



NEWSLETTER

vom 15.05.2016

zur Bauverhandlung für die Errichtung der Sonderkrankenanstalt

vom 04.05.2016

➤ **Anwesende**

Unter anderem anwesend waren

- DI Peter Habla (*MA 37; Baupolizei, Verhandlungsleiter*)
- DI Wilfried Doppler (*WUA – Wiener Umwelthanwaltschaft*)
- DI Roland Havel (*MA 49; Forstamt*)
- Name unbekannt (*MA 22; Umweltschutzabteilung, Haustechnik [Immissionen]*)

- Mag. Christian Rachbauer (*pro mente – Geschäftsführer*)
- DI Christian Schuppa (*skyline-Architekten für pro mente*)
- Ing. Gerhard Kissinger (*L-Bau-Engineering GmbH, Projektsteuerung*)
- Name unbekannt (*Büro Land in Sicht; Naturschutzgutachter für pro mente*)
- DI Kurt Traxler (*Axis Ingenieurleistungen ZT-GmbH; Verkehrsgutachter für pro mente*)
- DI Norbert Maderböck (*Axis Ingenieurleistungen ZT-GmbH; Verkehrsgutachter für pro mente*)

- Mag. Silke Kobald (*Bezirksvorsteherin Hietzing, ÖVP*)
- Andreas Schöll (*Bezirksrat ÖVP*)

- Punktanrainer (*Jenbachgasse*)
- DI Rainer Klemenjak (*bevollmächtigter Begleiter der geladenen Anrainer*)



➤ **Zum Verhandlungsgegenstand**

Lt. dem Verhandlungsleiter Herrn *DI Habla* werden drei unabhängige Verhandlungsgegenstände behandelt:

1. Errichtung einer Sonderkrankenanstalt für medizinisch-psychiatrische Rehabilitation
2. Errichtung einer CO-gesteuerten Garagenlüftung
3. Errichtung eines Nebengebäudes (Trafostation)

➤ **Stellungnahmen der diversen Magistratsabteilungen**

- *MA 19* (Architektur und Stadtgestaltung) – kein Einwand
- *MA 36* (techn. Gewerbeangelegenheiten [Lüftung]) – kein Einwand
- *MA 36* (techn. Gewerbeangelegenheiten [Elektro]) – kein Einwand (Verweis auf *MA 40*-Verfahren)
- *MA 29* (Grundbau) – prinzipiell keine Einwand, eine endgültige schriftliche Stellungnahme verzögert sich, da noch Projektunterlagen ausständig sind
- *MA 45* (Wiener Gewässer) – kein Einwand (Biotop wird durch Regenwasser dotiert, der Überlauf wird in das Mischkanalsystem eingeleitet)
- *MA 46* (Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten) – kein Einwand
- *MA 22* (Umweltschutz) – kein Einwand (Verkehr ist kein Thema, Schallschutz ist kein Thema)
- *MA 37-A* (Aufzüge) – kein Einwand

➤ **Zum Verkehrskonzept**

Das Verkehrskonzept wird kurz vorgestellt (Analyse der Verschlechterungen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen) und anschließend kontroversiell diskutiert. Die wesentlichen Punkte hierbei sind:

- Im Verkehrskonzept wird für alle zubringenden Straßen von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit $v_{zul}=50\text{km/h}$ ausgegangen, obwohl das gesamte Siedlungsgebiet (nördlich wie südlich des Hörndlwaldes) als 30-er Zone ausgewiesen ist.
Der Verkehrsgutachter hält dem entgegen, dass die Tempo-30-Zonen vermutlich erst kürzlich eingerichtet worden sind und deshalb im Gutachten nicht berücksichtigt wurden!?
- Auf die Frage, wie bzw. mit welchen Fahrzeugen z.B. Besucher zur Sonderkrankenanstalt kommen werden, erläutert der Verkehrsgutachter, dass diese seiner Einschätzung nach zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zum Reha-Zentrum kommen werden.

VEREIN „RETTET DEN HÖRNDLWALD“

1130 Wien, Lynkeusgasse 29/7

natur@hoerndlwald.at www.hoerndlwald.at



- Lt. dem Verkehrsgutachten sollen 3.500m³ Aushubmaterial auf dem Gebiet der *Franziska Fast-Anlage* zur „Geländemodellierung“ ausgebracht werden. Diese Kubatur entspricht einer Masse von ca. 6.300 Tonnen und – bei einer maximalen Ladekapazität eines Sattelzuges von 26 Tonnen – einer Anzahl von 242 vollen Sattelzügen!

