

## **Umweltverträglichkeitsprüfung**

**Land NÖ;  
B233 Umfahrung Zwölfaxing**

### **ANHANG**

**fachliche Auseinandersetzung mit den  
eingelangten Stellungnahmen/Einwendungen**

Land NÖ; B233 Umfahrung Zwölfaxing,  
fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen/Einwendungen

**Auflistung Stellungnahmen/Einwendungen**

lfd. Nr.	Nachname	Vorname	Titel	PLZ	Ort	Straße	Nr.	Lärmschutz	Luftreinhaltechnik	Umwelthygiene	Altlasten	Elektrotechnik	Naturschutz	Raumplanung/ Landschaftsbild	Forst- u. Jagdökologie	Landwirtschaft u. Boden	Wasserbautechnik	Verkehrstechnik
1	AUSTRIAN POWER GRID			1220	Wien	Wagramer Straße	19					X						
2	ADLER	Josef		2322	Zwölfaxing	?	?	X	X	X				X	X	X		X
2	BUXKANDL	Walter		2322	Zwölfaxing	?	?	X	X	X				X	X	X		X
3	DIRNBERGER	Gernot		2322	Zwölfaxing	Holzweg	15a	X	X	X			X	X				X
3	FISCHER	Erna	Mag.	2322	Zwölfaxing	Holzweg	17b	X	X	X			X	X				X
3	FISCHER	Otto	Dr.	2322	Zwölfaxing	Holzweg	17b	X	X	X			X	X				X
3	FISCHER	Axel		2322	Zwölfaxing	Holzweg	17b	X	X	X			X	X				X
3	FRANK	Christine	Dr.	2322	Zwölfaxing	Awarenfeldsiedlung	4	X	X	X			X	X				X
3	HAFNER	Dusan		2322	Zwölfaxing	Awarenfeldsiedlung	2	X	X	X			X	X				X
3	HAFNER	Silvia		2322	Zwölfaxing	Awarenfeldsiedlung	2	X	X	X			X	X				X
4	HÖPPEL	Silke	Mag.	2322	Zwölfaxing	Himberger Straße	15	X	X	X				X	X			X
5	HÖPPEL	Ute K.	Mag. (FH)	2322	Zwölfaxing	Schwechater Straße	2	X	X	X				X	X			X
6	HÖPPEL	Thomas		2322	Zwölfaxing	Himberger Straße	7	X	X	X				X		X		X
6	HÖPPEL	Silvia		2322	Zwölfaxing	Himberger Straße	7	X	X	X				X		X		X
6	HÖPPEL	Elisabeth		2322	Zwölfaxing	Himberger Straße	7	X	X	X				X		X		X
7	HÖPPEL	Josef	Dipl.-Ing.	2322	Zwölfaxing	Himberger Straße	15	X	X	X			X	X	X	X	X	X
8	HÖPPEL	Elke	Dipl.-Ing.	2322	Zwölfaxing	Himberger Straße	15	X	X	X				X	X	X		
2, 9	HÖPPEL-KÜRNER	Elfriede		2322	Zwölfaxing	Himberger Straße	15	X	X	X				X	X			X
10	JANECEK	Josefine		2333	Leopoldsdorf	Schulgasse	6/3									X		
11	KARPF	Karin		2325	Velm bei Himberg	Velmerstraße	67	X	X	X	X			X	X	X	X	X

Land NÖ; B233 Umfahrung Zwölfaxing,  
fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen/Einwendungen

3	KEGLOVITS	Franz		2322	Zwölfaxing	Awarenfeldsiedlung	4	X	X	X			X	X				X
3	KRIEGER	Horst	Mag.	2322	Zwölfaxing	Anton Jäger-Straße	5	X	X	X			X	X				X
3	KRIEGER	Sabine	Mag.	2322	Zwölfaxing	Anton Jäger-Straße	5	X	X	X			X	X				X
2, 12	KRONTHALER	Maria		2322	Zwölfaxing	Rabengasse	3	X	X	X				X	X			X
2	KRÖSS	Elke		2322	Zwölfaxing	?	?	X	X	X				X	X	X		X
2, 13	LETH	Jutta	Dr.	2322	Zwölfaxing	Schwechater Straße	90	X	X	X				X		X		X
13	LETH	Marlene		2323	Zwölfaxing	Schwechater Straße	9	X	X	X				X		X		X
14	MICHOR	Elfriede		2322	Zwölfaxing	Otto Lenzenhofer Str.	11- 15/2/5	X	X	X				X				X
3	PETZ	Emmerich		2322	Zwölfaxing	Feldstraße	33	X	X	X				X	X			X
15	ROTH	Leopold		2322	Zwölfaxing	Schwechater Straße	3										X	X
16	SAVEL	Rudolf	Dipl.-Päd, OSR Ing	?	?	?	?											X
2	SCHÄFER	Theo	Dr.	2322	Zwölfaxing	?	?	X	X	X				X	X	X		X
17	SCHIEFER	Maria		2326	Lanzendorf	Untere Hauptstraße	60							X				X
18	SCHIEFER	Josef sen.		2326	Lanzendorf	Untere Hauptstraße	60		X					X		X		X
19	SCHIEFER	Josef jun.		2326	Lanzendorf	Untere Hauptstraße	60		X					X		X		
3	SCHUCH	Dieter	Dipl.-Ing.	2322	Zwölfaxing	Anton Jäger-Straße	21	X	X	X			X	X				X
3	SCHUCH	Maria	Mag.	2322	Zwölfaxing	Anton Jäger-Straße	21	X	X	X			X	X				X
2, 20	SKRDLA	Maria		2322	Zwölfaxing	Raiffeisenstraße	587	X	X	X				X	X	X		X
2	STADLER	Franz		2322	Zwölfaxing	?	?	X	X	X				X	X	X		X
2	STETTNER	Otto		2322	Zwölfaxing	?	?	X	X	X				X	X	X		X
3	STRASSER	Margarete		2322	Zwölfaxing	Holzweg	15a	X	X	X			X	X				X
2	TAFERNER	Stefan		2322	Zwölfaxing	?	?	X	X	X				X	X	X		X
3	WEBERSINK	Alex		2322	Zwölfaxing	Feldstraße	28	X	X	X			X	X				X
2	WETZAK-HELMER	Peter		2322	Zwölfaxing	?	?	X	X	X				X	X	X		X

## 1. Beurteilung durch den Sachverständigen für Lärmschutz:

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 2 der ZIB – Zwölfaxing´s initiative Bürgerinnen + Bürger - ADLER Josef, BUXKANDL Walter, HÖPPEL-KÜRNER Elfriede, KRONTHALER Maria, KRÖSS Eike, LETH Jutta Dr., SCHÄFER Theo Dr., SKRDLA Maria, STADLER Franz, STETTNER Otto, TAFERNER Stefan, WETZAK-HELMER Peter:**

Durch die im Zusammenhang mit der Umfahrung zu erwartenden Veränderungen im Straßenverkehrslärm kommt es in Zwölfaxing je nach Lage der betroffenen Wohngebiete zu Erhöhungen und Abnahmen der IST-Lärmsituation. Während es entlang der Ortsdurchfahrten von Pellendorf und Zwölfaxing zu einer Entlastung kommt, werden am zur Umfahrung weisenden Siedlungsrand Lärmzunahmen eintreten. Die Höhe der Gesamtimmission wird sich jedoch innerhalb der zulässigen Immissionshöhen Tags/Abend/Nacht von 55/50/45 dB bewegen, oder zu einer Anhebung des Bestandes von weniger als 1 dB führen. Der Anteil der Verkehrsgläusche von der Umfahrungs-trasse alleine bewirkt am lautesten Punkt eine Immissionshöhe bei Nacht von 37 dB. Dies zeigt, dass der Straßenverkehrslärm von der Trasse alleine keine kritischen Situationen erzeugen wird.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 3 von FISCHER Erna Mag., DIRNBERGER Gernot, FISCHER Otto Dr., FISCHER Axel, FRANK Christine Dr., HAFNER Dusan, HAFNER Silvia, KEGLOVITS Franz, KRIEGER Horst Mag. KRIEGER Sabine Mag., PETZ Emmerich, SCHUCH Dieter Dipl.-Ing., SCHUCH Maria Mag., STRASSER Margarete, WEBERSINK Alex:**

Durch die im Zusammenhang mit der Umfahrung zu erwartenden Veränderungen im Straßenverkehrslärm kommt es in Zwölfaxing je nach Lage der betroffenen Wohngebiete zu Erhöhungen und Abnahmen der IST-Lärmsituation. Während es entlang der Ortsdurchfahrten von Pellendorf und Zwölfaxing zu einer Entlastung kommt, werden am zur Umfahrung weisenden Siedlungsrand Lärmzunahmen eintreten. Die Höhe der Gesamtimmission wird sich jedoch innerhalb der zulässigen Immissionshöhen Tags/Abend/Nacht von 55/50/45 dB bewegen, oder zu einer Anhebung des Bestandes von weniger als 1 dB führen. Der Anteil der Verkehrsgläusche von der Umfahrungs-trasse alleine bewirkt am lautesten Punkt eine Immissionshöhe bei Nacht von 37 dB.

Daraus lässt sich eindeutig erkennen, dass der Straßenverkehrslärm von der Trasse alleine keine kritischen Situationen erzeugen wird.

Hätte man durch die Berücksichtigung des Fluglärms und/oder Bahnlärms eine nächtliche Vorbelastung von 45 dB oder höher erhalten, wär nach der Methode einer höchstzulässigen Anhebung von 1 dB eine um 6 dB unter dem Bestand liegende Zusatzbelastung zulässig. Der zulässige Eintrag würde in diesem Fall bei 39 dB beginnen. Mit dem Projekt wird aber am ungünstigsten (lautesten) Punkt ein Eintrag von 37 dB bewirkt. Damit wird insgesamt der Immissionsbeitrag von der Umfahrung auf eine schalltechnisch unkritische Höhe begrenzt.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 4 von HÖPPEL Silke Mag.:**

Durch die im Zusammenhang mit der Umfahrung zu erwartenden Veränderungen im Straßenverkehrslärm kommt es in Zwölfaxing je nach Lage der betroffenen Wohngebiete zu Erhöhungen und Abnahmen der IST-Lärmsituation. Während es entlang der Ortsdurchfahrten von Pellendorf und Zwölfaxing zu einer Entlastung kommt, werden am zur Umfahrung weisenden Siedlungsrand Lärmzunahmen eintreten. Die Höhe der Gesamtimmission wird sich jedoch innerhalb der zulässigen Immissionshöhen Tags/Abend/Nacht von 55/50/45 dB bewegen, oder zu einer Anhebung des Bestandes von weniger als 1 dB führen. Der Anteil der Verkehrsgeräusche von der Umfahrungs-trasse alleine bewirkt am lautesten Punkt eine Immissionshöhe bei Nacht von 37 dB. Daraus lässt sich eindeutig erkennen, dass der Straßenverkehrslärm von der Trasse alleine keine kritischen Situationen erzeugen wird.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 5 von HÖPPEL Ute K. Mag (FH):**

Durch die im Zusammenhang mit der Umfahrung zu erwartenden Veränderungen im Straßenverkehrslärm kommt es in Zwölfaxing je nach Lage der betroffenen Wohngebiete zu Erhöhungen und Abnahmen der IST-Lärmsituation. Während es entlang der Ortsdurchfahrten von Pellendorf und Zwölfaxing zu einer Entlastung kommt, werden am zur Umfahrung weisenden Siedlungsrand Lärmzunahmen eintreten. Die Höhe der Gesamtimmission wird sich jedoch innerhalb der zulässigen Immissionshöhen Tags/Abend/Nacht von 55/50/45 dB bewegen, oder zu einer Anhebung des Bestandes von weniger als 1 dB führen. Der Anteil der Verkehrsgeräusche von der Umfahrungs-trasse alleine bewirkt am lautesten Punkt eine Immissionshöhe bei Nacht von 37 dB. Daraus lässt sich eindeutig erkennen, dass der Straßenverkehrslärm von der Trasse alleine keine kritischen Situationen erzeugen wird.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 6 von HÖPPEL Thomas, HÖPPEL Silvia, HÖPPEL Elisabeth:**

Durch die im Zusammenhang mit der Umfahrung zu erwartenden Veränderungen im Straßenverkehrslärm kommt es in Zwölfaxing je nach Lage der betroffenen Wohngebiete zu Erhöhungen und Abnahmen der IST-Lärmsituation. Während es entlang der Ortsdurchfahrten von Pellendorf und Zwölfaxing zu einer Entlastung kommt, werden am zur Umfahrung weisenden Siedlungsrand Lärmzunahmen eintreten. Die Höhe der Gesamtimmission wird sich jedoch innerhalb der zulässigen Immissionshöhen Tags/Abend/Nacht von 55/50/45 dB bewegen, oder zu einer Anhebung des Bestandes von weniger als 1 dB führen. Der Anteil der Verkehrsgeräusche von der Umfahrungs-trasse alleine bewirkt am lautesten Punkt eine Immissionshöhe bei Nacht von 37 dB. Dies zeigt, dass der Straßenverkehrslärm von der Trasse alleine keine kritischen Situationen erzeugen wird.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 7 von HÖPPEL Josef Dipl.-Ing.:**

In den überreichten Schriftstücken werden Einwendungen bezüglich der Trassenwahl, der Vorgangsweise bei der Projektentwicklung, zu unterschiedlichen verfahrensgegenständlichen Sichtweisen und bezüglich Lärmwirkungen verschiedener Trassenvarianten vorgebracht.

Der unterfertigte SV wurde bezüglich der Lärmwirkungen der verschiedenen Trassenvarianten nicht befragt. Die Lärmauswirkungen der gegenständlichen Trasse wurden nach dem Stand der Technik ermittelt und begrenzt.

Durch die im Zusammenhang mit der Umfahrung zu erwartenden Veränderungen im Straßenverkehrslärm kommt es in Zwölfaxing je nach Lage der betroffenen Wohngebiete zu Erhöhungen und Abnahmen der IST-Lärmsituation. Während es entlang der Ortsdurchfahrten von Pellendorf und Zwölfaxing zu einer Entlastung kommt, werden am zur Umfahrung weisenden Siedlungsrand Lärmzunahmen eintreten. Die Höhe der Gesamtimmission wird sich jedoch innerhalb der zulässigen Immissionshöhen Tags/Abend/Nacht von 55/50/45 dB bewegen, oder zu einer Anhebung des Bestandes von weniger als 1 dB führen. Der Anteil der Verkehrsgeräusche von der Umfahrungs-trasse alleine bewirkt am lautesten Punkt eine Immissionshöhe bei Nacht von 37 dB. Daraus lässt sich eindeutig erkennen, dass der Straßenverkehrslärm von der Trasse alleine keine kritischen Situationen erzeugen wird.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 8 von HÖPPEL Elke Dipl.-Ing.:**

Durch die im Zusammenhang mit der Umfahrung zu erwartenden Veränderungen im Straßenverkehrslärm kommt es in Zwölfaxing je nach Lage der betroffenen Wohngebiete zu Erhöhungen und Abnahmen der IST-Lärmsituation. Während es entlang der Ortsdurchfahrten von Pellendorf und Zwölfaxing zu einer Entlastung kommt, werden am zur Umfahrung weisenden Siedlungsrand Lärmzunahmen eintreten. Die Höhe der Gesamtimmission wird sich jedoch innerhalb der zulässigen Immissionshöhen Tags/Abend/Nacht von 55/50/45 dB bewegen, oder zu einer Anhebung des Bestandes von weniger als 1 dB führen. Der Anteil der Verkehrsgeräusche von der Umfahrungs-trasse alleine bewirkt am lautesten Punkt eine Immissionshöhe bei Nacht von 37 dB. Dies zeigt, dass der Straßenverkehrslärm von der Trasse alleine keine kritischen Situationen erzeugen wird.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 9 von HÖPPEL-KÜRNER Elfriede:**

Durch die im Zusammenhang mit der Umfahrung zu erwartenden Veränderungen im Straßenverkehrslärm kommt es in Zwölfaxing je nach Lage der betroffenen Wohngebiete zu Erhöhungen und Abnahmen der IST-Lärmsituation. Während es entlang der Ortsdurchfahrten von Pellendorf und Zwölfaxing zu einer Entlastung kommt, werden am zur Umfahrung weisenden Siedlungsrand Lärmzunahmen eintreten. Die Höhe der Gesamtimmission wird sich jedoch innerhalb der zulässigen Immissionshöhen Tags/Abend/Nacht von 55/50/45 dB bewegen, oder zu einer Anhebung des

Bestandes von weniger als 1 dB führen. Der Anteil der Verkehrsgeräusche von der Umfahrungs-  
trasse alleine bewirkt am lautesten Punkt eine Immissionshöhe bei Nacht von 37 dB. Daraus lässt  
sich eindeutig erkennen, dass der Straßenverkehrslärm von der Trasse alleine keine kritischen  
Situationen erzeugen wird.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 11 von KARPf Karin:**

Die Wahl einer vom Siedlungsgebiet entfernteren Trasse wäre natürlich mit weniger Lärmschutz-  
maßnahmen ausgekommen. Das zu erfüllende Schutzziel bezüglich der Immissionseinträge in der  
Nachbarschaft ist aber für alle Varianten gleich.

