

An das

## **Bundesministerium für**

Verkehr, Innovation und Technologie

Abteilung II/ST3

Zl. 312.505/20-II/ST3/03

### **Einwendungen als auch Stellungnahmen der BI Rosa Igel**

**betreffend die Auflage von Unterlagen zur Bestimmung des Straßenverlaufes der A 5 Nord Autobahn - Abschnitt "Eibesbrunn - Schrick" im Bereich der Gemeinden Großebersdorf, Wolkersdorf, Ulrichskirchen-Schleinbach, Hochleithen, Bad Pirawarth und Gaweinstal.**

*Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie beabsichtigt den Straßenverlauf der A 5 Nord Autobahn, Abschnitt "Eibesbrunn-Schrick" im Bereich der Gemeinden Großebersdorf, Wolkersdorf, Ulrichskirchen-Schleinbach, Hochleithen, Bad Pirawarth und Gaweinstal nach § 4 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 50/2002 (BStG 1971), zu verordnen.*

*Das genannte Straßenbauvorhaben wird, als Teil einer höchstrangigen Verkehrsverbindung zwischen dem Bereich von Wien und Tschechien/Brünn, im Knoten Eibesbrunn (Gemeindegebiet Großebersdorf) an die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße anbinden. Nördlich des Knotens verläuft die Trasse in einem Tunnel zwischen Eibesbrunn und Großebersdorf und folgt sodann der bestehenden Umfahrung Wolkersdorf. Ab der Anschlussstelle Wolkersdorf Nord verläuft die Trasse im Bereich der bestehenden Brünner Straße (B 7) durch den Hochleithenwald östlich von Kronberg und Traunfeld. Danach schwenkt die Trasse in einem großen Linksbogen aus der bestehenden B 7-Trasse heraus und umfährt in einer Rechtsbogenfolge Kollnbrunn und Gaweinstal im Westen. Nördlich von Gaweinstal geht die Trasse in einem Linksbogen wieder in jenen der bestehenden B 7 über und folgt dieser bis zur Anschlussstelle Schrick. Neben den genannten Anschlussstellen sind folgende geplant: Anschlussstelle Wolkersdorf Süd, Halbanschlussstelle Ulrichskirchen, Anschlussstelle Hochleithen, Halbanschlussstelle Gaweinstal Mitte und Halbanschlussstelle Gaweinstal Nord. Über deren Rampen wird die Verbindung zum Landesstraßennetz hergestellt.*

*Vor Erlassung der Verordnung zur Bestimmung des Straßenverlaufes ist gemäß § 23a des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes, BGBl. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 50/2002 (UVP-G 2000), eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. - Vorerst ist das **Anhörungsverfahren** gemäß § 4 Abs. 3 und 5 BStG 1971 und gemäß § 24 Abs. 6 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 durchzuführen.*

*Es werden daher die **Unterlagen** (2 Kisten "Unterlagen für das Trassenfestlegungs-verfahren", Mappen 1-12 samt Verordnungsplänen, Planzeichen A5/10-02, Blatt 1-9, im Maßstab 1 : 2000) aufgrund des § 4 Abs. 5 BStG 1971 und des § 24 Abs. 6 UVP-G 2000 **durch sechs Wochen, das ist vom 17. Juni 2003 bis einschließlich 29. Juli 2003** in den Gemeindeämtern 2203 Groöbebersdorf, Münichsthaler Straße 27, 2122 Ulrichskirchen-Schleinbach, Kirchenplatz 3, 2222 Bad Pirawarth, Professor Knesl-Platz 1, 2191 Gaweinstal, Kirchenplatz 3, Gemeinde Hochleithen, 2123 Wolfpassing, Gemeindezentrum 1 und im Rathaus 2120 Wolkersdorf, Hauptstraße 28, während der Amtsstunden und bei der UVP-Behörde (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung II/ST3, 1010 Wien, Stubenring 1, 5. Stock, Zimmer 81), **zur öffentlichen Einsicht** aufgelegt.*

*Innerhalb der sechswöchigen Auflagefrist können von **jedermann** schriftliche Äußerungen oder Stellungnahmen bei den Gemeinden Groöbebersdorf, Wolkersdorf, Ulrichskirchen-Schleinbach, Hochleithen, Bad Pirawarth und Gaweinstal und der vorgenannten UVP-Behörde eingebracht werden.*

*Es wird darauf hingewiesen, dass sich Bürgerinitiativen gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 bilden können, welchen Parteistellung in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren gemäß § 24h Abs. 5 UVP-G 2000 sowie die Antragslegitimation gemäß § 24 Abs. 11 UVP-G 2000 zukommt.*

Die BI Rosa Igel gibt die folgende Einwendungen als auch Stellungnahmen ab:

- 1) Allgemeine Bemerkungen
- 2) Stellungnahmen zur UVE
- 3) Aufforderung an die Einreicher die noch offenen Themenbereiche vollständig vorzulegen
- 4) Abschließende Bemerkungen und Anträge

## **1. Allgemeine Bemerkungen**

**Die BI Rosa Igel hält hier die Rückmeldungen und Anregungen vieler besorgter BürgerInnen aus den Anrainergemeinden fest.**

