

KOMET-GRÜNDE WIEN MEIDLING

Darstellung der Umweltsituation

Wien, im März 2008

2004 wurde das Komet Großbauvorhaben, ein Hochhausprojekt inklusive Einkaufszentrum erstmals öffentlich präsentiert.

**Eine strategische Umweltprüfung (SUP) oder eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sind bislang nicht erfolgt.
Die Fakten machen eine solche – aus unserer Sicht – unverzichtbar.**

Eine Dokumentation der Bürgerinitiative Komet-Gründe

1) Schadstoffbelastung

Etwa 4.500 Menschen wohnen direkt an der extrem verkehrsbelasteten verlängerten Wiener Westeinfahrt. Ebendort wird ein u. E. vollkommen überdimensioniertes „Komet“ Einkaufs- und Bürozentrum geplant, mit 281 000 m² auf mehr als 68.000m² Geschossfläche, einer 550 Stellplätze Tiefgarage und einem Hochhausturm bis 78 Meter. Das Projekt brächte zumindest zusätzliche 3.900 KFZ pro Tag.

Ein solches Großprojekt wäre nicht nur einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach vorerst notwendiger Umwidmung, sondern als geplantes Großbauvorhaben auch einer so genannten strategischen Umweltprüfung (SUP) zu unterziehen, d.h. nach den europarechtlichen Bestimmungen schon vorher unter Beteiligung der betroffenen Bürger besonders sorgfältig zu erheben.

Die geltenden und einzuhaltenden Schadstoff – und Lärmgrenzwerte werden an der Westeinfahrt Wiens bereits seit Jahren permanent überschritten.

Der Komet Flächenwidmungsantrag sieht aus Immissionsgründen (!!!) ein Verbot zur Errichtung von Fenstern von Aufenthaltsräumen von Wohnungen entlang der Schönbrunner Schloßstrasse bis zu einer Höhe von 45 m über Wiener Null vor und die Schadstoffbelastung im Bereich der Schönbrunner Schloßstrasse wird auch in der Komet Flächenwidmungsaufgabe ganz klar als „angespannt“ bezeichnet.

Es wäre Aufgabe des Gesetzgebers - unabhängig von neuen Projekten - auch bei bestehenden Strassen, die diese Werte überschreiten, Maßnahmen zum Schutz der betroffenen Wohnbevölkerung zu setzen.

Eine bereits über dem Grenzwert liegende und damit gesetzwidrige Lärm- und Abgasbelastung darf nicht, weil sie schon jetzt überdimensional ist, durch Riesenprojekte noch weiter erhöht werden.

Als Referenzwerte für das Kometprojekt wurden von verantwortlichen Stellen NICHT die Daten der verkehrsnahen - und daher mit den Gegebenheiten in der Schönbrunner Schloßstrasse vergleichbaren - **Messstation Hietzinger Kai** heran gezogen, sondern unabhängig von Verkehrsnähe und/oder Verkehrsfrequenz Daten der abgelegenen Messstelle Gaudenzdorf .

Die Messstelle Gaudenzdorf befindet sich in einer verkehrsberuhigten Seitengasse (Ecke Dunklergasse / Olga Perweg) Dort gemessene Schadstoffwerte sind in keiner Weise repräsentativ für die Situation der Komet-Gründe,. Die vorhandenen Werte aus der Dunklergasse müssten in etwa verdoppelt werden um die realen Gegebenheiten an der Schönbrunner Schloßstrasse entsprechend wiederzugeben. Es sei noch angemerkt, dass sich die **schluchtartige Verbauung** im Bereich der Kometgründe im Vergleich zur offenen Situation im Bereich Hietzinger Kai zusätzlich negativ auf die Schadstoffkonzentrationen auswirken würde.

Das Umweltinformationsgesetz (UIG) sichert den BürgerInnen weitgehende Informationsrechte zu. Selbstredend ist eine realitätsbezogene, relevante und unbefangene und aktuelle Datenerhebung im Vorfeld sicher zu stellen.

Wir fordern diese ein.

Die Komet Bürgerinitiative hält eine Prüfung der Verträglichkeit für unerlässlich.

In der Folge einige der zur Verfügung stehenden Daten.

