



A-1090 Wien, Spittelauer Lände 5
Telefon: (01) 31 304 -0
Durchwahl: 3751
Telefax Nr.: (01) 31 304-5400
Sachbearbeiter: K. Brandl

Datum: 23. November 2001
Zahl: 162-138/01
02 0077/18 - UK/01

An das
Amt der Niederösterreich. Landesregierung
Abt. Umweltrecht
Landhausplatz 1
A-3109 St. Pölten

RU4-U-052/045

Betrifft: B 14, Umfahrung Klosterneuburg; Ansuchen gem. § 24a UVP-G 2000; Stellungnahme des BMLFUW zu der übermittelten Umweltverträglichkeitserklärung

Das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. Straßenplanung, hat beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. Umweltrecht, einen Antrag auf Einleitung der Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren für die Errichtung und den Betrieb der B 14, Umfahrung Klosterneuburg, gestellt und eine Umweltverträglichkeitserklärung vorgelegt. Dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wurde vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. Umweltrecht, die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) zum im Betreff genannten Projekt übermittelt.

Gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 haben der Umweltanwalt, die Standortgemeinde sowie das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft das Recht, zur UVE Stellung zu nehmen. Die vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. Umweltrecht, übermittelte UVE zum gegenständlichen Vorhaben langte am 16. Oktober 2001 beim Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Referat Umweltbewertung, ein.

Am 9. November 2001 langten die vom Referat Umweltbewertung beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. Umweltrecht; nachgeforderten Unterlagen der UVE – Mappe 1A und 2 (Technische Berichte, Einreichpläne) ein.



Die Stellungnahme des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft soll ein Umweltverträglichkeitsgutachten nach § 24c oder eine Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 24d 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 Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Referat Umweltbewertung, wurden folgende Unterlagen übermittelt:

Mappe 1A

Technischer Bericht, Lageplan, Längsschnitte , Regelquerschnitte

Mappe 2

Martinstunnel: Technischer Bericht, Regelquerschnitte, etc.

Mappe 3

Lärm

Mappe 6

u.a. Landschaft, Altlasten, Ökologie, Luft, Klima, Geo- u. Hydrogeologie

Mappe 7

Bauphase

Sonstige Anlagen

Erlassungsaufarbeitung März 2001, Verkehrsprognose, Projektgeschichte u. Alternativen, Sicherheitskonzept, Umweltmedizin, Umweltverträglichkeitserklärung

1. Generelle Anmerkungen zur UVE

Die vorgelegte UVE ist größtenteils sehr detailliert und in vielen Teilen informativ. Die Gliederung und Darstellung des Ist-Zustands, der Auswirkungen des Vorhabens und der Maßnahmen ist für einige Fachbereiche jedoch sehr unübersichtlich, sodass es schwierig ist, einen Gesamtüberblick zu erlangen. Einzelne Schutzgüter bzw. Lebensräume sowie deren Wechselwirkungen (z. B. Boden, Luft, Wald, Landschaft) werden in verschiedenen Fachbeiträgen beschrieben, Querverweise und Hinweise auf fachliche Zusammenhänge fehlen großteils, Aussagen der Teil-Bearbeitungen stehen im Widerspruch zu jenen der Zusammenfassung.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchungen wird auf mögliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter (Lebensraumtypen, Arten) gemäß der **FFH-Richtlinie** (92/34/EWG) nicht ausreichend eingegangen. Die Unterlagen für die erforderliche Naturverträglichkeitsprüfung müssen eine Prüfung am Maßstab des Art. 6 Abs. 2 der FFH-Richtlinie ermöglichen, nämlich ob mit einer Verschlechterung der natürlichen Lebensräume

und der Habitate der Arten sowie Störungen von Arten, für die die Gebiete ausgewiesen worden sind, zu rechnen ist bzw. durch welche Maßnahmen diese verhindert werden sollen.

In den vorliegenden Unterlagen zur UVE werden verschiedene **Trassenvarianten** angeführt, für die Auswahlgründe werden jedoch lediglich verkehrsrelevante und landschaftsästhetische Kriterien angegeben, eine Darstellung im Hinblick auf Umweltauswirkungen fehlt und ist nachzureichen.

Die Abgrenzung des **Untersuchungsraumes** ist für viele der betrachteten Schutzgüter nicht nachvollziehbar. In dem Bericht ‚Umweltverträglichkeitserklärung‘ wird generell ein Untersuchungsraum von 500 m beiderseits der Trasse angegeben, in der Einlage ‚Ökologie‘ von 100 m und in der Einlage ‚Landschaftsbild – Landschaftsstruktur‘ von 250 – 300 m. Wenn auch der Untersuchungsraum nicht für alle Schutzgüter gleich groß sein muss, so ist dennoch nicht nachvollziehbar, auf welchen Grundlagen diese unterschiedlichen Dimensionierungen basieren. Dies zeigt sich z. B. darin, dass Beschreibungen des Lebensraumes Wald einerseits in der Einlage ‚Ökologie‘ im Kap. ‚Biotopstrukturkartierung‘ und andererseits in der Einlage ‚Landschaftsbild – Landschaftsstruktur‘ (Forstwirtschaft) dargestellt werden, wobei ein unterschiedlich breiter Untersuchungsraum nicht erklärbar ist.

Eine Überarbeitung der UVE im Hinblick auf den **Lärmschutz** ist erforderlich. Der Ist-Zustand 2000 (oder 1999) ist nicht dargestellt. Dieser ist zu ergänzen, wobei auch die Kierlinger Straße einzubeziehen ist. Weiters fehlen Ausführungen zum Kreisverkehr mit der Einmündung in die Kierlinger Straße, zur Ausbildung der Tunnelportale und zur Auswahl der Kontrollmesspunkte für die Schallimmission nach Inbetriebnahme. Die angeführten Berechnungen sind nicht nachvollziehbar und die dargestellten Ergebnisse zeigen eine Reihe von Unstimmigkeiten.