- Zu kurze Auflagefrist (und in der Hauptferienzeit) – da 6 Wochen in der Hauptferienzeit und sehr beschränkter Zugang zu den Unterlagen, behalten wir uns vor jederzeit Rechtsgutachten nachzureichen (es wurde nur eine Mindestauflagezeit in der Urlaubszeit gewählt).
- Unterlagen müssen weiter für BürgerInnen zugänglich sein
- Die Unterlagen müssten auch in elektronischer Form zur Verfügung stehen
- Die BI Rosa Igel behält sich das Einbringen weiterer Erkenntnisse und fachlicher Gutachten im Laufe des Verfahren vor
- Neuerliche Studien insbesondere in Ornithologischen Fragen benötigen Zeit (1-2 Jahre laut Expertenauskunft)
- Die Ergebnisse des Runden Tisch (Wolkersdorf-Ulrichskirchen-ASFING-Planer) sind den Unterlagen nicht beigefügt
- Die neueste TEN (TransEuropeanNetworks) Situation ist nicht berücksichtigt. Die möglichen und die bereits im Bau befindlichen Autobahnen und deren Zusammenwirken sind nicht berücksichtigt.
- Die vom LH Pröll vorgestellten weiteren Hochleistungsstrassen sind im Verkehrsmodell noch nicht abgebildet (Prager Schnellstrasse, Marchfeld Schnellstrasse)

## 2. Stellungnahmen zur UVE

### 2.1 Verkehr

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 ( $DTV_w$ ) bauen alle weiteren Berechnungen auf. Es sind dies: Lärm, Schadstoffe, Energie-  $CO_2$ , 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. Die allgemein verständliche Darstellung der Basisparameter einer Studie ist lt. UVP Gesetz §6 Abs. 2 zumutbar. Unserer Auffassung nach handelt es sich um ein reines Privatgutachten des Einreichers.*

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 der einzelnen Verkehrsstärken werden wesentliche Änderungen sicht- 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 verschleiern auch, die wahrscheinliche 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. Es 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 Voraussetzungen für die Prognose (z.B. der A5 selbst, weiterer Autobahnstücke in der Umgebung, Wirtschaftsparks, Einkaufszentren,*

*etc.) ist essentiell 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, einigen 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 wird für diese Strecke ein 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 Maßnahme abhängig<sup>2</sup>. Damit die Verkehrsprognosen daher*

---

<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

*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 Teilprojekte sowie der Verfügbarkeit der anderen Infrastrukturträger (Schiene, Wirtschaftsparks, Einkaufszentren, etc.) junktiniert 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.*

*In 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.*

*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 nicht abwickeln helfen. 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 in und speziell in der Umgebung von Wien und wird sämtliche mögliche positive Entlastungseffekte aufheben.*

---

wesentlich die einzelnen Annahmen für die prognostizierten Verkehrsstärken sind!

<sup>3</sup> Stellungnahme der BI Kapellerfeld vom 6. Mai 2003.

*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 Gelder 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<sub>w</sub> 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*

---

<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.

*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) 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 NOx, SO2 und CO2 werden als innerhalb des 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. Eine Maximalbelastung wurde nicht angegeben, dies ist aber für die Abschätzung von kurzfristigen negativen Auswirkungen des Projekts auf Mensch und Umwelt unbedingt erforderlich. Die Möglichkeit einer nahezu täglich wiederkehrenden wesentlich höheren Umweltbelastung als der Jahresmittelwert wird durch diese Art der Rechnungen nicht ausgewiesen bzw. verschleiert.*

*Die Sätze in 4.2.8.1 „Die NOx-Grundbelastung in diesem Gebiet beträgt etwa  $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Die Gesamtbelastung erreicht daher im Maximum annähernd den Grenzwert für Forstgebiete von  $30\mu\text{g}/\text{m}^3$ .“ 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 einzusehen.*

*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 verkehrsentslastende 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  $DTV_w$  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 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 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 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.*

*Die genauen Messergebnisse mit Datum, Uhrzeit und Messdauer der Messung sind vorzulegen. Auch die Wetterdaten zum Messzeitpunkt sind beizulegen.*

### **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.*

### **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 seinen 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*

---

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

*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 Gewerbestreifen entstehen. 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 dieser einzelnen Gewerbeobjekte eine UVP durchgeführt werden muß.*

### **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 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 wahrscheinlich anzusehen ist.*

## **2.2 Fehlende Vögel und Kleinsäuger**

Bei Eibesbrunn brütete in den 1990er Jahren die **Wiesenweihe** (*Circus pygargus*) (BERG, mündl. Mitteilung; Nachweis stammt von Brigitte HERB). Die Art ist in Anhang 1 der Vogelschutzrichtlinie aufgelistet. Außerdem ist sie in Niederösterreich (BERG 1997) und in Österreich (BAUER 1994) „vom Aussterben bedroht“. Zudem liegen bedeutende Vorkommen dieser spärlich brütenden Art in Niederösterreich, sodass diesem Gebiet eine besondere Schutzwürdigkeit zukommt. Es ist daher unbedingt zu klären ob die Wiesenweihe nach wie vor bei Eibesbrunn brütet, bzw. ob dieser Lebensraum noch immer potentiell besiedelt werden kann.

Die **Sperbergrasmücke** (*Sylvia nisoria*) ist eine Bewohnerin trockenwarmer Standorte mit stufig gegliederten Gehölzen. Die Art hat ihren österreichischen Verbreitungsschwerpunkt in Niederösterreich. Obwohl die Sperbergrasmücke aufgrund ihrer Ansprüche oft nur zerstreut auftritt (BERG 1997) ist doch mit Vorkommen im Trassenverlauf der A5 zu rechnen. Belegt ist ein Vorkommen der Sperbergrasmücke in den Rieden der „Stixenkreuter“ bei Wolkersdorf (Heinrich SCHMIED, mündl. Mitt.). Die Sperbergrasmücke hat nur eine kurze Gesangsperiode und verhält sich ansonsten sehr heimlich. Daher ist die Art relativ schwer zu erfassen und kann leicht übersehen werden (vgl. STRAKA 1992). Es ist also sehr wahrscheinlich, dass die Sperbergrasmücke bei den Erhebungen übersehen wurde. Die Sperbergrasmücke ist aber eine Anhang 1-Art der Vogelschutzrichtlinie und in Niederösterreich „potentiell gefährdet“ (BERG 1997). Daher ist eine Nachkartierung der potentiellen Sperbergrasmückenhabitate unbedingt einzufordern.

