

# Bürgerinitiative B305 Kapellerfeld

Parlamentarische Bürgerinitiative Nr. 6/XXII GP

Sprecher: Mag. Dr. Aron Vrtala  
Rosengasse 20, A-2201 Kapellerfeld  
Tel.: 0664 / 817 48 29  
E-Mail: b305kf@hotmail.com  
WWW: <http://free.pages.at/kapellerfeld>

Kapellerfeld, 25. Juli 2003

An das  
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Abteilung II/ST3

Stubenring 1  
1010 Wien

**Betrifft:** Stellungnahme zur Umweltverträglichkeitsprüfung betreffend Bestimmung des Straßenverlaufes nach §23a des UVP-G 2000 der A5 Nord Autobahn – Abschnitt „Eibesbrunn – Schrick“ – gemäß §4 Abs. 3 und 5 BStG 1971 sowie §24 Abs. 6 in Verbindung mit §9 UVP-G 2000  
ZI. 312.505/20-II/ST3/03

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Bürgerinitiative nimmt nach Einsicht in die aufgelegten Unterlagen wie folgt zum gegenständlichen Projekt Stellung:

Der Bau der Nord Autobahn A5 in Verbindung mit der Wiener Nordostrandstraße S1 stellt auf Grund seiner verkehrlichen Wirkung einen gravierenden Eingriff in das gesamte Verkehrssystem und der Umwelt des Nordens Niederösterreichs sowie des Wiener Nordraumes dar. Darüber hinaus sind massive verkehrliche Auswirkungen auf Wien sowie den Wiener Süden infolge der Verbindung mit der Südosttangente A23 zu erwarten.

## Probleme des Verkehrsmodells

Kernstück der UVE ist das allen weiteren Planungen zugrunde gelegte Verkehrsmodell (Snizek). Auf den durch Verkehrserhebung, Simulation, Hochrechnung sowie Verkehrsumlegung gewonnenen Werten des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV<sub>w</sub>) bauen alle weiteren Berechnungen auf. Es sind dies: Lärm, Schadstoffe, Energie- CO<sub>2</sub>, medizinische Beurteilungen, Wirtschaftlichkeit des Projektes, etc.

Daher ist dem verkehrlichen Mengengerüst besonderes Augenmerk zu widmen. Die Fachbereichsgutachten verwenden ausschließlich die im Verkehrsmodell prognostizierten theoretischen Verkehrsmengen und Verkehrszustände. Fehler im Bereich des

Verkehrsmodells pflanzen sich daher durch alle darauf aufbauenden Gutachten fort. Diese Fehler im Verkehrsmodell resultieren zum einen aus den nicht verhinderbaren statistischen Abweichungen der Verkehrserhebungen und zum anderen aus den dem Modell (MOBIDYN/POLYDROM) zugrunde gelegten Annahmen der weiteren Entwicklung der Wirtschaft, der Preisgestaltung von Treibstoff, des Modal-Splits, Ausbauten im Verkehrssystem, etc. Weitere Fehler können natürlich in den Gutachten dann selbst noch auftreten.

Aufgrund der zentralen Bedeutung des verkehrlichen Mengengerüsts ist eine genaue Dokumentation der Verkehrsprognose und des Verkehrsmodells unbedingt erforderlich. Dazu gehört die detaillierte Angabe der Rechenvorschrift sowie die genauen Annahmen für Zuwachsfaktoren, etc. Mögliche Rückschlüsse auf wichtige Systemparameter, wie den räumlichen Detaillierungsgrad, Quell- Zielverkehrsabschätzungen aber auch Verkehrsmittelwahlverhalten werden unter dem Begriff MOBIDYN/POLYDROM subsummiert und sind damit durch Dritte nicht nachvollziehbar. Da das Modell letztlich Kernpunkt der UVE ist, müssen die entsprechenden Berechnungsmethoden sowie deren Eingangsparameter öffentlich transparent gemacht werden. Die in den Projektunterlagen gegebene Darstellung des Verfahrens entspricht nicht dem Stand der Technik und Wissenschaft und ist in dieser Form als sachliche Entscheidungsgrundlage nicht geeignet.