Bezüglich der Veränderungen des Straßenverkehrslärms im erweiterten Untersuchungsraum durch  
die projektbedingten Veränderungen im Verkehrsfluss wird folgendes ausgeführt.

Änderungen des Verkehrslärms von Straßen im erweiterten Umfeld, die im Zusammenhang mit der  
Umfahrung entstehen, sind in gleicher Weise zu behandeln, wie jene von der Umfahrung selbst.  
Das bedeutet, dass in Bereichen, wo Schallpegelanhebungen von mehr als 1 dB zu erwarten sind,  
Maßnahmen zu setzen sind, wenn gleichzeitig der Verkehrslärm eine Schallbelastung  
Tag/Abend/Nacht von mehr als 55/50/45dB erreicht.

Nachdem die tatsächliche Anhebung erfahrungsgemäß nicht unmittelbar bei der Inbetriebnahme  
eintritt, sondern erst mit zunehmender Akzeptanz der Route und gleichzeitiger Annäherung der  
Verkehrsstärke an den Prognoselevel, sind Sofortmaßnahmen hier nicht erforderlich. Vom unter-  
fertigten SV werden in der UVP entsprechende Auflagen formuliert, die den Auslösezeitpunkt für  
die Umsetzung der Maßnahmen definieren.

Die Verringerungen von 6 dB und 3 dB im Bereich der Straßen bei Rauchenwarth und Wienerher-  
berg ergeben sich aufgrund der Änderung des Verkehrsflusses laut Verkehrsuntersuchung. Die  
Änderung betrifft gering (DTV 2.500 Kfz/t) bis mäßig (DTV 6.000 Kfz/t) belastete Straßenzüge,  
sodass in der Folge im stärker belasteten Verkehrsnetz nur mehr geringe bis marginale Auswir-  
kungen auftreten.

Bezüglich der Prognosesicherheit wird auf die Stellungnahme des Verkehrssachverständigen ver-  
wiesen.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 12 von KRONTHALER Maria:**

Durch die im Zusammenhang mit der Umfahrung zu erwartenden Veränderungen im Straßenver-  
kehrslärm kommt es in Zwölfaxing je nach Lage der betroffenen Wohngebiete zu Erhöhungen und  
Abnahmen der IST-Lärmsituation. Während es entlang der Ortsdurchfahrten von Pellendorf und  
Zwölfaxing zu einer Entlastung kommt, werden am zur Umfahrung weisenden Siedlungsrand  
Lärmzunahmen eintreten. Die Höhe der Gesamtimmission wird sich jedoch innerhalb der zulässi-  
gen Immissionshöhen Tags/Abend/Nacht von 55/50/45 dB bewegen, oder zu einer Anhebung des

Bestandes von weniger als 1 dB führen. Der Anteil der Verkehrsgeräusche von der Umfahrungs-  
trasse alleine bewirkt am lautesten Punkt eine Immissionshöhe bei Nacht von 37 dB. Dies zeigt,  
dass der Straßenverkehrslärm von der Trasse alleine keine kritischen Situationen erzeugen wird.  
Beim IST-Zustand blieben Flug- und Bahnlärm unberücksichtigt. Es wurde daher die IS- Lärmsitua-  
tion niedriger angesetzt, als sie tatsächlich ist. Diese Vorgangsweise hat im gegenständlichen Fall  
einen positiven Effekt in Bezug auf den Nachbarschaftsschutz.

Hätte man durch die Berücksichtigung des Fluglärms und oder Bahnlärms eine nächtliche Vorbe-  
lastung von 45 dB oder höher erhalten, wär nach der Methode einer höchstzulässigen Anhebung  
von 1 dB eine um 6 dB unter dem Bestand liegende Zusatzbelastung zulässig. Der zulässige Ein-  
trag würde in diesem Fall bei 39 dB beginnen. Mit dem Projekt wird aber am ungünstigsten (lautes-  
ten) Punkt ein Eintrag von 37 dB bewirkt. Damit wird insgesamt der Immissionseintrag von der Um-  
fahrung auf eine schalltechnisch unkritische Höhe begrenzt.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 13 von LETH Jutta, Dr. und LETH Marlene:**

Zu der, den Lärm betreffenden Passage der Stellungnahme wird folgendes ausgeführt:

Durch die im Zusammenhang mit der Umfahrung zu erwartenden Veränderungen im Straßenver-  
kehrslärm kommt es in Zwölfaxing je nach Lage der betroffenen Wohngebiete zu Erhöhungen und  
Abnahmen der IST-Lärmsituation. Während es entlang der Ortsdurchfahrten von Pellendorf und  
Zwölfaxing zu einer Entlastung kommt, werden am zur Umfahrung weisenden Siedlungsrand  
Lärmzunahmen eintreten. Die Höhe der Gesamtimmission wird sich jedoch innerhalb der zulässi-  
gen Immissionshöhen Tags/Abend/Nacht von 55/50/45 dB bewegen, oder zu einer Anhebung des  
Bestandes von weniger als 1 dB führen. Der Anteil der Verkehrsgeräusche von der Umfahrungs-  
trasse alleine bewirkt am lautesten Punkt eine Immissionshöhe bei Nacht von 37 dB. Die zeigt,  
dass der Straßenverkehrslärm von der Trasse alleine keine kritischen Situationen erzeugen wird.  
Beim IST-Zustand blieben Flug- und Bahnlärm unberücksichtigt. Es wurde daher die IST- Lärmsi-  
tuation niedriger angesetzt, als sie tatsächlich ist. Diese Vorgangsweise hat im gegenständlichen  
Fall einen positiven Effekt in Bezug auf den Nachbarschaftsschutz.

Hätte man durch die Berücksichtigung des Fluglärms und/oder Bahnlärms eine nächtliche Vorbe-  
lastung von 45 dB oder höher erhalten, wäre nach der Methode einer höchstzulässigen Anhebung  
von 1 dB eine um 6 dB unter dem Bestand liegende Zusatzbelastung zulässig. Der zulässige Ein-  
trag würde in diesem Fall bei 39 dB beginnen. Mit dem Projekt wird aber am ungünstigsten (lautes-  
ten) Punkt ein Eintrag von 37 dB bewirkt. Damit wird insgesamt der Immissionseintrag von der Um-  
fahrung auf eine schalltechnisch unkritische Höhe begrenzt.



**zur Stellungnahme lfd. Nr. 14 von MICHOR Elfriede:**

Zu der, den Lärm betreffenden Passage der Stellungnahme wird folgendes ausgeführt:

Durch die im Zusammenhang mit der Umfahrung zu erwartenden Veränderungen im Straßenverkehrslärm kommt es in Zwölfaxing je nach Lage der betroffenen Wohngebiete zu Erhöhungen und Abnahmen der IST-Lärmsituation. Während es entlang der Ortsdurchfahrten von Pellendorf und Zwölfaxing zu einer Entlastung kommt, werden am zur Umfahrung weisenden Siedlungsrand Lärmzunahmen eintreten. Die Höhe der Gesamtimmission wird sich jedoch innerhalb der zulässigen Immissionshöhen Tags/Abend/Nacht von 55/50/45 dB bewegen, oder zu einer Anhebung des Bestandes von weniger als 1 dB führen. Der Anteil der Verkehrsgeräusche von der Umfahrungs-trasse alleine bewirkt am lautesten Punkt eine Immissionshöhe bei Nacht von 37 dB. Die zeigt, dass der Straßenverkehrslärm von der Trasse alleine keine kritischen Situationen erzeugen wird.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 20 von SKRDLA Maria:**

Zu der, den Lärm betreffenden Passage der Stellungnahme wird folgendes ausgeführt:

Durch die im Zusammenhang mit der Umfahrung zu erwartenden Veränderungen im Straßenverkehrslärm kommt es in Zwölfaxing je nach Lage der betroffenen Wohngebiete zu Erhöhungen und Abnahmen der IST-Lärmsituation. Während es entlang der Ortsdurchfahrten von Pellendorf und Zwölfaxing zu einer Entlastung kommt, werden am zur Umfahrung weisenden Siedlungsrand Lärmzunahmen eintreten. Die Höhe der Gesamtimmission wird sich jedoch innerhalb der zulässigen Immissionshöhen Tags/Abend/Nacht von 55/50/45 dB bewegen, oder zu einer Anhebung des Bestandes von weniger als 1 dB führen. Der Anteil der Verkehrsgeräusche von der Umfahrungs-trasse alleine bewirkt am lautesten Punkt eine Immissionshöhe bei Nacht von 37 dB. Die zeigt, dass der Straßenverkehrslärm von der Trasse alleine keine kritischen Situationen erzeugen wird.

Beim IST-Zustand blieben Flug- und Bahnlärm unberücksichtigt. Es wurde daher die IS- Lärmsituation niedriger angesetzt, als sie tatsächlich ist. Diese Vorgangsweise hat im gegenständlichen Fall einen positiven Effekt in Bezug auf den Nachbarschaftsschutz.

Hätte man durch die Berücksichtigung des Fluglärms und oder Bahnlärms eine nächtliche Vorbelastung von 45 dB oder höher erhalten, wär nach der Methode einer höchstzulässigen Anhebung von 1 dB eine um 6 dB unter dem Bestand liegende Zusatzbelastung zulässig. Der zulässige Eintrag würde in diesem Fall bei 39 dB beginnen. Mit dem Projekt wird aber am ungünstigsten (lautesten) Punkt ein Eintrag von 37 dB bewirkt. Damit wird insgesamt der Immissionseintrag von der Umfahung auf eine schalltechnisch unkritische Höhe begrenzt.

## **2. Beurteilung durch den Sachverständigen für Luftreinhaltetechnik:**

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 2 der ZIB – Zwölfaxing´s initiative Bürgerinnen + Bürger - ADLER Josef, BUXKANDL Walter, HÖPPEL-KÜRNER Elfriede, KRONTHALER Maria, KRÖSS Eike, LETH Jutta Dr., SCHÄFER Theo Dr., SKRDLA Maria, STADLER Franz, STETTNER Otto, TAFERNER Stefan, WETZAK-HELMER Peter:**

Aus der Einwendung ist folgender Teil relevant für das Fachgebiet Luftreinhaltetechnik

*Seite 2 unten ... Sie erhöht die Lärm und Schadstoffbelastung für die anrainende und erholungssuchenden Bevölkerung*

Dazu ist wie folgt anzumerken: Aufgrund der Führung der Trasse kommt es bei einem Großteil der Anrainer zu Entlastungen. Zunahmen im irrelevanten Ausmaß gem. IG-L ergeben sich ausschließlich im Bereich der Zulaufstecken, wie z.B. der L150 (Himberg Gutenhof 12).

Die Belastungen für Erholungssuchende (ev. Spaziergänger im Bereich der neuen Trasse) liegen auch trassennah unterhalb der zulässigen Grenzwerte für Kurzzeitmittelwerte.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 3 von FISCHER Erna Mag., DIRNBERGER Gernot, FISCHER Otto Dr., FISCHER Axel, FRANK Christine Dr., HAFNER Dusan, HAFNER Silvia, KEGLOVITS Franz, KRIEGER Horst Mag. KRIEGER Sabine Mag., PETZ Emmerich, SCHUCH Dieter Dipl.-Ing., SCHUCH Maria Mag., STRASSER Margarete, WEBERSINK Alex:**

Aus der Einwendung ist folgender Teil relevant für das Fachgebiet Luftreinhaltetechnik:

*Seite 1 unten: ..• erhöht sie die Lärm-, Staub- und Abgasbelastung! für die ohnehin schon schwer durch den Flugverkehr belastete Bevölkerung (eine Tatsache die nirgendwo berücksichtigt wurde!),*

Dazu ist wie folgt anzumerken: Aufgrund der Führung der Trasse kommt es bei einem Großteil der Anrainer zu Entlastungen. Zunahmen im irrelevanten Ausmaß gem. IG-L ergeben sich ausschließlich im Bereich der Zulaufstecken, wie z.B. der L150 (Himberg Gutenhof 12).

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 4 von HÖPPEL Silke Mag.:**

Aus der Einwendung ist folgender Teil relevant für das Fachgebiet Luftreinhaltetechnik:

*Seite 1 unten: Die Trasse ist zu nahe am Ort. Sie wird eine Zerstörung und Verminderung unseres Naherholungsgebietes bewirken, unsere Lärm- und Schadstoffbelastung erhöhen und. Den Lebenswert trassennaher Bewohner entscheidend vermindern. Dies führt zu einer Entwertung trassennaher Wohnliegenschaften.*

Dazu ist wie folgt anzumerken: Aufgrund der Führung der Trasse kommt es bei einem Großteil der Anrainer zu Entlastungen. Zunahmen im irrelevanten Ausmaß gem. IG-L ergeben sich ausschließlich im Bereich der Zulaufstecken, wie z.B. der L150 (Himberg Gutenhof 12).

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 5 von HÖPPEL Ute K. Mag (FH):**

Diese Einwendung deckt sich mit Stellungnahme Nr. 4. Auf deren Beantwortung wird verwiesen.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 6 von HÖPPEL Thomas, HÖPPEL Silvia, HÖPPEL Elisabeth:**

Diese Stellungnahmen beziehen sich auf allgemeine Bedenken zu Schadstoff- und CO<sub>2</sub> Belastungen verursacht durch das Projekt. An der Adresse der Einwender (Himbergerstraße 7, Zwölfaxing) wird sich gemäß Verkehrsprognose das Verkehrsaufkommen und somit auch die Luftschadstoffbelastung verringern. Zur CO<sub>2</sub> Betrachtung ist zu sagen, dass basierend auf den großräumigen Verkehrsverlagerungen gemäß UVE-Fachbericht Verkehr sogar einen Reduktion der Fahrleistung gegenüber der Nullvariante ermittelt wurde. Bei kleinräumiger Betrachtung kommt es zu einem geringfügigen Anstieg der CO<sub>2</sub> Emissionsmengen. CO<sub>2</sub> ist jedoch als Klimagas großräumig zu betrachten.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 7 von HÖPPEL Josef Dipl.-Ing.:**

Stellungnahme 7 (Herr DI Josef Höppel) setzt sich sehr eingehend mit Trassenvarianten und dem Vorgang der Entscheidungsfindung auseinander. Konkrete Einwendungen zum Fachbereich Luftschadstoffe mit Bezug zur zu beurteilenden Trasse finden sich nicht.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 8 von HÖPPEL Elke Dipl.-Ing.:**

Diese Einwendung deckt sich inhaltlich mit Stellungnahme Nr. 4. Auf deren Beantwortung wird verwiesen.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 9 von HÖPPEL-KÜRNER Elfriede:**

Diese Einwendung deckt sich inhaltlich mit Stellungnahme Nr. 2. Auf deren Beantwortung wird verwiesen.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 11 von KARPf Karin:**

Aus der Einwendung ist folgender Teil relevant für das Fachgebiet Luftreinhaltetechnik:

*Seite 8 oben: Für den Menschen und die Umwelt ist die Umfahrung eine zusätzliche Belastung an Schadstoffen und Lärm in einem bereits schwer betroffenen Gebiet.*

*Seite 11: Stellungnahme zum UVE Bericht Luft und Klima*

Dazu ist wie folgt anzumerken:

Wie angemerkt ist das Gebiet gem. UVP-G als belastetes Gebiet für PM<sub>10</sub> ausgewiesen. Somit sind mit Bezug auf PM<sub>10</sub> nur sogenannte „irrelevante“ Zusatzbelastungen zulässig. Gemäß RVS 04.02.12 ist die Irrelevanz der Zusatzbelastung bei PM<sub>10</sub> im JMW mit 0,4 µg/m<sup>3</sup> definiert. Für

Kurzzeitmittelwerte (z.B. TMW) sind die Irrelevanzgrenzen im Zusammenspiel mit anderen Fachbereichen (z.B. Humanmedizin) zu bestimmen.

Der Jahresmittelwert der PM10 Belastung aber auch die Anzahl der Überschreitungstage (= Anzahl der Tage mit einem TMW  $> 50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) ist in den letzten Jahren merklich zurückgegangen. Dieser Rückgang ist tw. beträchtlich, ist jedoch auch tw. durch die milden Winter der letzten Jahre bedingt. Für die Prognosefälle 2020 und 2030 werden Veränderungen zwischen  $-0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und  $+0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  prognostiziert. Aufgrund der Führung der Trasse kommt es bei einem Großteil der Anrainer zu Entlastungen. Zunahmen im irrelevanten Ausmaß gem. IG-L ergeben sich ausschließlich im Bereich der Zulaufstrecken, wie z.B. der L150 (Himberg Gutenhof 12).