In den Rieden der Stixenkreuter bei Wolkersdorf brütete im vergangenen Jahr (2002) eine **Wiedehopf** (*Upupa epops*) (Heinrich SCHMIED, mündl. Mitteilung bzw. sogar Fotobeleg). Der Wiedehopf ist in Österreich „stark gefährdet“ (BAUER 1994) und in Niederösterreich sogar „vom Aussterben bedroht“ (BERG 1997). Da die Art im ornithologischen Gutachten offensichtlich ebenfalls übersehen wurde, ist eine Nachkartierung erforderlich. Außerdem ist zu prüfen ob die Brutvorkommen des Wiedehopfs in den Wiesen des Hochleithenwaldes (BERG, mündl. Mitt.) noch immer bestehen und ob diese durch den geplanten Trassenverlauf beeinträchtigt sind.

Der **Ziegenmelker** ist ein Brüter in Wald- und Heidegesellschaften auf vorwiegend trockenwarmen Standorten. Besonders Eichenwäldern werden gerne besiedelt (Dvorak et al. 1993). Es ist daher auch im Hochleithenwald mit Vorkommen zu rechnen. Die Art ist in Niederösterreich „stark gefährdet“ (BERG 1997), in Österreich gefährdet (BAUER 1994) und eine Anhang 1-Art nach der Vogelschutzrichtlinie. Da die Art nachtaktiv ist, wurde sie bei den Erhebungen möglicherweise ebenfalls übersehen.

**Feldhamster** (*Cricetus cricetus*) und **Ziesel** (*Citellus citellus*) sind als ursprüngliche Steppenbewohner typische Faunenelmente der offenen Feldflur. Es ist mit Vorkommen beider Arten im Trassenverlauf zu rechnen. Das Ziesel ist in Anhang 2 und Anhang 4 der FFH Richtlinie aufgelistet, der Hamster in Anhang 4 der FFH-Richtlinie. Warum die gesonderten Gutachten zu den beiden Arten nicht mit den anderen naturkundlichen Gutachten abgeliefert wurde, ist nicht begründet.

Möglicherweise sollen dadurch bedeutende Vorkommen verschwiegen werden.

- BAUER, K. (1994): Rote Liste der in Österreich gefährdeten Vogelarten (Aves). In: GEPP, J. (Red.): Rote Liste gefährdeter Tiere Österreichs. Grüne Reihe Bd. 2 Wien. Bundesministerium f. Umwelt, Jugend und Familie. S. 57-65.
- BERG, H.-M. (1997): Rote Listen ausgewählter Tiergruppen Niederösterreichs – Vögel (Aves), 1. Fassung 1995. NÖ Landesregierung, Abteilung Naturschutz, Wien, 184 S.
- DVORAK, M., A. RANNER & H.-M. BERG (1993): Atlas der Brutvögel Österreichs. Ergebnisse der Brutvogelkartierung 1981-1985 der Österreichischen Gesellschaft für Vogelkunde. Wien: Umweltbundesamt und Österreichische Gesellschaft für Vogelkunde. 527 pp.
- STRAKA, U. (1992): Brutbestandsbeobachtungen in einem Ackerbaugebiet im südlichen Weinviertel (Niederösterreich) in den Jahren 1985-1991. Egretta 35, 154-172.

### **2.3. Wasser**

Das nationale Wasserrechtsgesetz (WRG 1959) wird mittels einer Novelle, die ab Dezember 2003 in Kraft tritt, den Vorgaben der EU – Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL, die seit Dezember 2000 in Kraft ist) entsprechend umgesetzt..

Ziele der WRRL sind:

- Erhaltung und Verbesserung der aquatischen Umwelt mit Schwerpunkt Gewässerökologie (ökologische Funktionsfähigkeit)

Verringerung der Einleitung gefährlicher Stoffe in Gewässer.....

Die Sicherstellung eines guten Zustandes der Oberflächen- und Grundwässer, (es gilt ein Verschlechterungsverbot, sowohl in ökologischer als auch chemischer Hinsicht!) usf. 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.

**daher ist zu prüfen:**

° **Einfluß auf Grundwasserschongebiet in Wolkersdorf** bei Unfällen mit Gefahrgut und Starkregenereignissen.(bei Überlaufen der Absetz- und Bodenfilterbecken).

° Im dritten Abschnitt des WRG wird im § 30 (1) die nachhaltige Bewirtschaftung angesprochen, wobei Ziele u.a. darin gesehen werden, daß alle Gewässer einschließlich des Grundwassers im Rahmen des öffentlichen Interesses und nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen so reinzuhalten und zu schützen sind, dass lt. Pkt. 4 eine nachhaltige Wassernutzung auf der Grundlage eines langfristigen Schutzes der vorhandenen Ressourcen gefördert wird lt. Pkt 5 daß eine Verbesserung der aquatischen Umwelt, ua. durch spezifische Maßnahmen zur schrittweisen Reduzierung von Einleitungen, Emissionen und Verlusten von besonders gefährlichen Schadstoffen gewährleistet wird

° Im § 30 (2) sind Grundwässer sowie Quellwässer so reinzuhalten und zu schützen, daß eine schrittweise Reduzierung .... bzw. Verhinderung der weiteren Verschmutzung sichergestellt wird. (§ 30. C (1) spricht das Verschlechterungsverbot an)

° § 30 (3) Die Abs. 1 und 2 sollen zu einer Minderung der Auswirkungen von Überschwemmungen und Dürren beitragen

° **Der Rußbach wird im „Entwässerungsbericht“ (We-Consult) als geeigneter Vorfluter für eine Einleitung der Abwässer aus den Becken** angesehen!