Für eine Bewertung der einzelnen dargestellten Projektalternativen (Nullvariante, Ausbau von zweistreifigen Ortsumfahrungen im Bestand der B7 Brünner Straße / Övplus, A5) und die Abwägung der Vor- und Nachteile ist die Angabe einer Fehlerabschätzung des Verkehrsmodells unbedingt erforderlich. Erst durch die Angabe eines Vertrauensintervalles zu den einzelnen Verkehrsstärken werden wesentliche Änderungen sichtbar und bewertbar. So ist zum Beispiel klar: Solange keine Fehlerabschätzung über den  $DTV_w$  im Bereich von Eibesbrunn vorliegt, ist die seriöse Beurteilung der Auswirkung der A5 auf den Verkehr im Ort nicht möglich, dies gilt insbesondere für einen Vergleich der o.a. Projektalternativen.

Die Angabe von Streubreiten oder Vertrauensintervallen für Observable ist seit mehreren hundert Jahren Stand der Technik. Eine Fehlerfortpflanzungsrechnung gibt es etwa seit Newton. Das Fehlen von Streubreiten oder Vertrauensintervallen der Verkehrsstärke in den Unterlagen verschleiert auch die wahrscheinlich große Empfindlichkeit des publizierten verkehrlichen Mengengerüsts von seinen Eingangsparametern und macht eine seriöse Vorhersage und daher auch Bewertung der zu erwartenden Situation im Jahr 2020 unmöglich. Es suggeriert dem Leser eine grundsätzlich nicht erreichbare uneingeschränkte absolute Gültigkeit der angegebenen Werte.

Daher sei nochmals betont: Die Angabe von Streubreiten oder Vertrauensintervallen zum verkehrlichen Mengengerüst, aber auch zu den einzelnen in den Fachbereichsgutachten abgeleiteten Observablen, ist Stand der Technik. Das Fehlen dieser Intervalle in der gegenständlichen UVE sowie in den Unterlagen für das Trassenfestlegungsverfahren entspricht daher nicht dem Stand der Technik.

Die Angabe von Zeitpunkten der Inbetriebnahmen einzelner betrieblicher Voraussetzungen (z.B. von Teilstücken der A5 selbst, weiterer Autobahnstücke in der Umgebung, Wirtschaftsparks, Einkaufszentren, etc.) ist essenziell für ein Nachvollziehen des verkehrlichen Mengengerüsts. Informationen dazu waren in den Projektunterlagen nicht zu finden. Es ist für das Verkehrsmodell aber nicht unerheblich, wann z.B. ein Autobahnteilstück oder ein Wirtschaftspark in Betrieb geht. Allein hieraus ergibt sich eine schwer vorhersagbare Variationsbreite, welche im Rahmen einer Variations-, Fehler- und Fehlerfortpflanzungsrechnung erheblichen Spielraum in die zu erwartenden durchschnittlichen Verkehrsstärken bringt. Daher ist das verkehrliche Mengengerüst nicht

nachvollziehbar und mit Fehlern unbekannter Größe behaftet.

In diesem Jahr wurden die Ergebnisse der SUPERNOW Studie publiziert. Die Ergebnisse dieser Studie stehen in krassem Widerspruch zu dem verkehrlichen Mengengerüst der UVE. So wird beispielsweise der Abschnitt Eibesbrunn-Wien der Wr. Nordostrandstraße S1 mit einem  $DTV_w$  von über 80000 KFZ/Tag für das Jahr 2021 angegeben. In den UVE Unterlagen werden für diese Strecke 31700 KFZ/Tag für das Jahr 2020 angeführt. Natürlich sind die planerischen Voraussetzungen für beide Studien nicht gleich. Die in der SUPERNOW vorausgesetzte 6. Donauquerung fehlt in den Unterlagen für das Trassenfestlegungsverfahren beziehungsweise der UVE zur A5 (zumindest als Planfall)<sup>1</sup>.

Der große Unterschied zwischen Ergebnissen zeigt, wie sensibel eine Vorhersage der zu erwartenden Verkehrsstärken ist und beweist, dass Schutzmaßnahmen für die Bevölkerung (Lärm, Abgase, etc.) nicht aufgrund des  $DTV_w$  sondern aufgrund der maximal möglichen Verkehrsstärke gerechnet werden müssen. Eine Klärung der Diskrepanz zwischen den UVE Unterlagen und der SUPERNOW Studie durch unabhängige Dritte (Experten) ist dringend erforderlich.