Aus Sicht des Verfassers gibt es keinen einzigen Grund, warum man eine derartige Menge mehr oder weniger unbrauchbaren/unfruchtbaren Bodens (Ton, Schluff - verwitterter Flysch), der - einmal aufgelockert - zudem nur schlecht wieder verdichtbar ist, auf bestehenden, humusbedeckten (Wald-)böden aufbringen und bestehende Bäume „einschütten“ sollte. Die bestehenden Gebäude der *Franziska Fast-Anlage* erstrecken sich über eine Fläche von $A \sim 245\text{m}^2 + 260\text{m}^2 + 630\text{m}^2 \sim 1.135\text{m}^2$ und sind nicht unterkellert, sodass sich nach deren Abbruch maximal ein Fehlvolumen von ca. $1.135\text{m}^2 \times \text{ca. } 0,6\text{m} = \text{ca. } 700\text{m}^3$ ergeben kann. Die Hälfte dieses Volumens wäre mittels Humus als oberster Schicht zu verfüllen, der Rest – also ca. 350m³ (=10% der lt. Verkehrsgutachten veranschlagten Menge) wäre mit geeignetem Bodenmaterial aufzufüllen. Würde man die im Rahmen der Errichtung der Gebäude jeweils talseitig hergestellten Böschungen rückbauen auf das ursprüngliche Geländeniveau, würde der Bedarf für zusätzliches Hinterfüllungsmaterial sogar mehr oder weniger gegen Null gehen.

Ein Schelm, wer denkt, dass hier Kosten für den Abtransport selbst, für die nachweislich ordnungsgemäße Entsorgung und die Gebühren für die Ausnahmegenehmigung (7,5t-Beschränkung auf den Zufahrtsstraßen) hier zu Ungunsten der Natur und dem Landschaftsschutzgebiet eingespart werden sollen.

- Die Sachverständigen prognostizieren in ihrem Gutachten täglich maximal 30 PKW Zu- und Abfahrten und begründen dies mit der Anzahl der Pflichtstellplätze auf dem Pachtgrund.

Dieser Einschätzung folgend, sollten zum Lainzer Krankenhaus, das immerhin recht gut an den öffentlichen Verkehrsverbund angeschlossen ist, auch nicht mehr PKW Zu- und Abfahrten stattfinden, als Fahrzeuge auf das Gelände passen!?

- Lt. Verkehrsgutachten „*muss während der Bauzeit mit rd. 1.000 bis 1.200 LKW-Fahrten zur Baustelle des Rehasentrum Sonnenpark und zurück gerechnet werden*“.

Um die Belastung durch LKW in der gesamten Bauphase zu beurteilen rechnet der Verkehrsgutachter wie folgt:

Aushub ca. 18.000m³ minus Anschüttung *Franziska Fast-Anlage* 3.500m³ ergibt 14.500m³ abzutransportierendes Material und somit ca. 1.000 bis 1.200 Sattelzugfahrten, die – hochgerechnet auf eine Baudauer von ca. 17-19 Monaten – eine durchschnittliche tägliche Belastung von 3 LKW pro Tag ergeben.



Unserer Einschätzung nach stellt sich die Sachlage jedoch wie folgt dar:

1. Das Aushubvolumen wird vermutlich eher bei ca. 20.000m³ liegen.
 2. Eine unмотivierte Anschüttung von Aushubmaterial – das rechtlich als Abfall zu behandeln ist – im Landschaftsschutzgebiet kann nicht genehmigungsfähig sein. Die LKW Zu- und Abfahrten alleine für den Aushub erhöhen sich somit auf ca. 1.400 Fahrten.
 3. Die Verkehrsbelastung für die gesamte Baudauer nur über den Aushub zu berechnen – wie der Gutachter dies tut – kommt der Wahrheit wohl nicht sehr nahe. Tatsächlich sind unter anderem ca. 770 Fahrten von Betonmischern á 6,5m³ (durchschnittliche Füllmenge) und ca. 45 Fahrten für Bewehrungsstahl erforderlich. Eine eigene Schätzung hat ergeben, dass die Anzahl der LKW-Fahrten über die Baudauer wohl eher bei ca. 3.000 – somit 3-mal höher als im Verkehrsgutachten prognostiziert – liegen wird. Den Abtransport des Bodenaushubs auf die Baudauer hochzurechnen spiegelt zudem lediglich das irrwitzige Szenario wider, dass beim Durchschneiden der Eröffnungsschleife gerade einmal die letzte Schaufel Bodenaushub abtransportiert wird.
- Das Forstamt gibt eindeutig zu verstehen, dass in der Betriebsphase täglich nur maximal 5 LKW-Fahrten über die Zufahrtsstraße von der Umkehrschleife der *Josef Lister-Gasse* zum Objekt zulässig sind. Wer wird das wie überprüfen?
 - Eine Präzisierung, wie der E-Shuttle-Dienst im Detail funktionieren wird (Abholpunkte für Patienten, Abholpunkte für Angestellte etc.) bleibt das Gutachten schuldig.
 - Auf die Frage, ob auf die Einhaltung des Verkehrskonzeptes – im Konkreten die langfristige Aufrechterhaltung bzw. Durchführung des E-Shuttle-Dienstes – rechtlicher Anspruch besteht, gibt Herr *DI Habla* an, dass dieses Verkehrsgutachten integraler Bestandteil der Einreichunterlagen und somit Grundlage der Bescheides ist.
 - Ein weiterer Diskussionspunkt ist der neu herzustellende Fahrweg vom Ende der *Jenbachgasse* bis zum Objekt (jetziger Fußweg). Dieser jetzt ca. 1,5 Meter breite Fußweg soll im Endzustand als 5 Meter breite, asphaltierte Zufahrtsstraße ausgebildet werden.