**Wo liegen die Unterlagen dafür, ab wann ein Vorfluter geeignet ist?**

Im Sommer, Herbst und Frühwinter ist die Niederwasserführung, die vorwiegende Wasserführung. Eine zusätzliche Belastung durch Autobahnabwässer ist negativ zu bewerten, da der **Rußbach** jetzt schon der **Güteklasse III (= stark verschmutzt)** zugeordnet wird. Diese Güteklasse bedeutet, daß der Bach organisch stark belastet ist und Sauerstoffzehrungen aufweist. Sauerstoffdefizite sind daher obligatorisch und es kommt zu Faulschlamm Bildung.

Die **ökologische Funktionsfähigkeit** ist stark eingeschränkt, die Benthoszönosen sind verarmt und gestört. Im Bericht zu „Oberflächengewässer“ fand ich keine Aussagen zur Eignung des Rußbaches - und auch nicht bei den anderen Gewässern –als Vorfluter

für Autobahnabwässer geeignet zu sein, noch Hinweise über Schadstoffbegrenzungen der einzuleitenden Wässer.

Verlegung der Absetz- und Bodenfilterbecken

° Die Absetz- und Bodenfilterbecken liegen flußab der A5 Trasse, in unmittelbarer Nähe des Trinkwasserschutzgebietes. Katastrophenereignisse (zB Hochwasser mit Bodenerosionen bei Starkregenereignissen, Tankerunfälle, sonstige Gefahrguttransporte)) können daher v.a. bei Starkregenereignissen eine massive Gefährdung für das Trinkwasserschutzgebiet darstellen, welches **mit 7 mg Nitrat/l** ein exzellentes Wasser besitzt. Es wäre sinnvoller, diese Absetzbecken flußaufwärts (westwärts) der Trasse zu verlegen. Außergewöhnliche Katastrophenereignisse werden zwar im § 30 f (1) dahingehend ausgenommen, daß eine vorübergehende Verschlechterung des Wasserkörpers nicht gegen §§30 a, c, und den in d festgelegten Zielen widerspricht, wenn sie durch natürliche Ursachen herbeigeführt wurden (zB. Überschwemmungen, lang anhaltende Dürren), doch sollte m. E. eine Minimierung für solche Ereignisse bereits von vornherein durch eine dementsprechende Lageplanung verfolgt werden. Außerdem werden in Zukunft Starkregenereignisse zur Normalität werden daher ist zu hinterfragen, ob sie dann überhaupt noch als außergewöhnliche Katastrophe eingestuft werden können.

° Im „Entwässerungsbericht“ (Werner Consult) sind **keine Hinweise auf Bodenerosionen** bei

Starkregenereignissen zu finden. Die Beckenkubaturen wurden scheinbar nur auf „reine“ Regenwassermengen hin ausgelegt. Starke Bodenerosionen sind für unser Gebiet bekannt, die Becken können sich dadurch sehr rasch füllen. So auch geschehen bei den begleitenden Retentionsbecken am 6.6. 2003 bei der Umfahrung Wolkersdorf/ Rußbachtal. Es ist schwer vorstellbar, daß dann bei einer Autobahn, bei der ja noch größere versiegelte Flächen entwässert werden, Bodenabtrag plus Regenwassermenge das Absetzbecken nicht so rasch füllen und auch nicht, daß die Aufenthaltsdauer im Absetzbecken für das Absinken abgeschwemmten Bodenmaterials ausreicht. Im anschließenden Filterbecken kommt es dann zu einer Anreicherung und damit Verlegung der Filtereinrichtung.

° Die **Einleitung der Straßenwässer aus den Becken stellen eine Punktquelle** und Verschmutzungsquelle dar (§ 30 lit j /1), daher ist die Festlegung einer **Emissionsbegrenzung für Schadstoffe zu fordern**. Noch dazu deshalb, da der Rußbach s.o. **Güteklasse III (= stark**

**verschmutzt**) aufweist und bei Eintritt in das Siedlungsgebiet auf Grund einer Wehranlage (Ausleitung Mühlbach) bereits rückgestaut ist. Daher führen die verringerten Fließgeschwindigkeiten zu einem Aussedimentieren der Partikel. Schon jetzt finden häufig Räumungen des anlandenden Schlickes/Schlammes vor der Wehranlage statt (z. Großteil sauerstofffrei und schwarz).

° im WRG. § 33 lit f ist eine Emissionsbegrenzung für Abwasserinhaltsstoffe vorgeschrieben. **Wo finden sich im Projekt dazu Gutachten und Festlegungen?**

° Es konnte **keine planliche Darstellung** gefunden werden, wo diese Einleitung in den Rußbach stattfindet es wird nur im Text angeführt, daß es unterhalb des Trinkwasserschutzgebietes sein soll. Auch bei der Umfahrung wurde gesagt, daß die Einleitung der Straßenwässer aus den straßenbegleitenden Becken abwärts des Schutzgebietes stattfinden wird, dem ist aber nicht so, sie münden in der Böschung direkt westlich der Rußbachbrücke in den Rußbach ein!

° **Kein Hinweis, wo die Entsorgung der Abwässer von Brückenbauwerken stattfindet.**

Zur Zeit findet bei der Umfahrungsstraße die Brückenregenwasserentsorgung über den Rußbach mittels Rohren auf die beidseitigen Bachböschungen unter der Brücke statt. Beim letzten Starkregenereignis sind tiefe Auskolkungen auf den Böschungen entstanden.