Ein weiteres zentrales Problem in den Annahmen des verkehrlichen Mengengerüsts ist die Schwierigkeit des Einhaltens von der Planung zugrunde gelegten verkehrlichen Maßnahmen. So wird z.B. die Schnellbahnlinie S2 mit einem 15' Takt bis Wolkersdorf angenommen. Die Realisierung dieser für das Verkehrsmodell wichtigen Annahme steht jedoch außerhalb des Einflusses des Verfahrens zur Trassenverordnung, sie ist aber andererseits Bestandteil der für das Trassenverordnungsverfahren zugrunde gelegten Annahmen. Dies ist ein Widerspruch. Die UVE ist von der Realisierung jeder dieser einzelnen Maßnahmen abhängig<sup>2</sup>. Damit die Verkehrsprognosen daher überhaupt eine Chance haben sich entsprechend der Vorhersagen des Verkehrsmodelles zu entwickeln ist die betriebliche Genehmigung der A5 Abschnitt Eibesbrunn-Schrick zwingend an alle im Modell gemachten Voraussetzungen zu koppeln. Streng genommen müsste die UVP in einem letzten Schritt mit den UVP's aller anderen Teilprojekte sowie der Verfügbarkeit der weiteren Infrastrukturträger (Schiene, Wirtschaftsparks, Einkaufszentren, etc.) junktimiert werden. Der im Rahmen der UVE angenommene Projektrahmen ist demgemäß eindeutig zu klein. Die isolierte Betrachtung einzelner Maßnahmen ermöglicht starke Abweichungen des Verkehrsmodells von der zu erwartenden wirklichen Verkehrsentwicklung. Daher sind die für alle weiteren Fachgutachten zugrunde gelegten  $DTV_w$ 's als Ausgangsgröße ungeeignet.

Im den verkehrlichen Unterlagen werden die zu erwartenden Verkehrsstärken unter anderem für das Prognosejahr 2020 unter Realisierung der A5/S1 graphisch dargestellt (Stand 24. Juli 2002). Aus der Graphik ist eindeutig die Lösung der Trassenwahl der S1 in der Variante 1 (nach Vorprojekt 2002, Abschnitt Knoten Eibesbrunn-Angerner Straße) mit einer Abfahrt bei Gerasdorf-Ost zu erkennen. Die Bürgerinitiative B305 Kapellerfeld hat in diesem Zusammenhang nachgewiesen<sup>3</sup>, dass diese Variante eindeutig schlechter ist, als die Variante 3. Das bedeutet, dass sich auch das verkehrliche Mengengerüst zur A5 sich auf eine Variante der S1 bezieht, welche nicht die beste Lösung in diesem Bereich ist. Konsequenterweise sind die Werte des  $DTV_w$  in den Varianten der S1 unterschiedlich. Eine positive Erledigung der UVP zur A5 hängt also von der UVP zur S1 ab.

---

<sup>1</sup> In der UVE, Einlagezahl B1 wird die Konformität der A5 mit dem Stadtentwicklungsplan für Wien 1994 auf Landesebene aufgezählt. Dort ist die Betrachtung der 6. Straßendonauquerung als Teil des Systems A5-S1-A22 beschrieben (Seiten 49, 50).

<sup>2</sup> Erst eine Fehlerrechnung und Simulation mit den verschiedenen Ausgangssituationen kann hier zeigen wie wesentlich die einzelnen Annahmen für die prognostizierten Verkehrsstärken ist!

<sup>3</sup> Stellungnahme der BI zum Vorprojekt 2002 vom 6. Mai 2003.

In den Projektunterlagen zur A5 fehlen Aussagen auf die verkehrliche Auswirkung des zusätzlichen Verkehrs auf die Südosttangente A23. Es ist zu erwarten, dass der zusätzliche Verkehrsstrom zu erheblichen Problemen in der Verkehrsflüssigkeit führen wird. Die Südosttangente ist heute schon täglich überlastet. Die derzeit vorgesehenen Ausbaumaßnahmen werden den zusätzlichen Verkehrsstrom wahrscheinlich nicht abwickeln können. Es ist davon auszugehen, dass die Staugefahr der Südosttangente als Konsequenz der Einleitung des Verkehrs von A5 und S1 erheblich steigen wird. Dies hat wiederum Auswirkungen auf das untergeordnete Verkehrsnetz speziell in und in der Umgebung von Wien und wird sämtliche möglichen positiven Entlastungseffekte aufheben.