Die vorliegende UVE erfüllt für das Schutzgut **Lebensräume** nicht die Anforderungen gemäß UVP-G 2000, da in der Zusammenfassung der Darstellung des Ist-Zustands die Integration der einzelnen Teile nicht nachvollziehbar ist und nicht immer den aktuellen fachlichen Grundlagen der Auenökologie entspricht. Die Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens fehlt nahezu gänzlich. Weiters sind die vorgeschlagenen Maßnahmen, durch die die Auswirkungen des Vorhabens kompensiert werden sollen, aus ökologischer Sicht nicht nachvollziehbar.

Der Ist-Zustand der **Vegetation** ist ausreichend dargestellt, aber die Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Vegetation fehlt und ist nachzureichen. Die Ausführungen zum Lebensraum **Wald** sind unübersichtlich und unzureichend. Die Darstellung der Immissionsproblematik fehlt.

Die Auswirkungen der Eingriffe auf die **aquatische Fauna und Flora** sind anhand der vorgelegten Unterlagen nicht nachvollziehbar. Die verwendeten Indikatoren dienen weder zur Beschreibung des Ist-Zustandes, noch reichen sie für die Abschätzung der geplanten Eingriffe in und deren Auswirkungen auf die aquatischen Lebensräume und Lebensgemeinschaften aus.

Die Ausführungen zum Schutzgut **Landschaft** sind nicht ausreichend, zwar wird die Ist-Situation sehr detailliert dokumentiert, jedoch sind die Analyse der Auswirkungen, die uneinheitliche Darstellung der Maßnahmen und folglich auch die Gesamtbelastung nicht nachvollziehbar.

Es fehlen Aussagen zum Ist-Zustand der Belastung von Nutzpflanzen und des **Bodens** mit verkehrsverursachten (insbesondere persistenten) Schadstoffen, zu den Auswirkungen von Schadstoffbelastungen durch den Bau und Betrieb des Projekts, zur Darstellung von etwaigen erforderlichen Maßnahmen und zur Bewertung der Gesamtbelastungen. Nachvollziehbare Angaben dazu sind in einer UVE unabdingbar und zu ergänzen.

In den Unterlagen zum Fachteil **Verkehrstechnik** sind die verschiedenen Planungsvarianten des Projekts detailliert dargestellt und ausführlich dokumentiert. Es fehlt jedoch eine Beschreibung der derzeitigen und prognostizierten Verkehrsmittelwahl.

Die Umweltuntersuchungen über die **Luftgüte** sind generell umfangreich und auf hohem technischen Niveau. Nicht alle Aussagen lassen sich jedoch nachvollziehen. Hier sind die entsprechenden Dokumentationen nachzuliefern, um die gemäß UVP-G 2000 geforderte Nachvollziehbarkeit sicherzustellen.

Die Ausführungen zum Schutzgut **Klima** sind detailliert, klar formuliert, nachvollziehbar und entsprechen in allen Punkten den Vorgaben des UVP-G 2000. Dies gilt sowohl für die Ausführungen zum Mikroklima als auch für den Abschnitt über das Makroklima.

Das **umweltmedizinische Gutachten** ist umfangreich und gut dokumentiert. Im Einzelnen ergeben sich jedoch Bereiche, wo Ergänzungen notwendig wären, vor allem durch die mangelhafte Nachvollziehbarkeit der zu Grunde liegenden Annahmen über die Luft- und Lärmbelastungen.

Positiv ist anzumerken, dass die UVE ausführliche Angaben zur Thematik **Erschütterungen und Körperschall** enthält.

Das Gutachten über **Seismizität** ist klar strukturiert und gut nachvollziehbar.

2. Notwendige Ergänzungen

2.1. zu: Beschreibung des Vorhabens

Verkehr

(Verkehrsprognose; UVE Bericht)

In den Begründungen zum Projekt wird angeführt, dass für Klosterneuburg eine verkehrliche Lösung entwickelt werden sollte, welche sowohl dem dominanten Ziel- und Quellverkehr wie auch dem Durchzugsverkehr gerecht wird. Aus den Unterlagen geht hervor, dass Binnenverkehr und Ziel- und Quellverkehr etwa 55% des gesamten Verkehrsaufkommens verursachen (sowohl 1996 wie auch 2015 mit durchgeführtem Projekt). Weiters wird festgehalten, dass aus der Verkehrsstrombelastung hervorgeht, dass der überwiegende Teil des Verkehrsaufkommens in Klosterneuburg hausgemacht sei, d.h. der Durchzugsverkehr aus dem Tullner Feld nicht die Hauptursache des Verkehrsproblems in Klosterneuburg sei. In den Unterlagen finden sich jedoch keine konkreten Angaben darüber, wie der dominante Binnenverkehr und der Ziel- und Quellverkehr durch das konkrete Projekt beeinflusst wird bzw. zukünftig beeinflusst werden soll. Die Unterlagen sind um eine Beschreibung der Beeinflussung dieser Verkehrsströme zu ergänzen.

In den Unterlagen werden zahlreiche mögliche verkehrslenkende Maßnahmen (Sperre Stadtplatz, massive Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, Parkraumbewirtschaftung etc.) aufgezählt, ohne jedoch Angaben hinsichtlich der Realisierung bzw. Wirksamkeit dieser Maßnahmen zu enthalten. Weiters ist in den Unterlagen auch die Errichtung eines Umwelttunnels erwähnt (welcher später ohne Angabe von Gründen entfällt), jedoch ohne nähere Angaben bezüglich dessen Notwendigkeit/Wirksamkeit. Die Wirksamkeit bzw. Umsetzbarkeit der angeführten verkehrstechnischen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens bzw. zur Reduktion der hervorgerufenen Umweltbelastungen ist zu beschreiben.

