



WUA 476/2009

Wien, 30. November 2011

S 1 Wiener Außenring Schnellstraße
Schwechat – Süßenbrunn;
Stellungnahme zur UVE

BMVIT-312.401/0021-IV/ST-ALG/2011

Bundesministerium
für Verkehr, Innovation
und Technologie
st3@bmvit.gv.at

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Wiener Umweltanwaltschaft nimmt zum betreffenden Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung Stellung wie folgt:

1. Formelle Voraussetzungen

Die ASFINAG hat im März 2009 den Genehmigungsantrag und die Umweltverträglichkeitserklärung beim BMVIT eingebracht. Am 10. Oktober 2011 wurde der Wiener Umweltanwaltschaft die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt. Die öffentliche Auflage erfolgte schließlich am 13. Oktober 2011.

Gemäß § 24a Abs 4 UVP-G ist dem Umweltanwalt unverzüglich die Umweltverträglichkeitserklärung zu übermitteln. Der Umweltsenat hat sich bereits mit der Auslegung des Begriffes „unverzüglich“ in den gleichlautenden Bestimmungen des § 5 Abs 3 und 4 UVP-G in der Entscheidung Zl. US 5A/2004/5-4, „Villach Kärnten Arena“ auseinandergesetzt:

Ein Verbesserungsauftrag gemäß § 5 Abs. 2 UVP-G 2000 ist nicht vor Übermittlung des Genehmigungsantrages und der Umweltverträglichkeitserklärung an die mitwirkenden Behörden nach § 5 Abs. 3 UVP-G 2000 erforderlich. Vielmehr ergibt sich aus systematischer Zusammenschau und aus dem Wort „unverzüglich“ in § 5 Abs. 3 UVP-G 2000, dass der Genehmigungsantrag, der die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung in der jeweils erforderlichen Anzahl enthalten muss, zuerst den mitwirkenden Behörden – eben „unverzüglich“ – zu übermitteln sind. Darüber hinaus können solche Verbesserungsaufträge in jeder Lage des Verfahrens erteilt werden.

Der Wiener Umweltschutzverband wurde erst 2,5 Jahre nach Antragstellung und drei Tage vor der öffentlichen Auflage die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt. Die Bestimmung des § 24a UVP-G wurde von der Behörde schlichtweg negiert. Damit war es für die Umweltschutzverband auch nicht möglich eine Vollständigkeitsprüfung vor der öffentlichen Auflage durchzuführen, wie dies durch die unverzügliche Weitergabe der Umweltverträglichkeitserklärung vom Gesetzgeber beabsichtigt ist.

Durch diese rechtswidrige Vorgangsweise ist das gesamte Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren mit einem schweren Verfahrensmangel bedroht, der zur Aufhebung der gesamten Umweltverträglichkeitsprüfung führen kann. Mangels Berufungsmöglichkeit ist dieser schwere Mangel in zweiter Instanz auch nicht heilbar.

2. Berücksichtigung kumulativer Wirkungen

Nach dem UVE-Leitfaden des Umweltbundesamtes können kumulative Wirkungen auftreten, wenn die Auswirkungen des UVP-Vorhabens mit jenen eines oder mehrerer anderer Vorhaben zu einem Zusammenwirken negativer Auswirkungen auf die Umwelt führen. Als „andere Vorhaben“ gelten dabei beispielsweise Vorhaben, für die bei der Behörde ein Genehmigungsantrag gestellt wurde, da mit der Einbringung des Antrages ein ausreichender Realisierungswille dokumentiert wird. Die Umweltverträglichkeitsprüfung zur S 8 West – Marchfeldschnellstraße wurde im Juli 2011 eingebracht. Damit handelt es sich bei der S 8 Marchfeldschnellstraße West eindeutig um ein Projekt, das mit der S 1 Süßenbrunn – Schwechat zu kumulieren ist.

Kumulative Effekte müssen bei der Darstellung der Ist-Situation und der Auswirkungen abgeschätzt werden.

3. Baustellenkonzept:

Insgesamt fällt nach den vorliegenden Unterlagen für das vorliegende Projekt Aushubmaterial in der Größenordnung von über 7,2 Mio m³ an. Für den Wiedereinbau und die Geländemodellierung werden davon etwa 3,5 Mio m³ verwendet. Immer noch bleiben aber der größere Teil, nämlich mehr als 3,7 Mio m³ Aushubmaterial über, die abtransportiert werden müssen. Dazu wäre im Bereich des südlichen Tunnelzuganges jedenfalls der Transport mit Schiff und Bahn der Vorzug zu geben. Problematisch ist auch der Abtransport vom nördlichen Tunnelzugang, da eine leistungsfähige Bahnanbindung fehlt. Diesbezügliche umweltverträgliche Transportkonzepte fehlen in den Einreichunterlagen.