1.1. Stickstoffdioxid – NO₂

Überschreitungen bis 150%

Stickstoffdioxid – NO ₂	2004	2005	2006	Grenzwert
Messstelle				ab 2010: 30 + 5 ab 2012: 30
Hietzinger Kai JMW µg/m ³	68	73	74	30 + 10
Hietzinger Kai HMW Tage Überschreitung pro Jahr	21	68	61	0

Daten aus www.wien.gv.at/umweltschutz/luft

Für 2007 gibt es noch keine Jahresübersicht

Verkehrsnah werden die Grenzwerte für den Jahresmittelwert bereits heute um bis zu **150% überschritten**, wie die Messungen der Messstelle Hietzinger Kai belegen. Die städtische Hintergrundbelastung durch NO₂ liegt auch bereits heute 20% über dem Grenzwert für den Jahresmittelwert. (bis 2010 innerhalb der Toleranzgrenze – diese fällt 2012)

Besonders bedenklich ist die sehr häufige Überschreitung der Halbstundenmittelwerte, die an weitaus mehr Tagen erfolgt, als laut Luftreinhaltegesetz erlaubt ist.

1. 2. Feinstaub – PM10

Überschreitungen von 33 %

Feinstaub - PM10	2004	2005	2006	Grenzwert
Messstelle				ab 2010: 25
Gaudenzdorf JMW µg/m ³	24	28	28	40
Gaudenzdorf HMW Tage Überschreitung pro Jahr	22	46	40	30

Daten aus www.wien.gv.at/umweltschutz/luft, Angaben in Mikrogramm / m³

Verkehrsnah werden – soweit Messdaten überhaupt zur Verfügung stehen - die Grenzwerte für den Jahresmittelwert bereits heute erreicht und/oder überschritten. Die Tagesmittelwerte lagen 2006 – sogar lt. Messung der abgelegenen Messstelle Gaudenzdorf - an 40 Tagen über dem zulässigen Grenzwert. Das ist eine **Überschreitung von 33%** Der erlaubte Grenzwert liegt derzeit bei 30 Tagen, ab 2010 bei 25 Tagen.

Mit einer Senkung der Schadstoffwerte in den nächsten Jahren ist nicht zu rechnen.

1.3 Aktuelle Feinstaubmessung

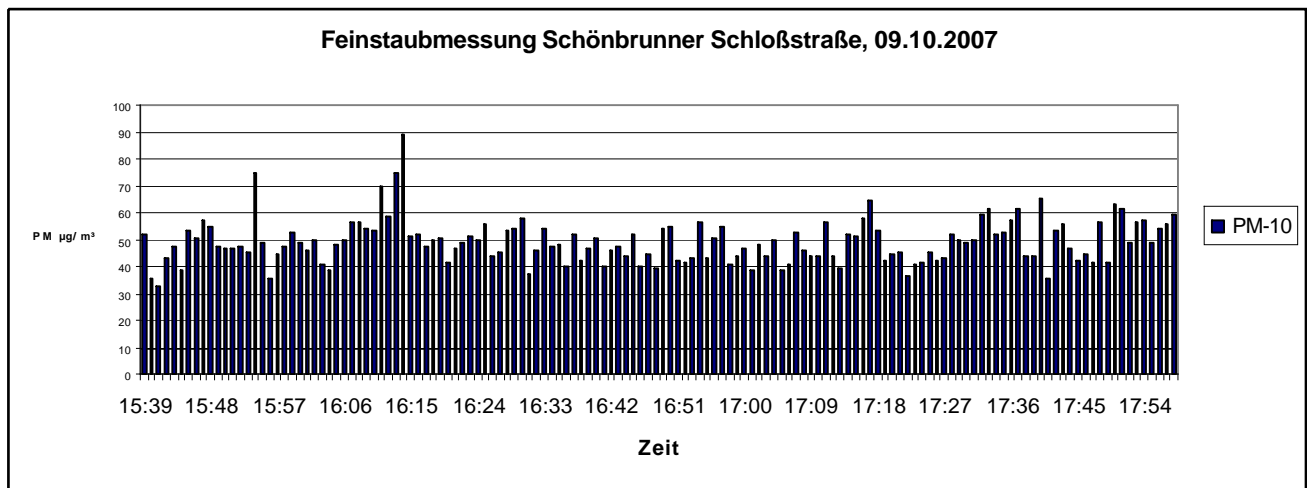
Im Auftrag der Bürgerinitiative Kometgründe wurde direkt vor Ort des geplanten Kometprojekts, vor dem Haus Schönbrunner Schloßstrasse , von Experten der Umweltorganisation Greenpeace eine Zweistundenmessung vorgenommen.