2.2. Übersicht über die wichtigsten anderen, geprüften Lösungsmöglichkeiten

Die Alternativtrassen Babenberg- und Buchenbergstunnel wurden vom Projektwerber geprüft. Die „Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen“ gemäß § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 fehlt in der UVE jedoch. Es werden lediglich verkehrliche und landschaftsästhetische Kriterien angegeben, die zur Auswahl der Martinstunnel-Trasse führten. Insbesondere ist nachvollziehbar darzustellen, warum die Martinstunnel-Trasse trotz der massiven Eingriffe in ein Natura 2000-Gebiet in Hinblick auf die Umweltauswirkungen als beste Variante des Vorhabens erscheint.

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

Lärm

(M 1A, Techn. Bericht + Planunterlagen; M 3, lärmtechnische Untersuchung; M 7/7.18 Umweltauswirkungen Bau; UVE Bericht)

Es fehlen lärmtechnische Ausführungen zum Kreisverkehr mit der Einmündung in die Kierlinger Straße nach dem Tunnelportal; diese sind jedenfalls zu ergänzen.

Es werden keine Angaben, über die derzeitige Schallimmission im Untersuchungsgebiet gemacht. Daher kann auch keine Angabe über die Verbesserung oder Verschlechterung in der Prognose für 2015 bei Beibehaltung der derzeitigen Verkehrswege oder mit den projektierten veränderten Verkehrswegen gemacht werden. So ist z. B. anzugeben, welche Verminderung der Schallpegel für die Gebäude an der derzeitigen B 14, Wiener Straße und an der Kierlinger Straße bis zur Einmündung aus dem Tunnel durch die Umfahrung gegeben ist.

In mehreren Tabellen sind Schallpegel für die verschiedenen Rechenfälle angegeben. Dabei ist in der Überschrift „Immissionen“ angeführt, nicht aber der richtige Begriff äquivalenter Dauerschallpegel oder Beurteilungspegel. Dies führt dazu, dass z. B. in der Tabelle 5 nicht klar ist, ob in der Spalte für die Bahn der Beurteilungspegel oder der äquivalente Dauerschallpegel angegeben ist.

Die in Tabelle 8 angeführten Schallpegel sind nicht nachvollziehbar. Die Summe aus B 14 und Bahn ergibt nicht nachvollziehbare Werte. So werden z. B. beim IP11 aus 59 + 57 nur 57 dB (richtig ist mit der energetischen Addition 61), oder beim IP23 aus 62 + 59 nur 58 dB (richtig ist 64) oder beim IP110 für die Nacht aus 48 + 38 nur 41 dB (richtig ist 48) angegeben. Auch wenn man eventuell 5 dB vom Pegel der Bahn

(wegen des Schienenbonus) abzieht, ergeben sich nicht die angeführten Summenwerte.

Nicht erklärbar sind auch die Schallpegel in Tabelle 4 für verschiedene Immissionspunkte. So sind z. B. für die IP09, 10 und 11 die Werte < 30 für die B 14 bei Tag eingesetzt, aus den Lärmkarten kann man jedoch für den Fall Ist-Zustand, Prognose 2015 für diese Immissionspunkte 60-65 dB, 65 dB und 55-60 dB ablesen.

Ähnliche Differenzen zwischen den Angaben in der Tabelle und den aus der Lärmarte abzulesenden Werten sind auch in der Tabelle 8 zu erkennen.

Die Unklarheiten bei den Schallpegelangaben sind jedenfalls richtig zu stellen.

Landschaftsbild

(M 6/4, Landschaftsbild-Landschaftsstruktur; M 7/7.18, Umweltwirkung Bau; UVE Bericht)

Die graphischen Abbildungen 9 und 10, die zur Erläuterung der Textpassagen beitragen sollten, stimmen teilweise nicht mit der jeweiligen Beschreibung überein und verfügen über keine aussagekräftige und präzise Darstellungsform zur Veranschaulichung der wesentlichen Inhalte, sondern erschweren sogar die Nachvollziehbarkeit. Weiters kann mittels der Abbildung 11 die tatsächliche Abgrenzung der sehr detailliert beschriebenen Teilräume des Untersuchungsgebietes nur unter Zuhilfenahme z.B. eines Stadtplanes entnommen werden. Die Ausführung der planlichen Unterlagen hat entsprechend den zu transportierenden Inhalten zu erfolgen.

Lebensräume

(M 6/4, Landschaftsbild-Landschaftsstruktur; M 6/6, Ökologie; UVE Bericht)

Die Schlussfolgerungen zur Beschreibung des Ist-Zustands (Einlage Ökologie, S. 102) sind nur sehr eingeschränkt nachvollziehbar: So wird auf die naturferne Ausgestaltung der Klosterneuburger Au mit Hybridpappelforsten hingewiesen. Für die Biotopqualität eines Auwalds ist aber die Hydrodynamik der ausschlaggebende Faktor. Überflutungstolerante Unterwuchsarten oder Bodenbewohner sind somit wesentlich aussagekräftigere Indikatoren als die Kronenschicht des Auwalds, die auf Änderungen der Hydrodynamik nicht oder nur sehr zeitverzögert reagiert. Hinsichtlich der Biotopqualität wird zwischen wertvollen, grundwassernahen, naturnahen Aubereichen und anthropogen überformten, naturfernen, höhergelegenen Aubereichen unterschieden. Für die Funktionalität des Auen-Ökosystems ist jedoch gerade die enge Verzahnung von höher- und tiefergelegenen Abschnitten von entscheidender Bedeutung. Die vermeintlich weniger wertvollen höher gelegenen Auabschnitte sind während der Hochwasserphasen die Überdauerungsinselfür die wertgebenden Organismen der tiefer gelegenen Auabschnitte. Eine fachgerechte Diskussion der Biotopqualität, die diesen Problemen Rechnung trägt, ist nachzureichen.

