



Bundesverwaltungsgericht Gerichtsabteilung W270 Erdbergstraße 192-196 1030 Wien

Dr. Alexander Biach Direktor-Stellvertreter Standortanwalt Wien Straße der Wiener Wirtschaft 1 | 1020 Wien T +43 1 514 50 -1230 E alexander.biach@wkw.at W wko.at/wien w standortanwalt.wien

Wien, 18.7.2022

W270 2204219-4/119Z; Änderungsverfahren nach § 18b UVP-G Straßenbauvorhaben "Stadtstraße Aspern" und "Anschlussstelle Seestadt Ost"; Revisionsbeantwortung

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts, mündlich verkündet am 18.02.2022, Zl. W270 2204219-4/84Z, und schriftlich ausgefertigt am 19.05.2022, Zl. W270 2204219-4/114E, wurde seitens zweier Bürgerinitiativen und einer zugelassenen Umweltorganisation ordentliche Revision erhoben.

Die Wirtschaftskammer Wien übermittelt als Wiener Standortanwalt innerhalb offener Frist diese Revisionsbeantwortung.

Die im 22. Wiener Gemeindebezirk gelegene Seestadt Aspern ist eines der größten Stadtentwicklungsprojekte Europas. Bis zum Jahr 2028 sollen in der Seestadt etwa 25.000 Menschen in etwa 10.500 Wohnungen ihr Heim und viele einen Arbeitsplatz finden. Geplant sind 15.000 Büroarbeitsplätze sowie 5.000 Arbeitsplätze in Gewerbe, Wissenschaft, Forschung und Bildung. 1 Es soll eine Durchmischung verschiedener städtischer Funktionen geben, damit keine reine Schlafstadt oder ein reines Gewerbegebiet entsteht.

Entscheidend für das Funktionieren der Seestadt Aspern, insbesondere auch als Betriebsstandort und Arbeitsplatz, ist eine gut ausgebaute Infrastruktur, wozu vor allem auch die Verkehrserschließung zählt.

¹ Wien 3420 aspern Development AG: Facts + Figures zu aspern Die Seestadt Wiens



Wie dem im Wiener Gemeinderat im Jahre 2007 einstimmig beschlossenen "Masterplan Flugfeld Aspern" entnommen werden kann, steht die Stadtentwicklung am ehemaligen Flugfeld Aspern in engem Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Verkehrsverbindungen im Nordosten Wiens. Die bereits errichtete Verlängerung der U-Bahnlinie U 2, der anstehende Ausbau der Marchegger Ostbahn sowie die Errichtung der Nordostumfahrung (S 1) und die Verlängerung der A 23 sollen die Erreichbarkeit des Gebiets und die Verbindungen in die Region wesentlich verbessern.² Diese Schienenund Straßenprojekte wurden auch im "Masterplan Verkehr Wien 2003" als kurz- bis mittelfristig umsetzbare Maßnahmen festgeschrieben.³ In der strategischen Umweltprüfung "SUPerNOW" wurde 2003 erneut die Bedeutung dieser Verkehrsprojekte für den Nordosten Wiens sowie für den gesamten Raum Wien-Bratislava nachgewiesen.⁴ Ursprünglich sollten alle vier Projekte bis 2015 fertiggestellt sein.

Mit der gegenständlichen Stadtstraße Aspern soll die Seestadt an das hochrangige Straßennetz angebunden werden. Die Stadtstraße Aspern soll knapp über 3 km lang werden und mit zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung errichtet werden. In ihrem Verlauf sind zwei Tunnel geplant, einerseits unter den Blumengärten Hirschstetten und anderseits unter der auszubauenden ÖBB-Trasse Stadlau - Marchegg.

Das ursprüngliche Genehmigungsverfahren der Stadtstraße Aspern wurde bereits Mitte des Jahres 2014 eingeleitet, der Genehmigungsbescheid am 12. Juni 2018 erlassen und im Wesentlichen mit Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts vom 22. Juli 2020 bestätigt.

Seit der ursprünglichen Projekteinreichung im Jahr 2014 haben sich die Umstände geändert bzw. sind neue Fakten relevant geworden. Insbesondere verlangt die ÖBB für die Aufrechterhaltung ihrer Verkehrsdienste bei der Querung mit der Trasse Stadlau – Marchegg die Beachtung von bestimmten zeitlichen Vorgaben, die Nacht- und Wochenendarbeiten in beschränktem Ausmaß erforderlich machen. Diese geringfügige Änderung wird also durch die Abstimmung der beiden Verkehrsträger notwendig.

Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Wien

Wien ist eine wachsende Stadt. Wiens Bevölkerung wächst am stärksten von allen neun Bundesländern. Insgesamt wird die Bundeshauptstadt bis 2050 gemäß vorliegender Prognose um 270.000 Personen wachsen, 2027 die 2-Mio.-Marke überschreiten, und zum 1. Jänner 2050 etwa 2,191.000 Einwohner zählen (gegenüber 2021 ein Plus von 14,1 %).

Das stärkste Bevölkerungswachstum bis 2050 wird für den 22. Bezirk, Donaustadt, mit 26,8 % oder in absoluten Zahlen von mehr als 53.000 Personen prognostiziert.⁵

³ vgl. Stadt Wien: Masterplan Verkehr 2003, Evaluierung und Fortschreibung 2008, S. 48: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008012.pdf

ÖROK: Regionalprognosen 2021 bis 2050 - Bevölkerung, S. 47: https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/Bilder/2.Reiter-

² Stadt Wien: Masterplan Flugfeld Asper (Kurzfassung), S. 3: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/pdf/flugfeldaspern-kurzfassung.pdf

⁴ Stadt Wien: Strategische Umweltprüfung SuperNOW, S. 26, 35 ff: https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Archiv_Studien/SUPer_NOW/sup_er_now_kurzfassung_02_1_.pdf

Alleine dieser Zuwachs an Bevölkerung entspricht etwa der aktuellen Einwohnerzahl der niederösterreichischen Landeshauptstadt St. Pölten (etwa 56.000).⁶ Ein Großteil dieser Menschen soll in der Seestadt Aspern seine Heimat finden, daher müssen erhebliche Anstrengungen unternommen werden, entsprechende Wohnmöglichkeiten zu errichten. Auch die Infrastruktur muss laufend an die Bevölkerungsentwicklung angepasst werden und daher mitwachsen.

Die geplante Ansiedelung von Betrieben, Forschungs- und Bildungseinrichtungen setzt ebenfalls eine gute Verkehrsanbindung voraus. Betriebe benötigen Warenanlieferungen, die Möglichkeit die Produkte abzutransportieren und müssen auch für die potenziellen Kunden leicht und schnell erreichbar sein. Die U-Bahn ist zweifelsohne in Wien ein überaus wichtiger Verkehrsträger, ebenfalls die Straßenbahn, die in Folge auch in die Seestadt Aspern ausgebaut werden soll. Die öffentlichen Verkehrsmittel können aber nicht alle Wirtschaftsanforderungen zur Gänze erfüllen. Das beginnt beim Supermarkt, der nur mit LKW beliefert werden kann und endet bei produzierenden Gewerbebetrieben, die ohne Schwertransporte nicht angeliefert werden können. Diese Betriebe auf die niederrangigen Straßen, die durch alte Ortszentren und auch dicht bebautes Gebiet führen, oder gar auf den öffentlichen Verkehr und das Lastenfahrrad zu verweisen, ist unrealistisch.

Festzuhalten ist: ohne funktionierende Verkehrsanbindung, und dazu gehört eben auch der Straßenverkehr, wird das Konzept Seestadt Aspern nicht aufgehen und ist das Ziel eines ökologischen, lebenswerten Stadtviertels Seestadt Aspern a la longue zum Scheitern verurteilt!

Volks- und regionalwirtschaftliche Aspekte

Da die gesamte Ausführung der Stadtstraße bei Nichtgenehmigung der Änderungen gefährdet ist, soll hier auf die Gesamtinvestition des Projektes und seine volks- und regionalwirtschaftlichen Effekte hingewiesen werden.

Durch die Investitionen in den Bau der Stadtstraße in Höhe von rd. 460,7 Mio. Euro wird eine Bruttowertschöpfung in Höhe von knapp 265 Mio. Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von fast 294 Mio. Euro. Insgesamt werden durch den Bau über 2.500 Arbeitsplätze in Wien gesichert bzw. geschaffen, das sind rund 2.300 Jahresvollzeitäquivalente.

Österreichweit zeigen sich die ökonomischen Effekte des Baus mit einem BIP-Beitrag von knapp 685 Mio. Euro und rund 5.500 gesicherten bzw. geschaffenen Arbeitsplätzen (VZÄ). Die öffentliche Hand profitiert von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben von mehr als 250 Mio. Euro.