In den Unterlagen für das Trassenfestlegungsverfahren Einlagezahl B2 Seite 8 Punkt 1.2 wird ausgeführt, dass der Transitverkehr nur eine untergeordnete Rolle einnimmt. Dieser wird in Einlage B1 UVE GZ.2002.009/0175 Seite 30 3. Absatz von oben mit rd. 7% angenommen (Durchgangsverkehr rd. 5%). Auf Seite 30 wird im letzten Absatz gefolgert, dass zwischen der A5 und der tschechisch-slowakischen Autobahn D2 nur minimale Wechselwirkungen bestehen.

Andererseits ist aber der durch die EU Osterweiterung zu erwartende Verkehr Anlaß für den Bau der A5. In Einlage B2 Seite 8 letzter Absatz heißt es zum Beispiel, dass aufgrund der Bedeutung verbesserter nationaler und internationaler Erreichbarkeiten (funktionale Anbindung der EU-Beitrittskandidaten Tschechien und Polen) eine Stärkung der Konkurrenzfähigkeit prognostizierbar ist. Auf Seite 12 Punkt 1.2.3.1 heißt es weiter, dass das Projekt der A5 Nord Autobahn aufgrund seines Beitrages zum Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes konform mit der Verkehrspolitik der EU ist. In Punkt 1.2.3.2 wird die A5 als wichtiger Teil des höchstrangigen TEN-Straßennetzes gesehen, für das sogar große Geldsummen in der EU zur Verfügung stehen sollen<sup>4</sup>. Eine Transitverkehrszunahme auf 15% ist schon für das Jahr 2015 aufgrund der EU Osterweiterung von Rudolf Christian Bauer (Wirtschaftskammer) angegeben worden<sup>5</sup>.

Dies zeigt, dass erstens der zu erwartende Transit in der Ostregion wesentlich höher eingeschätzt werden darf, als die von den Planern angegebenen rd. 7%. Zweitens widersprechen sich die Planer in der Bedeutung der A5 Nord Autobahn selbst.

Da aber der Anteil des Transitverkehrs auf das verkehrliche Mengengerüst der A5 Nord Autobahn aber auch auf die daran angeschlossene S1 Wr. Nordstrandstraße wesentlich ist, können die vorgelegten  $DTV_w$  Werte nicht nachvollzogen werden. Sämtliche umweltrelevanten Aussagen sind von dem transitbedingten Schwerverkehr stark abhängig.

## **Fachbeitrag Luft**

Eine eingehende Prüfung der Ergebnisse des Fachbeitrages ist im Zeitrahmen der zur Verfügung stehenden sechs Wochen zur allgemeinen Stellungnahme nicht möglich. Grundsätzlich ist jedoch anzumerken, dass aufgrund der Unmöglichkeit der Nachvollziehbarkeit des verkehrlichen Mengengerüsts die maximalen Verkehrsströme und ungünstigsten Verkehrsbedingungen angenommen werden müssen. Für die Abschätzung ist die Annahme eines „worst case“ Szenarios unbedingt erforderlich.

Generell sei angemerkt, dass durch geeignete Darstellung von Zahlen und Tabellen die Aussagen geschönt werden. Als Beispiel diene die Tabelle 23 auf Seite 48 in der Einlage C9. Hier werden prozentuelle Unterschiede der prognostizierten Emissionen für Planfall 0 (2020)

---

<sup>4</sup> Kurier NÖ-Ausgabe 18.7.2003, Seite 13. NÖN 28/2003 vom 8.7.2003, Seite 12. NÖN 29/2003 vom 16.7.2003 Seite 4.

<sup>5</sup> Kurier 24.6.2003 Seite 3.

und Planfall (A5/S1) (2020) auf gleiche Fahrleistung normiert dargestellt. Diese Normierung ist jedoch unzulässig, da für die im Untersuchungsrahmen emittierte Menge der Schadstoffe die Gesamtfahrleistung entscheidend ist. Die Aussage eines 10% niedrigeren Emissionsniveaus für CO und Ruß wird im zugehörigen Text als relevant, die von bis 5% höheren Emissionen von NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> und CO<sub>2</sub> werden als innerhalb der Prognosegenauigkeit der Emissionsanalyse bezeichnet. In alle Werte geht die durchschnittliche tägliche Gesamtfahrleistung ein, die z.B. für LKW's sich zwischen Planfall 0 und A5/S1 um knapp 11% unterscheidet. Die Darstellung der prozentuellen Unterschiede der prognostizierten Emissionen in Tabelle 23 ist daher nicht seriös und muss mit allen Folgerungen zurückgewiesen werden.