Aus den vorliegenden Unterlagen zur UVE geht auch nicht hervor, nach welchen nachvollziehbaren Kriterien der Untersuchungsraum für den Lebensraum Wald abgegrenzt wurde. Zudem fehlen wesentliche Angaben zur immissionsökologischen Beschreibung der betroffenen Waldbestände sowohl im Bereich der Vegetation (Blattuntersuchungen) als auch des Waldbodens. Untersuchungen auf verkehrsrelevante Schadstoffe sowohl zur Beschreibung des Ist-Zustandes als auch zur Ermittlung der Zusatzbelastung sind zur Abschätzung der Gesamtbelastung durch das Vorhaben unbedingt erforderlich.

Weiters fehlen grundlegende kartographische Darstellungen, z. B. der dauerhaft und vorübergehend zu rodenden Waldbestände (widersprüchliche Flächenangaben in verschiedenen Einlagen). Eine Bewertung der bestehenden Waldökosysteme ist daher nicht nachvollziehbar. Derartige grundlegenden Angaben sind erforderlich und nachzureichen.

Tiere

(M 6/4, Landschaftsbild-Landschaftsstruktur; M 6/6, Ökologie; UVE Bericht)

Die Darstellung des Schutzguts Tiere beschränkt sich auf die Behandlung der Vögel, Kriechtiere, Lurche, Fische und Laufkäfer. Obgleich diese Auswahl zweckmäßig erscheint, fehlt eine fachliche Begründung für die Auswahl gerade dieser Gruppen als typische Indikatoren für die Zoozönose. Eine solche Begründung ist daher nachzureichen.

Gewässerökologie

(M 6/4, Landschaftsbild-Landschaftsstruktur; M 6/6, Ökologie; UVE Bericht)

In den vorliegenden Unterlagen ist keine Diskussion hinsichtlich der ökologischen Bedeutung des Klosterneuburger Durchstiches für das Gesamtsystem (z.B. ökologischer Zusammenhang mit Gschirrwasser, ...) vorhanden.

Außerdem wird weder auf die ökologische Situation der Au und den Durchstich nach Errichtung des KW Freudenau noch auf die in diesem Bereich laufenden Dotationsmaßnahmen eingegangen. Dabei handelt es sich jedoch um wesentliche Punkte, die für die Darstellung der Ist-Situation unabdingbar sind und daher nachgereicht werden müssen.

Die verwendeten Fischdaten sind hinsichtlich der veränderten Situation seit der Dotation veraltet und nicht repräsentativ. Auf die umfangreichen aktuellen Untersuchungen im Rahmen der Beweissicherung Freudenau nach Stauerrichtung wird nicht eingegangen. Auch die verwendeten Makrozoobenthosdaten sind nicht repräsentativ. Die angeführten Fisch- und Makrozoobenthosdaten können weder für eine Ist-Zustandsbeschreibung noch für eine Abschätzung voraussichtlicher Auswirkungen auf die Gewässerbiozönose verwendet werden. Aktuelle und aussagekräftige Daten sind nachzureichen.

Boden

(M 6/4, Landschaftsstruktur; M 6/6, Ökologie; Mappe 7/7.18, Umweltauswirkungen Bau; UVE Bericht)

In den vorliegenden Unterlagen fehlen Angaben über Untersuchungsergebnisse zur Vorbelastung von Böden und Nutzpflanzen mit Schadstoffen, insbesondere jenen, die für Straßenverkehr relevant sind und die ein toxikologisches bzw. ökotoxikologisches Potenzial besitzen. Diese Angaben bzw. entsprechende Untersuchungen sind zu ergänzen, vor allem im Hinblick darauf, als eine allfällige künftige Beweissicherung möglich sein muss.

Im Bericht Umweltauswirkungen Bau fehlen Angaben über die Lage und Beschaffenheit von für die Baustelleneinrichtungen benötigten Flächen und über Maßnahmen zu deren Schutz bzw. Wiederherstellung. Außerdem fehlen Angaben über die Zusatzbelastungen von Böden und Nutzpflanzen während der Bauphase. Diese müssen in einer UVE beschrieben werden.

Luft

(M 6/11, Luftgüte; UVE Bericht)

Es fehlt eine genaue Abgrenzung und (kartenförmige) Darstellung des Untersuchungsraums. Diese ist jedenfalls zu ergänzen. Über die Bauphase finden sich kaum Angaben.

Bei der Beurteilung der Ist- und Gesamtbelastung sind die Grenz- und Zielwerte des mit BGBl. I Nr. 62/2001 novellierten Immissionsschutzgesetzes heranzuziehen. Besonderes Augenmerk ist der PM10-Belastung zu widmen, da es sich um einen kritischen Schadstoff handelt. Die Ausführung, dass das 90er-Perzentil normalerweise nicht ausgewertet wird und hierzu keine Messdaten vorliegen, ist nicht nachvollziehbar.

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

Lärm

(M 1A, Techn. Bericht + Planunterlagen; M 3, lärmtechnische Untersuchung; M 7/7.18 Umweltauswirkungen Bau; UVE Bericht)

Da zu den Berechnungen der zu erwartenden Schallimmission keine Rechendetails angegeben sind, sind die Berechnungen nicht nachvollziehbar. So ist nicht klar, ob den Angaben in den Projektplänen entsprechend für die Fahrbahnen der B 14 Asphaltbelag, für die Rampen aber Beton eingesetzt wurde. Die Darstellungen sind insofern unklar, als über den Straßenflächen abwechselnd unterschiedliche Pegel dargestellt sind.

Es fehlen nähere Angaben zur Ausbildung der Tunnelportale; die Angabe, den „Portalbereich hochabsorbierend auszukleiden“ ist zwar grundsätzlich richtig, es ist aber jedenfalls anzuführen, wie weit in den Tunnel die Ausstattung angebracht werden muss und auf welchen Flächen.