Trotz mittelstarkem Westwind, der bekanntlich die Feinstaubkonzentration durch Luftvermischung verringert, lag der PM10-Wert während des Messzeitraumes permanent um und/oder knapp unter bzw. auch punktuell gravierend über dem erlaubten Halbstundenmittelwert (50 Mikrogramm pro Kubikmeter).

Bei Windstille, beispielsweise bei andauerndem Hochnebel im Winter und bei langen trockenen Hitzeperioden im Sommer ist daher mit sehr massiven Überschreitungen des Grenzwertes zu rechnen.

Ein Großbauprojekt, das in einem Gebiet wie hier an der Westeinfahrt zusätzlichen Verkehr erzeugt und die ohnehin schon bedenkliche Schadstoffsituation weiter verschärft, ist daher unserer Meinung nach unzulässig und sollte in jedem Fall einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden.

Messung Greenpeace vom 9.10.07



Adäquate Langzeitmessungen liegen nicht vor, da an der verkehrsnahen Messstelle Hietzinger Kai Feinstaubmessungen nicht vorgenommen werden. Wir sehen das als grobe Unterlassung, einhergehend mit der Aufrechterhaltung von wenig relevanten Daten.

2. Lärmbelastung

permanente Überschreitungen bis 40 %

Zufahrtsstrasse	Tag	Grenzwert	Nacht	Grenzwert
Linke Wienzeile	70 – 75 dB	60	60 – 70 dB	50
Schönbrunner Schloßstrasse bis Ruckergasse	70 – 75 dB	60	65 – 70 dB	50
Schönbrunner Schloßstrasse ab Kreuzung Ruckergasse	75 – 80 dB	60	65 – 70 dB	50
Schönbrunnerstrasse ab Kreuzung Ruckergasse	65 – 70 dB	60	60 – 65 dB	50
Fabriksbrücke	65 – 70 dB	60	55 – 60 dB	50
Ruckergasse	70 – 75 dB	60	60 – 65 dB	50

Daten aus www.wien.gv.at/umweltschutz/lärm

Alle im Bereich des Projekts liegenden Strassenzüge, besonders aber das „Komet Eck“ – Schönbrunner Schloßstrasse / Ruckergasse - sind bereits von permanenten **Grenzwertüberschreitungen von bis zu 40 % betroffen**

Die WHO Grenzwerte zum vorbeugenden Gesundheitsschutz liegen niedriger als die der Stadt Wien - nämlich bei 55 dB bei Tag und 45 dB bei Nacht.

Bei Werten **über 55 dB bei Nacht steigt das Herzinfarkttrisiko lt. WHO um 20 % !** Hieran gemessen betragen die Überschreitungen bereits bis zu 55 %, liegen also weit jenseits eines gesundheitsverträglichen Ausmaßes.

Der weitere, mit dem Großbauvorhaben einhergehende Lärmzuwachs wird von den Projektbetreibern und MitarbeiterInnen des ZT Büro Rosinak jedoch egalisiert. Dabei wird argumentiert, dass das menschliche Gehör ab einem gewissen bestehenden Lärmpegel eine weitere Lärmsteigerung gar nicht mehr wahrnehmen würde.

Zumindest das menschliche Nervensystem nimmt Lärmsteigerungen u. E. sicher wahr.

Falls sich die Prognosen des ZT Büro Rosinak als nicht zutreffend erweisen sollten und Gesundheitsschädigungen nach sich zögen – würde sich das ZT Büro Rosinak für Entschädigungsansprüche wohl kaum für zuständig erachten.

Zweifelsohne als verantwortlich sehen wir die Wiener Stadtplanung, die u.E. den eigenen Verpflichtungen hier nicht nachgekommen ist, indem eine SUP abgelehnt wurde und auch eine UVP bislang nicht eingebracht wurden.

3. Verkehrssituation

3.1 Verkehrszählungen

Nachfolgende Daten sind im Bericht des ZT Büro Rosinak als Zählung vom 20.2.07 ausgewiesen

Die Zählung bezieht sich auf PKW Einheiten pro Stunde.

