbaches ist stadtseitig keine Verbesserung des Lärmschutzes geplant. Die Lärmimmissionen auf die Wohngebäude in der östlichen Wiener Straße wurde nicht ermittelt. Bei den grenzwertig lärmbelasteten Aufpunkten P 152 und P 153 Karl-Auer-von-Welsbach-Straße bleibt unklar, ob die Lärmemission des Autobahnzubringers zwischen Wiener Straße und ASt Stockerau Ost berücksichtigt wurde. Laut Verkehrsuntersuchung wird dort ein Verkehr von über 16.000 Kfz/24h erwartet.

Da für die Bestandssituation PF0/2019 keine Lärmdaten, weder Einzelpunktberechnungen noch Rasterlärmkarten, vorliegen, stellt sich die Frage, ob durch die Lärmschutzmaßnahmen an allen Punkten eine Verbesserung erwartet werden kann. Obwohl stadtseitig im Nahbereich der A22 eine wesentliche Senkung des Lärmpegels erreicht wird, gibt es zumindest einen Bereich am Ostrand der Stadt, an dem sich die Lärmbelastung nicht verbessert, sondern sogar erhöht. Dieser logische Rückschluss ergibt sich aus der Tatsache, dass sich die Einzelpunktberechnungen für PF0/2035 (mit bestehendem Lärmschutz) und PF1/2035 (mit neuem Lärmschutz) nicht bzw. nur geringfügig unterscheiden. Damit liegt auf der Hand, dass im Bestand mit etwa 24% weniger Verkehr die Lärmbelastung in der Größenordnung von 0,8 dB geringer sein muss. Betroffen sind insbesondere diese Aufpunkte:

AP	Ort	Adresse	PF0/2035		PF1/2035		Differenz	
			Lr,N		Lr,N		Lr,N	
P 75 (2016)	6.OG	Stockerau	Fuchsgasse 4	39,0		38,8		-0,2
P 151 (2016)	EG	Stockerau	Tulpenweg	45,6		45,8		0,2
P 152 (2016)	1.OG	Stockerau	Karl-Auer-von-Welsbach-Straße	49,9		50,1		0,2
P 153 (2016)	1.OG	Stockerau	Karl-Auer-von-Welsbach-Straße	47,8		48,6		0,8
P 154 (2016)	1.OG	Stockerau	Johann-Gutenberg-Gasse	49,1		48,8		-0,3

Tab. 3 Aufpunkte mit Lärmerhöhung gegenüber Bestand

Für die großflächige Beurteilung der Lärmbelastung liegen Lärmkarten für die Höhe von 1,5 Metern über GOK vor. Diese Bezugshöhe entspricht dem Bewegungsraum der Menschen, jedoch nicht den Wohnverhältnissen. Dazu werden Lärmkarten zumindest für das 1.OG benötigt.

Der Lärmberechnungen wurden Lkw-Fahrgeschwindigkeiten zugrundegelegt, welche in der Praxis insbesondere in der Nacht deutlich überschritten werden. Uns liegen ASFINAG-Stundendaten für die Jahre 2018 und 2019 vor. Die Auswertung der Fahrzeuggruppen, für welche nachts eine gesetzliche Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gilt, ergibt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von über 90 km/h. Diese Überschreitung wird in der Lärmberechnung nur zum Teil berücksichtigt, da mit 70 km/h gerechnet wird. Der Lärmpegel an den kritischen Aufpunkten wird mit dieser Berechnungsmethode „gerade noch“ eingehalten. Die Projektwerberin hält sich an die einschlägigen Vorgaben für die Lärmberechnung. Es muss jedoch damit auch klar sein, dass die Lärmgrenze von 50 dB schon von vornherein überschritten wird. Es liegt sozusagen eine geplante Grenzwertüberschreitung zu Lasten der Anrainer vor.

Zusammenfassung

Es ist notwendig, die Lärmuntersuchung auf das gesamte Gemeindegebiet entlang der hochrangigen Straßen auszudehnen und auf eine revidierte Verkehrsprognose und den realen Lkw-Fahrgeschwindigkeiten aufzusetzen.

zu Bewertung der Schutzgüter Einlage A-1.3 Änd. F vom 05.03.2020 Pkt. 3.7.2.3 Kategorie E – Siedlungsgebiet / Luft

Die von der Projektwerberin vorgelegten Untersuchungen der Luftschadstoffbelastung gründen sich auf die unplausibel niedrige Verkehrsprognose PF1/2035 und werden daher angezweifelt.

Nach unseren Untersuchungen kommt es bereits bei einer geringen Erhöhung der vorgelegten Verkehrsprognose in der Größenordnung von 5 bis 10 % zu Überschreitungen der zulässigen Schwellenwerte bzw. auch der zulässigen Grenzwerte (Abb.12).