Eine Zunahme von  $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  beim JMW von PM10 führt statistisch gesehen zu maximal 1 zusätzlichen Überschreitungstag. Dies trifft beim Aufpunkt AP7 Himberg, Gutenhof 12 zu. Nachdem die Anzahl der Überschreitungstage innerhalb der letzten 5 Jahre z.B. in Himberg zwischen einem Maximalwert von 35 im Jahr 2010 und 2 im Jahr 2014 schwankt, ist diese prognostizierte Zunahme um einen Tag als nicht relevant zu sehen. Anmerkung: Das IG-L sieht in §20 Abs. 3 ein Genehmigungskriterium von 35 Überschreitungstagen vor. Dieser Wert wäre für den Bereich Himberg innerhalb der letzten 7 Jahre nur einmal erreicht und sonst immer deutlich unterschritten worden.

Die Belastungen für Erholungssuchende (ev. Spaziergänger im Bereich der neuen Trasse) liegen auch trassennah unterhalb der zulässigen Grenzwerte für Kurzzeitmittelwerte.

Die Auswirkungen der 3. Piste des Flughafens Wien sind in der UVP des Verfahrens zur 3. Piste behandelt. Für den Bereich Zwölfaxing wurde ein Aufpunkt mit der Bezeichnung W1 ausgewiesen. Dieser Aufpunkt liegt östlich der geplanten Umfahrung ca. 1 km südöstlich des Aichhofes. Für die Schadstoffe NO<sub>2</sub>, PM10 und PM2.5 werden irrelevante Zusatzbelastungen ausgewiesen. Für die Bereiche zwischen diesem Aufpunkt und Zwölfaxing reduziert sich diese Zusatzbelastung noch weiter.

#### **zur Stellungnahme lfd. Nr. 12 von KRONTHALER Maria:**

Aus der Einwendung ist folgender Teil relevant für das Fachgebiet Luftreinhaltetechnik:

*Seite 2 oben: In der UVE wird in keiner Weise berücksichtigt, dass unsere Region durch Lärm und Abgase bereits massiv beeinträchtigt ist.*

*Sie erhöht Lärm und Schadstoffbelastung für die Anrainer*

Dazu ist wie folgt anzumerken: Die Istzustandsbelastung wurde im Fachbericht Luft und Klima erhoben. Die Tatsache, dass das Projektgebiet ein gem. UVP-G ausgewiesenes belastetes Gebiet hinsichtlich PM10 ist wurde angeführt und berücksichtigt.

Aufgrund der Führung der Trasse kommt es bei einem Großteil der Anrainer zu Entlastungen. Zunahmen im irrelevanten Ausmaß gem. IG-L ergeben sich ausschließlich im Bereich der Zulaufstecken, wie z.B. der L150 (Himberg Gutenhof 12).

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 13 von LETH Jutta, Dr. und LETH Marlene:**

Aus der Einwendung ist folgender Teil relevant für das Fachgebiet Luftreinhaltetechnik:

*Kapitel 2 Umweltmedizinische Einwendungen*

Dazu ist wie folgt aus Sicht des SV für Luftreinhaltetechnik für den Teil der Luftgüte (und nicht die medizinischen Auswirkungen) anzumerken:

Die Istzustandsbelastung wurde im Fachbericht Luft und Klima erhoben. Die Tatsache, dass das Projektgebiet ein gem. UVP-G ausgewiesenes belastetes Gebiet hinsichtlich PM10 ist wurde angeführt und berücksichtigt. Es wird nicht von einem völlig unbelasteten Gebiet ausgegangen, sonst würde sich die Betrachtung irrelevanter Zusatzbelastungen gänzlich erübrigen.

Die Belastungen durch verbrennungsbedingte Partikel („Dieselabgase“) wurde erhoben: Nachdem das IG-L nur die Sammelbegriffe PM2.5 und PM10 kennt, werden im Fachbereich Luftschadstoffe auch nur diese bewertet.

*Seite 8 oben: Sie erhöht Lärm- und Schadstoffbelastung für die anrainende und erholungssuchende Bevölkerung*

Diese Einwendung deckt sich inhaltlich mit Stellungnahme Nr. 2. Auf deren Beantwortung wird verwiesen.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 14 von MICHOR Elfriede:**

Diese Einwendung deckt sich inhaltlich mit Stellungnahme Nr. 4. Auf deren Beantwortung wird verwiesen.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 18 von SCHIEFER Josef sen.:**

Aus der Einwendung ist folgender Teil relevant für das Fachgebiet Luftreinhaltetechnik:

*CO2 Belastungen von der Umfahrung...*

Hier dürften die Schadstoffbelastungen entlang der Umfahrungsstraße im Allgemeinen gemeint sein, da CO2 aus dem Verkehr zwar als Treibhausgas jedoch nicht als lokal wirkender Schadstoff von Bedeutung ist.

Dazu kann angeführt werden, dass die relevanten Belastungen für den Boden in diesen Bereichen im UVE Bericht Luft und Klima angeführt sind. Eine Bewertung dieser Werte hat durch den SV für Landwirtschaft zu erfolgen.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 19 von SCHIEFER Josef jun.:**

Diese Einwendung deckt sich inhaltlich mit Stellungnahme Nr. 18. Auf deren Beantwortung wird verwiesen.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 20 von SKRDLA Maria:**

Diese Einwendung deckt sich mit Stellungnahme Nr. 2. Auf deren Beantwortung wird verwiesen.

### **3. Beurteilung durch den Sachverständigen für Umwelthygiene:**

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 2 der ZIB – Zwölfaxing´s initiative Bürgerinnen + Bürger - ADLER Josef, BUXKANDL Walter, HÖPPEL-KÜRNER Elfriede, KRONTHALER Maria, KRÖSS Elke, LETH Jutta Dr., SCHÄFER Theo Dr., SKRDLA Maria, STADLER Franz, STETTNER Otto, TAFERNER Stefan, WETZAK-HELMER Peter:**

Aus der Sicht des SV für Umwelthygiene ist anzumerken, dass es aufgrund der Trassenführung bei einem Großteil der Anrainer zu Entlastungen kommt. Etwaige Zunahmen von Schallimmissionen werden sich innerhalb der zulässigen Immissionshöhen Tags/Abend/Nacht von 55/50/45 dB bewegen, oder zu einer Anhebung des Bestandes von weniger als 1 dB (nicht wahrnehmbar) führen. Der Anteil der Verkehrsgeräusche von der Umfahrungsstraße alleine bewirkt am lautesten Punkt eine Immissionshöhe bei Nacht von 37 dB. In Bezug auf Luftschadstoff-Immissionen ergeben sich lediglich im Bereich der Zulaufstrecken Erhöhungen in einem gesundheitlich irrelevanten Ausmaß. Siehe auch Beurteilung der SV für Lärmschutz und Luftreinhalte-technik.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 3 von FISCHER Erna Mag., DIRNBERGER Gernot, FISCHER Otto Dr., FISCHER Axel, FRANK Christine Dr., HAFNER Dusan, HAFNER Silvia, KEGLOVITS Franz, KRIEGER Horst Mag. KRIEGER Sabine Mag., PETZ Emmerich, SCHUCH Dieter Dipl.-Ing., SCHUCH Maria Mag., STRASSER Margarete, WEBERSINK Alex:**

Siehe Stellungnahme lfd.Nr. 2.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 4 von HÖPPEL Silke Mag.:**

Siehe Stellungnahme lfd.Nr. 2.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 5 von HÖPPEL Ute K. Mag (FH):**

Siehe Stellungnahme lfd.Nr. 2.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 6 von HÖPPEL Thomas, HÖPPEL Silvia, HÖPPEL Elisabeth:**

Siehe Stellungnahme lfd.Nr. 2.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 7 von HÖPPEL Josef Dipl.-Ing.:**

Das Projekt ist im Hinblick auf Lärm- und Luftschadstoff-Immissionen so dimensioniert, dass durch den Bau und den Betrieb – unter Berücksichtigung der in den Teilgutachten geforderten Maßnahmen – eine Gefährdung der Gesundheit oder eine Belästigung der Anrainer auszuschließen ist.

Weiters siehe Stellungnahme lfd.Nr. 2.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 8 von HÖPPEL Elke Dipl.-Ing.:**

Siehe Stellungnahme lfd.Nr. 7.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 9 von HÖPPEL-KÜRNER Elfriede:**

Siehe Stellungnahme lfd.Nr. 7.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 11 von KARPf Karin:**

Lärm: Aufgrund der Trassenführung wird es bei einem Großteil der Anrainer zu einer Verminderung der Lärm-Belastung kommen. In Bereichen, wo Schallpegelanhebungen von mehr als 1 dB zu erwarten sind, sind Schallschutz-Maßnahmen zu setzen, wenn gleichzeitig der Verkehrslärm eine Schallbelastung Tag/Abend/Nacht von mehr als 55/50/45dB erreicht.

Luftschadstoffe: Wie angemerkt ist das Gebiet gem. UVP-G als belastetes Gebiet für PM10 ausgewiesen. Somit sind mit Bezug auf PM10 (und PM2,5) nur sogenannte „irrelevante“ Zusatzbelastungen zulässig. Diese werden durch das Projekt eingehalten. Die Weltgesundheitsorganisation gibt keine direkten Empfehlungen für Richtwerte (PM10 und PM2,5) ab (an Hand der von der WHO angeführten Risikoschätzer können aber epidemiologisch Empfehlungen über zulässige Zusatzbelastungen abgeleitet werden). In Österreich (IG-Luft) und von der Europäischen Union wurden Grenzwerte/Zielwerte für PM10 und für PM2,5 festgelegt. Diese Grenzwerte werden im Projekt eingehalten. Eine toxische Wirkung des PM10- und PM2,5-Eintrags auf Menschen (Wohnbevölkerung im Untersuchungsraum) durch das Vorhaben ist mit Sicherheit auszuschließen. Ebenso sind Gesundheitsgefahren oder unzumutbare Belästigungen von Anrainern mit Sicherheit auszuschließen. Als positiver Effekt ist anzumerken, dass in einigen Bereichen des Untersuchungsraumes die PM10- und PM2,5-Immissionen geringfügig abnehmen werden. In Bezug auf Ozon ist eine Gefährdung der Gesundheit der Bevölkerung durch eine vorhabensbedingte irrelevante O3-Zusatzbelastung auszuschließen.

Freizeit und Erholung: Da keine nachteiligen Auswirkungen auf den Menschen durch Luftschadstoffimmissionen und Lärmimmissionen auftreten werden, ist davon auszugehen, dass die Nutzung der Freiräume im Untersuchungsgebiet durch das Vorhaben B 223 Umfahrung Zwölfaxing nicht eingeschränkt wird.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 12 von KRONTHALER Maria:**

Lärm und Luftschadstoffe: die Vorbelastungen der Bevölkerung werden in allen Berechnungen berücksichtigt. Die vom Vorhaben ausgehenden Zusatzbelastungen sind irrelevant bzw. begrenzt und alle Grenzwerte zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung werden eingehalten. Das Projekt ist im Hinblick auf Lärm- und Luftschadstoff-Immissionen so dimensioniert, dass durch den



Bau und den Betrieb – unter Berücksichtigung der in den Teilgutachten geforderten Maßnahmen – eine Gefährdung der Gesundheit oder eine Belästigung der Anrainer auszuschließen ist.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 13 von LETH Jutta, Dr. und LETH Marlene:**

Luftschadstoffe: Die Vorbelastung des Untersuchungsgebietes wurde berücksichtigt. Das Gebiet ist gem. UVP-G als belastetes Gebiet für PM10 ausgewiesen. Somit sind mit Bezug auf PM10 (und PM2,5) nur sogenannte „irrelevante“ Zusatzbelastungen zulässig. Diese werden durch das Projekt eingehalten. Die Weltgesundheitsorganisation gibt keine direkten Empfehlungen für Richtwerte (PM10 und PM2,5) ab (an Hand der von der WHO angeführten Risikoschätzer können aber epidemiologisch Empfehlungen über zulässige Zusatzbelastungen abgeleitet werden). In Österreich (IG-Luft) und von der Europäischen Union wurden Grenzwerte/Zielwerte für PM10 und für PM2,5 festgelegt. Diese Grenzwerte werden im Projekt eingehalten. Eine toxische Wirkung des PM10- und PM2,5-Eintrags auf Menschen (Wohnbevölkerung im Untersuchungsraum) durch das Vorhaben ist mit Sicherheit auszuschließen. Ebenso sind Gesundheitsgefahren oder unzumutbare Belästigungen von Anrainern mit Sicherheit auszuschließen. Als positiver Effekt ist anzumerken, dass in einigen Bereichen des Untersuchungsraumes die PM10- und PM2,5-Immissionen geringfügig abnehmen werden.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 14 von MICHOR Elfriede:**

Siehe Stellungnahme lfd.Nr. 2.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 20 von SKRDLA Maria:**

Siehe Stellungnahme lfd.Nr. 2.

#### **4. Beurteilung durch den Sachverständigen für Altlasten:**

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 11 von KARPf Karin:**

*zu Seite 13 und 14*

Da eine Versickerung von Straßenwässern im Bereich der Altablagerungen nicht vorgesehen ist, ist auch keine Verschlechterung des derzeitigen Zustandes der Grundwasserqualität zu erwarten.

*zu Seite 17 und 18*

Eine Abwägung bezüglich möglicher kostengünstigerer Varianten liegt nicht im Aufgabenbereich des Sachverständigen.

## **5. Beurteilung durch den Sachverständigen für Elektrotechnik:**

### **zur Stellungnahme lfd. Nr. 1 der Austrian Power Grid:**

Betreffend der vorliegenden Stellungnahme der Austrian Power Grid (APG, lfd. Nr. 1) vom 27.11.2014 wird mitgeteilt, dass diese ohne Einwand zur Kenntnis genommen wird.

Die Stellungnahme wurde bereits im Teilgutachten 4 (Elektrotechnik) berücksichtigt. (Siehe auch Auflagenpunkt acht des Gutachtens.)

## **6. Beurteilung durch die Sachverständige für Naturschutz:**

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 3 von FISCHER Erna Mag., DIRNBERGER Gernot, FISCHER Otto Dr., FISCHER Axel, FRANK Christine Dr., HAFNER Dusan, HAFNER Silvia, KEGLOVITS Franz, KRIEGER Horst Mag. KRIEGER Sabine Mag., PETZ Emmerich, SCHUCH Dieter Dipl.-Ing., SCHUCH Maria Mag., STRASSER Margarete, WEBERSINK Alex:**

Zur Einwendung, wonach die geplante Umfahrung Zwölfaxing massiv das Habitat der auf der Rauchenwarter Platte lebenden Wildtiere, die eine wesentliche Bereicherung für die Bevölkerung darstellen, beeinträchtigt, wird festgestellt, dass naturgemäß jeder Straßenbau zu einer Beeinträchtigung von Habitaten führt. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist ein solcher Eingriff in die Natur am ehesten dort vertretbar, wo möglichst wenige besonders wertvolle Biotopstrukturen und Lebensräume betroffen sind und möglichst wenige seltene oder geschützte Tier- und Pflanzenarten vorkommen. Im gegenständlichen Fall sind vom Vorhaben in erster Linie Ackerflächen betroffen, die im Vergleich zu sonstigen Biotopstrukturen als eher unsensibel einzuschätzen sind, besonders seltene oder geschützte Tier- und Pflanzenarten sind nur in geringem Umfang betroffen. Dazu zählen etwa Zauneidechse und Wechselkröte. Durch mehrere Durchlässe wird der Trenneffekt für Zauneidechse und Wechselkröte zwischen dem durch die Straße vom Kasernengelände abgetrennten Bereich des Munitionslagers gemildert.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 7 von HÖPPEL Josef Dipl.-Ing.:**

Seitens Herrn Höppl wurden im Lauf der Jahre mehrere Stellungnahmen abgegeben, die immer wieder auf die seiner Meinung nach ungünstige Trassenwahl abzielen. Hierzu wird festgestellt, dass das Trassenauswahlverfahren zum Zeitpunkt der UVP-Einreichung bereits lange abgeschlossen war und seitens der im UVP-Verfahren befassten Sachverständigen hierzu keine Äußerungen mehr möglich sind. Zu beurteilen ist lediglich die vorliegende Variante.