(Eine PKW Einheit ist ein Fahrzeug mit 6m. LKW = 2 Einh., Sattelschlepper = 3 Einh)

Über Busse, LKW und sonstige Fahrzeuge gibt es daher keine Angaben.

Zur Linken Wienzeile und Schönbrunnerstrasse werden keine Angaben gemacht.

Angaben Bericht Rosinak PKW – Bestandzählung

	PKW Einh./ h 6.00 – 9.00	PKW Einh. / h 16.00 -19.00
L. Wienzeile und Schönbrunnerstr. keine Angaben		
Schönbrunner Schlosstr. – westlich Rotenmühlg.	1670	1750
Schönbrunner Schlosstr. – westlich Ruckergasse	2080	1990
Schönbrunner Schlosstr. – westlich Mdl.Hauptstr.	2210	2370
Rotenmühlgasse – südlich Schönbrunnerstrasse	280	190
Rotenmühlgasse - nördlich Schönbrunnerstrasse	135	60
Ruckergasse	1300	1590
Fabriksgasse	890	1050

In der, der Stadtentwicklungskommission vorgelegten Darstellung wurden nachfolgende Daten präsentiert. Die Angaben beziehen auf den Bestandsverkehr (PKW / h)

Angaben PKW – Bestandsangaben Komet Präsentationsbroschüre

Schönbrunner Schlosstr. – westlich Rotenmühlg.	1990	1930
Schönbrunner Schlosstr. – westlich Ruckergasse	2280	2200
Schönbrunner Schlosstr. – westlich Mdl.Hauptstr.	2860	2490
Rotenmühlgasse – südlich Schönbrunnerstrasse	240	220
Rotenmühlgasse - nördlich Schönbrunnerstrasse	50	50
Ruckergasse	560	580
Fabriksgasse	50	50
Schönbrunnerstrasse – westlich Ruckergasse	280	360
Linke Wienzeile	880	1050

Insgesamt ergibt das ein Spitzenzeitenmittel von rd. 9000 PKW / h - samt dazugehöriger Schadstoff und Lärmbelastung für die AnrainerInnen - in einem Planquadrat von lediglich etwa 800 x 250 Metern.

Der ORF(2007) sprach von 40 000 KFZ, die täglich auf der Schönbrunner Schloßstrasse fahren, was etwa der Situation auf der Inntalautobahn entspräche.

3. 2. Zusatzbelastungen durch Komet-Großbauvorhaben

Zusatzbelastungen lt. Präsentationsbroschüre (PKW-E/h)

	Zufahrt		Abfahrt	
Schönbrunner Schloßstr. – westlich Rotenmühlg.	150	165		
Schönbrunner Schloßstr. – westlich Ruckergasse	160	175	100	260
Schönbrunner Schloßstr. – westlich Mdl.Hauptstr.			70	190
Rotenmühlgasse – südlich Schönbrunnerstrasse				
Rotenmühlgasse - nördlich Schönbrunnerstrasse	10	10		
Ruckergasse			30	70
Lobkowitzbrücke			50	130
Schönbrunnerstrasse – westlich Ruckergasse			5	10
Linke Wienzeile	45	45		

Der für ein 13 000 m² Einkaufszentrum zu erwartende erhebliche LKW-Zulieferverkehr wurden hier nicht als Zusatzbelastung ausgewiesen.

Die vorliegenden Berechnungen bezogen sich auf angenommene 11 000m² EKZ. Heute ist bereits die Rede von 13 000 m². Dazu fehlen die Angaben.

Im Bericht Rosinak scheinen auch 2230 m² Seminar- und Lagerräume auf, die in der Berechnung des Verkehrsaufkommens angeblich keine externen Wege verursachen. Dieser Darstellung muss entschieden widersprochen werden.

Tageswege lt. Bericht Rosinak

Wege	gesamt	MIV	ÖV	NMV
Lebensmittelmarkt 3500m ²	2641	890	735	998
EKZ, Gastronomie 7500m ²	7617	1408	5118	1091
Büros 39 000m ²	1790	1201	442	147
Gesamt	12 048	3499	6313	2236

(MIV = Motorisierter Individualverkehr, ÖV = Öffentliche Verkehrsmittel, NMV = Nichtmotorisierter Verkehr)

Nach aktuellem Stand wird die Einkaufszentrumsfläche nun mit 13 000 m² angegeben, das sind um 2000 m² mehr, als im Bericht des ZT Büro Rosinak berücksichtigt wurden.