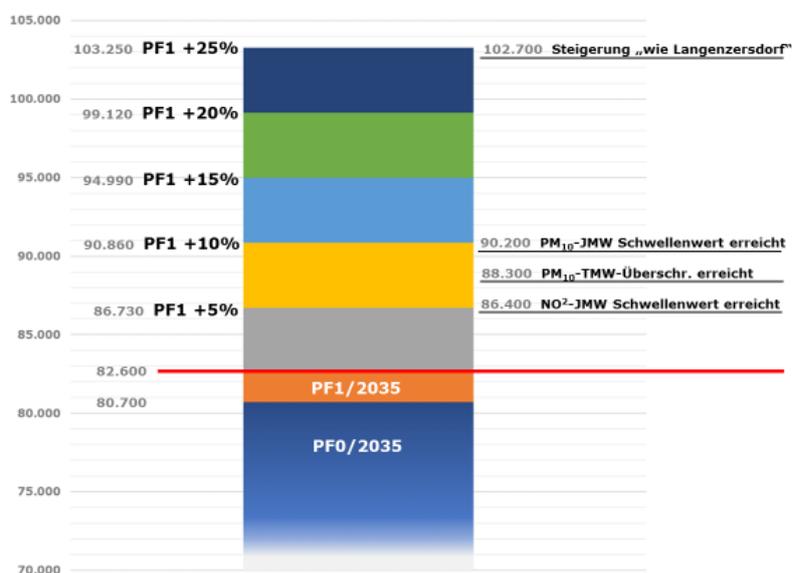


Abb. 12 Überschreitung der Verkehrsprognose vs. Schwellen- und Grenzwerte

Davon unabhängig - d.h. bei Anwendung der im Akt dokumentierten Verkehrsprognose - ist die Aussage „Statistisch gesehen ist mit keinen zusätzlichen Tagen mit PM 10-TMW Grenzwertüberschreitungen zu rechnen.“ nicht nachvollziehbar.

In Einlage C-2.1 Tabelle 7 werden die PM10-Jahresmittelwerte für 2015 bis 2019 in einem Bereich von 20 – 24 µg/m³ angegeben. Ein einheitlicher Trend ist nicht erkennbar. Stark schwankend stellen sich die TMW-Überschreitungen zwischen 4 und 21 Tagen dar (Mittelwert 11,2). Für den Nahbereich an der A22 werden in C-2.1 PM10-Zusatzbelastungen von ca. 1,0 bis 1,73 µg/m³ angezeigt. Dies entspricht einem statistischen Zuwachs von 4 bis 7 Überschreitungstagen. Laut aktuellem UVP-Leitfaden des

Umweltbundesamtes¹⁵ ist eine sichere Einhaltung der maximal zulässigen TMW-Überschreitungstage bei Jahresmittelwerten über 19 µg/m³ nicht gewährleistet. Der Jahresmittelwert 2015 – 2019 betrug 21,4 µg/m³. Unter Einrechnung des Zuwachses von 1,7 µg/m³ weist die PM10-Statistik bis zu 32 Überschreitungstage aus.

	PM10 Belastung (µg/m ³)			Tage mit TMW-Überschreitung				
	Grundbelastung	Zusatzbelastung	Gesamtbelastung	Ist-Werte 2015-2019		Berechnung nach UA-Statistik		
				Mittelwert	max	Mittel	+1 sigma	+2 sigma
Ist 2015-2019	21,4	0,0	21,4	11	21	11	18	25
Prognose PF1/2035	21,4	1,0	22,4			15	22	29
	21,4	1,7	23,1			18	25	32

C:\Users\HN\NOB_Daten_aktuell\1 Daten Hans aktuell\1 Daten Hans Teil 1\90 Diverses in Gruppen\A22\Schadstoffe\Numbis\PM10 Statistik 2015ff.xlsx\PM10 Statistik neu

Tab. 4 PM10-TMW-Überschreitungstage

Es zeigt sich eine gute Übereinstimmung der Methodik mit den Ist-Werten von 2015 bis 2019. Demnach ist bereits bei der als zu niedrig kritisierten Verkehrsstärke die Einhaltung des PM10-Grenzwertes von max. 25 TMW-Überschreitungen nicht gewährleistet.

Die Stellungnahme zu NO₂ wurde unter Pkt. 3.6 Kategorie D – Belastetes Gebiet (Luft) behandelt.

Nach der einschlägigen Literatur über die Qualität von Verkehrsprognosen liegen Abweichungen von bis zu 20% durchaus im Erwartungsbereich. Bereits bei einer Überschreitung von 5 bis 10% der Prognose PF1/2035 werden die Schwellen- und Grenzwerte von PM10 und NO₂ erreicht bzw. überschritten.

Zusammenfassung

Nach einer Neubewertung der Verkehrsstärken ist die Untersuchung der Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung zu wiederholen und auf öffentlich zugängliche, autobahnahe Orte zu erweitern.

¹⁵ Leitfaden UVP und IG-L Umweltbundesamt REP-0737

Verstärkt wird der negative visuelle Eindruck durch den ca. 3 Meter unter dem A22-Fahrbahnniveau liegenden Betrachterstandpunkt (Abb. 14).