Das vorliegende Baustellenkonzept sieht den Abtransport vollständig mit LKW's vor, trotz teilweiser vorhandenen Möglichkeit des Bahn- und Schiffanschlusses in unmittelbarer Nähe für den südlichen Bauabschnitt, womit für das Baustellenkonzept eine Umweltverträglichkeit aus unserer Sicht jedenfalls nicht gegeben ist.

Prinzipiell ist anzumerken, dass ein Baustellenkonzept im Rahmen einer UVE ein übersichtliche, zusammenfassende und transparente Darstellung aller planlichen Konzeptleistungen enthalten sollte, die eine umweltorientierte Bauabwicklung ermöglichen. Es sollte daher ein Abfallwirtschaftskonzept, ein (Transport)Logistikkonzept, Baustelleneinrichtungspläne, sowie alle Maßnahmen der Bauphase enthalten, die zu einer Minimierung von Staub, Lärm, Schall, Luftschadstoffemissionen und Grundwasser - sowie Oberflächenwasserbeeinträchtigungen führen. Das vorliegende Baustellenkonzept erfüllt diese Anforderungen allerdings nicht. Viele Teilaspekte der

Bauphase und Bautätigkeit werden verstreut in den verschiedenen Fachgutachten zwar behandelt, aber eben nicht in eine übersichtliche Gesamtdarstellung der Bauabwicklung zusammengeführt bzw. einige Aspekte nicht ausreichend behandelt. Auch ob eine Umweltbaubegleitung neben einer ökologischen Bauaufsicht vorgesehen ist, oder ob deren Aufgaben auch von der ökologischen Bauaufsicht zu übernehmen ist, lässt sich den Unterlagen nicht entnehmen. Eine Umweltbaubegleitung ist bei dem Umfang und der Größe des Vorhabens unserer Ansicht nach unbedingt notwendig, damit auch die Umsetzung, Koordinierung und Kontrolle und Qualitätsüberwachung der verschiedenen Maßnahmen der Bauphase erfolgt.

4. Verkehrsuntersuchung

Als ein Ziel der S1 wird die Entlastung des lokalen Straßennetzes angegeben. Bei Betrachtung der verkehrlichen Situation der betroffenen Ortskerne fällt auf, dass mehr oder weniger das derzeitige Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2025 "eingefroren" wird. Nachdem aber derzeit bereits von einer starken Belastung für die Bevölkerung auszugehen ist, kann das "Einfrieren" des Ist-Zustandes keinesfalls als Verbesserung gelten. Es wird empfohlen sich dieser Problematik noch einmal intensiver zu widmen.

Zum Zeitpunkt der Einreichung des Projektes im März 2009 stand der genaue Trassenverlauf der S8 und der S1 Spange Flugfeld Aspern noch nicht fest. Die Antragsunterlagen gehen noch von einer durchgehenden Verbindung zur A 23 aus, nach derzeitigem Stand verläuft die S1 Spange Flugfeld Aspern nur noch bis zum Heidjöchl. Der restliche Teil bis zur A 23 wird jedenfalls ausgebaut, allerdings sind uns noch keine Pläne bekannt. Die Projektunterlagen sollten daher auf den aktuellen Stand angepasst werden, insbesondere was die Bezeichnungen und die Verkehrsprognosen betrifft.

In der Kosten-Nutzenrechnung wird auf Details im Vorprojekt verwiesen. (z.B.: S.97, Kap. 7.4.2.1.1. Die Verständlichkeit der Ausführungen wird dadurch zusätzlich erschwert. Außerdem stehen den Parteien die Unterlagen des Vorprojektes im Regelfall nicht zur Verfügung.

Betrachtung der Planfälle

Die Verkehrsuntersuchung beschäftigt sich mit einer Vielzahl von Planfällen, die die Verkehrsprognosen für das Jahr 2025 abbilden. Lediglich der Planfall M1* untersucht die Variante eines Teilausbaues der S1 von Süßenbrunn bis Groß Enzersdorf. Dieser Planfall M1* bezieht allerdings nicht die bis 2025 jedenfalls fertig gestellte S 8 – Marchfeldschnellstraße ein, obwohl dies, wie bereits in Punkt 2. ausgeführt, geboten gewesen wäre. Damit fehlen aber wesentliche Grundlagen für die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens.