Da ein **Verschlechterungsverbot** für die Gewässer gilt sind Direkteinleitungen in Vorfluter zu unterlassen!

## 2.4. Amphibien

- Begehungen von 7.3. – 28.5.2002 (insgesamt 6 Termine) sind zu wenig. Eine Kartierung muss über mindestens 2 Jahre gehen, weil nicht alle Tiere laichen jedes Jahr! (z.B. Wechselkröte: 2001 riesige Population – viele Laichpaare; 2002 sehr wenige) d.h. große natürliche Schwankungen.
- Wurden an allen 6 Terminen alle Gewässer begangen, oder jedes Gewässer nur einmal?
- Bemerkung zu S.236: Fischteiche als Laichgewässer???. Das kommt nur für Erdkröte in Frage, da Bufotoxin (Krötengift) für

Wirbeltiere ungenießbar ist!

- Bemerkung zu S.252: In Gaweinstal wurden Erdkröte und Wasserfrosch 2002 nachgewiesen - an Reptilien die Ringelnatter.
- Die B 7 wird immer als Zäsur für die Verbreitung dargestellt. Autobahnen mit Wildzäunen eingegrenzt, Fahrbahntrennungen aus Betonmauern sind ebenfalls eine Schranke und Grünbrücken ermöglichen zwar für einen Teil der terrestrischen Fauna einen Austausch über die Straße, aber eben nicht für alle. So gelangen nach wie vor Igel, Feldhamster und Niederwild, sowie bei Regen während der Laichzeit auch Frösche und Kröten unter die Räder.
- Das Anbieten von Amphibienlaichgebieten im drainagierten Weinviertel ist ja sehr lobenswert. Allerdings muß
  1. die Sinnhaftigkeit, die Filterbecken in unmittelbarer Nähe der Autobahn dafür anzubieten, hinterfragt werden.
  2. Schadstoffbegrenzungen während der Laich- und Entwicklungszeit wichtig
- Bemerkung zu S.379: Soll diese Grünbrücke die gegenwärtige Situation für alle bodengebundenen Lebewesen wirklich verbessern?

## 2.5. Wirtschaftlichkeit

Die BI Rosa Igel schließt sich den Forderungen des Europäischen Verbandes für Verkehr und Umwelt an, welcher eine umfangreiche normierte Wirtschaftlichkeitsanalyse für hochrangige Strassenprojekte fordert, welche von zu erwartenden Auswirkungen und nicht von vollkommenem freien Wettbewerb ausgeht. (www.t-e.nu )

Siehe Beilage Transport, Infrastructure and the Economy, Fracer Goodwin T&E 12/2000 welche als Grundlage die SACTRA Studie "Transport and the Economy", erstellt von The Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment, Chairman Eileen Mackay CB, 1998, OHMS , ISBN 0-11-753507-9 heranzog.

Deshalb fordern wir eine diesen Kriterien entsprechende Wirtschaftlichkeitsanalyse für die A5 und die anderen Strassenbauprojekte im Weinviertel (S1, B303, B8, ..).

## **2.6. Wertminderung unserer Häuser**

Zu diesem Punkt zitieren wir den Brief einer Anrainerin (Name und Adresse verändert).

Mein Mann und ich haben von 1979-1984 in Wolkersdorf, xy-gasse ??, Ziegel auf Ziegel gebaut, vom Keller bis zum Dach fast alles selbst gemacht und jahrelang auf Urlaube verzichtet, in der Meinung dafür am Land in schöner und "ruhiger" Umgebung wohnen zu können. Die derzeitigen Pläne vom Bau der A5 ziehen jedoch mit Sicherheit eine völlige Zerstörung der wunderschönen Landschaft nach sich. Die zu erwartende, unerträgliche Lärm- und Abgasbelastung nötigt einem zu überlegen, ob man nicht in eine bessere Gegend abwandern soll? Wer aber möchte noch ein Haus an einer Autobahn! Ein Grundstück in einer derartig "günstigen" Verkehrslage verliert jeglichen Reiz und hat eine enorme Abwertung dieses Besitzes zur Folge!

Der Witz über NÖ wird leider immer mehr zur Realität: In NÖ stehen Tafeln: "Niederösterreich ein schönes Stück Österreich". In Tirol steht nur "Tirol" und den Rest sieht man eh!

Wenn es wider Erwarten zum Bau der A5 kommen sollte fordern wir daher eine Bewertung und dementsprechende Abfindung des Wertverlustes von unseren Häusern bzw. Wohnungen

## **2.6. Humanmedizinische Aspekte**

Voriges Jahr (2002) wurde in Wolkersdorf ein neues Fußball-Sportzentrum mit mehreren Trainingsplätzen, ca. 100m östlich der geplanten A5 errichtet. Wir fordern die Vorlage von Langzeitstudien, die zeigen, dass die Sportausübung von (ab) 6-jährigen Kindern in direkter Umgebung von Transitautobahnen keine gesundheitlichen Schäden nach sich zieht.

Wenn es wider Erwarten zum Bau der A5 kommen sollte und gesundheitliche Schäden durch diese Autobahn nicht ausgeschlossen werden könnten, dann müsste das Sportzentrum (und auch das Sommerbad) abgesiedelt werden.

Außerdem ist es erwiesen (Studie von 80 Tiroler Ärzten), dass Menschen, die erhöhten Schall –und Schadstoffbelastungen ausgesetzt sind vermehrt an Allergien, Atemwegserkrankungen und Konzentrationsschwierigkeiten leiden.