In der lärmtechnischen Untersuchung wird auch der Schienenverkehr behandelt. Dies ist zwar grundsätzlich richtig, da es jedenfalls zweckmäßig ist, die gesamte Schallbelastung der Bewohner zu betrachten und Schallschutzmaßnahmen so vorzusehen, dass sie für möglichst beide Schallquellen wirksam werden. Es ist jedoch festzuhalten, dass nach der Dienstanweisung die Grenzwerte für den äquivalenten Dauerschallpegel verursacht durch Bundesstraßen allein und unabhängig von anderen Schallquellen gelten.

In der UVE wird (S. 26) angeführt, dass „die durch die Umfahrung bedingten Lärmpegelzunahmen durch den weiterhin dominanten Lärm der parallel laufenden Bahn auch im Bereich der offenen Anbindungsstrecken in der Regel unter der Spürbarkeitsgrenze bleiben“. Es ist davon auszugehen, dass, auch wenn der äquivalente Dauerschallpegel ähnlich sein mag, wegen der unterschiedlichen zeitlichen Struktur der Schallimmission durch den Schienen- und Straßenverkehr eine Erhöhung des Straßenverkehrs deutlich merkbar bleibt. U.a. deshalb ist auch gemäß der Dienstanweisung für Bundesstraßen der Schallpegel des Straßenverkehrs allein zu betrachten (ohne eventuell auch vorhandener Schallimmission durch Flugverkehr oder Schienenverkehr). Den Vorgaben entsprechende Darstellungen sind nachzureichen.

Außerdem sind die angeführten Schallpegel des Schienenverkehrs nicht nachvollziehbar, da keinerlei Eingangsdaten dazu angegeben sind; diese sind zu ergänzen.

Schließlich ist auch nachzuweisen, welche Schallpegelminderung durch das Projekt mit dem prognostizierten Verkehr 2015 gegenüber dem derzeitigen Zustand und gegenüber dem bestehenden Straßennetz mit dem prognostizierten Verkehr für 2015 zu erwarten ist. Dies gilt nicht nur für die Wiener Straße, sondern auch für die Kierlinger Straße zwischen Bahnhof und Einmündung der Tunnelstrecke.

Zu Kapitel 9.4.2 (Einlage Umweltwirkungen Bau) ist anzumerken, dass der Stand der Technik im Hinblick auf die Schallemission von Baumaschinen durch die inzwischen in österreichisches Recht umgesetzte EU-Richtlinie über die Begrenzung der Schallemission von einer Reihe von Baumaschinen und die EU-Richtlinie über die Begrenzung bzw. Vorschreibung der Angabe der Schallemission von einer Reihe von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen beschrieben wird. Es ist daher darzustellen, wie die zum Einsatz kommenden Baumaschinen diese Grenzwerte einhalten.

Landschaftsbild

(M 6/4, Landschaftsbild-Landschaftsstruktur; UVE Bericht)

In der Einlage Landschaftsbild-Landschaftsstruktur wird für jeden der 22 ausgewählten Teilräume eine Beschreibung der Auswirkungen hinsichtlich Beeinträchtigung von Landschaftselementen und Freizeiteinrichtungen, Struktur, Sichtbeziehungen sowie Identifikation angeführt. Die Eingriffsintensität in den Teilräumen wird im Kap. 6, in der Matrix Landschaftsbild und -struktur der Teilräume mittels 4 Stufen bewertet. Es werden keine Angaben gemacht, nach welchen Kriterien bei der Einstufung eines Teilraumes in eine der 4 Stufen der Bewertungsskala vorgegangen wurde. Die Einstufung ist jedoch ohne diese Angaben nicht für jeden der Teilräume eindeutig nachvollziehbar. So sind z. B. die Auswirkungen der Lärmschutzwand auf das Landschaftsbild nicht plausibel dargestellt: Vom Bahnhof Kierling bis zum Tunnelportal sind beidseitig Lärmschutzwände vorgesehen, ebenso an beiden Seiten der Brückenanlage (S. 135, Kap. 3.1.2.1). Bei der Beschreibung wie auch der Bewertung der Eingriffsintensität in das Landschaftsbild werden diese jedoch für einige Teilräume nicht mehr erwähnt. Ebenso ist die Darstellung möglicher Auswirkungen der Trasse selbst und des Durchstichs in Zusammenhang mit der Uferwand nicht nachvollziehbar. Angaben zum angewandten Bewertungsschlüssel sind nachzureichen.

In der UVE Seite 68 wird festgestellt, dass die Blickbeziehungen entlang der Umfahrungsstraße auf die Umgebung nur eingeschränkt möglich sind, da ein Großteil der Strecke im Einschnitt oder im Tunnel geführt wird. Aus den Plänen (Landschaftsökologische Begleitplanung; 5.2 Lageplan, 5.3 Charakteristische Querprofile) geht jedoch nicht hervor, welche Abschnitte der Strecke in einem Einschnitt und wie tief diese geführt werden. Eine detaillierte Darstellung der Straßenführung ist jedoch zur Beurteilung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild unbedingt erforderlich.

Auf Seite 8 (Einlage Umweltwirkung Bau) wird angeführt, dass sich durch frühzeitige Umlegung des Durchstichs während der Bauphase und das darauffolgende frühzeitige Einwachsen der Uferzonen ein lokal wirksamer Sichtschirm für die Bauphase ausbildet. Es ist nicht nachvollziehbar, wie der Bewuchs der Uferzone eine Verbes-

serung des Landschafts- bzw. Ortsbildes der Großbaustelle an der Trasse selbst herbeiführen soll.

Lebensräume

(M 6/4, Landschaftsbild-Landschaftsstruktur; M 6/6, Ökologie; UVE Bericht)

Im Rahmen der Bewertung der Auswirkungen von Maßnahmen auf Anhang II-Arten (Kap. 3.7., Beeinflussung von Natura 2000-Gebieten) werden nur die Rotbauchunke und der Kammmolch angeführt. Die Auswirkungen auf die übrigen Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie (92/43/EWG), die im Projektgebiet möglicherweise vorkommen, fehlen.