Zur vorliegenden Variante wird seitens Herrn Höppl ausgeführt, dass durch die Trasse nördlich des Kasernengeländes ein ca. 100 ha großer Revierteil westlich der Trasse abgeschnürt wird. Der im Zuge der Umplanung der Kreuzung der Trasse mit dem Andräweg vorgesehene Korridor ist seiner Meinung nach völlig ungeeignet, um vom Wild angenommen zu werden. Weder der Korridor im Brückenbereich noch entlang der Rampe nördlich des eingezäunten Kasernengeländes sei aufgrund des Lärmpegels, der geringen Breite des Korridors sowie der Länge (ca. 400 m) für eine Wildtierpassage geeignet. Hierzu wird festgestellt, dass dieser Korridor natürlich keinesfalls eine adäquate Wildtierpassage sondern lediglich eine gewisse Verbesserung der Durchgängigkeit darstellt. Die Abtrennung des ca. 100 ha großen Revierteils im Hinblick auf jagdliche Aspekte muss vom ASV für Jagd beurteilt werden.

Für Kleintiere wird der geplante Korridor eher interessant sein, vor allem weil zwischen der Straße und dem Kasernengelände Ausgleichsflächen angelegt werden. Durch die Umplanung wurde auch der Kleintierdurchlass im Bereich der Kreuzung des Andräweges deutlich verkürzt.

Hinsichtlich der Kritik an der Bewertung des Kasernengeländes in seiner Bedeutung für Tiere, Pflanzen und Lebensräume in den UVE-Unterlagen wird festgestellt, dass dieser Bereich aus naturschutzfachlicher Sicht jedenfalls den vielfältigsten Lebensraum im Untersuchungsgebiet darstellt und hier mit Abstand die interessantesten Lebensräume und seltensten Tier- und Pflanzenarten nachgewiesen wurden.

Bezüglich der Kritik an der Nennung von Grenzwerten und Irrelevanzschwellen wird ausgeführt, dass sich UVE-Unterlagen an den verbindlichen Normen und Richtlinien zu orientieren haben.

## 7. Beurteilung durch den Sachverständigen für Raumplanung/Landschaftsbild:

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 2 der ZIB – Zwölfaxing´s initiative Bürgerinnen + Bürger - ADLER Josef, BUXKANDL Walter, HÖPPEL-KÜRNER Elfriede, KRONTHALER Maria, KRÖSS Eike, LETH Jutta Dr., SCHÄFER Theo Dr., SKRDLA Maria, STADLER Franz, STETTNER Otto, TAFERNER Stefan, WETZAK-HELMER Peter:**

- *"Die Trasse verläuft zu nahe am Ort Zwölfaxing."*

- *"Sie bedeutet eine massive Lebenswertminderung trassennaher Bewohner."*

- *"Die Planung erfolgte unter Außerachtlassung tauglicher Alternativen mit wesentlich geringeren Nachteilen (Ost 2)".*

Die Mindestentfernung der zu beurteilenden Trassenvariante "Ost Ia" vom nächstgelegenen Siedlungsrand beträgt in Zwölfaxing ca. 700 m (Awarenfeldsiedlung), in Pellendorf ca. 1.100 m. Die Trasse wird - sowohl in der Errichtung als auch während des Betriebs von den Ortsrandbereichen Pellendorfs und Zwölfaxings aufgrund bestehender Sichtbarrieren wie Windschutzpflanzungen und des großräumigen, abgeschlossenen Kasernenareals kaum oder nur von wenigen Punkten aus sichtbar sein. Für diese Punkte wurden zusätzliche Maßnahmen in Form einer Verstärkung der Sichtschutzpflanzungen vorgesehen.

Hinsichtlich der vorhabenbedingten Auswirkungen auf gewidmete Siedlungsgebiete durch Lärm- und Luftschadstoffimmissionen wird auf die entsprechenden Aussagen in den Fachbeiträgen zum Thema "Lärm" und "Luftreinhaltetetechnik" in der UVE und im UVG verwiesen. Generell liegen die prognostizierten Zusatzbelastungen aus dem Vorhaben (samt der beschriebenen Begleitmaßnahmen) unter der Wahrnehmungsschwelle (Lärm) bzw. unterhalb der Relevanzschwelle (Luftschadstoffe).

Für die bestehenden (und gewidmeten) Siedlungsgebiete entlang der Ortsdurchfahrten von Zwölfaxing, Pellendorf und Himberg (L2003) ergeben sich aus der vorhabenbedingten Verkehrsverlagerung erwartungsgemäß Reduktionen in der Straßenverkehrsbelastung und somit auch in der Beeinträchtigung von Siedlungsgebieten (bzw. Wohnanrainern) durch verkehrsbedingte Lärm- und Luftschadstoffimmissionen (= Verbesserung, womit das gegenständliche Projekt u.a. ja auch kausal begründet wird).

Hinsichtlich der Trassenauswahl ist festzuhalten, dass im Zuge des "Vorprojekts 2008" ("Trassenvergleich 2008") innerhalb der zur Auswahl stehenden zwei Untersuchungskorridore "West" und "Ost" insgesamt sechs mögliche Trassenvarianten mit Hilfe einer Wirkungsanalyse systematisch untersucht und dabei die "Ost-Varianten" (Ia-c und II) als beste Varianten gewertet wurden. Eine nachfolgende Sensitivitätsanalyse bestätigte das Bewertungsergebnis. Unter Ausschöpfung zu-

sätzlicher Optimierungspotenziale wurde sodann die Trassenvariante "Ost Ia" dem Einreichprojekt zugrunde gelegt (siehe UVE, Einlage A.2.1, Kap. 6). Die (nochmalige) Beurteilung der im Zuge des Vorprojekts untersuchten Trassenvarianten war nicht Gegenstand des UVG-Fachbeitrags.

- *"Sie (die Trasse, Anm.) entwertet die trassennahen Wohnliegenschaften in Zwölfaxing (zusätzlich zu Wertminderung durch Fluglärm)."*

Die Bewertung von ökonomischen Auswirkungen auf Sachgüter (wie z.B. eine durch das Vorhaben unmittelbar bedingte Wertminderung von Liegenschaften und Gebäuden) ist durch das UVP-Verfahren nicht erfasst (und wäre allenfalls zivilrechtlich zu regeln). Aufgrund der größtenteils siedlungsfernen Trassenlage sowie der bereits zuvor (oben) dargestellten Ausführungen ist davon auszugehen, dass erhebliche ökonomische Auswirkungen nicht zu erwarten sind.

- *"Sie (die Trasse, Anm.) behindert die Ortsentwicklung (Wohnbau) von Zwölfaxing."*

Das Vorhaben widerspricht nicht etwaigen (von der Gemeinde Zwölfaxing gehegten) zukünftigen Siedlungserweiterungsabsichten (z.B. Richtung Osten/Südosten), sondern ist dies durch bereits bestehende raumordnerische Festlegungen kaum oder nur eingeschränkt möglich:

Im Regionalen Raumordnungsprogramm (ROP) Südliches Wiener Umland (LGBl. 8000/85 idF LGBl. 67/2015) sind in Zwölfaxing für den nordöstlichen Siedlungsrand im Bereich Verlängerung der Anton-Jäger-Straße sowie für den bestehenden nördlichen Siedlungsrand der AWARENFELDSIEDLUNG eindeutige Siedlungsgrenzen festgelegt. Diese dienen gemäß § 2 Abs. 6 "zur Begrenzung von Baulandwidmungen oder Widmungsarten mit gleicher Wirkung zur Erhaltung eines funktionsfähigen Siedlungsnetzes, des Erholungswertes der Landschaft und einer funktionsfähigen Land- und Forstwirtschaft sowie zur vorausschauenden Vermeidung von Nutzungskonflikten". Weiters liegt fast das gesamte gewidmete Siedlungsgebiet der Gemeinde Zwölfaxing innerhalb der 60 dB Fluglärmzone um den Flughafen Wien-Schwechat.

Eine weitere Ortsentwicklung Zwölfaxings im Bereich (oder in Richtung) des Vorhabens ist somit schon aufgrund bestehender raumordnungsrechtlicher Bestimmungen - auch ohne Realisierung des Vorhabens - nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich. Auf die bestehende Wohnsiedlungsgebietswidmung im derzeit rechtsgültigen FLWPL der Gemeinde Zwölfaxing hat das Vorhaben keine Auswirkung.

- *"Sie (die Trasse, Anm.) bildet einen Vorwand zu ortsnaher Ansiedlung von Frächtern und Widmung von Betriebsgebieten. Eine Tendenz, die die Anrainer befürchten und ablehnen und die in Himberg (B15) deutlich sichtbar ist."*

Generell fällt die Beurteilung einer aus dem Vorhaben (etwaig) resultierenden, zukünftig erwartbaren Widmung (und Ansiedlung) von Betriebsgebieten nicht in das gegenständliche Projektgenehmigungsregime einer UVP, da derartige Maßnahmen im eigenen Hoheitsbereich der jeweiligen

Gemeinde zu besorgen sind. Bestehende raumordnungsrechtliche Einschränkungen zur Erweiterung von Siedlungsgebieten wurden bereits zuvor (oben) beschrieben.

- *"Sie (die Trasse, Anm.) verursacht eine Zerstörung und Beschneidung des Naherholungsgebietes von Zwölfaxing."*

- *"Sie (die Trasse, Anm.) verursacht eine Störung des Landschaftsbildes durch ortsnahe Brücken."*

Die geringe Reliefenergie der Rauchenwarther Platte im Zusammenspiel mit den zahlreichen vorhandenen Windschutzstreifen sowie dem weiträumig abschirmenden Areal der Zwölfaxinger Burstyn-Kaserne (samt Übungsplatz) lassen direkte Sichtbeziehungen auf das Vorhaben nur im unmittelbaren Trassennahbereich erwarten – und dies nur für jenen (vermutlich kurzen) Zeitraum, in dem sich Personen innerhalb des sichtwirksamen Bereichs zwischen den zwei trassennahen Windschutzstreifen aufhalten. Das Landschaftsbild, charakterisiert durch eine ausgeprägte Agrarnutzung sowie einer starken technogenen Vorbelastung der näheren Umgebung, ist in seinem ästhetischen Erscheinungsbild und seiner visuellen Erlebbarkeit nur mit einer relativ eingeschränkten Attraktivität behaftet, besitzt aber doch eine gewisse lokale Bedeutung als Naherholungsraum für Spaziergänger, Jogger, Radfahrer und Reiter.

Die vorhabenbedingt erforderliche Flächeninanspruchnahme wird während der Errichtungsphase zu einer teilweisen Einschränkung der Benutzbarkeit und Erlebnisqualität von ost-west orientierten Rad- und Fußwegverbindungen führen. Nachdem aber eine Gleichzeitigkeit dieser Einschränkungen nicht zu erwarten ist, werden während der Bauphase immer entsprechende Ausweichrouten zur Verfügung stehen. Nach Projektfertigstellung ist die vollständige funktionelle Wiederherstellung dieser Rad- und Fußwegverbindungen, die gleichzeitig (und vorrangig) auch als landwirtschaftliche Wirtschaftswege dienen, mittels Über- und Unterführungen vorgesehen.

Zusammenfassend ist eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch das Vorhaben selbst (sowie durch die erforderlichen Sekundärmaßnahmen wie Brücken und dgl.) sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase zu erwarten, jedoch wird sich diese Beeinträchtigung nur im unmittelbaren Trassennahbereich, innerhalb des sichtwirksamen Bereichs zwischen den zwei trassennahen Windschutzstreifen unmittelbar auswirken. Verschiedene in der UVP vorgesehene Begleitmaßnahmen und Auflagen zur gestalterischen Einbindung des Vorhabens sollen dazu beitragen, die erwartbaren Auswirkungen noch zu vermindern. Die Erheblichkeit der (verbleibenden) Auswirkungen aufgrund von vorhabenbedingten Zerschneidungseffekten und visuellen Störungen auf das Landschaftsbild wird als mittel beurteilt.

- *"Sie (die Trasse, Anm.) verursacht unnötige Kosten durch Auflassung und Querung des Munitionslagers verlorene Errichtungskosten und zusätzliche Abrisskosten."*



*- "Die zukünftige Verwendung des abgetrennten Teiles des Munitionslagers ist nicht geklärt oder wird verschwiegen."*

Eine Beurteilung der mit der Realisierung des Vorhabens verbundenen Kosten ist nicht Beurteilungsgegenstand im UVP-Verfahren.

Über die zukünftige Verwendung des abgetrennten Teiles des Munitionslagers werden in der UVE keine Aussagen gemacht. Es ist aber davon auszugehen, dass dies Teil einer (vertraglichen) Vereinbarung zwischen der Projektwerberin und dem BM für Landesverteidigung und Sport ist.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 3 von FISCHER Erna Mag., DIRNBERGER Gernot, FISCHER Otto Dr., FISCHER Axel, FRANK Christine Dr., HAFNER Dusan, HAFNER Silvia, KEGLOVITS Franz, KRIEGER Horst Mag. KRIEGER Sabine Mag., PETZ Emmerich, SCHUCH Dieter Dipl.-Ing., SCHUCH Maria Mag., STRASSER Margarete, WEBERSINK Alex:**

*"Da die Trasse zu nahe am Ort verläuft,*

- erhöht sie die Lärm-, Staub- und Abgasbelastung für die ohnehin schon schwer durch den Flugverkehr belastete Bevölkerung (eine Tatsache, die nirgendwo berücksichtigt wurde!),*
- bedeutet sie somit für all jene, die entlang der Trasse wohnen, eine deutliche Minderung der Lebensqualität sowie*
- eine Entwertung der Grundstücke;*
- verursacht sie eine Zerstörung und Zerschneidung des Naherholungsgebietes,*
- erhöht sich die Wahrscheinlichkeit zu ortsnaher Ansiedlung von Frächtern und/oder Widmung von Betriebsgebieten,*
- behindert sie die Entwicklung des Ortes (Wohnbau in ortstypischer Weise),*
- verursacht der Bau querender Brücken, der Abriss von Bunkeranlagen und Hallen hohe Kosten,*
- bedeutet sie eine Verschandelung der Landschaft durch oben erwähnte ortsnahe Brücken,*

*Warum bei der Planung der Trasse taugliche Alternativen, die sich für die Bevölkerung Zwölfaxings deutlich weniger nachteilig erweisen würden (Ost 2) nicht berücksichtigt wurden, ist uns völlig schleierhaft!"*

Sämtliche in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 3 eingebrachten, den ggst. Fachbereich betreffenden Einwendungen entsprechen sinngemäß jenen Einwendungen, die bereits in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 2 eingebracht und auch dort eingehend beantwortet wurden (siehe weiter oben).

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 4 von HÖPPEL Silke Mag.:**

*- "Die Trasse ist zu nahe am Ort. Sie würde eine Zerstörung und Verminderung unseres Naherholungsgebietes bewirken, unsere Lärm- und Schadstoffbelastung erhöhen und den Lebenswert trassennaher Bewohner entscheidend vermindern. Dies führt zu einer Entwertung trassennaher Wohnliegenschaften."*

- *"Die Trasse verleitet zu unerwünschter, ortsnaher Ansiedlung von Frächtern und Widmung von Betriebsgebieten und die künftige Ortsentwicklung (Wohnbau) wird behindert."*
- *"Die Trasse bewirkt eine Verschwendung von Steuergeldern durch unnötige Brücken, Bunkerabrisse und Hallenabbrüche. Unnötige Kosten entstehen auch durch Auflassung und Querung des Munitionslagers. Ungeklärt ist die Verwendung des abgetrennten Teiles des ehemaligen Munitionslagers."*

Sämtliche in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 4 eingebrachten, den ggst. Fachbereich betreffenden Einwendungen entsprechen sinngemäß jenen Einwendungen, die bereits in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 2 eingebracht und auch dort eingehend beantwortet wurden (siehe weiter oben).

#### **zur Stellungnahme lfd. Nr. 5 von HÖPPEL Ute K. Mag (FH):**

- *"Die Trasse ist zu nahe am Ort. Sie würde unser Naherholungsgebiet zerstören. Sie würde zu einer Erhöhung unserer Lärm- und Schadstoffbelastung führen und entscheidend den Lebenswert (Anm.: vermutlich ist die Lebensqualität gemeint) der trassennahen Bewohner vermindern."*
- *"Die trassennahen Wohnliegenschaften würden entwertet, die ortsnahen Brücken zerstört und die Landschaft verunstaltet werden."* (? - Anm.: vermutlich war - wie in den vorangegangenen Stellungnahmen - eine Störung des Landschaftsbildes **durch** ortsnahen Brückenbauwerke gemeint).
- *"Die Trasse verleitet zu unerwünschter ortsnaher Ansiedlung von Frächtern, der Widmung von Betriebsgebieten und behindert die künftige Ortsentwicklung (Wohnbau)."*
- *"Sie führt zu einer Verschwendung von Steuergeld durch unnötige Brücken Bunkerabrisse und Hallenabbrüche. Unnötige Kosten entstehen auch durch Auflassung und Querung des Munitionslagers. Ungeklärt ist die Verwendung des abgetrennten Teiles des Munitionslagers."*

Sämtliche in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 5 eingebrachten, den ggst. Fachbereich betreffenden Einwendungen entsprechen sinngemäß jenen Einwendungen, die bereits in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 2 eingebracht und auch dort eingehend beantwortet wurden (siehe weiter oben).

