

Schleinbach, am 10.9.2003

An die  
Europäischen Kommission  
Generaldirektion Energie und Verkehr  
TEN-T Revision  
Büro DM 24 7/16  
Kontaktperson: Martine GENOUX-STAWIARSKI  
B - 1049 Brüssel  
Belgien  
tren-ten-transport-revision@cec.eu.int

Betrifft:

Stellungnahme zur Anpassung der Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Entscheidung Nr.1692/96/EC):

**Nein zur Aufnahme der Autobahnverbindung Wien-Brno (Teil des von der High Level Group vorgeschlagenen "Priority Project Nr 18: Motorway Gdansk-Katowice-Brno/Zilina-Wien) in die Transeuropäischen Netze und Nein zu seiner finanzieller Förderung durch die Europäische Union**

Sehr geehrte Damen und Herren !

Die Europäische Kommission hat bekanntgegeben, allen Interessenvertretern und interessierten Gruppen die Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Anregungen bezüglich der TEN-T-Revision zu geben, die ich als Sprecher der Bürgerinitiative "kaa5" hiermit nutze:

Die geplante A5 quer durch das nördliche Niederösterreich - Teil des von der High Level Group vorgeschlagenen "Priority Project Nr 18: Motorway Gdansk-Katowice-Brno/Zilina-Wien: steht in Konflikt mit Naturschutzrecht der Europäischen Union (Natura 2000), da die Autobahn durch schutzwürdige Gebiete führen würde.

Das Projekt steht weiters in Konflikt mit dem Luftreinhalterecht der Europäischen Union (insbes. RL 1999/30/EG), da bei Errichtung dieser Transitautobahn die Einhaltung der in der genannten Richtlinie vorgesehenen Grenzwerte für die Schadstoffbelastung massiv gefährdet wäre.

Ebenso steht Projekt massiv in Konflikt mit RL 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, da bei Umsetzung des Projektes und Eintreffen der Verkehrsprognosen die Notwendigkeit von rigiden Aktionsplänen zur Lärminderung im Sinne der Richtlinie in den kommenden Jahren bestünde, wobei Eingriffe in die Grundfreiheit des Warenverkehrs nicht auszuschließen sind.

Der durch dieses Projekt ausgelöste Mehrverkehr, der zu einem Gutteil nicht Quell- und Zielverkehr, sondern überregionaler Langstreckenverkehr sein wird, könnte nur im Wege zweier weiterer, erneut mit EU-Naturschutzrecht in Konflikt stehenden Neubauprojekte ("Lobauautobahn"/S1; "Donaubrücke Traismauer"/S5/S33) durch den Ballungsraum Wien hindurch bzw. an diesem vorbei weitergeführt werden.

Das Projekt bzw. seine Aufnahme in revidierte TEN-T-Leitlinien steht insbesondere mit den Verpflichtungen der Union und ihrer Institutionen aus dem EG-Vertrag in Widerspruch, wonach Erfordernisse des Umweltschutzes bei der Festlegung und Durchführung anderer Gemeinschaftspolitiken insbesondere zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung einbezogen werden müssen (Art. 6) und wonach es Aufgabe der Gemeinschaft ist, "ein hohes Maß an Umweltschutz und Verbesserung der Umweltqualität" und "die Hebung der Lebenshaltung und der Lebensqualität" "zu fördern" (Art. 2 EG-V).

Das Projekt würde signifikant die Umsetzung der von der Union im Zusammenhang mit der Ratifizierung des Kyoto-Protokolls eingegangenen Verpflichtungen im Klimaschutz erschweren.

Das Projekt steht im Widerspruch zu geltenden Beschlüssen europäischer Institutionen zur nachhaltigen Entwicklung (vgl. Göteborg) sowie zur Integration des Umweltschutzes in sektorale Politiken (vgl. Cardiff-Prozess).

Schließlich steht das Projekt im Widerspruch zu zahlreichen Bekenntnissen der EU und ihrer Institutionen zur Verlagerung von Verkehr von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie insbesondere die Schiene, zuletzt etwa im Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft".

Darüberhinaus ist es mehr als erstaunlich, daß seitens der Kommission bzw. anderer EU-Institutionen offenbar nicht daran gedacht ist, die revidierten TEN-Leitlinien der dringend erforderlichen Strategischen Umweltprüfung (SUP/SEA) im Sinne der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme zu unterziehen. Eine derartige Prüfung muß nach unserer Überzeugung im derzeitigen Stadium durchgeführt werden. Dies wäre dies ein entscheidender Schritt zur Validierung der offensichtlich hauptsächlich verkehrs- und umweltpolitisch unreflektierten Vorschlägen der Mitgliedsstaaten folgenden Projekte sowie zur Anpassung des künftigen TEN-T-Programmes an die rechtlichen Verpflichtungen der Union und ihre wiederholten Bekenntnisse für Umweltschutz, Klimaschutz und Nachhaltige Entwicklung.

All diesen Zielen, aber auch der Überwindung wirtschaftlicher Strukturprobleme in den vom gegenständlichen Projekt berührten Regionen können nicht durch spektakulären Straßenausbau gelöst werden, sondern nur durch viele aufeinander abgestimmte bzw. vernetzte, meist kleinräumige Maßnahmen im Sinne einer regionalen Kreislaufwirtschaft.

**Aufgrund dieser eindeutigen Sachlage ersuchen wir die Europäische Kommission eindringlich, das Projekt einer Autobahn Wien-Brno nicht in die Leitlinien für die transeuropäischen Netze aufzunehmen und auch keine EU-Förderungs- und Kreditmittel für dieses Projekt bereitzustellen.**

Mit dem dringenden Ersuchen um Berücksichtigung und mit freundlichen Grüßen

Gerhard Mayer e.h.  
im Namen der Bürgerinitiative "kaa5"