Die in 4.2.8, Einlage C9 aufgeführten Langzeitberechnungen beschreiben die jährlich durchschnittlichen Auswirkungen des A5 Teilstückes auf die Umgebung. Zwar wurde eine Kurzzeitberechnung durchgeführt, eine absolute Maximalbelastung wurde jedoch nicht angegeben, dies ist aber für die Abschätzung von negativen Auswirkungen des Projekts auf Mensch und Umwelt aber unbedingt erforderlich. Die Möglichkeit einer nahezu täglich wiederkehrenden wesentlich höheren Umweltbelastung als der Jahresmittelwert wird durch diese Art der Rechnungen nicht explizit ausgewiesen bzw. verschleiert.

Die Sätze in 4.2.8.1 „Die NO<sub>x</sub>-Grundbelastung in diesem Gebiet beträgt etwa 20µg/m<sup>3</sup>. Die Gesamtbelastung erreicht daher im Maximum annähernd den Grenzwert für Forstgebiete von 30µg/m<sup>3</sup>.“ zeigen das Dilemma bei der Annahme des DTV<sub>w</sub>: Entwickelt sich der Verkehr nicht gemäß der gemachten Prognosen – steigt er beispielsweise nur ein wenig (2% !) stärker an als erwartet – so wird der Grenzwert überschritten. In der Umgebung des Hochleitenwaldes jedenfalls ist damit eine Umweltverträglichkeit der A5 nicht gegeben.

Die Abschätzung der Entlastung der Gemeindegebiete Gaweinstal/Kollnbrunn und Eibesbrunn in 4.2.8.2 ist ebenso wenig nachvollziehbar. Es ist eine bekannte Tatsache, dass die verkehrsentlastende Wirkung von Ortsumfahrungen innerhalb weniger Jahre nachlässt. Diesem Umstand wird im Verkehrsmodell nicht Rechnung getragen. In allen Fällen muss ein „worst case“ Szenario angegeben werden, welches den Ungenauigkeiten der Prognose des DTV<sub>w</sub> Rechnung trägt. Die dem Gutachten zugrunde gelegten Zahlen sind ungenau, entsprechend ungenau ist die Prognose der Entlastungswirkung für die Luft.

Für das den Luftausbreitungsrechnungen (Einlage C9, 4.2.5 Seite 55, ff.) zugrunde gelegte Modell nach Gauß ist folgendes festzustellen: Die in der Atmosphäre befindlichen Stoffe sind vielen verschiedenen physikalischen als auch chemischen Prozessen unterschiedlichster Ablaufgeschwindigkeiten unterworfen. Eine einfache Ausbreitungsrechnung im Sinne einer Verdünnung von in die Atmosphäre emittierten Schadstoffen kann nur sehr bedingt vorgenommen und akzeptiert werden. Durch Sonneneinstrahlung und Feuchtigkeit kommt es zu gravierenden und raschen Umwandlungsprozessen. Der hier verwendete Ansatz ist ein äußerst statisches Modell. Weiters wird in diesem Modell der Einfluss von Aerosolen auf die Dynamik völlig übersehen. Verbrennungsprozesse erzeugen in der überwiegenden Mehrzahl Teilchen sehr kleiner Größen (wenige nm). In der Atmosphäre befinden sich im Hintergrund selbstverständlich auch Teilchen verschiedenster Größe und Häufigkeit, die mit dem emittierten Partikel/Gasgemisch physikalisch und chemisch wechselwirken können. Für die chemische Aktivität ist festzuhalten, dass Aerosole eine reaktive Oberfläche bieten, die bei gleicher Gesamtmasse umso größer ist, je kleiner die Teilchen sind. Für die humanbiologische Wirksamkeit ist die Aerosolpartikelgröße und deren Häufigkeit ausschlaggebend, nicht allein deren Gesamtmasse. Die Auswirkung der A5 auf die Luftqualität der Umgebung kann nicht durch ein statisches System von nicht miteinander wechselwirkenden Gasen und Partikeln

ohne eine detaillierte Anzahlgrößenverteilungsfunktion beschrieben werden. Letzteres würde auf Licht umgelegt bedeuten, dass Licht nur eine Farbe hätte. Die reine Darstellung nach Gauß entspricht daher nicht dem Stand der heute verfügbaren Wissenschaft und Technik.

