

Regierungsrat
Ing. Helmut Kager
Allgemein beeideter und gerichtlich
zertifizierter Sachverständiger
- Luftreinhaltung – Emissions- und Immissionsfragen -

Lechthalergasse 35-39 Haus 18
1230 Wien
UID Nr.: ATU56370135

Wien, am 18. Februar 2010

An

das Amt der NÖ Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Umweltrecht
zH Herrn Dipl.-Ing. Hackl

Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

Betrifft: Ihr Mail vom 03. Februar 2010, RU4-U-229;
Land Niederösterreich; B25 - Umfahrung Wieselburg, Ansuchen um Ge-
nehmigung gemäß §§ 5 und 17 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
2000, UVP-G 2000; - Stellungnahme MG Petzenkirchen

Sehr geehrter Herr Dipl.-Ing. Hackl!

Zu ihrem Mail vom 03. Februar 2010 betreffend die B25 Umfahrung Wieselburg, darf ich zum Schreiben der Rechtsvertreter der MG Wieselburg vom 29.01.2010 wie folgt Stellung nehmen:

Zu 1.5. Schutzgut Luft/Klima:

a) Feinstaub PM 10:

Die Berechnungen im Fachbericht Luft/Klima ergaben, dass die zu erwartende Zusatzbelastung bei jedem Anrainer vor allem bei den direkt im Einflussbereich liegenden Anrainern unterhalb der Irrelevanzschwelle von $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegen wird. Alle berechneten Werte stellen Maximalwerte dar und wurden für die ungünstigste Situation (worst case) berechnet und liegen somit auf der sicheren Seite.

Zur Schwankungsbreite wird festgehalten, dass sich diese ausschließlich auf die Messung von Luftschadstoffen nicht auf die erstellte Prognose bezieht.

b) Feinstaub PM_{2,5}:

Für PM_{2,5} gibt es derzeit keine österreichischen Grenzwerte. In der EU-Richtlinie 2008/50/EG wird für PM_{2,5} ein Richtwert von 25 µg/m³ (JMW) angegeben. Jüngste in Österreich durchgeführte PM_{2,5}-Messungen zeigen, dass die Relation PM_{2,5}/PM₁₀ zwischen 0,6 und 0,8 liegt. Legt man sich auf die sichere Seite und geht davon aus, dass 80 % der PM₁₀-Konzentration als PM_{2,5} vorliegen, so würde beim Anrainer mit der höchsten Zusatzbelastung der PM_{2,5}-Anteil bei ca. 23 µg/m³ und somit unter dem Wert der EU-Richtlinie 2008/50/EG liegen.

c) :NO_x:

Die Betrachtung der anderen Bauabschnitte ist aus der Sicht der Luftreinhalte-technik nicht erforderlich, da während des Bauabschnittes 2 die höchsten Emissionen zu erwarten sind. Es kann daher ausgeschlossen werden, dass bei Berücksichtigung der anderen Bauphasen kein anderes Ergebnis gegeben ist.

c) Staubniederschlag (Bauphase):

Messungen an anderen Großbaustellen wie zB. bei der S1 ergaben, dass erhöhte Staubniederschlagsemissionen, die zu Grenzwertüberschreitungen führen können, auf Grund der großen Korngröße des Staubes im unmittelbaren Bereich (bis max. 10 m) der Baustelle (Trasse) gegeben sind. Überschreitungen des Staubniederschlagsgrenzwertes können daher im gegenständlichen Fall bei den nächstliegenden Anrainern ausgeschlossen werden. Festgehalten wird, dass der Staubniederschlagsgrenzwert als Jahresmittelwert begrenzt ist.

d) Grundlagendaten:

Aus der Sicht der Luftreinhalte-technik sind Monitoring-Maßnahmen nicht erforderlich, da die begleitenden Maßnahmen während der Bauphase (siehe Teilgutachten – Anhang, Auflagen) als ausreichend anzusehen sind.

Bezüglich der *„Repräsentivität der verwendeten Luftmessdaten aus den Stationen Pöchlarn und Kollmitzberg in Bezug auf das gegenständliche Projekt“* wird festgehalten:

Die Repräsentativität der herangezogenen Messstellen wurden seitens des Unterfertigten überprüft. Die Messstation St. Valentin kann aus der Sicht der Luftreinhalte-technik nicht als Grundlage herangezogen werden, da sie

- einerseits im unmittelbaren Bereich der Westautobahn A 1 und
- andererseits im direkten Einflussbereich des Großraumes Linz

liegt.

Die Messstellen Kollmitzberg und Pöchlarn stellen Hintergrundmessstellen für den ländlichen Bereich dar. Wie die Messungen in Oberegging ergaben korrelieren diese mit der Messstation Pöchlarn (siehe Teilgutachten Seite 16).

NO_x:

Im Teilgutachten Luftreinhalte-technik wird auf Seite 50 ausgeführt:

..... Die berechnete NO₂-JMW-Gesamtbelastung liegt bei allen Wohnanrainern deutlich unterhalb des Grenzwertes nach IG-L mit Ausnahme von Oberegging. Hier wird bei Wohngebäuden nahe der bestehenden B25 der JMW-Grenzwert (30 µg/m³) nahezu erreicht..... Für den NO₂-HMW (Kurzzeitmittelwert) ist mit einer maximalen HMW-Gesamtbelastung von etwa 170 µg/m³ zu rechnen, sodass die Einhaltung des Grenzwertes für den NO₂-HMW von 200 µg/m³ sicher gewährleistet wird.“

Diese Aussage ist auch auf Oberegging zu beziehen.

Da die durchgeführten Berechnungen für die ungünstigste Situation (worst case) durchgeführt wurden, sind das Vertrauensintervall sowie die Verkehrsspitzen berücksichtigt.

Das für die Immissionsmodellierung im Fachbeitrag Luft und Klima herangezogene Ausbreitungsmodell SELMA^{GIS} (Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co.KG) entspricht dem Stand der Technik und wurde (wird) bereits bei anderen UVP-Verfahren wie zB. Umfahrung Sollenau-Theresienfeld, Umfahrung Mistelbach, 3. Piste Flughafen Schwechat, A5, S1 etc. eingesetzt.

CO₂:

Die Gesamtzeit des gegenständlichen Vorhabens wird ca. 2 Jahre betragen. Während dieser Zeit sind klimarelevante Spurengase bei den LKW-Transporten und durch den Einsatz der Baumaschinen gegeben. Aus der Sicht der Luftreinhalte-technik sind durch die geringe Bauzeit und der der beschränkten Ausdehnung der Bau-maßnahmen die CO₂-Emissionen derart geringfügig, dass sie keinen relevanten Ein-

fluss auf die gegebene Gesamtemissionsmenge haben (UBA 2009; Bundesländerluftschadstoffinventur). Unter Berücksichtigung des Datums des Ansuchens des gegenständlichen Projektes waren die CO₂-Emissionen nicht zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Ing. H. Kager e.h.