#### **zur Stellungnahme lfd. Nr. 6 von HÖPPEL Thomas, HÖPPEL Silvia, HÖPPEL Elisabeth:**

- *Eine tiefere Lage des geplanten Straßenverlaufs wäre nicht nur materialschonender (weniger Dämme bzw. geringere Dammhöhen) sondern wegen geringerer Überfahrtsbrückenhöhen zudem auch das Landschaftsbild schonen.*

Die Möglichkeit einer tieferen Trassenlage und damit einhergehend von geringeren Dammaufbauten und Überfahrtsbrückenhöhen von erforderlichen Brückenbauwerken wäre vom Projektwerber bzw. dem verkehrstechnischen SV zu beantworten. Eine sich dadurch u.a. ergebende geringere Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wäre allenfalls in Betracht zu ziehen, auf die Erheblichkeit der diesbezüglichen Auswirkungen wird dies aber nur geringen Einfluss haben.

- *Das Projekt "verursacht eine Zerstörung und Verringerung des Erholungswertes des Naherholungsgebietes von Zwölfaxing".*

*"Das Projekt verursacht eine Störung des Landschaftsbildes, besonders dort wo Brücken im Nahbereich des Ortes geplant sind."*

- Das Projekt *"behindert die Ortsentwicklung (Wohnbau) von Zwölfaxing"*.

Diese Einwendungen wurden sinngemäß bereits in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 2 eingebracht und auch dort eingehend beantwortet (siehe weiter oben).

### **zur Stellungnahme lfd. Nr. 7 von HÖPPEL Josef Dipl.-Ing.:**

Anm.: Die ggst. Stellungnahmen aus den Jahren 2008-2014 samt Beilagen umfassen insgesamt 86 (!) Seiten und betreffen - grob zusammengefasst - folgende Punkte:

- *Generelle Kritik an der zugrundegelegten Verkehrsprognose, vor allem an der zugrunde gelegten (erwartbaren) Verkehrsbelastung im Planfall*
- *Kritik an der Trassenauswahl, vor allem auch an der Vorgangsweise bei der Beschlussfassung; außerdem wird dem Vorhaben unterstellt, Teil einer zukünftigen (vierspurigen) Autobahnverbindung zwischen A3 und S1 bzw. A4 zu sein;*  
*Generell wird seitens des Einwenders die Trassenvariante "West III" bevorzugt bzw. von den Ostvarianten "Ost II"; weiters Kritik am Abrücken von der ursprünglichen Trassenführung der Variante "Ost Ia" innerhalb des Kasernengeländes nach außerhalb, in Richtung Osten (dabei wird u.a. auch die "Entdeckung" eines ursprünglich nicht erwähnten "Gräberfeldes" kritisiert)*
- *Der militärische Übungsplatz bei der Kaserne Zwölfaxing wird nicht mehr in der bisherigen Form nutzbar sein (wegen potenzieller Staubentwicklung und verkehrgefährdender Sichtbehinderung)*
- *Kritik am vorhabensbedingten Flächenabtausch, vor allem mit der Kaserne Zwölfaxing*
- *Kritik an der aus dem Vorhaben resultierenden Flurteilung und Flurerschließung (Stichwege)*
- *Kritik an der nutzbaren Breite von geplanten Trassenüberführungen (Rampen, Brücken)*
- *Kritik an der geplanten Feldwegbrücke Mauchartweg (nicht erforderlich)*
- *Kritik an der Lage der Wilddurchlässe bei Projekt-Km 1+800 (Wildkonzentration befürchtet) und Projekt-Km 2+800 (Regenwasserabflussproblem)*
- *Beeinträchtigung des tierischen Lebensraums und der Jagdwirtschaft (Zerschneidung der Jagdreviere Zwölfaxing und Pellendorf durch die vorhabensbedingten Wildschutzzäune)*
- *Generelle Kritik an den erwartbaren (hohen) Projektkosten, vor allem bei Variante "Ost Ia" (z.B. für die erforderlichen "Schutzbauten" wie Lärm- und Sichtschutzwände, für Zufahrtserschließungen und zusätzliche Brückenbauten sowie für die Gebäudeabbrüche am ehem. Munitionslager und der Lagerhalle Andrä)*
- *Forderung nach Beweissicherungsmaßnahmen zum Nachweis der Kontaminationsfreiheit von temporär beanspruchten (und unmittelbar angrenzenden) Landwirtschaftsflächen nach Abschluss der Errichtungsphase*

Die Beantwortung der zuvor angeführten Punkte obliegt den SV anderer Fachbereiche oder - gegebenenfalls - dem Projektwerber selbst.

*- Zerstörung des Naherholungsraums Rauchenwarther Platte (Minimierung der Erholungsfunktion durch Zerschneidung, Einengung, Lärm- und Abgasbelastung, optische Störung)*

*- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes (Wahrnehmbarkeit, Sichtachsen)*

Die geringe Reliefenergie der Rauchenwarther Platte im Zusammenspiel mit den zahlreichen vorhandenen Windschutzstreifen sowie dem weiträumig abschirmenden Areal der Zwölfaxinger Burstyn-Kaserne (samt Übungsplatz) lassen direkte Sichtbeziehungen auf das Vorhaben nur im unmittelbaren Trassennahbereich erwarten – und dies nur für jenen (vermutlich kurzen) Zeitraum, in dem sich Personen innerhalb des sichtwirksamen Bereichs zwischen den zwei trassennahen Windschutzstreifen aufhalten. Das Landschaftsbild, charakterisiert durch eine ausgeprägte Agrarnutzung sowie einer starken technogenen Vorbelastung der näheren Umgebung, ist in seinem ästhetischen Erscheinungsbild und seiner visuellen Erlebbarkeit nur mit einer relativ eingeschränkten Attraktivität behaftet, besitzt aber doch eine gewisse lokale Bedeutung als Naherholungsraum für Spaziergänger, Jogger, Radfahrer und Reiter.

Die vorhabenbedingt erforderliche Flächeninanspruchnahme wird während der Errichtungsphase zu einer teilweisen Einschränkung der Benutzbarkeit und Erlebnisqualität von ost-west orientierten Rad- und Fußwegverbindungen führen. Nachdem aber eine Gleichzeitigkeit dieser Einschränkungen nicht zu erwarten ist, werden während der Bauphase immer entsprechende Ausweichrouten zur Verfügung stehen. Nach Projektfertigstellung ist die vollständige funktionelle Wiederherstellung dieser Rad- und Fußwegverbindungen, die gleichzeitig (und vorrangig) auch als landwirtschaftliche Wirtschaftswege dienen, mittels Über- und Unterführungen vorgesehen.

Zusammenfassend ist eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch das Vorhaben selbst (sowie durch die erforderlichen Sekundärmaßnahmen wie Brücken und dgl.) sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase zu erwarten, jedoch wird sich diese Beeinträchtigung nur im unmittelbaren Trassennahbereich, innerhalb des sichtwirksamen Bereichs zwischen den zwei trassennahen Windschutzstreifen unmittelbar auswirken. Verschiedene in der UVP vorgesehene Begleitmaßnahmen und Auflagen zur gestalterischen Einbindung des Vorhabens sollen dazu beitragen, die erwartbaren Auswirkungen noch zu vermindern. Die Erheblichkeit der (verbleibenden) Auswirkungen aufgrund von vorhabenbedingten Zerschneidungseffekten und visuellen Störungen auf das Landschaftsbild wird als mittel beurteilt.

Hinsichtlich aus dem Vorhaben erwartbarer (zusätzlicher) Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe ist zu sagen, dass gemäß den Ergebnissen der UVE-Fachbeiträge "Lärm" (Einlage C1) und "Luft und Klima" (Einlage C2) sowie den im Zuge des UVG erstellten Teilgutachten "Lärmschutz" und "Luftreinhaltetechnik" auf Rad- und Fußwegen im unmittelbaren Trassennahbereich (max. 50 m beidseits der Trasse) sowie im Bereich der Trassenquerungen mit leichten Zunahmen der Lärm- und Luftschadstoffbelastung zu rechnen sein wird. Die prognostizierte Gesamtbelastung liegt jedoch sowohl beim Lärm als auch bei den einzelnen Luftschadstoffen durchwegs innerhalb der derzeit anzuwendenden Grenzwerte. Die erwartete Beeinträchtigung (Eingriffserheblichkeit)

der Nutzung dieses Naherholungsraums durch Lärm und Luftschadstoffe wird als geringfügig bis mittel beurteilt.

*- Die zukünftige Ausdehnungsmöglichkeit von Zwölfaxing (nach Osten) wird dauerhaft verunmöglichlicht und schadet somit der Ortsentwicklung*

Das Vorhaben widerspricht nicht etwaigen (von der Gemeinde Zwölfaxing gehegten) zukünftigen Siedlungserweiterungsabsichten (z.B. Richtung Osten/Südosten), sondern ist dies durch bereits bestehende raumordnerische Festlegungen nicht oder nur eingeschränkt möglich:

Im Regionalen Raumordnungsprogramm (ROP) Südliches Wiener Umland (LGBl. 8000/85 idF LGBl. 67/2015) sind in Zwölfaxing für den nordöstlichen Siedlungsrand im Bereich Verlängerung der Anton-Jäger-Straße sowie für den bestehenden nördlichen Siedlungsrand der Awarenfeldsiedlung eindeutige Siedlungsgrenzen festgelegt. Diese dienen gemäß § 2 Abs. 6 "zur Begrenzung von Baulandwidmungen oder Widmungsarten mit gleicher Wirkung zur Erhaltung eines funktionsfähigen Siedlungsnetzes, des Erholungswertes der Landschaft und einer funktionsfähigen Land- und Forstwirtschaft sowie zur vorausschauenden Vermeidung von Nutzungskonflikten". Weiters liegt fast das gesamte gewidmete Siedlungsgebiet der Gemeinde Zwölfaxing innerhalb der 60 dB Fluglärmzone um den Flughafen Wien-Schwechat.

Eine weitere Ortsentwicklung Zwölfaxings im Bereich (oder in Richtung) des Vorhabens ist somit schon aufgrund bestehender raumordnungsrechtlicher Bestimmungen - auch ohne Realisierung des Vorhabens - kaum oder nur sehr eingeschränkt möglich. Auf die bestehende Wohnsiedlungsgebietswidmung im derzeit rechtsgültigen FLWPL der Gemeinde Zwölfaxing hat das Vorhaben keine Auswirkung.

*- Beeinträchtigung des Siedlungsraumes; Erhöhung der Lärm-, Abgas- und Feinstaubbelastung für die östlichen Ortsteile erwartet, sowie auch (direkte) visuelle Störungen (Awarenfeldsiedlung)*

Hinsichtlich der vorhabenbedingten Auswirkungen auf gewidmete Siedlungsgebiete durch Lärm- und Luftschadstoffimmissionen wird auf die entsprechenden Aussagen in den Fachbeiträgen zum Thema "Lärm" und "Luftreinhaltetechnik" in der UVE und im UVG verwiesen. Generell liegen die prognostizierten Zusatzbelastungen aus dem Vorhaben (mit den beschriebenen - projektintegralen - Begleitmaßnahmen) unter der Wahrnehmungsschwelle (Lärm) bzw. unterhalb der Relevanzschwelle (Luftschadstoffe).

Für jene wenigen, im Nordosten von Zwölfaxing gelegenen Siedlungsrandbereiche, an denen visuelle Beeinträchtigungen durch die Trasse sowie durch die, die Trasse begleitenden Lärm- und Sichtschutzwände zu erwarten sind (z.B. Awarenfeldsiedlung), werden verschiedene Maßnahmen zur Abminderung dieser Auswirkungen definiert, wie z.B. eine Verstärkung der Sichtschutzpflanzungen zu beiden Seiten der neuen Trasse (vor allem unmittelbar vor den Lärm- und Sichtschutzwänden auf der dem Siedlungsbereich zugewandten Seite) oder die Ausführung der Lärm- und

Sichtschutzwände in Form von nicht eingefärbten Holzpanelen (oder architektonisch-künstlerisch gestalteten Oberflächenstrukturen) samt Bepflanzung mit trockenheitsresistenten Kletterpflanzen auf der, der Trasse abgewandten Seite.

Insbesondere die (in der KG Zwölfaxing) bestehende Windschutzpflanzung entlang des Holzwegs soll als zusätzliche Sichtschutzmaßnahme in nordwestlicher Richtung (in der KG Schwechat) auf einer Länge von ca. 430 m fortgeführt (verlängert) werden, beginnend ab der Einmündung des Säulenwegs bis auf Höhe der Einfahrt zur gegenüber liegenden Hundeschule "Adler-Dogs". Von den betreffenden (derzeit landwirtschaftlich genutzten) Grundstücken Nr. 459/3, 463, 465, 468, 469 und 473 (alle KG Schwechat) wäre jeweils ein ca. 4 m breiter, westlich an den Holzweg angrenzender Streifen abzulösen und mit naturnahen, dicht belaubten Gehölzen (entsprechend dem Vorschlag seitens der landschaftspflegerischen Begleitplanung) zu bepflanzen.

#### **zur Stellungnahme lfd. Nr. 8 von HÖPPEL Elke Dipl.-Ing.:**

- *"Die Trasse verläuft zu nahe am Ort Zwölfaxing und verursacht dadurch eine Zerstörung und Beschneidung des Naherholungsgebietes von Zwölfaxing."*
- *"Sie erhöht die Lärm- und Schadstoffbelastung für die anrainende und erholungssuchende Bevölkerung und bedeutet dadurch eine Lebenswertminderung der anrainenden Bewohner."*
- *"Gleichzeitig entwertet sie trassennahe Wohngrundstücke in Zwölfaxing."*
- *"Sie zerstört das Landschaftsbild durch ortsnahe Brücken. Sie beeinflusst die Ortsentwicklung (Wohnbau) von Zwölfaxing nachhaltig negativ."*
- *"Die Planung erfolgte unter Außerachtlassung tauglicher Alternativen mit wesentlich geringeren Nachteilen (Ost 2)."*

Sämtliche in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 8 eingebrachten, den ggst. Fachbereich betreffenden Einwendungen entsprechen sinngemäß jenen Einwendungen, die bereits in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 2 eingebracht und auch dort eingehend beantwortet wurden (siehe weiter oben).

#### **zur Stellungnahme lfd. Nr. 9 von HÖPPEL-KÜRNER Elfriede:**

- *"Die Trasse verläuft zu nahe am Ort Zwölfaxing."*
- *"Sie verursacht eine Zerstörung und Beschneidung des Naherholungsgebietes von Zwölfaxing."*
- *"Sie erhöht die Lärm- und Schadstoffbelastung für die anrainende und erholungssuchende Bevölkerung."*
- *"Sie bedeutet eine Lebenswertminderung (Anm.: vermutlich ist eine Minderung der "Lebensqualität" gemeint) trassennaher Bewohner."*
- *"Sie entwertet die trassennahen Wohnliegenschaften in Zwölfaxing."*
- *"Sie bildet einen Vorwand zu ortsnaher Ansiedlung von Frächtern und Widmung von Betriebsgebieten. Eine Tendenz die die Anrainer befürchten und ablehnen."*

- *"Sie verursacht eine Störung des Landschaftsbildes durch ortsnahe Brücken."*
- *"Sie behindert die Ortsentwicklung (Wohnbau) von Zwölfaxing."*
- *"Die Planung erfolgte unter Außerachtlassung tauglicher Alternativen mit wesentlich geringeren Nachteilen (Ost 2)."*

Sämtliche in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 9 eingebrachten, den ggst. Fachbereich betreffenden Einwendungen entsprechen sinngemäß jenen Einwendungen, die bereits in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 2 eingebracht und auch dort eingehend beantwortet wurden (siehe weiter oben).