Da die S1 von Süßenbrunn bis Großenzersdorf sowie die S 8 bereits 2016 in Betrieb gehen sollen und eine Fertigstellung des Teilabschnittes Groß Enzersdorf bis Schwechat frühestens ab 2025 möglich ist, lohnt sich eine nähere Betrachtung der Verkehrszahlen des Planfalles M1*. Der DTv auf der Esslinger Hauptstraße bleibt zum Referenzstand 2005 etwa gleich, hingegen steigt der DTv am Siegesplatz von 31000 auf 34000 und auf der Erzherzog Karl Straße von knapp 30000 auf etwa 40000. Auf der A23 werden Steigerungen des DTv von 186000 auf 240000 prognostiziert. Bei der noch ausständigen Einbeziehung der S 8 ist von einer weiteren Steigerung der Verkehrszahlen auszugehen. Es fehlen in den Unterlagen Ausführungen, wie diese

teilweise dramatischen Verkehrssteigerungen zu bewältigen sein werden. Die Leistungsfähigkeitsnachweise gehen auf den Planfall M1* nicht ein.

5. Tiere und ihre Lebensräume

Zur Vermeidung von Vogelanprall sollen transparente Abschnitte von Lärmschutzwänden mit Vogelschutzglas gem. ONR 191040 ausgerüstet werden.

Um Lichtverschmutzung zu verhindern und die Auswirkungen vor allem auf Insekten und Vögel zu minimieren wären die Beleuchtungen der Tunnelportale und anderer Abschnitte der S1 mittels Full-Cut-Off-Leuchten auszuführen. Durch die Wahl warmweißer Lampen (ca. 3000K) mit möglichst geringer Emission im UV-Bereich könnten die negativen Wirkungen auf die Fauna weiter reduziert werden.

6. Fachbereich Luft

Tunnellüftung

Die Betriebslüftung des Tunnels wird nach vorliegenden Berechnungen 2025 zumindest für eine Richtung etwa eine Stunde pro Werktag in Betrieb sein. Das ist die Zeit in der auf Grund des Verkehrsaufkommens die Geschwindigkeit von 40 km/h unterschritten wird. Die Verkehrsprognosen gehen von einer wesentlichen Zunahme des Verkehrs bis 2025 aus (Das Projekt wird in der Folge auch über die Vermeidung der Verkehrszunahme für örtlich nahe dem Projekt gelegenen Straßen gerechtfertigt). Es ist davon auszugehen dass das Maximum der Auslastung des S1 nicht mit dem Jahr 2025 erreicht ist (Jahr der geplanten Inbetriebnahme). Folgerichtig ist mit einer Zunahme der Auslastung nach 2025, und mit einer Zunahme der Zeiten in denen das Kriterium für die Betriebslüftung erreicht ist, zu rechnen. Es wäre darzustellen wie die Auswirkungen einer Filterung der Abluft des Tunnels unter dieser Annahme sind. Beziehungsweise ab welchem Auslastungszustand eine Filterung der Abluft technisch und wirtschaftlich sinnvoll wäre.

Abfalltransport

Der Abtransport der großen durch den Tunnelbau anfallenden Massen soll per LKW erfolgen. Die am Südportal des Tunnels anfallenden Massen würden sich auf Grund der örtlichen Gegebenheiten für den Abtransport per Schiff hervorragend eignen. Auf Grund der gegenüber dem LKW geringeren Luft- und Lärmbelastung ist sowohl für den An- wie den Abtransport diese Möglichkeit zu favorisieren und ist gemäß § 17 Abs 2 Z 2 UVP-G (Immissionsminimierungsgebot) auch geboten.

7. Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser:

Das Vorhaben S1 Schwechat – Süßenbrunn umfasst Gebiete mit hohem Schutzstatus aus naturschutzrechtlicher und wasserrechtlicher Sicht, wie den Nationalpark Donauauen und die Grundwasser- Schutz und Schongebiete der Lobau, die für die Trinkwassernutzung für die Stadt Wien hohe Bedeutung haben. Der quartäre Donauschotter bildet den Hauptporengrundwasserleiter, der auch für die Trinkwassergewinnung genutzt wird.