Der prioritäre Lebensraumtyp 91E0 (Erlen-Eschen-Auwald) nach Anhang I der FFH-Richtlinie wird durch das Projekt beeinflusst. In der weiteren Beschreibung wird lediglich angeführt, dass dieser Lebensraumtyp im durchstichbegleitenden Ufergehölzsaum und tangierten Weidenaubereich vorkommt. Es ist jedoch zusätzlich darzustellen, welche Art von Beeinträchtigungen für diesen Lebensraumtypen durch die geplanten Maßnahmen zu erwarten sind. Ebenso ist dies für die übrigen Lebensraumtypen des Anhangs 1, die im Untersuchungsraum vorkommen, anzuführen.

Generell ist die Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Lebensräume unzureichend. Auf den Seiten 103 bis 115 (Einlage Ökologie) werden die Eingriffe nur sehr pauschal und oberflächlich skizziert. In der UVE fehlt eine Darstellung der zu erwartenden Randeffekte, die durch das Vorhaben auf die benachbarten Au-Lebensräume ausgeübt werden. Unter diese Randeffekte sind die Auswirkungen einer Änderung des Mikroklimas, Förderung von Konkurrenten, Prädatoren und Parasiten der biotoptypischen Arten, Schadstoffeintrag und Störungen einzuordnen. Eingegangen wird lediglich auf den Faktor ‚Lärm‘, die entsprechende Darstellung ist jedoch unzureichend. Die Aussage auf Seite 13 (Einlage Ökologie), die Trasse „tangiere“ das Natura 2000-Gebiet Wienerwald-Thermenregion „kleinräumig“, ist angesichts des dargestellten Flächenverbrauchs nicht verständlich. Die durch Randeffekte beeinflusste Fläche im Gebiet der Klosterneuburger Au, insbesondere im betroffenen Natura 2000-Gebiet beim Martinsteg, reicht weit über das vom Vorhaben unmittelbar betroffene Gebiet hinaus. Es ist daher eine umfassende Darstellung der zu erwartenden Randeffekte nachzureichen. Die voraussichtlich betroffenen Flächen sind im Lageplan zu kennzeichnen. Die Auswirkungen auf die Biotopqualität sind abzuschätzen und nachvollziehbar darzustellen.

Wie bereits oben erwähnt fehlen für den Lebensraum Wald Angaben zu immissionsökologischen Untersuchungen. Die wiederholte Aussage, dass Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten nicht „zu erwarten sind“ (z. B. Einlage Ökologie, S. 107, oder allgemein in der Einlage UVE, S. 22), ist aufgrund fehlender Angaben nicht nachvollziehbar. Sie steht überdies nicht im Einklang mit der Feststellung in der Einlage Landschaftsbild – Landschaftsstruktur, wonach fehlende Messdaten die Auswirkungen von Schadstoffen auf die Forstwirtschaft nicht quantifizierbar machen. Ebenso ist die Aussage, dass im ökologisch besonders wertvollen Abschnitt 6 des Vorhabens „eine Beeinträchtigung der Vegetation durch Schadstoffe nur im unmittelbaren Nahbereich zu befürchten ist“ (Einlage Ökologie, S. 112), ohne nähere Angaben unzureichend. Entsprechende, über die gesamte UVE durchgängige Angaben auf Grundlage eines klar abgegrenzten Untersuchungsraumes sind nachzureichen.

Tiere

(M 6/4, Landschaftsbild-Landschaftsstruktur; M 6/6, Ökologie; UVE Bericht)

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Tiere sind nur unzureichend dargestellt. Insbesondere fehlen Abschätzungen darüber, wie sich die Randeffekte auf die Zoozönosen auswirken werden, welche Eindringtiefe angenommen werden muss, welche Arten besonders betroffen sind und wie sich das Wegfallen der puffernden Kastanienalleereihen auswirken wird. Der Eintrag von Schadstoffen, insbesondere Staub, wird in seiner Auswirkung auf die Zoozönosen der Augebiete weder als Faktor angeführt noch in seiner Dimensionierung abgeschätzt. Die Öffnung der geschlossenen Waldbestände und die damit verbundene Auswirkung der Änderung des Mikroklimas, insbesondere in Hinblick auf den auentypischen Faktor Feuchtigkeit, wird ebenso nicht dargestellt wie die Folgen auf bestimmte Indikator-Tierarten oder Artengruppen. Eine umfassende Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere ist daher nachzureichen.

Gewässerökologie

(M 6/4, Landschaftsbild-Landschaftsstruktur; M 6/6, Ökologie; UVE Bericht)

Dass der Verlust eines bedeutenden Feuchtbiotops keine Auswirkungen auf die in diesem Raum vorkommenden Amphibien hat, ist nicht nachvollziehbar und daher klarzustellen. Die Zerstörung eines als Amphibienlaichgewässers dienenden Altarmes ist aus ökologischer Sicht kritisch zu beurteilen, da temporäre Laichgewässer im Untersuchungsgebiet entgegen den Aussagen der vorliegenden Unterlagen spärlich, vorhanden sind.

Boden

(M 6/4, Landschaftsstruktur; M 6/6, Ökologie; UVE Bericht)

In den vorliegenden Unterlagen fehlen Angaben über die allfällige zusätzliche Belastung von Böden und Nutzpflanzen mit verkehrsverursachten Schadstoffen durch den Betrieb des Vorhabens, insbesondere jenen, die ein toxikologisches bzw. ökotoxikologisches Potenzial besitzen. Diese sind zu ergänzen.

Luft

(M 6/11, Luftgüte; UVE Bericht)

Bei der Betrachtung der Auswirkungen sind nicht nur die Abgasemissionen in die Überlegungen einzubeziehen, sondern auch andere verkehrsbedingte Emissionen sowie gegebenenfalls die Wiederaufwirbelung.

Eine übersichtliche (idealerweise kartenförmige) Darstellung der erwarteten Gesamtbelastung, aus der auch die Lage der wesentlichen Rezeptoren ersichtlich sein sollte, ist zumindest für NO₂ und nach Möglichkeit für Schwebestaub zu erstellen.