➤ **Zum Bauprojekt**

Das Bauprojekt wird durch einen Vertreter des Architekturbüros kurz vorgestellt und anschließend ebenfalls kontroversiell diskutiert. Die strittigen Punkte hierbei sind:

- Eine unterirdische Verbauung im Ausmaß von ca. 4.500m² kann nicht dem Willen der Raumplaner und der Intention des Flächenwidmungsplanes entsprechen!



- Die unterirdische Verbauung ist nach unserer Einschätzung und der einiger Juristen – nicht zuletzt ob der Größe der Lichtschächte – nicht als „unterirdisch“ zu beurteilen. Tatsächlich handelt es sich um Geländeabsenkungen, die im Bereich der Lichthöfe entsprechende Fassadenflächen und somit (unzulässige) Gebäudehöhen erzeugen.
- Die Frage nach Altlasten (z.B. Heizkeller des ehemaligen *Josef Afritsch-Heimes*) und einer allfällig damit verbundenen Kontamination des Baugrundes konnte seitens der *MA 37* nicht geklärt werden und wurde diesbezüglich auf die Zuständigkeit der *MA 22* verwiesen.

➤ **Zu geplanten Rodungen und der Anwendung des Wiener Baumschutzgesetzes**

Lt. einem Vertreter des magistratischen Bezirksamtes wurde seitens des Projektwerbers die Rodung von 29 Bäumen eingereicht. Der Beurteilung eines Sachverständigen zufolge müssten gemäß dem Wiener Baumschutzgesetz zum Ausgleich knapp über 100 Ersatzpflanzungen auf dem Pachtgrund bzw. in einem entsprechenden Umkreis durchgeführt werden. Das Projekt sieht daher die Anpflanzung von ca. 58 Ersatzpflanzungen am Rande des Pachtgrundstückes vor – die restlichen ca. 40 Bäume können lt. Projektwerber jedoch nicht mehr auf dem Pachtgrund untergebracht werden, sodass hier die gesetzlich vorgeschriebene Ausgleichszahlung von ca. € 1090,- pro Baum zu bezahlen sein wird.

Folgende Fragen werden aufgeworfen:

- Warum können die restlichen 40 Bäume nicht mehr auf dem riesigen Pachtgrundstück untergebracht werden bzw. wie wird das seitens des Projektwerbers nachgewiesen?
Aus Sicht des Verfassers sieht das Gesetz nicht die freie Wahl zwischen Ersatzpflanzung oder Ausgleichsabgabe vor. Letztere kommt nur zur Anwendung, wenn der Abtragsteller nachweisen kann, dass er nicht über die entsprechenden Möglichkeiten zur Unterbringung der Ersatzpflanzungen verfügt.
- In unmittelbarer Nähe des Baufeldes stehen zahlreiche Bäume, die lt. Einreichplan im Bestand verbleiben sollen. Der Projektwerber möchte – lt. Baugrubensicherungskonzept – in diesen Bereichen sogar extra relativ kostspielige Maßnahmen zur Baugrubensicherung, nämlich den Einbau und späteren Rückbau einer Spundwand, durchführen.
Werden diese Maßnahmen tatsächlich baulich umgesetzt oder sind sie nur als Konzept ausgearbeitet, um den formalen Ansprüchen an die Einreichunterlagen zu genügen?
Wer wird überwachen, dass nur die tatsächlich zur Rodung eingereichten Bäume entfernt werden?

VEREIN „RETTET DEN HÖRNDLWALD“

1130 Wien, Lynkeusgasse 29/7
natur@hoerndlwald.at www.hoerndlwald.at



➤ **Abschließende Stellungnahmen der anwesenden Dienststellenvertreter**

- Der Vertreter der *Wiener Umweltschutzgesellschaft (WUA)* Herr *DI Doppler* ersucht um Einräumung einer 14-tägigen Frist zur vertieften Analyse und Beurteilung des Verkehrsgutachtens.
- Die rechtsfreundliche Vertretung des Bezirkes ersucht um Einräumung einer 4-wöchigen Frist zur vertieften Analyse und Beurteilung des Verkehrsgutachtens.
- Der Vertreter der *MA 49* gibt abschließend noch einmal zu Protokoll, dass seitens des Forstamtes unbedingt auf die Einhaltung der im Rahmen der Vorgespräche vereinbarten Höchstzahl von 5 LKW-Fahrten pro Tag auf der Zufahrtsstraße von der Umkehrschleife der *Josef Lister-Gasse* zum Objekt bestanden wird.