Wie in den geologischen Gutachten ausgeführt befindet sich das geplante Tunnelprojekt in neogenem (jungtertiären) Untergrund, der sich sehr inhomogen darstellt und aus Schluff, Tonen und Sanden unterschiedlicher Mächtigkeit besteht. Die neogenen schluffigen-tonigen Schichten bilden den Grundwasserstauer; die sandig dominierten Partien sind teilweise grundwassererfüllte Schichten, die im Bereich des Abschnittes Ölhafen-Süßenbrunn bis 65 m Tiefe reichen.

Die Trasse taucht am nördlichen und südlichen Tunnelportal durch den Aquifer des Donauschotters ab und verläuft dann in den wassergesättigten neogenen Sedimenten. Die Altlastensicherung des Zentraltanklagers Lobau wird durch den Tunnel unmittelbar berührt.

Im Rahmen einer Beweissicherung ist mit geeigneten Methoden sicher zu stellen, dass die Beeinflussung der hydrologischen Verhältnisse das in der Dokumentation angegebene Maß nicht überschreitet. Aus den genannten Gründen ist spezielle Sorgfalt auf die ungehinderten Grundwasserströmungsverhältnisse sowie die Aufrechterhaltung der Trennung der ursprünglich vorliegenden Grundwasserleiter zu achten und durch Auflagen sicher zu stellen.

Dem geotechnischen Gutachten zu „Vereisung Querschläge“ ist zu entnehmen, dass möglicherweise zusätzlich auch oberirdische Probebohrungen zur Absicherung notwendig sein werden. Etwaige Probebohrungen sind nach Ansicht der Wiener Umweltanwaltschaft mit dem jeweils konkreten Projekt jedenfalls einem Genehmigungsverfahren nach dem Wiener Naturschutzgesetz zu unterziehen.

8. Resümee

1. In der gesamten Umweltverträglichkeitserklärung bleiben die Auswirkungen der S 8 unberücksichtigt, obwohl die UVP zur S 8 bereits im Juli 2011 eingereicht wurde und die Verkehrsfreigabe genauso wie bei der S 1 im Jahr 2016 erfolgen soll.
2. Auf Grund der fehlenden Einbindung der S 8 sind sämtliche Grundlagendaten für die Lärm- und Luftberechnungen mangelhaft und ergänzungsbedürftig.
3. Die in den Projektunterlagen zu Grunde gelegten Planungen sind zum Teil veraltet (vgl. A 23, Kosten-Nutzen-Berechnung aus 2003) und müssen angepasst werden.
4. Die geplante Teilverkehrsfreigabe von Süßenbrunn bis Großenzersdorf schafft ab 2016 eine völlige neue Verkehrssituation, die zumindest 10 Jahre anhält (geplante Fertigstellung des Lobautunnels 2025). Diese Auswirkungen der Teilverkehrsfreigabe bleiben in der Umweltverträglichkeitserklärung völlig unberücksichtigt.
5. Der Abtransport der Aushubmassen ausschließlich per LKW widerspricht dem Immissionsminimierungsgebot des § 17 Abs 2 Z 2 UVP-G. Eine Genehmigungsfähigkeit des ausschließlichen Transportes per LKW bei ausreichenden Alternativen (Bahn, Schiff) ist unserer Ansicht nach nicht gegeben.

6. Es fehlt eine Darstellung der Unsicherheiten, der möglichen Schwierigkeiten und Gefährdungen, die sich in der Bauphase in Hinblick auf den Umwelt- und Gewässerschutz sowie auf den Arbeitnehmerschutz ergeben können.
7. Die zahlreichen Mängel und fehlenden Erhebungen, wie vor allem das Fehlen der Auswirkungen der S8 und der Teilverkehrsfreigabe, machen jedenfalls eine Verbesserung und Ergänzung der Projektunterlagen notwendig. In Anbetracht der fehlenden Einbindung der Umweltschutzverbände bei der Vollständigkeitsprüfung sollten die verbesserten Projektunterlagen öffentlich aufgelegt und eine neuerliche Stellungnahmemöglichkeit eingeräumt werden.

Für die Wiener Umweltschutzverbände

e.h.

Sachbearbeiter:
Mag. Norbert Hörmayer
☎ 88992

Mag. Dr. Andrea Schnattinger
Wiener Umweltschutzverbände