## 2.7. Forstwirtschaft und Jagdwirtschaft

Der Hochleithenwald gehört zu den gefährdetsten Waldökosystemen, was durch Untersuchungen der Univ. f. Bodenkultur und der forstlichen Bundesversuchsanstalt nachgewiesen ist. Wenn es wider Erwarten zum Bau der A5 kommen sollte, dann wäre dieser Wald aufgrund der zu erwartende Zusatzbelastung (siehe 2.1.) in seiner Existenz gefährdet. Es würde zu einer Beschleunigung des Eichensterbens und zu größtflächigen Gefährdungen ganzer Teile des Ökosystems kommen. Im gesamten ökologischen Begleitprojekt ist auf diesen Umstand nicht Rücksicht genommen. Würde das Projekt in dieser Form umgesetzt, hätte das weitläufig eine bloße Verbuschung der Landschaft zur Folge – der Wald könnte seine Funktionen, va. auch die Schutz und Wohlfahrtsfunktionen nicht mehr erfüllen.

Um das Projekt daher „umweltverträglich“ zu machen, wäre die begleitende Sicherung des gefährdeten Waldbestandes erforderlich, wozu insbesondere die Begründung schadstoffresistenter Bestände mit heimischen Baumarten erforderlich wäre. Derartiges ist im gesamt ökologischen Begleitprojekt nicht vorgesehen, weil das Problem offenbar nicht erkannt wurde.

Weiters wäre die Belastung des Ökosystems Wald während der Bauphase nicht nach dem Stand der Technik begrenzt, weil die Verbringung des gesamten Aushubmaterials aus dem Trassenbau über zig Kilometer vorgesehen ist, was zu tausenden überflüssigen LKW-fahrten mit der entsprechenden Staub- und Abgasbelastung für die Anrainer und den Wald führen würde.

Ein ökologisch effektives Begleitprojekt würde die genannten Probleme gemeinsam lösen und auf den forstlichen „Umwandlungsflächen“ neben der Trasse gleich das Erdmaterial aus den Aushubarbeiten deponieren, um darauf die neuen Waldbestände zu begründen. All dies fehlt im Projekt, das damit nicht auf dem Stand der Technik ist.

Zuletzt ist im ökologischen Begleitprojekt nicht beachtet, dass das für den Wald maßgebliche Kleinklima durch den Waldflächenverlust, Öffnen der Bestandesränder sowie Erhöhung der Abstrahlungswärme vom breiteren Straßenbelag wesentlich verschlechtert wäre (Verdunstungsverluste und zusätzliche Hitzeentwicklung). Dafür wäre im Hochleithenwald ein Ausgleich zu schaffen (Anlage von Verdunstungsflächen und Feuchtbiotopen), um die Wasserverdunstungsbilanz wenigstens annähernd gleich zu halten.

Auch dies ist im technisch mangelhaften ökologischen Begleitprojekt nicht vorgesehen.

Zerschneidungs –und Trenneffekte tragen für die Tierwelt (nicht nur jagdbare Tiere) zur Verinselung bei. 40% des jagdbaren Niederwildes werden jetzt schon durch den Verkehr erlegt.

JAEGER, J. (2002): Landschaftszerschneidung – Eine transdisziplinäre Studie gemäß dem Konzept der Umweltgefährdung, Verlag Eugen Ulmer, Stuttgart, ISBN 3-800-113670-8

## **2.8. Biolandwirtschaft und teilweise auch konventionelle Landwirtschaft**

Wenn es wider Erwarten zum Bau der A5 kommen sollte, dann ergäbe sich für uns die folgende Situation. Die zu erwartenden Schadstoffeintragungen (Staub, Abrieb, Diesel- und Benzinrückstände, Salze, ..), die auf die neben der Trasse gelegenen Weinanlagen niedergehen würden, würden das Ausgangsmaterial (gesunde, ökologische, saubere Weintrauben) zur Weinerzeugung beeinträchtigen. Die Situation des Wasserhaushalts wäre gerade in dieser trockenen Zone im Nordosten Niederösterreichs eine sehr heikle. Durch weitere Versiegelung von Boden würde noch mehr wertvolles Wasser aus dem Wasserkreislauf dieser Region genommen. Der zu erwartende CO<sub>2</sub>-Ausstoß würde jeglicher Klimaverträglichkeit widersprechen. Die Klimaänderung betrifft die Bäuerinnen und Bauern als Erste : Trockenheit – Sturm – Starkregen. Es wäre mit einer weiteren Verschlimmerung der Klima-Situation durch die geplante A5 zu rechnen. Für die biologisch wirtschaftende Bauern und Bäuerinnen ist Kreislaufwirtschaft und Arbeiten im Einklang mit der Natur Grundlage und Ziel. Durch die zu erwartende ökologische Beeinträchtigung und Verarmung der Fauna und Flora, durch die vorgeschlagene Trassenlegung und den zu erwartenden Verkehr auf der geplanten Autobahn, wären für die Biobauern wichtige ökologische Rahmenbedingungen vermindert. Wir würden vor allem eine Verarmung im Bereich des reichen und vielfältigen Vogelbestandes und damit ein Eingreifen in ein Ökosystem befürchten. Durch fehlende Nützlinge könnte dies zu Schäden in den Weinanlagen führen. Insgesamt würden wir in wirtschaftlicher Hinsicht auf lange Sicht eine Verminderung des Werts dieser Weingärten, auch für nachfolgende Generationen erwarten. Die oben genannten Punkte bedeuten eine negative Auswirkung auf die wirtschaftliche Existenz als Biohof. Daher fordern wir eine

Klimaverträglichkeitsprüfung, die im speziellen die Auswirkungen auf die Bauern und Bäuerinnen der Region untersucht. Weiters fordern wir eine Untersuchung, welche die Auswirkungen auf Pflanzen und Boden (Wachstum, Entwicklung, Qualität der Früchte), im Besonderen von Weinanlagen, durch die möglicherweise zu erwartenden Emissionen feststellt.