Mensch

(Einlage Umweltmedizin)

Da u.a. die Lage der im Abschnitt Luftgüte beurteilten Aufpunkte nicht klar ist, sind die auf dem Luftgütegutachten aufbauenden Ausführungen teilweise nicht nachvollziehbar.

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

Landschaftsbild

(M 6/4, Landschaftsbild-Landschaftsstruktur; M6/5. Landschaftsökologische Begleitplanung; UVE Bericht)

Maßnahmen zur Verminderung der Auswirkungen werden in der Einlage Landschaftsbild-Landschaftsstruktur kurz und pauschal und mit empfehlendem Charakter aufgelistet. Im Technischen Bericht zur landschaftsökologischen Begleitplanung werden die Maßnahmen ausführlicher dargestellt. Die Darstellungen der erwähnten Einlagen sind jedoch uneinheitlich und in ihren Aussagen nicht übereinstimmend. So geht z. B. aus der Matrix zur Darstellung der Gesamtbelastung hervor, dass der Einsatz teilweise transparenter Lärmschutzwände als Maßnahme eine „mittlere“ positive Wirkung hat. Im Technischen Bericht wird festgestellt, dass transparente Elemente wenigstens die oberen Abschnitte der Holzpaneele regelmäßig durchbrechen sollten und weiters, dass eine durchgehende Gestaltung nicht möglich ist, weil Glas die Lärmemissionen nicht absorbiert, sondern nur reflektiert. Einerseits sollen durch eine transparente Gestaltung der Lärmschutzwände die Auswirkungen auf das Landschaftsbild minimiert werden und andererseits ist der Einsatz transparenter Elemente aus lärmtechnischer Sicht nicht sinnvoll. Auch die Aussagen zu weiteren Maßnahmen zur Minimierung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind teilweise unklar. Somit ist die in Kap. 8 dargestellte Gesamtbelastung ebenfalls nicht nachvollziehbar. Eine sachgemäße und plausible Beschreibung der konkreten Maßnahmen sowie eine darauf aufbauende Beurteilung der Gesamtbelastung sind daher nachzureichen.

Lebensräume

(M 6/4, Landschaftsbild-Landschaftsstruktur; M 6/5, Landschaftsökologische Begleitplanung; M 6/6, Ökologie; UVE Bericht)

Da die Auswirkungen des Vorhabens auf die betroffenen Lebensräume nur unzureichend dargestellt werden, ist unklar, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen geeignet sind, „*schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens*“ (UVP-G 2000 § 1 Abs. 1 Z 2) zu verringern. Viele der Zielsetzungen, die durch die vorgeschlagenen Maßnahmen erreicht werden sollen, erscheinen in sich widersprüchlich und in ihrer ökologischen Zweckmäßigkeit nicht nachvollziehbar dargestellt. So wird einerseits eine „amphibiensichere Absperrung der Trasse“ (Einlage Landschaftsökologische Begleitplanung, S. 5) vorgeschlagen, andererseits sollen vollständig von Verkehrsbauten isolierte Absetzbecken, die Streusalz-belastete Straßenabwässer auffangen sollen, als „Feuchtbiotope“ (S. 9) ausgestaltet werden und als Trittsteine fungieren. Derart gestaltete Absetzbecken tragen durch ihre Attraktivität allenfalls als Sink-Lebensräume dazu bei, die Amphibiendichte in den umliegenden Rest-Augebieten weiter zu verringern.

Die beschriebenen Maßnahmen für den Bereich des Lebensraumes Wald haben den Charakter von Empfehlungen und Vorschlägen (z. B. Einlage ‚Umweltverträglichkeitserklärung‘, S. 71). Um gegebenenfalls die verbleibende Gesamtbelastung zu vermindern, sind jedoch geeignete Maßnahmen detailliert zu beschreiben, sodass eine konkrete Umsetzung erwartet werden kann.

Tiere

(M 6/4, Landschaftsbild-Landschaftsstruktur; M 6/5, Landschaftsökologische Begleitplanung; M 6/6, Ökologie; UVE Bericht)

Dass die vorgeschlagenen Maßnahmen die Lebensbedingungen der Tiere im Untersuchungsraum verbessern, ist nicht plausibel dargestellt. Die vorgeschlagenen Begrünungs- und Bepflanzungsmaßnahmen sind aus ökologischer Sicht ungeeignet, da viele wertgebende Tierarten in einem Auegebiet auf bestimmte frühe Sukzessionsstadien angewiesen sind. Solche Pionierstandorte werden durch die Hochwässer immer wieder neu geschaffen, eine Begrünung bewirkt daher gegenteilige Effekte. Die Schaffung von „Trittsteinen“ und attraktiven Lebensräumen im Bereich der Trasse ist ebenso als fragwürdig zu beurteilen, da solche Strukturen Tierarten aus der unmittelbar angrenzenden Auen-Wildnis anziehen und der Gefahr des Straßentodes aussetzen. Adäquate Maßnahmen, die die Auswirkungen auf die Tiere minimieren, müssten die naturnahen Flächen von den negativen Einflüssen durch die Trasse abschirmen. Solche Maßnahmen werden aber nicht vorgeschlagen. Weiters werden für den entscheidenden Eingriff, den Lebensraumverlust der Tiere aufgrund der Rodung im Natura 2000-Gebiet, keine Ersatz- oder Ausgleichsmaßnahmen dargestellt.

Gewässerökologie

(M 6/4, Landschaftsbild-Landschaftsstruktur; M 6/5, Landschaftsökologische Begleitplanung; M 6/6, Ökologie; UVE Bericht)

Ein ausführliches Konzept hinsichtlich möglicher Restrukturierungsmaßnahmen des Durchstiches und hinsichtlich anderer allfälliger Kompensationsmaßnahmen (z. B. Dynamisierung, Gewässervernetzung,...) ist nicht vorhanden und muss jedenfalls nachgereicht werden.