#### **zur Stellungnahme lfd. Nr. 11 von KARPf Karin:**

##### *- zum Thema Freizeit und Erholung:*

*"Sieht man sich die tatsächlichen baulichen Veränderungen im Bereich der Trasse näher an, so muss man feststellen, dass ein sehr wichtiges Naherholungsgebiet der Zwölfaxinger Bevölkerung für immer zerschnitten und zerstört wird. Auf beiden Wegen sind Brücken mit sehr langen Rampen vorhanden, die eine Steigung von 4 % aufweisen bei einer Länge von weit über 100 bzw. 200 m. Dies stellt ein wesentliches Hindernis dar und es ist die Frage, ob die Zwölfaxinger diese Brücke trotz des Lärmes und der Emissionen auch überqueren werden. Zumal auf der östlichen Seite auch keine Lärmschutzmaßnahmen vorhanden sind und die Erholungssuchenden ab Benützung der Rampen der Trasse allen schädlichen Einflüssen ausgesetzt sind. Es wird hier ganz klar große Trennungen geben, große visuelle Beeinträchtigungen und auch die Erreichbarkeit wird durch die Steigungen eingeschränkt. Warum hier am "Schluss" mit "gering" klassifiziert wird, obwohl eindeutig die Auswirkungen von "hoch" vorliegen ist nicht nachzuvollziehen."*

*[...]*

*"Der Themenbereich "Freizeit und Erholung" wurde nicht genau recherchiert. Beim Gebiet der Trasse handelt es sich um ein mindestens genauso wichtiges Erholungsgebiet wie das Schwemchattal. Welches nun so nahe an den Siedlungen eine hohe Wertminderung erfährt und der Spaziergänger durch die Nähe der Brücken und Lärmschutzwände vermehrt auf der flächenmäßig kleinen Westseite der Trasse bleiben wird."*

Zum Thema Beeinträchtigung der Landschaft durch Zerschneidung, durch visuelle Störungen sowie durch Lärm- und Luftschadstoffimmissionen siehe Beantwortung der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 7 (weiter oben).

Inwieweit die Längsneigung von Über- oder Unterführungen ein wesentliches Hindernis bei der Benützung von Fuß- und Radwegen darstellt war nicht Beurteilungsgegenstand des ggst. Fachbereichs und wäre allenfalls vom SV für Verkehrstechnik zu beantworten. Dass "Spaziergänger durch die Nähe der Brücken und Lärmschutzwände vermehrt auf der flächenmäßig kleinen Westseite der Trasse bleiben werden" ist eine Vermutung, die zutreffen kann, aber nicht zwingend muss.

Die funktionelle Erreichbarkeit und Benutzbarkeit des westlich der Vorhabentrasse liegenden Naherholungsgebiets ist jedenfalls weiterhin gegeben.

##### *- zum Thema Siedlungs- und Wirtschaftsraum:*

[...]

*"Dass die Kaserne aufgelöst werden wird und die bestehende Fläche in Betriebsgebiet umgewandelt wird, sehe ich aus der geographischen Nähe zum Flughafen derzeit eher negativ."*

Eine Auflösung der Kaserne Zwölfaxing und eine Umwandlung des Kasernenareals in Betriebsgebiet steht derzeit nicht zur Debatte und war auch nicht war nicht Beurteilungsgegenstand der UVP.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 12 von KRONTHALER Maria:**

- *"Die jetzt geprüfte Trasse verläuft viel zu nahe am Ort Zwölfaxing (andere, etwas Anrainer freundlichere Planungsvarianten lagen ebenfalls vor, wurden aber nicht ernsthaft geprüft)."*
- *"Sie verursacht eine Zerstörung und Beschneidung des Naherholungsgebietes von Zwölfaxing."*
- *"Sie erhöht die Lärm- und Schadstoffbelastung für die Anrainer."*
- *"Die Anwohner in der unmittelbaren Umgebung erleiden massive Einbußen ihrer Lebensqualität."*
- *"Sie entwertet die trassennahen Wohnliegenschaften in Zwölfaxing."*
- *"Sie bildet einen Vorwand zu ortsnaher Ansiedlung von Frächtern und Widmung von Betriebsgebieten. Dies hat sich bei vielen derartigen Projekten bereits gezeigt und ist nicht nur als Angst der Anrainer abzutun."*
- *"Sie verursacht eine Störung des Landschaftsbildes durch ortsnahe Brücken."*
- *"Sie behindert die Ortsentwicklung (Wohnbau) von Zwölfaxing."*

Sämtliche in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 12 eingebrachten, den ggst. Fachbereich betreffenden Einwendungen entsprechen sinngemäß jenen Einwendungen, die bereits in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 2 eingebracht und auch dort eingehend beantwortet wurden (siehe weiter oben).

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 13 von LETH Jutta, Dr. und LETH Marlene:**

- *"Die geplante Strasse verursacht eine Zerstörung und Beschneidung des Naherholungsgebietes von Zwölfaxing."*
- *"Sie erhöht die Lärm- und Schadstoffbelastung für die anrainende und erholungssuchende Bevölkerung."*
- *" Sie bedeutet eine massive Lebenswertminderung trassennaher Bewohner."*
- *"Sie entwertet die trassennahen Wohnliegenschaften in Zwölfaxing (zusätzlich zu Wertminderung durch Fluglärm)."*
- *"Sie bildet einen Vorwand zu ortsnaher Ansiedlung von Frächtern und Widmung von Betriebsgebieten. Eine Tendenz die die Anrainer befürchten und ablehnen."*
- *"Sie verursacht eine Störung des Landschaftsbildes durch ortsnahe Brücken."*
- *"Sie behindert die Ortsentwicklung (Wohnbau) von Zwölfaxing."*



Sämtliche in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 13 eingebrachten, den ggst. Fachbereich betreffenden Einwendungen entsprechen sinngemäß jenen Einwendungen, die bereits in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 2 eingebracht und auch dort eingehend beantwortet wurden (siehe weiter oben).

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 14 von MICHOR Elfriede:**

- *"Das ist keine Umfahrung sondern eine künftige Autobahn. Sie ist viel zu nahe an der Ortschaft und bringt den Bewohnern eine zusätzliche Lärm-und Abgasbelastung."*
- *"Diese Trasse verursacht eine Zerstörung und Beschneidung unseres Naherholungsgebietes und verschandelt die Landschaft durch die ortsnahe Brücken und Dämme."*
- *"Auch die Entwicklung des Ortes und die Errichtung von Wohnungen für junge Zwölfaxinger werden dadurch behindert."*
- *"Unverständlich ist auch die Außerachtlassung tauglicher Alternativen, mit wesentlich geringeren Nachteilen (z.B. Ost 2). Warum werden diese Vorschläge nicht berücksichtigt?"*

Sämtliche in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 14 eingebrachten, den ggst. Fachbereich betreffenden Einwendungen entsprechen sinngemäß jenen Einwendungen, die bereits in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 2 eingebracht und auch dort eingehend beantwortet wurden (siehe weiter oben).

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 17 von SCHIEFER Maria:**

- *"G) In späterer Zeit für Zwölfaxing keine weitere Ortsentwicklung mehr möglich."*

Diese Einwendung wurde sinngemäß bereits in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 2 eingebracht und auch dort eingehend beantwortet (siehe weiter oben).

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 18 von SCHIEFER Josef sen.:**

- *"Außerdem wurden bei der Bewertung die Nachteile für die (Grundstücks = Querdurchschneidung, Zerstörung des Naherholungsgebietes, Zerstörung des Landschaftsbildes, zu nahe am Ortsgebiet, in späterer Zeit eine weitere Ortsentwicklung kaum mehr möglich) zu wenig berücksichtigt. Bei einer Trassenverlegung Richtung Trasse 1b bzw. Trasse Ost 2 würden sich die großen Nachteile vermindern oder überhaupt zur Gänze wegfallen."*

Diese Einwendungen wurden sinngemäß bereits in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 2 eingebracht und auch dort eingehend beantwortet (siehe weiter oben).

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 19 von SCHIEFER Josef jun.:**

- *"4.) Die geplante Trasse ist keine Ortsumfahrung sondern eine Verbindung zwischen S1 und A3. Daher zu nahe der Ortschaft."*
- *"5.) Zerstörung des Naherholungsgebietes"*
- *"6.) Zerstörung des Landschaftsbildes"*

Diese Einwendungen wurden sinngemäß bereits in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 2 eingebracht und auch dort eingehend beantwortet (siehe weiter oben).

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 20 von SKRDLA Maria:**

- *"Die Trasse verläuft zu nahe am Ort Zwölfaxing."*
- *"Sie verursacht eine Zerstörung und Beschneidung des Naherholungsgebietes von Zwölfaxing."*
- *"Sie erhöht die Lärm- und Schadstoffbelastung für die anrainende und erholungssuchende Bevölkerung."*
- *"Sie bedeutet eine massive Lebenswertminderung (Anm.: vermutlich ist eine Minderung der "Lebensqualität" gemeint) trassennaher Bewohner."*
- *"Sie entwertet die trassennahen Wohnliegenschaften in Zwölfaxing (zusätzlich zu Wertminderung durch Fluglärm)."*
- *"Sie bildet einen Vorwand zu ortsnaher Ansiedlung von Frächtern und Widmung von Betriebsgebieten. Eine Tendenz die die Anrainer befürchten und ablehnen."*
- *"Sie verursacht eine Störung des Landschaftsbildes durch ortsnahe Brücken."*
- *"Sie behindert die Ortsentwicklung (Wohnbau) von Zwölfaxing."*
- *"Die Planung erfolgte unter Außerachtlassung tauglicher Alternativen mit wesentlich geringeren Nachteilen (Ost 2)."*

Sämtliche in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 20 eingebrachten, den ggst. Fachbereich betreffenden Einwendungen entsprechen sinngemäß jenen Einwendungen, die bereits in der Stellungnahme mit der lfd. Nr. 2 eingebracht und auch dort eingehend beantwortet wurden (siehe weiter oben).

## **8. Beurteilung durch den Sachverständigen für Forst- und Jagdökologie:**

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 2 der ZIB – Zwölfaxing´s initiative Bürgerinnen + Bürger - ADLER Josef, BUXKANDL Walter, HÖPPEL-KÜRNER Elfriede, KRONTHALER Maria, KRÖSS Eike, LETH Jutta Dr., SCHÄFER Theo Dr., SKRDLA Maria, STADLER Franz, STETTNER Otto, TAFERNER Stefan, WETZAK-HELMER Peter:**

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 4 von HÖPPEL Silke Mag.:**

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 5 von HÖPPEL Ute K. Mag (FH):**

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 7 von HÖPPEL Josef Dipl.-Ing.:**

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 8 von HÖPPEL Eike Dipl.-Ing.:**

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 9 von HÖPPEL-KÜRNER Elfriede:**

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 11 von KARPf Karin:**

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 12 von KRONTHALER Maria:**

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 20 von SKRDLA Maria:**

Die betroffenen Jagdgebiete (Reviere) werden durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Trasse in ihren westlichsten Bereichen berührt bzw. betroffen. Durch die Zäunung der Umfahrung sollen Wildunfälle und damit verbundenes Fallwild verhindert werden. Jedoch sind Wildtierarten mit großen Raumannsprüchen und ausgeprägten Wandergewohnheiten bzw. -traditionen von einer Verinselung stärker betroffen, sofern sie nicht auch kleine, versiegelte und siedlungsnahen Brücken bzw. Unterführungen als Querungsmöglichkeiten annehmen. Rehwild und Niederwild zählt zu jenen Wildarten, die im Hinblick auf Lebensraumgröße und Ausbreitungsstrukturen geringere Ansprüche haben, jedoch, den Statistiken zur Folge, überdurchschnittlich hohe Fallwildzahlen durch den Straßenverkehr aufweisen.

Durch die Errichtung einer Wildunterführung südlich des GÜPL Zwölfaxing bei km 1,5+08 (Beschreibung siehe Kap. 6.2.2) kann der Barriereeffekt in diesem Bereich maßgeblich reduziert werden, da dieser regionale Ausbreitungskorridor für Wanderungsbewegungen zwischen dem Schwechattal und der Rauchenwarther Platte weiterhin nutzbar bleibt und auch lokale Wildwechsel innerhalb des Reviers begünstigt. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Migration von Rehwild sehr wohl auch über die überführten Wirtschaftswegen, vor allem in den „nicht beunruhigten“ Nachtstunden möglich ist.

Wanderndes Rehwild, welches aus dem nördlichen Bereich der Trasse in den Süden migrieren will, wird dies über den schmalen Korridor im Bereich des Munitionsdepots des GÜPL tun oder eine der Überführungen von Wirtschaftswegen nutzen können. Zusammengefasst wird festgestellt,

dass ein Austausch zwischen Teilpopulationen durch das Projekt zwar erschwert aber nicht vollständig verhindert wird. Durch die Errichtung einer Wildtierpassage (WTP) im Ausmaß von 30m Breite und 4m Höhe im Bereich des GÜPL sollte es allen wanderlustigen Tieren möglich sein, wenn auch zeitlich eingeschränkt, zu migrieren.

Es darf an dieser Stelle angemerkt werden, dass die RVS 04.03.12 (Wildschutz) eingehalten wird, da bei einer projektierten Trassenlänge von 4.966 m die geplante Errichtung einer WTP der Kategorie „C“ der RVS entspricht. Zwar kommt die WTP nicht in der Mitte der Trasse zu liegen, der wichtige regionale Migrationsstreifen von der Rauchenwarther Platte zum Schwechattal wird aber sehr gut „getroffen“ und kann mit dieser Positionierung aus jagdfachlicher Sicht der „beste Effekt“ erzielt werden.

## 9. Beurteilung durch die Sachverständige für Landwirtschaft und Boden:

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 2 der ZIB – Zwölfaxing´s initiative Bürgerinnen + Bürger - ADLER Josef, BUXKANDL Walter, HÖPPEL-KÜRNER Elfriede, KRONTHALER Maria, KRÖSS Eike, LETH Jutta Dr., SCHÄFER Theo Dr., SKRDLA Maria, STADLER Franz, STETTNER Otto, TAFERNER Stefan, WETZAK-HELMER Peter:**

Aus der Einwendung ist folgender Teil für das Fachgebiet Landwirtschaft und Boden relevant:

Seite 3: *Diese rücksichtslose Trassenführung zerschneidet und entwertet viele Ackergrundstücke und die mit hohem Aufwand kommassierte und gestaltete Flur.*

*Sie verursacht eine nicht zu rechtfertigende Gefährdung bäuerlicher Existenzen (Arbeitsplätze und Einkommen).*

*Sie führt zu unnötigen Zufahrtsschwernissen, da auch ortsnahe Grundstücke nur über Brücken erreichbar wären.*

*Sie bringt eine wesentlich schlechtere Erreichbarkeit vieler landwirtschaftlicher Grundstücke.*

Auf Flächenverlust und Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen durch das Vorhaben wurde im UVP-Gutachten Fachbereich Landwirtschaft ausführlich eingegangen (siehe Risikofaktoren 48 und 49)

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 6 von HÖPPEL Thomas, HÖPPEL Silvia, HÖPPEL Elisabeth:**

1. Sendung Seite 2: *Diese Trassenführung zerschneidet viele Ackergrundstücke .Sie verursacht eine nicht zu rechtfertigende Gefährdung bäuerlicher Existenzen (Arbeitsplätze und Einkommen).*

*Das Projekt führt zu Zufahrtsschwernissen und erhöhter Unfallgefahr der landwirtschaftlichen Arbeit. Diese B 233 bewirkt eine deutlich schlechtere Erreichbarkeit vieler landwirtschaftlicher Grundstücke.*

Nachsendung Seiten 2: *Täglich wird in Österreich ein Bauernhof verbaut - 339 Bauernhöfe allein heuer. Ein (Umstand der) die Produktionskraft der Landwirtschaft Tag für Tag schwächt. 2015 wird ganz im Zeichen dieses Zukunftsthemas stehen: Es wird von den Vereinten Nationen das „Internationale Jahr des Bodens“ ausgerufen. Mittel- und langfristig stellen uns der Bodenverbrauch und die Flächenversiegelung vor massive standort- und regionalpolitische Probleme. Mit den schwindenden Flächen steht nämlich auch die Selbstversorgung Österreichs mit unseren heimischen Lebensmitteln auf dem Spiel. Von einer funktionierenden Krisenvorsorge für die kommenden Jahrzehnte, in denen die Weltbevölkerung auf über 9 Milliarden Menschen anwachsen wird, ganz zu schweigen. Wo Produktion verloren geht, gehen automatisch auch Arbeitsplätze verloren. Derzeit sind noch 530.000 Jobs mit der Land- und Forstwirtschaft verknüpft. Flächenfraß ist ein Thema, das die Gesellschaft und die Politik gesamthaft betrifft. Wir brauchen eine Politik, die Ernährung, Versorgung, Standort und Wirtschaftswachstum in*

*Einklang bringt - Flächen für die wirtschaftliche Entwicklung müssen möglichst effizient genutzt werden und einer exakten Nutzenabwägung folgen."*

Auf Flächenverlust und Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen durch das Vorhaben wurde im UVP-Gutachten Fachbereich Landwirtschaft ausführlich eingegangen (siehe Risikofaktoren 48 und 49)