Wenn es wider Erwarten zum Bau der A5 kommen sollte, dann fordern wir für die wirtschaftlichen und ökologischen Einbußen für die Bauern und zukünftige Generationen Schadenersatz, der durch eine Untersuchung fest zu legen ist.

Weiters sollen hier die sozialen Konsequenzen des geplanten Autobahnbaues nicht vergessen werden. Bei der abzusehenden kleinräumigen Besitzverteilung wäre die Bewirtschaftung der Grundstücke erschwert bzw. unmöglich.

## **2.9. Ozon + Kohlendioxid**

Wenn es wider Erwarten zum Bau der A5 kommen sollte, so würde sich die lufthygienische Situation im Weinviertel, die jetzt schon mehr als angespannt ist, noch beträchtlich verschlechtern.

Einerseits weil dadurch das von Österreich unterzeichnete Kyoto-Protokoll durch zunehmende CO<sub>2</sub>-Emissionen in noch weitere Ferne rückt, andererseits weil die Ozonbelastung jetzt schon im ganzen Sommerhalbjahr über der Grenze der Pflanzenverträglichkeit liegt, wie einer Studie der Akademie der Wissenschaften zu entnehmen ist. Hinzu kommt, daß die neue Ozon-Richtlinie der EU, wesentlich strikter als die österreichische Vorgangsweise ist. So genügt bereits die gemessene Grenzwert-Überschreitung von EINER Meßstelle um entsprechende Vorsorge-Maßnahmen auszulösen. Da bei hohen Geschwindigkeiten mehr Vorläufersubstanzen für die Ozonbildung ausgestossen würden, wäre mit drastischen Beschränkungen der Geschwindigkeit an rund 40 Tagen im Sommerhalbjahr zu rechnen bzw. überhaupt mit Verkehrsbeschränkungen. Jede zusätzliche Verkehrsbelastung im Weinviertel (auch A3 und Hollabrunner Strecke) würde die Vorbelastung im Weinviertel vermehren, da die ausgestossenen Abgase nicht unmittelbar neben Autobahnen und Schnellstraßen wirksam werden, sondern das allgemeine Ozonniveau anheben.

Das ändert jedoch nichts am CO<sub>2</sub>-Ausstoß, der anstatt weiter abzunehmen, zunehmen würde. Da eine Reihe von Gemeinden entlang der B7- Klimabündnisgemeinden sind, kann dies nicht in deren Interesse

liegen. Wie erwähnt, werden jetzt schon die Vorgaben des Kyotoprotokolls um rund 15 Prozent überschritten.

Der steigende Anteil von Schwerfahrzeugen und Bussen im Nord-Süd (Transit)Verkehr führt zudem zu immer höheren Partikelbelastungen aus den Dieselfahrzeugen. Hinzu kommen Abrieb der Reifen, Winterdienst u.a. So entspricht beispielsweise eine Frequenz von 30.000 Fahrzeugen täglich einem Abrieb von wenigstens zwei kompletten Autoreifen pro Straßenkilometer in Form von Feinpartikeln. Dies ist für jeden Autobesitzer leicht nachvollziehbar, nämlich als er wohl alle vier Reifen nach 30.000 gefahrenen Kilometern wechseln muß. Wobei das Relief des Weinviertels den Abrieb und Partikelausstoß begünstigt. Staubbelastung und Emissionen aus dem Verschleiß der Fahrzeuge spielen vor allem für anrainende Grundstücke eine Rolle. Wobei Schwermetallanteile bis mehrere Kilometer Entfernung, vor allem in östlicher Richtung nachweisbar sind.

### **3. Aufforderung an den Einreicher die noch offenen Themenbereiche vollständig vorzulegen**

- Wirtschaftliche Auswirkung der A5 auf regionale Betriebe (Gewinner/Verlierer)
- Radtourismus Konzept Weinviertel/ Südmähren versus A5
- Qualitäts Weinbau (DAC) an Autobahnen
- es fehlen Unterlagen Veränderungen des Modal Split von dzt 50/50 zu 75/25 MIV/ÖV an der Stadtgrenze Wiens
- keine verbindlichen Zusagen in ÖV Ausbau (in der UVP rechtlich zu verankern)
- Betrieb von Nebenbahnlinien durch CZ oder SK Anbieter überprüfen
- Verkehrsbelastungszahlen als Grundlage sind zu überprüfen, sowie Aussagen zu Spitzenbelastungen, Fehlertoleranz (durch Annahmen, Motorisierungsgradiententwicklung, Treibstoffkosten, Verbrauchsdaten,..) klar auszuweisen, da als Grundlage für alle weiteren Berechnungen eingesetzt

- Darstellung aller Annahmen und des Rechenmodell Mobidyn
- Schwankungsbreite (Min-Max) für Lärm, Luft-Schadstoffe, Abwasser, .. sind klar Auszuweisen da nur daran der Wert (Schutz der Bevölkerung) des eingereichten/geplanten Projektes gemessen werden kann
- Klimaschutz, Kyoto CO2 Entwicklung ist zu rechnen (Kosten in Zukunft,...)
- Aussagen zur Verkehrserzeugung durch Verringerung des Raumwiderstand
- Initiativen Ö/EU (mit konkreten Realisierungszeiten und Investitionsplänen) zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene (PL,CZ,SK,Ukraine, Weiß Russland, Baltische Staaten, Russland,.....) sind vorzulegen
- Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems A, S, B Strassen und ÖV in der Ostregion sind neu zu untersuchen - in einer SUP
- Verwendete Unterlagen:

Zibuschka 96 in GPO 2020 Aussage zur 6 Donauquerung nicht vor 2020

SUPERNOW Expertenbericht

Studie Trafico für BM Einem

Presseartikel vom DI Käfer „ die Nordautobahn ist unnötig“

Laufende UVP-ESPOO Verfahren A5, B303

T&E Studie web

GR Beschluss Wolkersdorf den GVP Ö auf CO2 Relevanz zu untersuchen

EEA State of the Environment 93/98/03

GVP Ö Präambel

Interview Stipek in GSV News 3/2002 und 1/2003

Brief Forstinger an Grüne Wein/4

Outlet Center Hate Text in CZ Medien

Weber/Kanatschnigg Nachhaltige Raumordnung

Nationaler Umwelt Plan

Kyoto Ziele Österreichs und aktueller Zwischenstand UBA

Umwelt und Gesundheitsplan Ö

Erfahrungen mit VV Maßnahmen in UK ,London Citytax, Nottingham

Work Place Parking Levy (zur Eindämmung des Tagespendler Verkehr)

## 4. Abschließende Bemerkungen und Anträge

Das Projektgutachten selbst ist lückenhaft, voller Ungereimtheiten - und insgesamt möglicherweise gesetzwidrig. Anhand der vorliegenden Unterlagen kann niemand sicherstellen, dass dieses Projekt umweltverträglich ist.

**Die wichtigsten Mängel im Detail:**

**Die Bürgerinitiative kann nachweisen, dass die ASFINAG bezüglich der verwendeten Verkehrsmodelle und Verkehrszahlen bewusst unrichtige Unterlagen vorlegt.** So prognostiziert die bereits seit einem Jahr vorliegende SUPerNOW Studie eine um ca. 150% höhere Verkehrsfrequenz auf der S1 zwischen Eibesbrunn und Süßenbrunn für den Prognosezeitpunkt des Jahres 2021, nämlich mehr als 80.000 Autos pro Tag statt den genannten ca. 32.000 Fahrzeugen.

**Die UVE operiert mit falschen Zahlen.** Das betrifft die Ermittlung des Ist-Zustands ebenso wie die daraus abgeleiteten Prognosen (die somit logischerweise ebenfalls falsch sein müssen).

Eine Umweltverträglichkeit des Projekts ist nicht gegeben.

**Aus umwelt- und humanmedizinischer Sicht** wurden die bereits bestehenden gesundheitsrelevanten "**Vorbelastungen**" für die **Bevölkerung nicht** (bzw. nicht ausreichend) **erhoben**.

**Feldhamster, Ziesel, Wiesenweihe, Sperbergrasmücke, Wiedehopf und Ziegenmelker** sind **nicht ausgewiesen**, es besteht der Verdacht das möglicherweise dadurch bedeutende Vorkommen verschwiegen werden sollen.

Die A5 und S1-Kritiker vertreten durch die BI Rosa Igel sind überzeugt, dass ein dermaßen mangelhaftes und lückenhaftes Projekt nicht mit der Verordnung einer Trasse durch den Wirtschaftsminister enden kann. Dies würde die Rechtmäßigkeit des Verfahrens grundsätzlich in Frage stellen.

Wir verlangen die Rechtsunsicherheit der Anrainer zu beenden, das **Projekt A5 zu stoppen** - und endlich einen Neubeginn zur Lösung der offenen Fragen im Weinviertel und Nord-Osten-Wiens in Angriff zu nehmen.

Wir fordern die Durchführung einer SUP (**Strategische Umwelt Prüfung**) für den Raum NÖ/Wien/Bgld/WestSK/Südmären/Südböhmen/OstH um die Fragen des ÖV, MIV,

Wirtschaftsparks und Raumentwicklung in einer Gesamtschau zu betrachten und mit den beteiligten Stakeholdern (Behörden, WK, AK, Gemeindevertretern, NGO's, BI's....) eine Entwicklungsperspektive auszuformulieren in der auch die **Gewinner und Verlierer** der geplanten Entwicklung klar genannt werden und Kompensationsmaßnahmen vorbereitet und monetär bewertet werden können.

Die Bürgerinitiative Rosa Igel lehnt die eingereichte Trasse ab.

### **Die BI Rosa Igel beantragt:**

- 1) Der Minister wird aufgefordert dem Einreicher aufzutragen sämtliche und die fehlenden Gutachten vorzulegen.
- 2) Da der Einreicher für sein Projekt private Gutachten eingeholt hat, wird beantragt der Minister möge unabhängige Gutachter ausdrücklich zu beauftragen, Alternativprojekte zu prüfen.
- 3) Gemäß Artikel 6 EMRK (Europäische Menschenrechtskommission) ist ein faires Verfahren nur dann gewährleistet, wenn öffentlich in angemessener Frist, auf die subjektiven Rechte der unmittelbar Betroffenen von einem unabhängigen Gericht Rücksicht genommen wird. Eine mögliche Trassenverordnung greift entscheidend in das Eigentumsrecht ein, und eine Enteignung kann nicht ohne ausreichende Berücksichtigung der privaten Interessen stattfinden. Wir beantragen entsprechendes Parteiengehör.

Die BI Rosa Igel ist gesetzmäßig gegründet, die Unterschriftenliste termingerecht vorgelegt.

Sprecher DI Peter Gregshammer, 2120 Wolkersdorf, Friedensring 24

Stellvertreterin Dr. Marianne Katzmann, 2120 Wolkersdorf, Bahnallee 24

Rechtsvertretung durch Dr. Erich Proksch, 1130 Wien, Auhofstr. 1