Abb. 14 Ansichten ASt Stockerau Mitte

Die bei der Einzelfallprüfung zu stellende Frage „Wird die Landschaft in ihrer Gesamtheit als Natur- und Kulturräum, Erholungs- und Erlebnisraum erheblich beeinträchtigt?“ ist aus unserer Sicht mit Sicherheit zu bejahen. Der bestehende, bewachsene Lärmschutzdamm fügt sich vergleichsweise gut in die Umgebung ein. Dagegen stellen die Lärmschutzwände einen drastischen Eingriff mit sehr hoher Trennwirkung dar. Grundsätzlich bestätigt wird dies in der aktuellen Dienstanweisung¹⁶:

„Aufgrund möglicher negativer Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild, sowie der deutlichen Abnahme der Abschirmwirkung ab einer gewissen Höhe der Lärmschutzmaßnahme wird als Richtwert für die maximale Höhe von Lärmschutzwänden an Autobahnen und Schnellstraßen ein Bereich von 4,0 m bis 5,5 m festgelegt.“

¹⁶ Dienstanweisung für bestehende Bundesstraßen Okt 2018 GZ. BMVIT-300.040/0005-IV/IVVS-ALG/2018

Die Projektwerberin versucht die eindeutig negativen Auswirkungen der Lärmschutzwände gegen die Verbesserung des Lärmschutzes aufzurechnen.

„Mit der Errichtung der Lärmschutzwände wird dem Anspruch auf bestmöglichen Lärmschutz für die Stadt Stockerau entsprochen.“

Diese Abwägung zwischen unterschiedlichen Schutzgütern ist bei der Bewertung der einzelnen Schutzgüter unzulässig.

Weiters wird die bestehende Trennwirkung zwischen Stadtgebiet und Naherholungsgebiet beim Au-Zugang Fliederweg erheblich verstärkt.

Derzeit erfolgt der Zugang über drei Bereiche (Abb. 15):

- Wellblechdurchlass durch Lärmschutzdamm
- Offener Gehweg in der Senke zwischen Lärmschutzdamm und Brücke
- Durchgang unter Brücke Objekt A22.14



Abb. 15 Au-Zugang Fliederweg A22 km 26,546

Im Technischen Bericht B-1.1 Pkt.5 Tabelle 24 wird vermerkt, dass das bestehende Fundament bzw. das bestehende Widerlager teilweise erhalten bleibt. Im Plan B-2.3.1 gibt es den Hinweis, den „bestehenden Wellblechdurchlass zu berücksichtigen“.

Dazu bestehen folgende Bedenken:

Durch die Verlagerung der Trasse in Richtung des Lärmschutzdammes wird der offene Bereich geschlossen. Die Durchgangsbreite für Fußgänger und Radfahrer beim Objekt A22.14 beträgt derzeit 3 Meter. Unter der Annahme, dass die bestehenden Fundamente und Widerlager unverändert bleiben, entstünde ein 80 Meter langer Tunnel mit 3 Meter Breite. Zusatzmaßnahmen über Beleuchtung und Belüftung sind nicht vermerkt.

Wir halten diese Ausführung aus Gründen der Verkehrssicherheit, der allgemeinen Sicherheit und wegen der möglichen Luftschadstoffansammlung für unzulässig.

Im Bauphasenkonzept B-6.1 wird die Bauzeit mit 33 Monaten beginnend mit März 2022 angegeben. Diese Dauer deckt drei Perioden mit intensiver Nutzung des Naherholungsgebietes ab. Für die Erholungssuchenden stehen nur vier Zugänge zur Au zur Verfügung. Im Bauphasenkonzept fehlen Hinweise, ob diese Zugänge von den Bauarbeiten betroffen sind bzw. teilweise gesperrt werden müssen.

Zusammenfassung

Besonders im Bereich der ASt Stockerau Mitte bewirken die geplanten Lärmschutzwände eine massive Störung des Orts- und Landschaftsbildes. Für eine Objektivierung der Trennwirkung ist eine 3D-Visualisierung für die Ansicht von der Stadt- und von der Au-Seite erforderlich.

Die Ausführung und die Verfügbarkeit der Au-Zugänge ist zu ergänzen. Insgesamt sind die Einreichunterlagen nachzubessern. Es liegt eine Unumkehrbarkeit der Eingriffe vor.

Unter Berücksichtigung der dargestellten zu erwartenden Beeinträchtigungen von Schutzgütern und insbesondere von mehreren schutzwürdigen Gebieten nach Anhang 2 zum UVP-G ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung des ASFINAG-Vorhabens jedenfalls erforderlich. Es ergeht daher die dringende Anregung, der Projektwerberin auf ihren Antrag mit der Feststellung zu antworten, dass für das Vorhaben eine UVP durchzuführen ist, sowie dass das Vorhaben - unter Berücksichtigung der neueren Judikatur des EuGH - einem Neubau gleichzuhalten und daher die UVP gemäß § 23a Abs 1 UVP-G und nicht im vereinfachten Verfahren durchzuführen ist.

In Vertretung der Bürgerinitiative
Tunnel und Grüner Übergang



Ing. Hans Nader

In Vertretung der Bürgerplattform
Lärmschutz 2000



Ing. Gerhard Zwickl