3. 3. „Prognose“

Das Büro Rosinak erstellte aufgrund des DTV (durchschnittlicher Tagesverkehr) eine „Prognose“ wie folgt:

Jahr	DTV
1985	23 400 KFZ
1990	22 800
1995	27 600
2000 / 1	27 400

Für z.B. 2008 / etc. wurden keine Angaben gemacht.
Das Verkehrsaufkommen wird als gleich bleibend eingestuft.

Wesentliche Schwankungen liegen lt. Büro Rosinak außerhalb der Spitzenstunden.
Die Relevanz dieser Annahmen muss bezweifelt werden.

3. 4. Stellplatzanalyse

Angaben aus Bericht Rosinak

	Stellplätze	10.00 – 11.00	17.00 – 18.00
Unbeschränktes Parken	632	98 %	93 %
Kurzparker	9	89 %	78 %
Temporäre Ladezone	18 / 0	61 %	-
Taxi	10	30 %	40 %
Behinderte	4	100 %	75 %
Summe	673 / 655	96 %	92 %

Schlussfolgerung Rosinak : Reserve: PKW-Stellplätze 28 (Erhebung vom 21.6.06)

Eine Reserve von 28 Stellplätzen, bei gleichzeitig erfolgreicher Schleifung von mindestens 250 Stellplätzen auf den bestehenden Parkplätzen und in der Fabriksgasse kann nicht ausreichend sein.

Eine Prognose für die Jahre ab 2010 liegt nicht vor, obwohl gegenwärtig von einem Baubeginn frühestens 2009 / 2010 ausgegangen werden muss.

Mit einer längeren Verzögerung des Baubeginns ist unbedingt zu rechnen, da einige Liegenschaftsbesitzer, die in der Planung vorausseilend nicht mehr aufgeschienen sind, auf dem Baugelände verbleiben wollen.

Mit Einsprüchen und längeren Verfahren ist daher zu rechnen..

Schlussfolgerungen aufgrund der vorliegenden Daten:

1. Im Bereich der verlängerten Wiener Westeinfahrt werden die Grenzwerte von Stickstoffdioxid, Feinstaub und Lärm bereits jetzt permanent, oft sogar in gravierendem Ausmaß, überschritten.
2. Bereits jetzt stellt die Schadstoff- und Lärmbelastung eine unzumutbare und ernste Gesundheitsgefährdung für die Wohnbevölkerung dar.
3. Es besteht die klare Verpflichtung des Gesetzgebers, die Luft – und Lärmsituation zu verbessern – insbesondere auch im Hinblick auf die in den nächsten Jahren geplante Absenkung der Grenzwerte und die zu erreichenden Klimaziele.
4. Dies ist nur durch eine Verkehrsreduktion zu erreichen, keinesfalls aber durch die Errichtung eines Großprojekts, das zusätzlichen Verkehr anzieht.
5. Die Planung eines Großprojekts, das in einem Gebiet, wie der verlängerten Westeinfahrt Verkehr vorsätzlich programmiert und damit die ohnehin schon bedenkliche Schadstoffsituation weiter verschärft, ist daher gesetzeswidrig und unzulässig.
6. Die Daten des ZT Büro Rosinak erscheinen hinsichtlich Aussagekraft und Prognosen auch über einen mittel- und langfristigen Zeitraum nicht ausreichend und nicht nachvollziehbar.
7. Auch die Feststellung im Erläuterungsbericht zum Flächenwidmungsplan, dass auf Grund der zu erwartenden Entwicklungen keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, erweist sich unserer Meinung nach als unrichtig und als nicht nachvollziehbar..

8. Eine Prüfung der Umweltverträglichkeit ist daher unerlässlich.

Kommentar:

Die vorsätzliche Planung eines weiteren Verkehrsmagneten bei schon jetzt höchst alarmierender Umweltsituation im Bereich der verlängerten Wiener Westeinfahrt stößt auf Unverständnis und starke Widerstände von Seiten der Wohnbevölkerung. Aufgrund der Projektnähe zum Weltkulturerbe Schloss Schönbrunn kam es auch schon zu Einwänden der UNESCO, was in der Folge zwar eine Reduktion der ursprünglich geplanten Turmhöhe nach sich zog, das überdimensionierte und unverträgliche Gesamtvolumen aber nur marginal reduzierte.