Im Fachbeitrag Luft Einlage C9 wird für die Vorhersage der Verkehrsemissionen davon ausgegangen, dass es durch Verbesserungen der Motortechnologie auch in Zukunft zu einer weitergehenden Verringerung der verkehrsbedingten Emission/KFZ kommen wird. Zwar ist dies im Prinzip richtig, nur ist davon auszugehen, dass die durchschnittliche technische Verbesserung der EU Verkehrsflotte, speziell nach dem Beitritt der EU Oststaaten, wesentlich hinter den Annahmen in der UVE liegen wird. So gibt kürzlich BM Gorbach an: „Uns wurde eine 60% Reduzierung der Schadstoffe zugesagt. Die ist bis heute nicht eingetreten....“<sup>6</sup>.

### **Fachbeitrag Lärm**

Es ist festzuhalten, dass die vorgelegten Werte eng mit dem verkehrlichen Mengengerüst gekoppelt sind. Da dieses ohne Vertrauensintervall angegeben ist, kann über Be- und Entlastungswirkungen durch die A5 keine definitive Aussage gemacht werden. Für die Lärmschutzmaßnahmen ist in jedem Fall der maximal mögliche Verkehr einzusetzen und nicht der DTV<sub>w</sub>. Dieser liegt bei vier Streifen bei über 130 000KFZ/Tag.

### **Fachbeitrag Wasser**

Ziele der EU Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL, seit Dezember 2000 in Kraft) sind die Erhaltung und Verbesserung der aquatischen Umwelt mit Schwerpunkt Gewässerökologie, Verringerung gefährlicher Stoffe in Gewässern, Sicherstellung eines guten Zustandes der Oberflächen- und Grundwässer (es gibt ein Verschlechterungsverbot in ökologischer aber auch chemischer Hinsicht). Gas und partikelförmige Schadstoffeinträge können sich großräumig ausbreiten und stellen in jedem Fall eine Gefährdung der Wasserqualität dar. Im Fachbeitrag Wasser sowie im Absatz 5.3 „Außerplanmäßige Störfälle“ (Einlage C7, Unterlagen für das Trassenfestlegungsverfahren) fehlt eine detaillierte Angabe der möglichen Auswirkungen der A5 auf Oberflächen- und Grundwässer. Ebenso sind Starkregenereignisse, die ein Übergehen von Absetz- und Filterbecken bewirken, nicht berücksichtigt.

Generell ist festzuhalten, dass die Absetz- und Bodenfilterbecken flußab der A5 Trasse in unmittelbarer Nähe eines Trinkwasserschutzgebietes liegen. Außerplanmäßige Ereignisse können daher eine massive Gefährdung des Trinkwasserschutzgebietes darstellen.

### **Fachbeitrag Klima – Abschätzung Mikrometeorologischer Auswirkungen (C 10-2):**

In der Einlage C10-2 der Unterlagen für das Trassenfestlegungsverfahren wird eine Modelluntersuchung des Klimas im Bereich der geplanten Trasse der A5 durchgeführt. In Punkt 2.2 wird die Energiebilanz der bodennahen Grenzschicht festgelegt. Dort fehlt allerdings die vom Verkehr freigesetzte thermische Energie, die einen wesentlichen Beitrag zur Gesamtenergiebilanz darstellt. Eine genauere Rechnung unter Berücksichtigung einer mittleren Energieemission der Verkehrsflotte ist erforderlich.

---

<sup>6</sup> Kurier, 22. 6. 2003, Seite 2.