Außerdem steht der Hinweis auf die Errichtung von Ufermauern in Widerspruch zur geplanten ökologisch ausgerichteten Neugestaltung des Durchstiches, die allerdings nur sehr unscharf beschrieben ist. Eine entsprechende Klarstellung ist erforderlich.

Boden

(M 6/4, Landschaftsstruktur; M 6/6, Ökologie; UVE Bericht)

In den vorliegenden Unterlagen fehlen Angaben über allfällige notwendige Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung von Schadstoffwirkungen des Straßenverkehrs auf Böden und Nutzpflanzen. Diese sind zu ergänzen.

3. Empfehlungen

3.1. zu: Beschreibung der möglicherweise vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt

Tiere

(M 6/4, Landschaftsbild-Landschaftsstruktur; M 6/6, Ökologie; UVE Bericht)

Neben den Unterlagen in der UVE liegt noch weiteres identifiziertes Material von den Indikatorgruppen Spinnen (Araneae), Hundertfüßler (Chilopoda), Doppelfüßler (Diplopoda), Kurzflügelkäfer (Staphylinidae) und Landasseln (Isopoda terrestria) vor.

Unter anderem konnte im Natura 2000-Gebiet am Standort Martinsteg (Abschnitt 6) der Hundertfüßler *Lithobius microps* erstmalig in Österreich nachgewiesen werden. Es wird empfohlen, auch dieses Material zur Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere zu nutzen.

Zur Methodik der Vogelkartierung wären Angaben über den Erhebungsaufwand, etwa über die Anzahl der Begehungen, wünschenswert.

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

Landschaftsbild

(M 6/4, Landschaftsbild-Landschaftsstruktur; UVE Bericht)

Die Darstellung der Ist-Situation ist sehr detailliert. Zur besseren Übersicht der Analyseergebnisse wäre jedoch die Darstellung der Teilräume und ihre Zuordnung zu den Sensibilitätsstufen in einer Matrix hilfreich.

Lebensräume

(M 6/4, Landschaftsbild-Landschaftsstruktur; M 6/6, Ökologie; UVE Bericht)

Art. 6 der FFH-Richtlinie (92/43/ EWG) fordert eine Prüfung auf Verträglichkeit (Art. 6 Abs 3: *Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder in Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigen können, erfordern eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für diese Gebiet festgelegten Erhaltungszielen*).

In Artikel 6 Absätze 3 und 4 ist ein Stufenverfahren für die Prüfung von Plänen und Projekten auf Verträglichkeit festgelegt.

- a) Die erste Stufe dieses Verfahrens besteht aus eine Prüfung auf Verträglichkeit der mit den für diese Gebiet festgelegten Erhaltungszielen.
- b) Die zweite Stufe betrifft die Entscheidung der zuständigen einzelstaatlichen Behörde.
- c) Die dritte Stufe greift dann, wenn trotz negativer Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung vorgeschlagen wird, einen Plan oder ein Projekt nicht abzulehnen.

Da das Projekt zwei Natura 2000-Gebiete betrifft, sollte nach den Vorgaben der FFH-Richtlinie vorgegangen werden.

Mensch

(Einlage Umweltmedizin)

Die in Dockery and Pope (1994) angegebenen Umrechnung von TSP auf PM10 ist sicherlich nicht für österreichische Verhältnisse anwendbar. Damit sind auch die Annahmen über die Einhaltung des PM10-Grenzwertes nicht nachvollziehbar (andererseits sei auch erwähnt, dass das Jahr 1996 auf Grund seiner außerordentlich hohen Schwebstaubbelastung sicherlich nicht als repräsentativ angesehen werden kann, sondern eher im Sinne einer ‚Worst-Case-Abschätzung‘).

Die Aussage, dass '... Perzentilwerte eher den realen Bedingungen entsprechen und der 98-Perzentilwert ungefähr dem HMW ' entspreche (Abschnitt 2.3.1, 1. Absatz), ist

nicht nachvollziehbar (und steht nicht mit der derzeitigen österr. Rechtslage in Einklang).

Erschütterungen

(Mappe 6/14, Erschütterungs- und Körperschallimmissionen)

In Kapitel 4.3.1 wird vorgeschlagen an einem „repräsentativen Messpunkt“ im Bereich der jeweiligen Vortriebsarbeiten ein Messsystem zu betreiben um Schwellwert-Überschreitungen zu erfassen. Es wäre zweckmäßig, wenn zur Auswahl des jeweiligen Messpunkts nähere Angaben gemacht würden. In Punkt 8 sind zwar Kontrollmessungen hinsichtlich Erschütterungs- und Körperschallimmissionen vorgeschlagen, es wäre aber zweckmäßig geeignete Kontrollmesspunkte anzuführen.

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

Altlasten

(UVE Bericht)

Da zusätzlich zu bekannten Ablagerungen und Altstandorten auch weitere Bereiche mit Ablagerungen und verunreinigtem Untergrund mit erheblichen Schadstoffgehalt angetroffen werden können, wären für Arbeiten in den verunreinigten Bereichen entsprechende Arbeitsschutzmaßnahmen zu treffen und Entsorgungskonzepte zu erstellen. Da nach Fertigstellung der Straße überbaute Ablagerungen und verunreinigte Untergrundbereiche nicht mehr oder nur erschwert zugänglich sind, wären für die Untergrundbereiche, die von den für die Errichtung des Bauwerkes erforderlichen Aushubmaßnahmen nicht betroffenen sind, entsprechende Sanierungs- oder Sicherungsmaßnahmen vorzusehen.

In Trassenbereichen, die Ablagerungsbereiche oder verunreinigte Untergrundbereiche berühren, wäre nachzuweisen, dass durch die Straßenentwässerung kein erhöhter Schadstoffeintrag in den Untergrund verursacht werden kann.

Für den Bundesminister

Dr. Wolfgang Struwe