Die Umwidmung für „Komet“ sei dagegen „fix“, verlautet aus dem Rathaus. Ein „Beirat“ als „Beiwerk“ soll nur mehr die Ausgestaltung des Umfeldes besorgen und der 12. Bezirk hofft dabei auf Unterstützung des Projektbetreibers.

Die Komet Bürgerinitiative hat daher nach schwieriger Einsichtnahme in das vom Projekt-Betreiber beauftragte Verkehrs- und Umweltgutachten im Sommer 2007 den

Verkehrsratsratr angeschrieben und diesen „angesichts von um ihre Gesundheit fürchtenden AnrainerInnen, Kyoto -Zielen und Klimawandel“, ersucht selbst ein entsprechendes Verkehrs- und Umweltgutachten im Sinne der europäischen SVUP - Richtlinien vor weiterer Behandlung des Flächenwidmungsplanes für die Stadt Wien in Auftrag zu geben.

Ihm selbst waren die Anliegen der besorgten Bürger leider keine Zeilen wert, er ließ aber nach weiterem Nachfragen nunmehr durch seine Fachabteilung MA 21B in kaum verständlichem Amtsdeutsch die ablehnende Antwort zukommen:

„Ad 1) Schall“ wird ein „Immissionsniveau“ von 70 – 75 dB am Tag und 65 – 70 dB in der Nacht und die deutliche Überschreitung des für das Wohngebiet gültigen „Planungsrichtwertes“ von 55/45 dB zugestanden! Die Zusatzimmission durch die Garagenein- und ausfahrt des Projektes überschreite aber den „Planungsrichtwert“ nicht, Punktum. Wäre ja noch schöner, wenn mehr als 55 dB dazukämen! denkt erschreckt der Leser, der diesen Text zu entziffern versucht.

Denn schon bei Gesamtwerten über 55 dB bei Nacht steigt z.B. das Herzinfarktrisiko eines jeden Betroffenen um 20%. Daher sollte laut Österr. Arbeitsring für Lärmbekämpfung (ÖAL), 65dB am Tag und 55 dB in der Nacht absolute Obergrenze für alle Planungen darstellen. Widmungen, die zusätzlich Verkehr erzeugen werden, wären daher zu unterlassen.

Ein geplantes Großprojekt, wie „Komet“ steht der Umsetzung dieser Notwendigkeiten hier also gänzlich entgegen und die zuständige Behörde sagt auf Wienerisch dazu nur „bist eh' schon terisch, was willst denn noch?“

Schadstoffe werden – wie schon angeführt - anhand von Daten der städtischen Messstelle „Gaudenzdorf“ verglichen. Diese befindet sich in der abgelegenen Dunklergasse. Die Messstelle Hietzinger Kai, im Amtshaus liegt direkt neben der Westeinfahrt, misst leider noch immer nicht den Feinstaub, aber die dortigen vNOx - Messungen liegen permanent und bis 150% (!!) über dem erlaubten Grenzwert. Da die Grenzwerte zukünftig weiter abgesenkt werden sollen, ist auch die Bewilligung einer Schadstoffsteigerung durch ein Großprojekt wohl nicht zulässig, denkt man.

Laut amtlicher Antwort „ad 2 Luftschadstoffe“, ist aber die Messstelle „Hietzinger Kai“ eben „nicht zuständig“, weil „die Luftsituation zwischen Ring, Wiedner Hauptstrasse, Wienerbergstrasse, Schönbrunn bis zur Gablenzgasse und Burggasse“ nur „repräsentativ durch „Gaudenzdorf“ erfolgen könne, Punktum. Die Möglichkeit Feinstaub auch „mobil“ direkt an Ort und Stelle zu messen, ist den Verantwortlichen für die Stadtplanung wohl entgangen.

Die Bürgerinitiative möchte keinen Abspeisung mit fadenscheinigen Vorwänden, sondern eine seriöse Prüfung der Umweltverträglichkeit, ausgehend von realistischen Basisannahmen.