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 7 von HÖPPEL Josef Dipl.-Ing.:**

Seite 8: *Für viele Bauern sind die extremen Durchschneidungen, der Flächen- und Einkommensverlust nachteilig, daraus resultieren ungünstige, schwierig und nur mit erheblich höherem Aufwand zu bewirtschaftende Ackerflächen, die Brücken sind ein Transporterschwernis und eine Gefahrenerhöhung.*

Auf Flächenverlust und Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen durch das Vorhaben wurde im UVP-Gutachten Fachbereich Landwirtschaft ausführlich eingegangen (siehe Risikofaktoren 48 und 49)

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 8 von HÖPPEL Elke Dipl.-Ing.:**

Seite 1: *Die inadäquate Trassenführung zerschneidet und entwertet viele Ackergrundstücke und die mit hohem Aufwand kommassierte und gestaltete Flur und verursacht eine nicht zu rechtfertigende Gefährdung bäuerlicher Lebens— und Wirtschaftsgrundlagen (Arbeitsplätze und Einkommen).*

Auf Flächenverlust und Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen durch das Vorhaben wurde im UVP-Gutachten Fachbereich Landwirtschaft ausführlich eingegangen (siehe Risikofaktoren 48 und 49)

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 10 von JANECEK Josefina:**

Seite 1: *Die Trassenführung ist unverständlich und zerschneidet viele Ackergrundstücke, darunter auch mein Grundstück, in besonders nachteiliger Weise. Ich sehe dafür keine Begründung. Auch die Zufahrt zum zerteilten Grundstück wird erschwert.*

Auf Flächenverlust und Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen durch das Vorhaben wurde im UVP-Gutachten Fachbereich Landwirtschaft ausführlich eingegangen (siehe Risikofaktoren 48 und 49)

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 11 von KARPf Karin:**

Seite 3 bis 5: *Flächenverbrauch, Flurzerschneidung, Ozon, Streusalz, Kälteseen*

Auf Flächenverlust und Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen durch das Vorhaben wurde im UVP-Gutachten Fachbereich Landwirtschaft ausführlich eingegangen (siehe Risikofaktoren 48 und 49)

zu Ozonbelastung: siehe Risikofaktor 45

zu Streusalz: siehe Risikofaktor 46

zu Mikroklimatische Auswirkungen:

Aus der UVE Fachbereich Luft und Klima C2.1 Seite 84 ff. geht hervor, dass grundsätzlich ein erhöhtes Risiko für ein Auftreten von Kaltluftlagerungen und einer damit verbundenen Frostgefährdung vor allem landwirtschaftlicher Kulturen in Betracht zu ziehen ist. Speziell während Stagnationssituationen (stabile Luftschichtung, Calmen) und bei negativer Strahlungsbilanz .

Eine wesentliche Randbedingung für die regional- und lokalklimatischen Strukturen im Untersuchungsraum sind die topographischen Gegebenheiten. Durch besondere orographische Ausprägungen des Geländes kann, gekoppelt mit im Rahmen des Vorhabens errichteten neuen „Barrieren“ der Kaltluftabfluss behindert werden oder in Extremfällen ganz zum Erliegen kommen (Ausbildung von Kaltluftseen).

Die Ergebnisse einer entsprechenden Geländeansprache wurden im Hinblick auf mögliche neue Kaltluftstauzonen auf Basis des vorliegenden Längsschnittes der geplanten Trasse, des Kartenstudiums der Höhenschichtdarstellungen und der Erkenntnisse zweier Geländebegehungen vorort zusammengestellt und diskutiert.

Dabei sind vier, zunächst anhand des Längsschnittes der geplanten Trasse ausgewiesene potentielle Kaltluftstauzonen mit blauen Blockpfeilen und den Kennungen „K1“ bis „K4“ (ebenfalls blau geschrieben) in Abbildung 27 markiert.

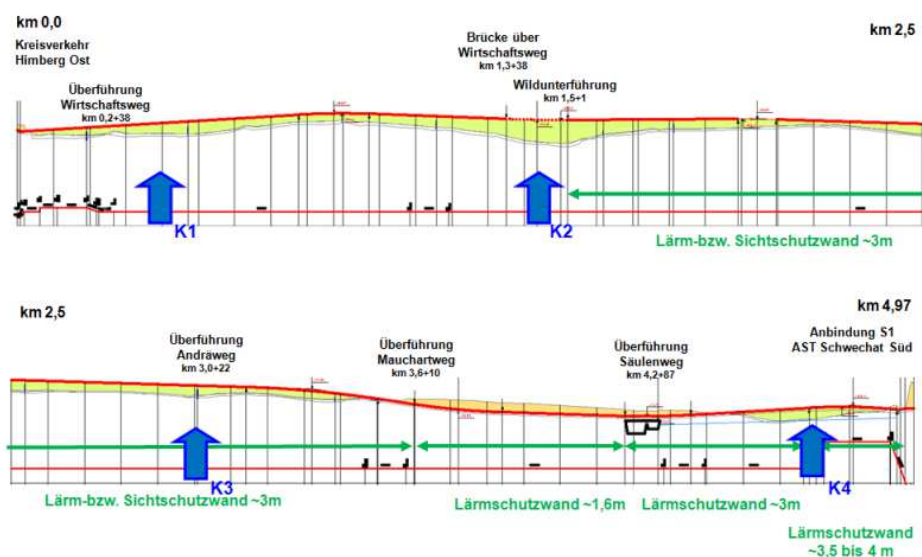


Abbildung 27: Trassenlängsschnitt (Quelle: Büro Retter und Partner) mit eingezeichneten potentiellen Kaltluftstauzonen (blau).

In der angeschlossenen Höhengschichtdarstellung (Abbildung 28) wurde diese Kennzeichnung weitergeführt und zusätzlich Begehungspunkte, mit einfachen Pfeilen (rot, jeweils in Blickrichtung der entsprechenden Aufnahme weisend) dargestellt und mit Buchstaben gekennzeichnet („A“ bis „G“ ebenfalls rot geschrieben). In den folgenden Unterkapiteln sind dann diese 4 Bereiche getrennt behandelt.

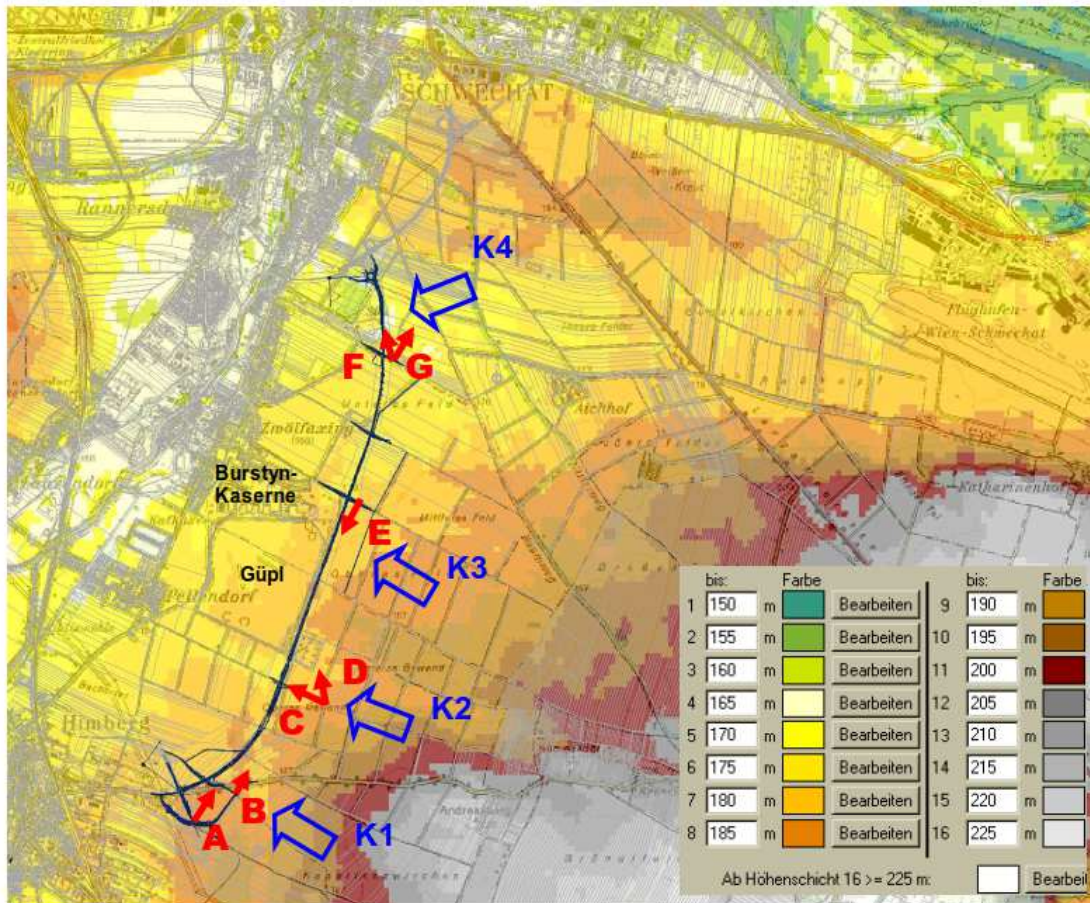


Abbildung 28: Untersuchungsgebiet in Höhengschichtdarstellung (5m-Auflösung, Quelle: AMAP 3D) mit skizzierten Trassenverlauf und eingezeichneten potentiellen Kaltluftstauzonen (Blockpfeile: BLAU) sowie eingezeichneten Begehungspunkten mit Pfeil (ROT) in Blickrichtung der jeweiligen photographischen Aufnahmen.

Abgesehen von diesen gekennzeichneten Bereichen wird die geplante Trasse in Tieflage oder in leichter Dammlage geführt (vergleiche dazu den Trassenlängsschnitt in Abbildung 27), wobei in den Bereichen mit Dammlage zwischen den vier oben genannten Zonen jeweils eine Abflussmöglichkeit für etwaige Kaltluft entlang der Trasse besteht, weswegen dort in Bezug auf etwaige potentielle Kaltluftstauzonen jedenfalls keine wesentlichen Änderungen zur Ist-Situation zu erwarten sind.

Die einzelnen Punkte sind in der UVE beschrieben und wird ausgeführt, dass die Punkte K1-K4 bereits jetzt als potentielle Kaltluftzone einzustufen sind und keine wesentliche Änderung zum Ist-Zustand zu erwarten ist.



**zur Stellungnahme lfd. Nr. 13 von LETH Jutta, Dr. und LETH Marlene:**

Seite 5: *Ebenso ausgespart bleibt in einem Gesamtkontext dieses Projektes das Problem des enormen Flächenfraßes in Österreich, wo acht Mal so viel Fläche jedes Jahr verbaut wird, wie 2002 in der Nachhaltigkeitsstrategie als Zielwert definiert worden ist. Es fehlen in diesem Zusammenhang strategische Ziele, die 2014 unterzeichnete Bodencharta bleibt völlig ohne jede Konsequenz. Das Projekt ist somit weder nachhaltig noch ressourcenschonend. Das österreichische Bodenökosystem droht zu kippen (Österreichisches Umweltbundesamt 2014) — auch durch die Belastungen durch den Autoverkehr und schädliche Aerosole. Die Statistik Austria sieht darin mittlerweile eine der größten Bedrohungen für Österreichs Wohlstand. Völlig unerwähnt in den Unterlagen bleibt der Umstand, dass zahlreiche Verbrennungsprodukte von Benzin und Diesel äußerst beständige und hochtoxische Verbindungen sind, die nachhaltig die Böden und die dort produzierten Lebensmittel belasten. Es gibt keine Stellungnahme zu Kumulations— und Summationseffekten, keine Stellungnahme zu Interaktionspotentialen. Ob diese Böden weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden können bleibt unerwähnt, ebenso wie sich das auf die Existenz der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe auswirken kann und wird.*

Siehe UVP-Gutachten Fachbereich Landwirtschaft Risikofaktoren 45, 48 und 49.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 15 von ROTH Leopold:**

Seite 1: *Die Trassenführung ist unverständlich, zerschneidet und entwertet viele Ackergrundstücke, darunter auch mein Grundstück, in besonders nachteiliger Weise. Das führt zu einer vermeidbaren Benachteiligung und Schädigung der betroffenen Landwirte. Die Feldwegplanung verschlechtert und erschwert die Zufahrt und Erreichbarkeit meines Grundstückes, das zerteilt wird und dann zum Teil nur über eine Brücke erreichbar wäre. Diese Trasse bedingt auch eine schlechtere Erreichbarkeit vieler anderer Grundstücke. Ich bin gegen diese Trasse. Ich würde 10 Prozent meines Ackers verlieren.*

Siehe UVP-Gutachten Fachbereich Landwirtschaft Risikofaktor 49.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 18 von SCHIEFER Josef sen.:**

Keine agrarfachliche Frage betroffen

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 19 von SCHIEFER Josef jun.:**

Seite 1:

*A) CO<sub>2</sub> Belastungen erfolgen von der Umfahrung Zwölfaxing und dies so lange die Straße besteht!*

*B) Landwirtschaftliche Regionale Produkte können neben Straßen nur mit höherem Aufwand produziert werden, nämlich wie soll der Ruf Beste Qualität als Lebensmittel verkauft werden. Da die Straße durch das Grundstück führt, entsteht nicht mehr die Beste Qualität!*

*C) Flächenverbrauch die durch die Trasse entstehen, Existenzgefährdend!*

*D) Enteignungsmöglichkeit der Grundbesitzer und dadurch trifft es auch den Bewirtschafter dieser Grundstücke*

*Ergänzung:*

*2.) Massive Erschwernisse bei der Bewirtschaftung durch Querdurchschneidung.*

*3.) Schriftliche Stellungnahme bzgl. landwirtschaftlichen Weg wurden abgelehnt.*

*7.) Querdurchschneidung von 8 Grundstücken nicht gerechtfertigt*

Zu A) Der Vorwurf der CO<sub>2</sub>-Belastung ist sehr allgemein formuliert. Dazu ist prinzipiell auszuführen, dass CO<sub>2</sub> von den Pflanzen aufgenommen wird und zur Herstellung von Zucker mittels Photosynthese benötigt wird.

Zu B) aus dem UVP Teilgutachten 11, Luftreinhaltetechnik geht hervor, dass keine relevanten Grenzwerte überschritten werden (siehe auch UVP-Gutachten Fachbereich Landwirtschaft Risikofaktoren 45). Angemerkt wird, dass auch bisher schon landwirtschaftliche Produkte und Lebensmittel neben Straßen produziert werden.

Zu C) und D) sowie Ergänzung 2.), 3.) und 7.)

siehe UVP-Gutachten Fachbereich Landwirtschaft Risikofaktoren 48 und 49.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 20 von SKRDLA Maria:**

*Seite 3: Diese rücksichtslose Trassenführung zerschneidet und entwertet viele Ackergrundstücke und die mit hohem Aufwand kommassierte und gestaltete Flur. Sie verursacht eine nicht zu rechtfertigende Gefährdung bäuerlicher Existenzen (Arbeitsplätze und Einkommen).*

*Sie führt zu unnötigen Zufahrtsschwernissen, da auch ortsnahe Grundstücke nur über Brücken erreichbar wären.*

*Sie bringt eine wesentlich schlechtere Erreichbarkeit vieler landwirtschaftlicher Grundstücke.*

siehe UVP-Gutachten Fachbereich Landwirtschaft Risikofaktoren 48 und 49.