Jede in den Bau der Stadtstraße eingesetzte Mio. Euro schafft damit österreichweit 1,5 Mio. Euro an zusätzlicher Wertschöpfung, 12 Jobs und staatliche Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von über einer halben Mio. Euro.

Raum_u._Region/2.Daten_und_Grundlagen/Bevoelkerungsprognosen/Progose_2021/OEROK_212_OEROK-BevPrognose_2021-2050.pdf

⁶ Statista GmbH: https://de.statista.com/statistik/date n/studie/217757/umfrage/groesste-staedte-in-oesterreich/

Neben der Baubranche profitieren von dem Projekt am meisten der Handel, Grundstücks- und Wohnungswesen, freiberufliche, technische und sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen sowie Beherbergung und Gastronomie.

Wertschöpfung

	Mio.
Bruttowertschöpfung	264,5 EUR
	Mio.
Bruttoregionalprodukt (BRP)	293,9 EUR
	Mio.
BIP Österreich	684,5 EUR

Unselbständig Beschäftigte

Wien	2336 VZÄ
Österreich insgesamt	5496 VZÄ

Steuern und Abgaben in Österreich

		Mio.	
Summe	252,9	EUR	

Preisbasis 2020 Quelle: GAW, 2020

Seriös kaum bezifferbar wäre der Schaden am gesamten Stadterweiterungsgebiet Seestadt Aspern, wenn die geplante Anbindung an das höherrangige Straßennetz nicht zur Ausführung kommen würde.

Zu den vorliegenden Revisionen selbst erlauben wir uns Folgendes anzumerken:

Uns ist nicht nachvollziehbar, warum die Änderung von Auflagen beim gegenständlichen Projekt nicht im Rahmen eines Änderungsverfahrens im Sinne des § 18b UVP-G 2000 möglich sein sollte.

Die beantragte und genehmigte Ausnahme vom Wochenend- und Feiertagsarbeitsverbot bezieht sich lediglich auf sehr kleine Projektabschnitte, wurde durch neue Auflagen auch zeitlich beschränkt und seitens des Humanmedizin-Gutachters für unproblematisch erachtet.

Zum Vorwurf des Verstoßes gegen das Gesetz zum Schutz gegen Baulärm (Wiener Baulärmgesetz) ist aus unserer Sicht darauf hinzuweisen, dass nach § 4 Abs 1 während der Nachstunden, also zwischen 20.00 Uhr abends und 6.00 Uhr früh, jede Baulärm erzeugende Bauarbeit nur "grundsätzlich" verboten ist.

Über Antrag kann die Behörde Ausnahmen bewilligen, wobei als Voraussetzungen dafür im gegenständlichen Fall vor allem die lit a) "die Bauführung in Ansehung der

technischen Erfordernisse nicht durchgeführt werden könnte" und die lit b) "öffentliche Rücksichten, wie die Wiederherstellung öffentlicher Verkehrsflächen, die Gefährdung der körperlichen Sicherheit von Personen oder der ungestörten Versorgung der Bevölkerung mit Grundnahrungsmitteln, die sofortige Durchführung der Bauarbeiten gebieten" relevant sind. Lit b) enthält unseres Erachtens lediglich eine demonstrative Aufzählung der zu berücksichtigenden öffentlichen Interessen.

Die Transportbedürfnisse der Bevölkerung – und hier vor allem der auf die Bahn angewiesenen Pendler – und für Güter ist zweifelsohne ein relevantes öffentliches Interesse im Sinne des § 4 Abs 1 lit b) des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm und rechtfertigt eine Ausnahme, da für unbedingt nötige Bauarbeiten für das gegenständliche Projekt der Bahnbetrieb jedenfalls unterbrochen werden muss. Dies ist aber nur in verkehrsschwachen Zeiten – somit nachts bzw an den Wochenenden – möglich, ohne den Personen- und Güterverkehr unzumutbar zu beeinträchtigen.

Das beantragte Änderungsprojekt ist unseres Erachtens erforderlich für die Realisierung der bereits genehmigten Stadtstraße Aspern und der Verwirklichung des Gesamtprojektes Seestadt Aspern und wird daher seitens der Wirtschaftskammer Wien als Standortanwalt unterstützt. Wir beantragen daher, die vorliegenden Revisionen abzuweisen.

Freundliche Grüße

Dr. Alexander Biach Standortanwalt Wien