### **Zersiedelungseffekte:**

In den Unterlagen für das Trassenfestlegungsverfahren Einlage B2, Punkt 1.2.2, Seite 11 ist zu lesen, dass Verkehr maßgeblich durch raumstrukturelle Gegebenheiten bestimmt wird. Es wird herausgestrichen, dass Niederösterreich unter dem besonderen Einfluss der Stadt Wien stehend starke Pendlerströme und Zersiedelung aufweist und dass diese Prozesse trotz aller überregionalen Leitbilder und Konzepte mit all ihren negativen verkehrlichen Auswirkungen fortschreitet. Demgegenüber wird in Einlage B1 der UVE (Seite 30) 4. Absatz die Entstehung von induziertem Verkehr im Ausmaß von 4.45% der gesamten MIV-Verkehrsleistung gegenübergestellt. Angesichts der heute schon bekannten Vorhaben zur Errichtung von Fachmärkten, Einkaufszentren, Wirtschaftsparks, etc. darf diese Zahl als erheblich zu niedrig angesehen werden. Es ist zu erwarten, dass der wirtschaftliche Druck auf das, die Autobahn umgebende, Umland eine ähnliche Situation wie im Wiener Süden bewirken wird, wo beiderseits der Autobahn breite Gewebestreifen entstehen („Speckstreifen“). Das bedeutet aber, dass die effektive Breite der durch den Bau der A5 im Umland versiegelten Flächen wesentlich größer ist, und die Umweltauswirkungen dieser geschäftlichen Tätigkeit in die UVE aufgenommen werden müssen, da für kaum eines der einzelnen Gewerbeobjekte eine UVP durchgeführt werden muss, die Projekte in ihrer Gesamtheit aber eine wesentliche Beeinträchtigung der Umweltsituation darstellen.

Im Umkehrschluss bedeutet das, dass wenn die Umweltverträglichkeit sich so entwickeln soll, wie sie jetzt in der UVE deklariert wird, widmungsgemäß Vorkehrungen zu treffen sind, die ein Zersiedeln (Speckstreifen) raumstrukturell verhindern.

### **Allfällige Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der geforderten Angaben:**

Gemäß UVP-G 2000 §6 Abs. 1 Z 7 hat die UVE die Angabe allfälliger Schwierigkeiten (insbesondere technische Lücken oder fehlende Daten) des Projektwerbers/in bei der Zusammenstellung der geforderten Angaben zu enthalten. Der Punkt 8 Einlagezahl B1 der UVE geht weder auf technische Lücken in dem verwendeten Verkehrsmodell MOBIDYN/POLYDROM ein (es gibt praktisch kein Modell dieses Komplexitätsumfanges, welches keine technischen Lücken hat), noch werden beispielsweise die chemisch-physikalischen Mängel in der Berechnung der Schadstoffausbreitung und Dynamik zitiert.

Generell ist festzuhalten, dass der Umfang dieser Zusammenstellung von knapp über einer Seite für ein Projekt dieses Ausmaßes als nicht vollständig anzusehen ist.

### **Mediationsverfahren:**

Um den unterschiedlichen einander stark widersprechenden Aspekten und Interessen zur A5 gerecht zu werden, ist die Durchführung eines Mediationsverfahrens, wie beim Flughafen Wien unerlässlich. Die Auswirkungen der A5/S1 werden weit mehr Bürgerinnen und Bürger in viel unterschiedlicheren Bereichen betreffen als der Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat. Dennoch hat man sich bereits dort entschlossen ein echtes Mediationsverfahren durchzuführen. Wir empfehlen daher die Rückstellung der derzeitigen Planung und die Klärung der weiteren Vorgangsweise im Rahmen eines Mediationsverfahrens. Besser noch wäre zunächst die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) für den gesamten Raum, welche ohnehin als schon bestehende EU-Richtlinie in Kürze auch in nationalem Recht umgesetzt sein muss (Juni 2004). Das Tempo, mit dem derzeit die Autobahnplanungen in Niederösterreich durchgeführt werden, legt den Schluss nahe, dass man hier bewusst einer

SUP ausweichen möchte.

### **Gesundheit und Umwelt vor Verkehr**

Abschließend sei noch BM Hubert Gorbach zitiert, welcher im Zusammenhang mit der Transitdiskussion gemeint hat: „Gesundheit und Umweltschutz sind eben wichtiger als der freie Warenverkehr“<sup>7</sup>. Diesem Satz kann sich sicher jeder verantwortungsbewusste Österreicher anschließen.

Mit vorzüglicher Hochachtung,

Dr. Aron Vrtala

---

<sup>7</sup> Kurier, 22. Juni 2003, Seite 2.