## **10. Beurteilung durch den Sachverständigen für Verkehrstechnik:**

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 2 der ZIB – Zwölfaxing´s initiative Bürgerinnen + Bürger - ADLER Josef, BUXKANDL Walter, HÖPPEL-KÜRNER Elfriede, KRONTHALER Maria, KRÖSS Eike, LETH Jutta Dr., SCHÄFER Theo Dr., SKRDLA Maria, STADLER Franz, STETTNER Otto, TAFERNER Stefan, WETZAK-HELMER Peter:**

Die Umfahrung Zwölfaxing hat eine längere Historie. Schon im Jahre 2003 wurden für den Südraum Wien im Zuge der Planungen zur B301, nun S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Planungen durchgeführt. Im Jahre 2007 wurde in einer Verkehrsuntersuchung festgestellt, dass eine Umfahrungsstraße eine wesentliche Verkehrsreduktion in den Ortsdurchfahren bewirken würde. Ein Trassenauswahlverfahren führte zur Auswahl einer optimierten Osttrasse. Das Einreichprojekt wurde in den Jahren 2008-2012 erstellt.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 3 von FISCHER Erna Mag., DIRNBERGER Gernot, FISCHER Otto Dr., FISCHER Axel, FRANK Christine Dr., HAFNER Dusan, HAFNER Silvia, KEGLOVITS Franz, KRIEGER Horst Mag. KRIEGER Sabine Mag., PETZ Emmerich, SCHUCH Dieter Dipl.-Ing., SCHUCH Maria Mag., STRASSER Margarete, WEBERSINK Alex:**

Die Umfahrung Zwölfaxing hat eine längere Historie. Schon im Jahre 2003 wurden für den Südraum Wien im Zuge der Planungen zur B301, nun S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Planungen durchgeführt. Im Jahre 2007 wurde in einer Verkehrsuntersuchung festgestellt, dass eine Umfahrungsstraße eine wesentliche Verkehrsreduktion in den Ortsdurchfahren bewirken würde. Ein Trassenauswahlverfahren führte zur Auswahl einer optimierten Osttrasse. Das Einreichprojekt wurde in den Jahren 2008-2012 erstellt.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 4 von HÖPPEL Silke Mag.:**

Die Umfahrung Zwölfaxing hat eine längere Historie. Schon im Jahre 2003 wurden für den Südraum Wien im Zuge der Planungen zur B301, nun S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Planungen durchgeführt. Im Jahre 2007 wurde in einer Verkehrsuntersuchung festgestellt, dass eine Umfahrungsstraße eine wesentliche Verkehrsreduktion in den Ortsdurchfahren bewirken würde. Ein Trassenauswahlverfahren führte zur Auswahl einer optimierten Osttrasse. Das Einreichprojekt wurde in den Jahren 2008-2012 erstellt.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 5 von HÖPPEL Ute K. Mag (FH):**

Die Umfahrung Zwölfaxing hat eine längere Historie. Schon im Jahre 2003 wurden für den Südraum Wien im Zuge der Planungen zur B301, nun S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Planungen durchgeführt. Im Jahre 2007 wurde in einer Verkehrsuntersuchung festgestellt, dass eine Um-

fahrungsstraße eine wesentliche Verkehrsreduktion in den Ortsdurchfahren bewirken würde. Ein Trassenauswahlverfahren führte zur Auswahl einer optimierten Osttrasse. Das Einreichprojekt wurde in den Jahren 2008-2012 erstellt.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 6 von HÖPPEL Thomas, HÖPPEL Silvia, HÖPPEL Elisabeth:**

Die Umfahrung Zwölfaxing hat eine längere Historie. Schon im Jahre 2003 wurden für den Südraum Wien im Zuge der Planungen zur B301, nun S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Planungen durchgeführt. Im Jahre 2007 wurde in einer Verkehrsuntersuchung festgestellt, dass eine Umfahrungsstraße eine wesentliche Verkehrsreduktion in den Ortsdurchfahren bewirken würde. Ein Trassenauswahlverfahren führte zur Auswahl einer optimierten Osttrasse. Das Einreichprojekt wurde in den Jahren 2008-2012 erstellt.

Der Planfall 1-Ü 2020 wurde deswegen erstellt und durchgeplant, da die Priorität beim überregionalen Verkehr auf der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße liegt und nicht beeinträchtigt werden darf. Die Entlastung von fast 50% der Ortsdurchfahrt von Zwölfaxing und Pellendorf mit ca. 5.000 Kfz/24h ist jedoch beträchtlich.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 7 von HÖPPEL Josef Dipl.-Ing.:**

Die Umfahrung Zwölfaxing hat eine längere Historie. Schon im Jahre 2003 wurden für den Südraum Wien im Zuge der Planungen zur B301, nun S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Planungen durchgeführt. Im Jahre 2007 wurde in einer Verkehrsuntersuchung festgestellt, dass eine Umfahrungsstraße eine wesentliche Verkehrsreduktion in den Ortsdurchfahren bewirken würde. Ein Trassenauswahlverfahren führte zur Auswahl einer optimierten Osttrasse. Das Einreichprojekt wurde in den Jahren 2008-2012 erstellt.

Der Planfall 1-Ü 2020 wurde deswegen erstellt und durchgeplant, da die Priorität beim überregionalen Verkehr auf der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße liegt und nicht beeinträchtigt werden darf. Die Entlastung von fast 50% der Ortsdurchfahrt von Zwölfaxing und Pellendorf mit ca. 5.000 Kfz/24h ist jedoch beträchtlich.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 9 von HÖPPEL-KÜRNER Elfriede:**

Die Umfahrung Zwölfaxing hat eine längere Historie. Schon im Jahre 2003 wurden für den Südraum Wien im Zuge der Planungen zur B301, nun S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Planungen durchgeführt. Im Jahre 2007 wurde in einer Verkehrsuntersuchung festgestellt, dass eine Umfahrungsstraße eine wesentliche Verkehrsreduktion in den Ortsdurchfahren bewirken würde. Ein Trassenauswahlverfahren führte zur Auswahl einer optimierten Osttrasse. Das Einreichprojekt wurde in den Jahren 2008-2012 erstellt.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 11 von KARPf Karin:**

Zum Zeitpunkt der Projekterstellung und für das Prognosejahr 2020 ist der Tunnel Lobau nicht verkehrswirksam anzusetzen. Das UVP-Verfahren zum S1-Abschnitt Schwechat-Süßenbrunn wurde im März 2015 abgeschlossen, dann beeinsprucht und liegt derzeit beim Bundesverwaltungsgericht.

Durch die Pförtner-Lösung bei der S 1-ASt Schwechat Süd fahren nur noch 15.100 Kfz/24h auf der Umfahrung. Wie in der Verkehrsuntersuchung erläutert, suchen sich die anderen Verkehrsteilnehmer andere Routen und nicht nur durch den Ort Zwölfaxing.

**Zu VLSA Knoten Himberg Ost**

Die Linksabbiegerelation von der Umfahrung Zwölfaxing zur B 15-Süd hat in der Morgenspitze einen Sättigungswert von 66% und in der Abendspitze von 75% (sh. Technischer Bericht, Einlage B 2.2, Seite 44ff). Es stehen 2 Linksabbiegestreifen zur Verfügung.

**Zu F1 Bericht Ergänzungsunterlagen**

Zum Zeitpunkt der Projekterstellung und für das Prognosejahr 2020 ist der Tunnel Lobau nicht verkehrswirksam anzusetzen. Das UVP-Verfahren zum S1-Abschnitt Schwechat-Süßenbrunn wurde im März 2015 abgeschlossen, dann beeinsprucht und liegt derzeit beim Bundesverwaltungsgericht.

Durch die Pförtner-Lösung bei der S 1-ASt Schwechat Süd fahren nur noch 15.100 Kfz/24h auf der Umfahrung. Wie in der Verkehrsuntersuchung erläutert, suchen sich die anderen Verkehrsteilnehmer andere Routen und nicht nur durch den Ort Zwölfaxing.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 12 von KRONTHALER Maria:**

Die Umfahrung Zwölfaxing hat eine längere Historie. Schon im Jahre 2003 wurden für den Südraum Wien im Zuge der Planungen zur B301, nun S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Planungen durchgeführt. Im Jahre 2007 wurde in einer Verkehrsuntersuchung festgestellt, dass eine Umfahrungsstraße eine wesentliche Verkehrsreduktion in den Ortsdurchfahren bewirken würde. Ein Trassenauswahlverfahren führte zur Auswahl einer optimierten Osttrasse. Das Einreichprojekt wurde in den Jahren 2008-2012 erstellt.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 13 von LETH Jutta, Dr. und LETH Marlene:**

Die Umfahrung Zwölfaxing hat eine längere Historie. Schon im Jahre 2003 wurden für den Südraum Wien im Zuge der Planungen zur B301, nun S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Planungen durchgeführt. Im Jahre 2007 wurde in einer Verkehrsuntersuchung festgestellt, dass eine Umfahrungsstraße eine wesentliche Verkehrsreduktion in den Ortsdurchfahren bewirken würde. Ein Trassenauswahlverfahren führte zur Auswahl einer optimierten Osttrasse. Das Einreichprojekt wurde in den Jahren 2008-2012 erstellt.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 14 von MICHOR Elfriede:**

Die Umfahrung Zwölfaxing hat eine längere Historie. Schon im Jahre 2003 wurden für den Südraum Wien im Zuge der Planungen zur B301, nun S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Planungen durchgeführt. Im Jahre 2007 wurde in einer Verkehrsuntersuchung festgestellt, dass eine Umfahrungsstraße eine wesentliche Verkehrsreduktion in den Ortsdurchfahren bewirken würde. Ein Trassenauswahlverfahren führte zur Auswahl einer optimierten Osttrasse. Das Einreichprojekt wurde in den Jahren 2008-2012 erstellt.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 15 von ROTH Leopold:**

Die Umfahrung Zwölfaxing hat eine längere Historie. Schon im Jahre 2003 wurden für den Südraum Wien im Zuge der Planungen zur B301, nun S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Planungen durchgeführt. Im Jahre 2007 wurde in einer Verkehrsuntersuchung festgestellt, dass eine Umfahrungsstraße eine wesentliche Verkehrsreduktion in den Ortsdurchfahren bewirken würde. Ein Trassenauswahlverfahren führte zur Auswahl einer optimierten Osttrasse. Das Einreichprojekt wurde in den Jahren 2008-2012 erstellt.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 16 von SAVEL Rudolf, Dipl-Päd, OSR Ing.:**

Ein Kreisverkehr an der Kreuzung B 15/Umfahrung Zwölfaxing hätte in der Abendspitze zu Überlastungen geführt. Aus diesem Grunde wurde eine VLSA mit 2 Linksabbiegestreifen von der Umfahrung kommend konzipiert, damit in der Abendspitze ein Sättigungsgrad von 75% erreicht wird.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 17 von SCHIEFER Maria:**

Die Umfahrung Zwölfaxing hat eine längere Historie. Schon im Jahre 2003 wurden für den Südraum Wien im Zuge der Planungen zur B301, nun S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Planungen durchgeführt. Im Jahre 2007 wurde in einer Verkehrsuntersuchung festgestellt, dass eine Umfahrungsstraße eine wesentliche Verkehrsreduktion in den Ortsdurchfahren bewirken würde. Ein Trassenauswahlverfahren führte zur Auswahl einer optimierten Osttrasse. Das Einreichprojekt wurde in den Jahren 2008-2012 erstellt.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 18 von SCHIEFER Josef sen.:**

Die Umfahrung Zwölfaxing hat eine längere Historie. Schon im Jahre 2003 wurden für den Südraum Wien im Zuge der Planungen zur B301, nun S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Planungen durchgeführt. Im Jahre 2007 wurde in einer Verkehrsuntersuchung festgestellt, dass eine Umfahrungsstraße eine wesentliche Verkehrsreduktion in den Ortsdurchfahren bewirken würde. Ein Trassenauswahlverfahren führte zur Auswahl einer optimierten Osttrasse. Das Einreichprojekt wurde in den Jahren 2008-2012 erstellt.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 19 von SCHIEFER Josef jun.:**

Die Umfahrung Zwölfaxing hat eine längere Historie. Schon im Jahre 2003 wurden für den Südraum Wien im Zuge der Planungen zur B301, nun S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Planungen durchgeführt. Im Jahre 2007 wurde in einer Verkehrsuntersuchung festgestellt, dass eine Umfahrungsstraße eine wesentliche Verkehrsreduktion in den Ortsdurchfahren bewirken würde. Ein Trassenauswahlverfahren führte zur Auswahl einer optimierten Osttrasse. Das Einreichprojekt wurde in den Jahren 2008-2012 erstellt.

**zur Stellungnahme lfd. Nr. 20 von SKRDLA Maria:**

Die Umfahrung Zwölfaxing hat eine längere Historie. Schon im Jahre 2003 wurden für den Südraum Wien im Zuge der Planungen zur B301, nun S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Planungen durchgeführt. Im Jahre 2007 wurde in einer Verkehrsuntersuchung festgestellt, dass eine Umfahrungsstraße eine wesentliche Verkehrsreduktion in den Ortsdurchfahren bewirken würde. Ein Trassenauswahlverfahren führte zur Auswahl einer optimierten Osttrasse. Das Einreichprojekt wurde in den Jahren 2008-2012 erstellt.

## **11. Beurteilung durch den Sachverständigen für Wasserbautechnik/Abwasser/Gewässerökologie:**

### **zur Stellungnahme lfd. Nr. 7 von HÖPPEL Josef Dipl.-Ing.:**

Von Hrn. DI Josef Höppl wird beschrieben, dass bei Starkregenereignissen eine bestehende Halde nahe der Trasse überflutet wurde. Im Zusammenhang mit Problemen bei dem Abfluss von Niederschlagswässern bei Starkregen kommt es am Westrand des Grdst. 695, KG Zwölfaxing, zu Überflutungen. Er beschreibt auch eine provisorische Abdichtung eines Durchlasses in der Burstynstraße und fordert in diesem Zusammenhang die Durchführung einer Wasserrechtsverhandlung.

#### *Feststellungen beim Lokalaugenschein:*

Am 4. 2. 2015 wurde ein Lokalaugenschein durchgeführt und das Grundstück 695, KG Zwölfaxing im westlichen Bereich besichtigt. Dabei wurde festgestellt, dass im Bereich der nördlichen Grundstücksgrenze eine ausgeprägte Senke im Gelände besteht, die ungefähr in Richtung Ost-West verläuft.

In der Stellungnahme von DI Höppl wird eine gegebene Problematik beim Oberflächenabfluss kritisiert und eine Abänderung des Projektes zur Verbesserung der Situation gefordert. Aus wasserbautechnischer Sicht gelten für das vorliegende Projekt folgende wesentlichen Vorgaben: Die verunreinigten Straßenwässer müssen behandelt werden. Der gegebene Oberflächenabfluss darf lediglich geringfügig abgeändert werden. Durch diese Planungsvorgabe ist keine signifikante Änderung des Oberflächenabflusses nach Umsetzung des Projektes zu erwarten.

Die Situation im Bereich des Westrandes des Grdst. 695, KG Zwölfaxing, sowie die abgedichtete Straßenunterführung ist unabhängig vom vorliegenden Projekt vorhanden. Ob Maßnahmen im Zusammenhang mit dem gegebenen Oberflächenabfluss erforderlich sind, ist im Rahmen einer Wasserrechtsverhandlung im Detail zu klären. Diesbezüglich ist die Wasserrechtsbehörde (BH Wien-Umgebung) zu informieren.

### **zur Stellungnahme lfd. Nr. 11 von KARPf Karin:**

Von Frau Karin Karpf wird befürchtet, dass im Bereich des Grdst. 706, KG Zwölfaxing auf Grund der Dimensionierung der Leitungen eine massive Verschlechterung des Bodenwasserhaushaltes für die Bearbeitung anzunehmen ist. Sie gibt bekannt, dass Probleme mit Staunässe bei diesem Grundstück noch nie aufgetreten sind. Weiters weist Frau Karpf darauf hin, dass zwischen km 3,4 und km 3,5 eine Unterbrechung der Entwässerung in den Plänen eingetragen ist.



Zu dieser Unterbrechung wird aus technischer Sicht angemerkt, dass im Bereich des Grundstückes 706, KG Zwölfaxing, die Straße von einer Dammlage in einen Einschnitt übergeht. Daher endet die Mulde am Böschungsfuß des Dammes und beginnt mit einem entsprechenden Abstand eine geändert dimensionierte Mulde für den Einschnitt.

Frau Karpf befürchtet auch eine Belastung von Boden und Grundwasser durch die Versickerung von Straßenwässern bei Schneefall und Salzstreuung.

Die Entwässerung wird als ordnungsgemäß dimensioniert gewertet. Eine Verschlechterung des Bodenwasserhaushaltes und damit zusammenhängende Erschwernisse bei der Bewirtschaftung werden nicht erwartet. In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, dass die Niederschläge ab 4,7 mm Tagesniederschlag in den Kalten Gang abgeleitet werden und damit die Niederschlagsmenge am gegenständlichen Grundstück bei starken Regenfällen reduziert wird.

Auf der Westseite des geplanten Kleintierdurchlasses ist auf eine entsprechende Verteilung der Oberflächenwässer zu achten, um lokale Vernässungen zu vermeiden. Diesbezüglich wird eine zusätzliche Auflage vorgeschlagen, die dem Kapitel Auflagen zu entnehmen ist.

Die Auswirkungen von Chlorid durch die Verwendung von Streusalz wurden entsprechend dem Stand der Technik berechnet. Eine Beeinträchtigung des Grundwassers durch die Verwendung von Streusalz ist nicht zu erwarten.

*Auflage:*

Auf der Westseite der geplanten Kleintierdurchlässe ist durch bauliche Maßnahmen eine Verteilung der Oberflächenwässer zu bewirken, um lokale Vernässungen zu vermeiden. Die Maßnahmen sind nicht erforderlich, wenn keine relevanten Niederschlagswassermengen in den Kleintierdurchlässen zum Abfluss kommen.